

Luftfartstilsynets veiledning til bestemmelser i forskrift om luftromsorganisering (BSL G 4-1)

Til § 1 - Formål

Selv om dette er en forskrift med en rekke særlige nasjonale bestemmelser, må likevel føringer og bestemmelser som er tatt inn i norsk rett fra internasjonalt regelverk gjelde. Eksempler på dette er Vedlegg I til forordning (EU) 2019/123 om ATM-nettverksfunksjoner, og foreslått nytt Appendix til Vedlegg XI til forordning (EU) 2017/373 om felles regler for ytere av flysikringstjenester.

Til § 2 – Ansvarlig myndighet

Bestemmelsen skal forstås slik at skjønnsmessige vurderinger og avveininger ved utøvelse av forskriften først og fremst skal gjøres på grunnlag av føringer som fremkommer i offisielle strategiske dokumenter fra nasjonale myndigheter. Eksempelvis vil en nasjonal luftfartsstrategi tillegges stor vekt.

Dokumenter fra regionale og lokale myndigheter vil ikke være uten betydning, men bør i utgangspunktet tillegges mindre vekt.

Til § 6 – Flygeinformasjonsregioner

Konseptet UIR er beskrevet i artikkel 3 i forordning (EC) nr. 551/2004.

Til § 7 – Klassifisering av luftrom

Luftromsklassene er beskrevet i forskrift 23. september 2014 nr. 1242 om lufttrafikkregler og operative prosedyrer, og forordning (EU) nr. 923/2012.

Til § 8 – Områder i kontrollert luftrom

Et terminalområde er et kontrollområde, vanligvis etablert der flere ATS-ruter løper sammen i nærheten av en eller flere større flyplasser, ref. ICAO Anneks 11.

Til § 9 – Kontrollområder (CTA)

Luftfartstilsynet fastsetter kontrollområdene, men skal som et utgangspunkt følge ICAO Anneks 11. Luftfartstilsynets fastsettelse begrenses imidlertid av andre ledd, og av de særskilte nasjonale reglene (som avviker fra ICAO Anneks 11) i § 11.

Til § 13 – Særskilte avtaler om bruk av kontrollert luftrom

Når det vises til vilkår som avviker fra de krav som gjelder for luftrommet, så menes i utgangspunktet krav fastsatt i forskrift.

Til § 17 - Ytre grenser for TIZ og TIA

Tredje ledd: Bestemmelsen er ment å legge til rette for tilgjengelighet for VFR-flyginger til luftrom uten krav til toveis radiokommunikasjon. Her er bestemmelsen om utforming av TMA (§ 11) ment å være veiledende, se også ICAO anneks 11, punkt 2.11.3.

Til § 20 – Restriksjonsområder

Restriksjonsområder er en generell betegnelse på luftområder med pålagte restriksjoner for flyging, og kan gjennom forskrift også omtales med andre navn. Eksempler på dette er:

- UAS-områder, der flyging av ubemannede luftfartøyer er særskilt regulert, jf. artikkel 15 i forordning (EU) 2019/947 om regler og prosedyrer for operasjon av ubemannede luftfartøyer
- U-space-områder, som er områder utpekt av luftfartsmyndigheten, hvor det leveres visse flysikringsrelaterte tjenester levert gjennom et automatisert og digitalt system,
- Midlertidig reserverte områder (TRA – Temporary Reserved Area), der en utpekt aktør gis midlertidig eksklusiv rett til bruk av området i kontrollert luftrom, og der annen trafikk kan tillates forutsatt tillatelse fra flygekontrolltjenesten.
- Midlertidig segregerte områder (TSA - Temporary Segregated Area), der en utpekt aktør gis midlertidig eksklusiv rett til bruk av området, og der annen trafikk ikke tillates.

Eksempelene er ikke uttømmende.

Til § 21 - Fareområder

Opprettelse av et fareområde medfører ikke et forbud mot flyging i området. Det er likevel vesentlig å være klar over at lufttrafikkjenesten i størst mulig grad vil unngå å legge til rette for å fly gjennom området, og at flygekontrolltjenesten ikke vil ha lov til å gi klarering til flyging i fareområder.

Til § 22 - Ansvar for aktiviteter i restriksjons- eller fareområder

Bestemmelsen om at lufttrafikkjenestens ansvar opphører når et restriksjons- eller fareområde i kontrollert luftrom eller i en RMZ aktiveres er bare absolutt så lenge ikke annet er fastsatt i den forskriften som oppretter restriksjons- eller fareområdet.

