

Forskriftstekst	Videreføres Ja/Nei/Endret	Argumentasjon
<p>§ 1. Formål</p> <p>(1) Formålet med denne forskriften er å sikre at etablering, organisering og drift av lufttrafikkjeneste utføres på en slik måte at flysikkerheten til enhver tid ivaretas.</p> <p>(2) Vedleggene til forskriften gjelder som en del av forskriften.</p>	<p>Endret</p>	<p>Dagens BSL G 1-3 har ingen formålsbestemmelse, men det anses hensiktsmessig å lage en, siden forskriften gjør mer enn bare å gjennomføre forordning (EU) 2017/373, og i og med at bestemmelser i dagens BSL G 2-1 som skal videreføres i en eller annen form, skal tas inn i G 1-3.</p>
<p>§ 2. Virkeområde</p> <p>Denne forskrift omhandler krav til etablering, organisering og drift av lufttrafikkjeneste innenfor norsk område, samt områder hvor Norge i henhold til internasjonale konvensjoner og avtaler er forpliktet til å utøve lufttrafikkjeneste.</p>	<p>Endret</p>	<p>Virkeområdebestemmelsen i dagens BSL G 1-3 er vanskelig å forstå seg på, og bør gjøres enklere og mer lesbar. Det må særlig forklares hvordan man skal forholde seg til kontinentalsokkelen, herunder særlige nasjonale MET-regler «offshore».</p>
<p>§ 3. Definisjoner</p> <p>For denne forskrift gjelder definisjonene i vedlegg 1.</p>	<p>Nei</p>	<p>Definisjonene som i dag står i BSL G 2-1 Vedlegg 1 anses for det meste beskrevet i felleseuropeisk regelverk (særlig SERA og forordning (EU) 2017/373), og vil ellers kunne tas inn i BSL C 3-4 der dette trengs. Det kan være behov for en egen definisjonsparagraf for de mest brukte uttrykkene i ny forskrift.</p>
<p>§ 4. Generelle krav</p> <p>(1) Lufttrafikkjenesteenhetens organisasjon skal ha tilstrekkelige ressurser til operativ drift, opplæring og trening av personell, samt vedlikehold og drift av håndboksystem og infrastruktur.</p> <p>(2) Dersom driften av en lufttrafikkjenesteenhet skal overtas av en ny tjenesteleverandør, plikter den etablerte leverandøren å sørge for at den</p>	<p>Endret</p>	<p><u>Første ledd</u> i dagens § 4 antas i det alt vesentlige dekket av kravene i forordning (EU) 2017/373. Vi viser særlig til:</p> <p><i>«ATM/ANS.OR.B.001 Technical and operational competence and capability</i></p> <p><i>A service provider shall ensure that it is able to provide its services in a safe, efficient, continuous and sustainable manner, consistent with any foreseen</i></p>

<p>nye organisasjonen får tilgang til alle operative forutsetninger for sikker drift, før ansvaret overføres.</p> <p>(3) Enhver lufttrafikkjenesteenhet skal etterkomme de krav som til enhver tid blir stilt av Luftfartstilsynet.</p>		<p><i>level of overall demand for a given airspace. To this end, it shall maintain adequate technical and operational capacity and expertise.»</i></p> <p>i tillegg til kravet til «management system» i ATM/ANS.OR.B.005.</p> <p><u>Andre ledd</u> i dagens § 4 bør videreføres, men med noen omskrivninger. Vi foreslår også å utvide regelen til å gjelde alle flysikringstjenesteytere, ikke bare lufttrafikkjenesten. Dette blant annet med tanke på at vi ennå ikke vet hvor mye av flysikringstjenestene som kan og vil bli konkurranseutsatt i fremtiden.</p> <p><u>Tredje ledd</u> i dagens § 4 har vi vansker med å se behovet for. Det er en regel som er juridisk vanskelig å forholde seg til, ettersom vi bare kan gi pålegg/krav som vi har rettslig hjemmel for, og da følger det langt på vei allerede at kravet må etterkommes. I alle tilfeller har vi luftfartsloven § 13 a-3, som burde være bedre formulert og generelt dekkende her:</p> <p><i>«§ 13 a-3. Pålegg om retting og endring mv.</i></p> <p><i>Luftfartsmyndigheten kan gi pålegg om retting eller opphør av forhold i strid med loven her, forskrift gitt i medhold av loven og vedtak gjort i medhold av loven, og fastsette vilkår som må oppfylles for at virksomheten skal være i samsvar med slike krav. I slike tilfeller skal forvaltningslovens regler om enkeltvedtak følges.</i></p> <p><i>Paragrafen her innskrenker ikke luftfartsmyndighetens myndighet etter andre bestemmelser i loven.»</i></p>
<p>§ 5. Generelt</p>	<p>Nei</p>	<p>«Oversiktsbestemmelse» som ikke i seg selv inneholder materielle krav.</p>

