

Veiledning til forskrift 15. mai 2009 nr. 523 om luftromsorganisering

Til § 3 Fastsettelse av gjeldende luftromsorganisering

Bestemmelsen sementerer luftromsorganiseringen slik denne fremgår av AIP Norge, AIP SUP og AIC på forskriftens ikrafttredelsestidspunkt.

Til § 4 Definisjoner og forkortelser

ATS-rute

ATS-rute er en fellesbetegnelse for luftled, kontrollert og ukontrollert rute, innflygings- og utflygingsrute etc.

En ATS-rute er definert ved rutespesifikasjoner som inkluderer rutebenevnelse, trekk til eller fra spesielle punkter (rutepunkter), avstand mellom spesielle punkter, krav til rapportering og den fastsatte nedre grense.

ADS-områder

Luftfartøyer utstyrt med M-ADS vil være under overvåking av lufttrafikkjentesten i og under ADS-områdene. Innenfor ADS-områdene ytes det flygeinformasjons- og alarmtjeneste basert på ADS og/eller radar. Luftfartøyer som ikke er utstyrt med M-ADS anmodes å fly utenfor ADS-områdene. Ved eventuell kryssing av ADS-områder henstilles fartøysjef om å ta kontakt med angjeldende kontrollsentral før kryssing finner sted.

Ansvarsområde

Norway FIR er inndelt i tre ansvarsområder, ett for hver kontrollsentral og benevnes Bodø, Stavanger og Oslo AoR. Begrepet ansvarsområde kan dog benyttes for en avgrenset mindre del av luftrommet hvor en annen lufttrafikkjentesteenhet er ansvarlig for utøvelsen av lufttrafikkjenteste (f.eks. et terminalområde). Forkortelsen AoR er imidlertid begrenset til bruk ved omtale av en kontrollsentrals ansvarsområde.

Innretninger

I forskriften skilles mellom fast og flyttbar innretning med helikopterdekk.

Som fast innretning regnes innretning med helikopterdekk som er permanent plassert på kontinentalsokkelen i feltets levetid.

Produksjonsskip regnes som fast innretning i den utstrekning de er ment å være permanent plassert på kontinentalsokkelen i feltets levetid.

Som flyttbar innretning regnes innretning med helikopterdekk som ikke er ment å være permanent plassert på kontinentalsokkelen i feltets levetid, for eksempel i forbindelse med leteboring.

Til § 5 Gjennomføring av Kommisjonsforordning (EF) nr. 730/2006

Forordningsteksten er publisert sammen med forskriften.

Med bakgrunn i EUROCONTROLS «Airspace Strategy for the ECAC States» ble ATS-luftrom klasse C innført over flygenivå 195 i (nesten) hele ECAC-området fra 27. desember 2003. Dette fremgår også av § 14 annet ledd bokstav a).

Krav til atskillelse innenfor ATS-luftrom klasse C følger av vedlegg II til forskrift 7. februar 2003 nr. 252 om lufttrafikkregler (BSL F 1-1). Disse reglene er i samsvar med forordningens art. 3 nr. 2.

Når det gjelder muligheten for å fly VFR over flygenivå 195 (forordningens art. 4), så er det i Norge gitt regler om dette i BSL F 1-1 § 3-4 (2).

Til § 8 Kontrollområder

Tredje ledd

1. Bestemmelsens første setning er uendret fra tidligere. Denne setningen danner det rettslige utgangspunktet for § 8 tredje ledd.
2. Bestemmelsens andre setning er en unntaksregel fra utgangspunktet i første setning. Unntaksregelen gir ansvarlig yter av lufttrafikktenester anledning til å søke om at det for flyplasser hvor det er etablert AFIS ikke skal måtte være et overliggende kontrollert luftrom. Regelen åpner både for at man kan søke om å slippe å etablere et overliggende kontrollert luftrom der dette mangler, og at man kan søke om å gå bort fra å ha et overliggende kontrollert luftrom der dette allerede er etablert. I begge tilfeller må en søknad inneholde en sikkerhetsvurdering.
 - 3.1 Sikkerhetsvurderingen som må følge unntakssøknaden har som formål å dokumentere at endringen som det søkes om ivaretar flysikkerheten på en akseptabel måte. Sikkerhetsvurderingen må være tilstrekkelig spesifikk med hensyn til de risikomomenter som gjør seg gjeldende i det aktuelle luftrommet. Sikkerhetsvurderingen skal dokumentere et akseptabelt sikkerhetsnivå både når det gjelder operativt driftskonsept hos tjenesteyter og luftfartsoperatørens behov i forbindelse med IFR-ruteflyging. Det operative driftskonseptet hos tjenesteyter inkluderer eksempelvis bemanning, utstyr og sektorkonfigurasjon (eventuell sammenslåing med annen sektor hos tjenesteyter). Luftfartsoperatørens behov kan eksempelvis identifiseres ved hjelp av analyser av flygeres behov og begrensninger når det gjelder å nyttiggjøre seg trafikkinformasjon om annen samtidig trafikk på en tilfredsstillende måte, i den hensikt å unngå sammenstøt.
 - 3.2 En søknad om endring til eller opprettholdelse av ikke-kontrollert luftrom er å likestille med en søknad om en endring i en tjenesteyters funksjonelle system. Sikkerhetsvurderingen må derfor vise at sikkerheten er tilfredsstillt på samme måte som ved enhver annen endring i tjenesteyters funksjonelle system. Vi viser i