Kravet om å kunne avslutte aktiviteten og tilbakeføre området til lufttrafikkjenesten på kort varsel, gjelder selv om restriksjons- eller fareområdet i utgangspunktet er gitt varighet for en lengre periode.

Til § 23 - Oppheving av og forbudte områder, restriksjonsområder og fareområder

Luftfartstilsynet har en vid anledning til å oppheve forbuds-, restriksjons- og fareområder. I utgangspunktet vil Luftfartstilsynet be om opplysninger om hvor ofte et område er brukt, og til hvilket formål det er brukt.

Som en indikativ veiledning, kan man legge til grunn at dersom et område ikke er brukt i løpet av et år eller to, så vil Luftfartstilsynet mest sannsynlig anse at det ikke er grunnlag for å opprettholde området. Dette vil imidlertid i stor grad komme an på til hvilken bruk området var tenkt i utgangspunktet.

Til § 24 – Etablering av ATS-ruter

Bestemmelsen skal forstås slik at aktuell yter av lufttrafikkjeneste sitt ansvar gjelder for det luftrommet tjenesteyteren har ansvar for å yte lufttrafikkjenester i.

Til § 25 – Instrumentprosedyrer

Med PANS-OPS Volume II menes ICAOs Doc 8168, Procedures for Air Navigation Services, Aircraft Operations, Volume II, Construction of Visual and Instrument Flight Procedures.

Til § 29 – Restriksjonsområder eller fareområder til særskilt bruk for militær trening (FUA-områder)

Bestemmelsen skal forstås slik at det ikke anses å foreligge en søknad om opprettelse av restriksjonsområder som medfører plikt til å betale gebyr, jf. § 34.

Til § 33 - Søknad om opprettelse av forbudte områder, restriksjonsområder og fareområder

Se egne vedlegg 1 og 2.

Til § 34 – Gebyr for søknad

Gebyrsatsen fremkommer i den til enhver tid gjeldende forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet.

Til § 50 - Overgangsbestemmelser

Til andre punktum: Det ligger en forventning bak bestemmelsen om at alle involverte aktører aktivt bidrar til at søknader om fare- eller restriksjonsområder som er ment å skulle erstatte luftsportsområder som det generelt anses å være grunn til å videreføre, vil kunne bli realitetsbehandlet innen toårsfristen.

Vedlegg 1. Søknad om restriksjonsområde (R-område)

Søknad om opprettelse av restriksjonsområde bør helst inneholde følgende:

- a) Angivelse av periode som det søkes om restriksjonsområde for, angitt med dag, måned, år og klokkeslett oppgitt i UTC. Hvis restriksjonsområdet skal aktiveres og deaktiveres i perioden, må dette angis i samme format.
- b) Beskrivelse av årsaken til at det søkes om etablering av restriksjonsområde.
- c) Beskrivelse av eventuell flyaktivitet som planlegges i restriksjonsområdet. Antall og type luftfartøy skal angis.
- d) Redegjørelse for hvilke lufttomsrestriksjoner man mener er nødvendig, inkludert en begrunnelse. Redegjørelsen bør også vise at det er vurdert om de årsaker som begrunner opprettelse av restriksjonsområdet kan ivaretas på annen måte. Hvis det er aktuelt å søke om fareområde i tillegg, bør dette opplyses. Ved flere adskilte områder bør det også redegjøres for sammenhengen mellom områdene.
- e) Angivelse av lateral begrensning for restriksjonsområdet som:
 - i. rette linjer begrenset av posisjoner oppgitt i grader, minutter og sekunder i WGS84, eller
 - ii. som en posisjon oppgitt i grader, minutter og sekunder i WGS84 og begrenset av en sirkel eller del av en sirkel med radius oppgitt i nautiske mil, eller
 - iii. som en henvisning til et område som er publisert i AIP Norge, eller
 - iv. som en kombinasjon av alternativene i punkt i. til iii.
- f) Angivelse av vertikale begrensninger for restriksjonsområdet i fot AMSL.
- g) Kart som viser laterale og vertikale begrensninger for restriksjonsområdet, jf. bokstav e og f.
- h) Beskrivelse av sikkerhetsmarginer som er lagt til grunn for fastsetting av restriksjonsområdet, jf. bokstav e og f.
- i) Beskrivelse av hvordan ikke-deltakende lufttrafikk skal håndteres hvis restriksjonsområdet vil være i konflikt med publiserte ATS-ruter.
- j) Dokumentasjon for gjennomført koordinering med leverandører av lufttrafikkjeneste som berøres av restriksjonsområdet. Dersom det inngås avtale med lufttrafikkjenesteenheten bør denne vedlegges eller ettersendes så snart den foreligger.
- k) Dokumentasjon for prosedyre for kommunikasjon mellom kontaktperson eller funksjon, jf. § 41 og de som utfører aktiviteten i området.
- l) Dokumentasjon for prosedyre for kommunikasjon mellom kontaktperson eller funksjon, jf. § 41 og berørte lufttrafikkjenesteenheter.
- m) Dokumentasjon for at berørte lufttomsbrukere har vært konsultert, hvis restriksjonsområdet vil hindre tilgjengelighet til en flyplass.
- n) Opplysning om kontaktperson eller funksjon, jf. § 41.
- o) Opplysning om kontaktperson i forbindelse med søknaden.