<p>Det skal opprettes lufttrafikkjeneste i de tilfelle som er nevnt i § 6 til § 8.</p>		
<p>§ 6.Etablering av flygekontrolltjeneste</p> <p>(1) Tårnkontrolltjeneste skal etableres og være betjent når:</p> <p>a) samlet antall flybevegelser i de siste to foregående år overstiger 15000 pr. år og der minst 7500 av disse er IFR-flyginger, eller;</p> <p>b) flyplassen er godkjent for ILS Cat II- eller Cat III-landinger.</p> <p>(2) Innflygingskontrolltjeneste kan utøves fra kontrolltårn, innflygingskontroll eller kontrollsentral.</p> <p>a) Innflygingskontrolltjeneste skal være etablert når flyplassen har godkjente innflygingsprosedyrer og det er etablert tårnkontrolltjeneste.</p> <p>b) Separat innflygingskontrolltjeneste skal etableres når samlet antall IFR-bevegelser til en eller flere flyplasser innenfor enhetens ansvarsområde i de siste to foregående år overstiger 18000 flybevegelser pr. år.</p> <p>c) En felles innflygingskontrolltjeneste for flere flyplasser skal etableres når områdene for ventemønster og for inn- og utflygingsprosedyrer i tilknytning til flyplassene ikke kan anvendes uavhengig av hverandre.</p> <p>(3) Det skal være etablert områdekontrolltjeneste i samsvar med internasjonale forpliktelser. Områdekontrolltjeneste skal utøves fra en kontrollsentral.</p>	<p>Endret</p>	<p>Generelt: Se ny bestemmelse <u>ATS.TR.205</u> som tas inn i forordning (EU) 2017/373 gjennom forordning (EU) 2020/469.</p> <p>Til (1) a): Bestemmelsen er ment å ivareta en mengde trafikk der man antar at samtidighet og kompleksitet krever ATC.</p> <p>I utgangspunktet ikke en parameter som står seg alene. Avinor AS har i sin presentasjon av analysemetoder påpekt at de ser en viss sammenheng mellom antall bevegelser (rundt 15000 pr år) og kompleksitet samt samtidighet. En avgjørelse av type tjeneste må baseres på en analyse som ivaretar samtidighet, kompleksitet og mengde som et minimum hele døgnet, ikke bare i «peak».</p> <p>Til (1) b): For å ivareta adskillelse på bakken i lavsiktsoperasjoner samt beskyttelsesområder for ANV-anlegg.</p> <p>(EU) No 139/2014 ADR.OPS.B.045 gir krav til lufthavnoperatør mht LVO som anses dekkende. For å sikre adskillelse på bakken mm må man ha kontrollert tjeneste.</p> <p><i>«(a) The aerodrome operator shall ensure that means and procedures are established and implemented for providing safe conditions for aerodrome operations in low visibility conditions.</i></p> <p><i>(b) Low visibility procedures shall require prior approval by the Competent Authority.»</i></p> <p>Til (2) a): Skal ivareta behovet for å kontrollere og overvåke trafikken som benytter prosedyrene. For å oppnå dette må man fokusere på SUR-</p>