den sammenheng til gjeldende regelverk på området - punkt 3.2 i vedlegg II til forordning (EU) 1035/2011, og punktene ATS.OR.205 og ATS.OR.210 i forordning (EU) 2017/373 straks denne får virkning i norsk rett. Søknaden vil bli vurdert av Luftfartstilsynet ut fra kriteriene i disse bestemmelsene, og i samsvar med øvrige rutiner i tilknytning til søknader om endring i en tjenesteyters funksjonelle system. Vurderingsmomentene som fremgår av BSL G 2-1 § 9 skal være sentrale i sikkerhetsvurderingen.

- 3.3 Sikkerhetsvurderingen skal utarbeides i samarbeid med «berørte parter». Hvem som er berørte parter kan variere, alt etter hvilke områder det aktuelle luftrommet ligger i eller knytter seg til. Det vesentligste er at alle luftfartsoperatører som jevnlig flyr i det aktuelle luftrommet inviteres og gis anledning til å delta. Det anbefales at alle luftfartsoperatører som flyr IFR-ruteflyging involveres. Som et minimum bør en representant for den luftfartsoperatøren som foretar flest flyginger i det aktuelle luftrommet være sentral i arbeidet med sikkerhetsvurderingen. Ansvarlig yter av lufttrafikkjenester bør også involvere egne representanter med operativ erfaring fra lufttrafikkjeneste (AFIS eller ATC) tilknyttet det aktuelle luftrommet.
- 3.4 Berørte parter bør være med på selve analysen og utarbeidelsen av den skriftlige vurderingen på samme nivå og i samme grad som ansvarlig yter av lufttrafikkjenester. Alle involverte representanter bør skriftlig erklære at de støtter konklusjonen i sikkerhetsvurderingen, eventuelt bør de skriftlig anmerke uenigheter.
4. Siste setning i bestemmelsen knytter seg til at en økning i trafikkvolum eller endring i trafikk sammensetning fra det som er forutsatt i en innvilget søknad om fravikelse av hovedregelen om tilstøtende overliggende kontrollert luftrom, kan medføre at sikkerhetsnivået i det aktuelle luftrommet blir lavere enn det som anses akseptabelt. Tjenesteyter pålegges derfor å fremlegge en oppdatert sikkerhetsvurdering i disse tilfellene. Denne skal utarbeides på samme måte som den sikkerhetsvurderingen som fulgte søknaden om opprettholdelse av eller omgjøring til ikke-kontrollert luftrom. Vurderingsmomentene som fremgår av BSL G 2-1 § 9 vil også her være sentrale i sikkerhetsvurderingen og for Luftfartstilsynets avgjørelse.

Syvende ledd

Begrepet «*uavhengig av trykk og temperatur*» innebærer garantert terrengatskillelse ned til 940 hPa og -50 grader Celsius.

Til § 9 Kontrollsoner

Annet ledd

Ved utforming av kontrollsoner skal det også tas hensyn til innflygingsmønsteret for visuelle inn- og utflyginger.

Fjerde ledd

Dersom det ikke ligger noe kontrollområde over, skal øvre grense for kontrollsonen fastsettes til en høyde som enkelt kan identifiseres av fartøysjef. Når øvre grense for en kontrollsoner er høyere enn 3000 FT AMSL, skal denne være sammenfallende med et VFR flygenivå/høyde i henhold til forskrift 7. februar 2003 nr. 252 om lufttrafikkregler (BSL F 1-1), vedlegg III.

Til § 10 Ikke-kontrollert luftrom med krav til toveis radiokommunikasjon

Annet ledd

Ved utforming av trafikkinformasjonszoner skal det også tas hensyn til innflygingsmønsteret for visuelle inn- og utflyginger.