Luftfartstilsynet kan be om ytterligere dokumentasjon, jf. forvaltningsloven § 37.

Vedlegg 2. Søknad om fareområde (D-område)

Søknaden om opprettelse av fareområde bør helst inneholde følgende:

- a) Begrunnelse for ønsket om å opprette D-område samt beskrivelse av bruken av det. Ved flere områder; beskrivelse av sammenhengen mellom dem.
- b) Beskrivelse av aktiviteten som skal foregå innenfor området. Dersom ønsket er begrunnet i flyaktivitet inne i området, bør antall og type luftfartøy oppgis.
- c) Horisontal begrensning av området angitt som enten:
 - i. rette linjer begrenset av posisjoner oppgitt i grader, minutter og sekunder i WGS84, eller
 - ii. som en posisjon angitt i grader, minutter og sekunder i WGS84 og begrenset av en sirkel eller del av en sirkel med radius oppgitt i Nautiske Mil, eller
 - iii. som en henvisning til et publisert kjent område, eksempelvis et FUA (Flexible Use of Airspace)-område, eller
 - iv. som en kombinasjon av i) til iii) ovenfor.
- d) Vertikal begrensning av området oppgitt i fot.
- e) Kart som viser horisontale og vertikale begrensninger av D-området.
- f) Aktiviseringstider oppgitt med dag, måned og år samt klokkesett oppgitt i UTC. Etter at eventuell høring er publisert vil det ikke være mulig å gjøre forandringer som utvider bruken av området uten at en ny høring initieres. I denne forbindelse rettes oppmerksomheten mot bruken av UTC i forhold til norsk normaltid/sommertid.
- g) Beskrivelse av hvilke sikkerhetsmarginer som er lagt til grunn, både horisontalt og vertikalt.
- h) Der området er i konflikt med publisert(e) ATS-rute(r) bør det gis en beskrivelse av hvordan ikke-deltakende lufttrafikk er tenkt håndtert, for eksempel ved hjelp av publiserte punkter for å rute trafikk rundt områdene.
- i) Det bør opplyses hvorvidt det også vil søkes om opprettelse av restriksjonsområder.
- j) Det bør oppgis en kontaktperson for innhenting av tilleggsopplysninger i forbindelse med søknaden. Opplysninger om fasttelefonnummer, mobiltelefonnummer og e-postadresse er ønskelig.
- k) Det bør oppgis en kontaktperson, eller en funksjon, som til enhver tid er tilgjengelig i god tid før og under aktivisering av D-områder. Kontaktpersonen bør være bindeledd mellom deltakende og ikke-deltakende aktiviteter samt bindeledd til berørte lufttrafikkjenesteenheter. Kontaktpersonen bør også være ansvarlig for å behandle eller videreformidle søknader som måtte oppstå i forbindelse med politi-, søk- og redningsaksjoner. I enkelte tilfeller vil lufttrafikkjenesten i nødstilfelle kunne kreve luftrommet tilbakeført til berørte lufttrafikkjenesteenheter, jf. forskriftens § 22.

l) Det bør etableres prosedyrer som sikrer kommunikasjon mellom kontaktpersonen for området og den/de som utøver aktiviteten samt mellom kontaktpersonen og berørte lufttrafikkjenesteenheter. Prosedyrene bør vedlegges søknaden.

m) Koordinering med berørte leverandører av lufttrafikkjeneste i området bør være utført og dokumentasjon bør vedlegges. Det bør også opplyses om hvorvidt egne avtaler vil bli eller er utarbeidet.

n) Dersom området stenger tilgjengelighet til flyplasser bør berørte brukere ha vært konsultert og dokumentasjon vedlegges.

o) All annen dokumentasjon som måtte ha betydning.

Luftfartstilsynet kan be om ytterligere dokumentasjon, jf. forvaltningsloven § 37.