		<p>skjermen noe som ikke er forenlig med å se ut vinduet i TWR (når trafikken overstiger et nærmere definert nivå).</p> <p>Dette dreier seg om at man skiller på innflygings- og tårntjeneste. Berører/reguleres i BSL G 8-1 § 9 om bruk av ATS-SUR i kombinert tårn- og innflygingskontroll. Denne bestemmelsen legger begrensninger på hvor mye som kan kjøres fra tårnet, men baserer seg på at innflygingskontrolltjeneste er etablert.</p> <p>Til (2) b): Skal sikre at når mengde og kompleksitet (herunder samtidighet) overstiger et definert nivå så skal tjenesten leveres fra et eget kontrollrom separert fra TWR.</p> <p>Ny ATS.TR.205 er veldig ytelsesbasert. Vår vurdering er at bestemmelsen er tilstrekkelig, slik at dagens bestemmelse i G 2-1 kan fjernes.</p> <p>Til (2) c): Skal sikre at samme enhet håndterer trafikk som er i konflikt når de anvender SID, STAR eller ventemønster. Dette er også en anbefaling/føring i airspace designkriterier.</p> <p>Ikke praksis i dag. Går trolig under designprinsipper for luftrom og konflikthåndtering. Kan fjernes.</p> <p>Til (3): Skal sikre en route-tjenester. Dette gir seg vel selv, og følger også av ATS.TR.205. Kan fjernes.</p>
<p>§ 7.Eablering av lokal flygeinformasjonstjeneste – AFIS</p> <p>AFIS skal være etablert og betjent når flyplassen skal tillates brukt:</p> <p>a) til luftrutetraffic; b) av luftfartøy som utfører IFR-flyging og vil benytte flyplassens</p>	<p>Endret</p>	<p>Til bokstav a): Skal sikre en tjeneste for luftfartøy med betalende passasjerer.</p> <p>Bør med videre som prinsipp i valg av tjeneste. Betalende passasjerer skal fortsatt gis høyere beskyttelse enn ingen tjeneste gir.</p>

<p>godkjente prosedyre(r) for instrumentinnflyging, eller;</p> <p>c) av luftfartøy med høyest tillatt startvekt over 5.700 kg eller som er godkjent for 10 eller flere passasjer seter.</p>		<p>Til bokstav b): Tidligere var alle instrumentprosedyrer basert på bakkeinstallasjoner. Kravet skulle sikre at man hadde bemanning i tårnet til å overvåke status på nav-hjelpemidler når de ble benyttet.</p> <p>Her bør det skilles mellom TIZ med prosedyrer som ikke starter i kontrollert luftrom og TIZ med prosedyrer som starter i kontrollert luftrom. Altså at man ikke krever AFIS kun basert på om det flys en IFR-prosedyre eller ikke.</p> <p>Man kan gjerne ta med noe om at dersom prosedyren avhenger av at nav-utstyr på bakken overvåkes så skal dette sikres, men det må ikke være AFIS som overvåker. Behøver ikke forskriftsfesting.</p> <p>Til bokstav c): Skal sikre AFIS-tjeneste til luftfartøy over en viss størrelse, definert av vekt eller antall seter.</p> <p>Kan fjernes. Riktigere å knytte det til luftrutetraffikk og faktiske passasjerer. Ikke om luftfartøyet har plass til passasjerer.</p>
<p>§ 8. Etablering av lokal flygeinformasjonstjeneste for helikopterflyginger – HFIS</p> <p>(1) HFIS skal være etablert når:</p> <p>a) 2 eller flere faste oljeinstallasjoner med helikopterdekk regelmessig har samtidig trafikk av to eller flere helikopter som er i konflikt med hverandre, eller;</p> <p>b) flytende innretninger med helikopterdekk som over lengre tid ligger i slik nærhet av andre installasjoner med helikopterdekk regelmessig har samtidig</p>	<p>Endret</p>	<p>Trolig ikke behov for videreføring som eget konsept.</p>