Tredje ledd

Overgangsbestemmelser, jf. § 19 første ledd relaterer seg til TIA opprettet i tilknytning til flyplasser og ikke til de tilfeller som er omhandlet i niende ledd.

Til § 11 Spesielle luftromsområder over kontinentalsokkelen

Første ledd

Hensikten med HTZ er å tilkjenne at det kan foregå inn- eller utflyging med helikopter til innretningen. HTZ skal normalt dekke inn- og utflygingsmønsteret tilknyttet innretningen. Relevant informasjon for kunngjøring i AIP er posisjon for innretningen (WGS 84), helikopterdekkets høyde og innretningens høyeste punkt over havoverflaten (MSL) angitt i fot.

Det er etablert sikkerhetssoner rundt innretninger iht. forskrift 31. august 2001 nr. 1016 om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten («Rammeforskriften») kap. VII, jf. også veiledningen til denne.

Andre ledd

Dersom de faste innretningene ligger så nær hverandre at de har overlappende HTZer og/eller interfererende trafikk, er det naturlig å betrakte dem som en gruppe.

Tredje ledd

ADS-område opprettes for å angi at det ytes flygeinformasjons- og alarmtjeneste basert på ADS- og/eller radarovervåking. Helikopter vil i stor grad fly på direkte ruteføringer innenfor området. Luftfartøyer som ikke er M-ADS utstyrt anmodes om å fly utenfor ADS-områdene. Ved eventuell kryssing henstilles fartøysjef om å ta kontakt med ansvarlig enhet før kryssing finner sted. (Ref. AIP Norge ENR-2, pkt. 2.1).

Utenfor ADS-områdene vil helikopter normalt følge rutestrukturen. Det kan ytes ADS-tjeneste også til M-ADS utstyrte helikopter utenfor ADS-områdene.

Fjerde ledd

Ved letevirksomhet kan det også opprettes ADS områder til flyttbare innretninger. Det vil normalt være yter av lufttrafikkjeneste som foretar denne vurderingen i samråd med brukerne.

Til § 12 Forbudte områder, restriksjons- og fareområder

Første ledd

Med «aktivitet» menes her årsaken til ønsket om opprettelse av området.

I forbindelse med opprettelse av fareområder må det vurderes om det skal gjennomføres høring. Ved Luftfartstilsynets opprettelse av permanente fareområder skal det gjennomføres en forenklet høring.

Til § 13 Luftsportsområder

For seilflyaktivitet gjelder i tillegg bestemmelsene i forskrift 7. februar 2003 nr. 252 om lufttrafikkregler (BSL F 1-1) kapittel VII.

Til § 14 Klassifisering av luftrom

Annet ledd bokstav c

Kontrollområder relatert til innretninger på kontinentalsokkelen er i utgangspunktet også omfattet av denne bestemmelsen. I internasjonalt luftrom kan Norge imidlertid ikke uten videre etablere ATS-luftrom og tjenester som pålegger flyginger restriksjoner, uten at dette er koordinert gjennom ICAO med nabostater som har interesser i luftrommet, jf. ICAO Doc 7754. Utfallet av denne koordineringsprosessen vil avklare hvilket ATS-luftrom som kan etableres på kontinentalsokkelen.

I Bodø OFIR er det ved etablering av kontrollert luftrom krav til at dette skal etableres som ATS-luftrom klasse A, jf. NAT Basic ANP Part V-I-ATS E.

Annet ledd bokstav f

Tilsvarende betraktninger om adgang/jurisdiksjon til å innføre krav om toveis radiokommunikasjon i HPZ gjelder her som for innføring av ATS-luftromklasse C, jf. veiledning til annet ledd bokstav c.

Til § 15 Endring av luftromsorganiseringen

Det bør tas nødvendig hensyn til den tid som trengs for forberedelse, produksjon og kunngjøring før det innføres endringer som har betydning for luftfartens operasjoner. Dersom dette ikke gjøres vil det medføre at luftromsendringer ikke kan foretas til ønsket tid.

Utfyllende informasjon om AIRAC-systemet og fremgangsmåter for innmelding av ønsket opprettelse/endringer av luftrom er tilgjengelig på: www.ippc.no

Forslag til endringer i luftromsorganisasjonen skal vurderes av den felles sivile-militære komité for luftromspolicy på strategisk nivå, jf. forskrift 13. mars 2007 nr. 266 (BSL G 4-2) om fleksibel bruk av luftrommet § 4.