<p>trafikk av to eller flere helikopter som er i konflikt med hverandre.</p> <p>(2) En felles HFIS-tjeneste for flere innretninger skal etableres når trafikken til innretningene regelmessig kan komme i konflikt med hverandre, og det angjeldende luftrom ikke er kontrollert.</p>		
<p>§ 9. Plikt til å etablere lufttrafikkjeneste i andre tilfelle</p> <p>Luftfartstilsynet kan etter nærmere vurdering kreve at det opprettes lufttrafikkjeneste også i andre tilfeller enn nevnt i § 6 til § 8. Ved vurderingen legges det vekt på blant annet antall flybevegelser, trafikksammensetning, samtidighet, kompleksitet, meteorologiske og topografiske forhold samt flyplassers geografiske beliggenhet.</p>	<p>Endret</p>	<p>Skal sikre at LT har siste ord/kan kreve LTT dersom det ikke dekkes av § 6 og § 8.</p>
<p>§ 10. Sektorisering</p> <p>(1) Tjenesteleverandør skal for hver flygekontrolltjenesteenhet ha etablert kriterier for oppdeling og sammenslåing av kontrollposisjoner (sektorisering). Kriteriene skal være godkjent av Luftfartstilsynet.</p> <p>(2) Luftfartstilsynet kan likevel kreve at lufttrafikkjenesteenheten skal sektorisere i andre tilfelle enn enhetens kriterier tilsier. Ved vurderingen legges det vekt på rulle- og taksebanesystemets kompleksitet i tillegg til momentene i § 9.</p>	<p>Nei</p>	<p>(1) Dekkes av tilsvarende krav i forordning 2017/373 i ATM/ANS.OR.B.001, samt følge (EU) 2019/123 Art. 15. Dokumentasjon på samsvar gjør at dagens ordning med godkjenning av kriterier for oppdeling/sammenslåing også kan fjernes.</p> <p>(2) Ref diskusjonen om HFIS og piloters bekymring for at for eksempel AFAS setter opp for store sektorer offshore, så er det vurdert om denne bør videreføres i en eller annen form.</p> <p>ANSP har bevisbyrden for å dokumentere at tjenesteytingen er innenfor akseptabel risiko, og at bestemmelser i ATM/ANS.OR.B.001, Art. 15 og øvrige bestemmelser følges.</p> <p>Mht. at det skal legges vekt på rulle- og taksebanesystemets kompleksitet, så setter 139/2014 og 2017/373 krav</p>

	<p>til avtalemessige forhold mellom lufthavn og tjenesteyter.</p> <p>Det kan vurderes å erstatte dagens bestemmelse med ny bestemmelse i gjennomføringsforskrift BSL G 3-1 for å ivareta strengere krav for utøvelse av flygeinformasjonstjeneste i fm flyging på og ved oljeinstallasjoner.</p> <p><i>(EU) 2017/373 ATM/ANS.OR.B.001 Technical and operational competence and capability</i></p> <p><i>A service provider shall ensure that it is able to provide its services in a safe, efficient, continuous and sustainable manner, consistent with any foreseen level of overall demand for a given airspace. To this end, it shall maintain adequate technical and operational capacity and expertise.</i></p> <p><i>“(EU) 2019/123</i></p> <p><i>Annex I Part B</i></p> <p><i>1. The Network Manager, Member States, airspace users, air navigation service providers acting as part of functional airspace blocks or individually, shall develop the European Route Network Improvement Plan through cooperative decision-making as referred to in Article 15. They shall apply the airspace design principles set out in Part C of this Annex.</i></p> <p><i>Annex I Part C</i></p> <p><i>1.(h) ATC sector design development shall commence with the required route or traffic flow alignments within an iterative process that ensures compatibility between routes or flows and sectors;</i></p>
--	---

		<p>1. (i) ATC sectors shall be designed to enable the construction of sector configurations that satisfy traffic flows and are adaptable and proportionate to variable traffic demand;”</p> <p><i>ERNIP Part 1 Airspace Design Methodology Guidelines – General Principles and Technical Specifications for Airspace Design</i></p>
<p>§ 11. Trafikkflytledeelse</p> <p>(1) En tjenesteleverandør som er godkjent for å utøve lufttrafikkjeneste ved en eller flere lufttrafikkjenesteenheter, skal ha et system som ivaretar trafikkflytledeelse, jf. trafikkflytledeelsesforskriften (Air Traffic Flow Management – ATFM).</p> <p>(2) Det skal etableres en trafikkflytledeelsesposisjon (FMP) i hver kontrollsentral som ivaretar trafikkflytledeelse innenfor kontrollsentralens ansvarsområde. En kontrollsentrals FMP kan etter nærmere avtale ivareta flere kontrollsentralers ansvarsområde.</p>	<p>Nei</p>	<p>Dekkes av (EU) 2017/373 Annex IX Part-ATFM. AFAS ble sertifisert for ATFM i 2020 ifm 373-innføring. 373 viser til feil forordning under, 677/2011 skal være 2019/123.</p> <p><i>“ATFM.TR.100 Working methods and operating procedures for providers of air traffic flow management</i></p> <p><i>An air traffic flow management provider shall be able to demonstrate that its working methods and operating procedures are compliant with Commission Regulations (EU) No 255/2010 (1) and (EU) No 677/2011.”</i></p>
<p>§ 12. Meldekontor</p> <p>En tjenesteleverandør som er godkjent for å utøve lufttrafikkjeneste ved en eller flere lufttrafikkjenesteenheter, skal etablere meldekontor eller inngå avtale med annen godkjent tjenesteleverandør om utøvelse av de tjenester et meldekontor skal yte for angjeldende lufttrafikkjenesteenhet(er)</p>	<p>Nei</p>	<p>Kan fjernes da dette ivaretas i forordning (EU) 2017/373 fra og med 27. januar 2022 (se under).</p> <p>I dag er dette ivaretatt i ICAO Annex 11, PANS AIM (ICAO Doc 10066) og ICAO Doc 8126.</p> <p>---</p> <p>(469-endringen) Forordning (EU) 2017/373 gyldig fra 27. januar 2022 om ARO på følgende steder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definition • ATS.TR.110 + GM • ATS.OR.435 <p><i>ATS.TR.110 Establishment of the units providing air traffic services</i></p>

(a) The air traffic services shall be provided by units established as follows:

(1) flight information centres shall be established to provide flight information service and alerting service within flight information regions unless the responsibility of providing such services within a flight information region is assigned to an air traffic control unit having adequate facilities for the discharge of such responsibility;

(2) air traffic control units shall be established to provide air traffic control service, flight information service and alerting service within control areas, control zones and at controlled aerodromes;

(3) AFIS units shall be established to provide flight information service and alerting service at AFIS aerodromes and within the airspace associated with such aerodromes.

(b) Air traffic services reporting office or offices or other arrangements shall be established for the purpose of receiving reports concerning air traffic services and flight plans submitted before departure.

GM1 ATS.TR.110(b) Establishment of the units providing air traffic Services

ATS REPORTING OFFICE

The reference to an ATS reporting office denotes the functions to be performed by such an office.

When addressing the provision of air traffic services, Member States should ensure that the functions of an ATS reporting office are fully implemented by:

(a) establishing physical offices; and/or

(b) assigning the duties to any air traffic services unit; and/or

(c) agreeing with one or more Member State(s) to provide a joint service; and/or

(d) establishing proper arrangements for the provision of the service by an external agency or external agencies.

ATS.OR.435 Aeronautical fixed service (ground-ground communications) –

		<p>communication within a flight information region</p> <p>-omhandler kommunikasjon mellom ATS enheter</p> <p>-mellom ATS enhet og andre</p> <p>-krav..</p>
<p>§ 13. Kunngjøringstjeneste</p> <p>Enhver lufttrafikkjenesteenheter skal være tilknyttet en kunngjøringstjenesteleverandør sertifisert i samsvar med kravene i forordning (EF) nr. 2096/2005 om fastsettelse av felles krav for yting av flysikringstjenester for å ivareta intern og ekstern kunngjøring av operative og tekniske forhold innenfor enhetens ansvarsområde.</p>	<p>Nei</p>	<p>Kan fjernes jf i forordning (EU) 2017/373 fra og med 27. januar 2022 da det dekkes her (469-forordningen):</p> <p><i>ATS.OR.125 Coordination between aeronautical information services and air traffic services providers</i></p> <p><i>(a) An air traffic services provider shall provide to the relevant aeronautical information services provider the aeronautical information to be published as necessary to permit the utilisation of such air traffic services.</i></p> <p><i>(b) To ensure that the aeronautical information services providers obtain information to enable them to provide up-to-date preflight information and to meet the need for in-flight information, an air traffic services provider and aeronautical information services provider shall make arrangements to report to the responsible aeronautical information services provider, with a minimum of delay:</i></p> <p><i>(1) information on aerodrome conditions;</i></p> <p><i>(2) the operational status of associated facilities, services and navigation aids within their area of responsibility;</i></p> <p><i>(3) the occurrence of volcanic activity observed by air traffic services personnel or reported by aircraft;</i></p> <p><i>(4) any other information considered to be of operational significance.</i></p> <p><i>(c) Before introducing changes to systems for air navigation under its responsibility, an air traffic services provider shall:</i></p> <p><i>(1) ensure close coordination with the aeronautical information services provider(s) concerned;</i></p> <p><i>(2) take due account of the time needed by the aeronautical information services provider for</i></p>