Det er på forskriftens ikrafttredelsestidspunkt ingen forbudte områder kunngjort i Norge. Dersom slike områder ønskes opprettet må Luftfartstilsynet kontaktes.

Alle forslag om endring i luftromsorganisasjonen skal forankres i og fremsendes gjennom egen organisasjon.

Restriksjonsområder:

1 Generelt

Opprettelse av R-områder kan påføre tredjeperson (ikke-deltakende luftfartøy) relativt store begrensninger i tilgjengelighet til berørt luftrom. Av den grunn skal utstrekningen (både horisontalt og vertikalt) begrenses til det luftrom aktiviteten krever.

2 Regulering og publisering

R-områder reguleres gjennom forskrift og publiseres på Lovdata. Av den grunn er ansvaret for opprettelse og publisering lagt til Luftfartstilsynet. I tillegg publiseres R-områder gjennom AIC, AIP SUP og/eller AIP.

3 Sikker høyde

Med sikker høyde menes en høyde hvor man kan operere uten fare for sikkerheten i forhold til aktiviteten innenfor området.

Ved søknad om opprettelse av restriksjonsområder hvor det foregår skyting anbefales fremgangsmåten for beregning av sikker høyde som fremgår av veiledningen til § 16 tredje ledd pkt. 3.

Fareområder:

1 Generelt

Luftfartstilsynet kan overlate til yter av lufttrafikkteneste å opprette og publisere fareområder når disse er av midlertidig karakter.

Opprettelse av D-områder kan påføre tredjeperson (ikke-deltakende luftfartøy) relativt store begrensninger i tilgjengelighet til berørt luftrom. Av den grunn skal utstrekningen (både horisontalt og vertikalt) begrenses til det luftrom aktiviteten krever.

2 Publisering

Ansvaret for opprettelse og publisering av D-områder er lagt til Luftfartstilsynet. Områdene publiseres gjennom AIP SUP, AIP og/eller NOTAM. Der D-områder fastsettes ved forskrift publiseres dette også som AIC.

3 Sikker høyde

Med sikker høyde menes en høyde hvor man kan operere uten fare for sikkerheten i forhold til aktiviteten innenfor området.

Ved søknad om opprettelse av fareområder hvor det foregår skyting anbefales følgende metodikk benyttet for angivelse av vertikal utstrekning (sikker høyde):

$$\begin{aligned} & \text{Maks standplasshøyde i fot (AMSL)} \\ & + \text{Dimensjonerende våpens maksimale høyde} \\ & = \text{Sikker høyde (våpen)} \end{aligned}$$

Luffartstilsynet vil så legge til en ekstra sikkerhetsbuffer og kunngjøre fareområdet med en høyde som inkluderer denne.

Luftsportsområder:

Luffartstilsynet kan overlate til yter av lufttrafikkjeneste å opprette og publisere luftsportsområder når disse er av midlertidig karakter.

Vurderingen av hvorvidt luftsportsaktiviteten er så betydelig at det bør opprettes et fareområde/restriksjonsområde skal foretas av Luffartstilsynet i samråd med yter av lufttrafikkjeneste og ansvarlig for aktiviteten.

1 Generelt

Opprettelse av luftsportsområder kan innvirke på annen lufttrafikk. Av den grunn skal utstrekningen (både vertikalt og horisontalt) begrenses til det luftrom aktiviteten krever. For å sikre ikke-deltakende flyginger vil lufttrafikkjenesten innenfor kontrollert luftrom sørge for atskillelse til områdene. Utenfor kontrollert luftrom er det ikke knyttet restriksjoner til bruken av områdene for ikke-deltakende flyginger.

2 Publisering

Luftsportsområder publiseres gjennom AIP SUP, AIP og/eller NOTAM.

Til § 19 Overgangsbestemmelser

Fjerde ledd

Det vises til veiledning til § 14, annet ledd bokstav c. Det tas forbehold om at ATS-luftrom klasse C på kontinentalsokkelen ikke kan innføres innen 1. januar 2011.

Til vedlegg I

For forslag om endring av luftromsorganiseringen gjelder følgende krav til innhold:

Innsending av forslag til endring av luftromsorganiseringen skal skje i to trinn:

Det skal sendes inn et innledende forslag til endring. Det innledende forslaget skal være beskrivende nok til at berørte parter kan vurdere å uttale seg om ev. konsekvenser.

Luffartstilsynet vil, basert på vurderingen av innledende forslag, enten avvise eller gi forslagsstiller føringer for videre utredning, herunder hvem som skal involveres i den videre utredningen.