		<p><i>the preparation, production and issuance of relevant material for promulgation;</i></p> <p><i>(3) provide the information in a timely manner to the aeronautical information services provider concerned.</i></p> <p><i>(d) An air traffic services provider shall observe the predetermined, internationally agreed aeronautical information regulation and control (AIRAC) effective dates in addition to 14 days postage time when submitting to aeronautical information services providers the raw information or data, or both, subject to the AIRAC cycle</i></p> <p>AIS.OR.205 Formal arrangements</p> <p><i>An AIS provider shall ensure that formal arrangements are established with:</i></p> <p><i>(a) all parties transmitting data to them; and</i></p> <p><i>(b) other AIS providers, when exchanging aeronautical data and aeronautical information with them</i></p>
<p>§ 14. Flyværtjeneste Enhver lufttrafikkjenesteenhet skal være tilknyttet en yter av flyværtjenester sertifisert etter reglene i kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/373, jf. forskrift 24. september 2018 nr. 1407, slik at påkrevd værinformasjon gjøres tilgjengelig. Enheten skal etablere rutiner for videreformidling av slik informasjon.</p>	<p>Nei</p>	<p>ATM/ANS.OR.B.005:</p> <p><i>(f) Within its management system, the service provider shall establish formal interfaces with the relevant service providers and aviation undertakings in order to:</i></p> <p><i>(1) ensure that the aviation safety hazards entailed by its activities are identified and evaluated, and the associated risks are managed and mitigated as appropriate;</i></p> <p><i>(2) ensure that it provides its services in accordance with the requirements of this Regulation.</i></p> <p>+</p> <p>Forordning (EU) 2020/469:</p> <p>ATS.OR.120 Coordination between meteorological services providers and air traffic services providers:</p> <p><i>(a) To ensure that aircraft receive the most up-to-date meteorological information for aircraft operations, an</i></p>

		<p><i>air traffic services provider shall make arrangements with the associated meteorological services provider for air traffic services personnel:</i></p> <p><i>(1) in addition to using indicating instruments, to report, if observed by air traffic services personnel or communicated by aircraft, such other meteorological elements as may be agreed upon;</i></p> <p><i>(2) to report as soon as possible meteorological phenomena of operational significance, if observed by air traffic services personnel or communicated by aircraft, which have not been included in the aerodrome meteorological report;</i></p> <p><i>(3) to report as soon as possible pertinent information concerning pre-eruption volcanic activity, volcanic eruptions and information concerning volcanic ash cloud. In addition, area control centres and flight information centres shall report the information to the associated meteorological watch office and volcanic ash advisory centres (VAACs).</i></p> <p><i>(b) An air traffic services provider shall ensure that close coordination is maintained between area control centres, flight information centres and associated meteorological watch offices such that information on volcanic ash included in NOTAM and SIGMET messages is consistent.</i></p>
<p>§ 15.Søk- og redningstjeneste (SAR) og alarmtjeneste</p> <p>Tjenesteleverandøren er ansvarlig for å utarbeide prosedyrer for varsling av luftfartsulykker eller om luftfartøy man har grunn til å tro er i nød.</p> <p>Lufttrafiktjenesten er en integrert del av redningstjenesten i Norge, jf. kgl.res. av 4. juli 1980 om organisasjonsplan for redningstjenesten i Norge.</p>	<p>Nei</p>	<p>Første setning er dekket av forstående. Andre setning er unødvendig.</p> <p><i>(EU) 2017/373</i></p> <p><i>ATM/ANS.OR.B.005 Management system</i></p> <p><i>ATM/ANS.OR.B.035 Operations manuals</i></p> <p><i>ATS.OR.200 Safety management system</i></p>

	<p><i>(1) Safety policy and objectives</i></p> <p><i>(iv) Coordination of an emergency response planning with other service providers and aviation undertakings that interface with the ATS provider during the provision of its services.</i></p> <p><i>ATS.TR.100 Working methods and operating procedures for providers of air traffic services</i></p> <p><i>(a) An air traffic services provider shall be able to demonstrate that its working methods and operating procedures are compliant with:</i></p> <p><i>(1) Implementing Regulation (EU) No 923/2012; and</i></p> <p><i>SERA.7001 General – Objectives of the air traffic services</i></p> <p><i>The objectives of the air traffic services shall be to:</i></p> <p><i>(e) notify appropriate organisations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organisations as required.</i></p> <p><i>+</i></p> <p><i>Se også i forordning (EU) 2020/469:</i></p> <p><i>ATS.TR.405 Notification to rescue coordination centres</i></p> <p><i>(a) Without prejudice to any other circumstances that may render such notification advisable, air traffic services units shall, except as prescribed in point ATS.TR.420(a), notify rescue coordination centres immediately when an aircraft is considered to be in a state of emergency in accordance with the following:</i></p>
--	---

	<p><i>(1) Uncertainty phase when either of the following situations applies:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>(i) no communication has been received from an aircraft within a period of 30 minutes after the time a communication should have been received, or from the time an unsuccessful attempt to establish communication with such aircraft was first made, whichever is the earlier;</i><i>(ii) an aircraft fails to arrive within 30 minutes of the estimated time of arrival last notified to or estimated by air traffic services units, whichever is the later. Uncertainty phase does not apply when no doubt exists as to the safety of the aircraft and its occupants.</i> <p><i>(2) Alert phase when either of the following situations applies:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>(i) following the uncertainty phase, subsequent attempts to establish communication with the aircraft or inquiries to other relevant sources have failed to reveal any news of the aircraft;</i><i>(ii) an aircraft has been cleared to land and fails to land within 5 minutes of the estimated time of landing and communication has not been re-established with the aircraft;</i><i>(iii) at AFIS aerodromes, under circumstances as prescribed by the competent authority;</i><i>(iv) information has been received which indicates that the operating efficiency of the aircraft has been impaired, but not to the extent that a forced landing is likely;</i><i>(v) an aircraft is known or believed to be the subject of unlawful interference.</i> <p><i>Points (i) to (iv) do not apply when evidence exists that would allay apprehension as to the safety of the aircraft and its occupants.</i></p> <p><i>(3) Distress phase when either of the following situations applies:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>(i) following the alert phase, further unsuccessful attempts to establish communication with the aircraft and more widespread unsuccessful</i>
--	---

inquiries point to the probability that the aircraft is in distress;
(ii) the fuel on board is considered to be exhausted, or to be insufficient to enable the aircraft to reach safety;
(iii) information is received which indicates that the operating efficiency of the aircraft has been impaired to the extent that a forced landing is likely;
(iv) information is received or it is reasonably certain that the aircraft is about to make or has made a forced landing, Distress phase does not apply when there is reasonable certainty that the aircraft and its occupants are not threatened by grave and imminent danger and do not require immediate assistance.

(b) The notification shall contain such of the following information as is available in the order listed:

(1) INCERFA, ALERFA or DETRESFA, as appropriate to the phase of the emergency;

(2) agency and person calling;

(3) nature of the emergency;

(4) significant information from the flight plan;

(5) unit which made last contact, time and means used;

(6) last position report and how it was determined;

(7) colour and distinctive marks of aircraft;

(8) dangerous goods carried as cargo;

(9) any action taken by the reporting office;

(10) other pertinent remarks.

(c) Such part of the information specified in point (b), which is not available at the time the notification is made to a rescue coordination centre, shall be sought by an air traffic services unit prior to the declaration of a distress phase where time permits and where there is reasonable certainty that this phase will eventuate.

		<p><i>(d) Further to the notification specified in point (a), air traffic services units shall, without delay, furnish the rescue coordination centre with either of the following:</i></p> <p><i>(1) any useful additional information, especially on the development of the state of emergency through subsequent phases;</i></p> <p><i>(2) information that the emergency situation no longer exists.</i></p>
<p>§ 16. Nedgradering av lufttrafikkjeneste</p> <p>Nedgradering av lufttrafikkjeneste kan bare skje etter godkjenning fra Luftfartstilsynet.</p>	<p>Nei</p>	<p>Kan fjernes. Vil tas hensyn til i ny bestemmelse om endring av tjenester, og ivaretas strengt tatt også av 373-bestemmelser om endringshåndtering (MS, SMS, Tjeneste).</p>
<p>§ 17. Krav til ledelse</p> <p>(1) Det skal for hver enhet utpekes en ansvarlig leder som skal aksepteres av Luftfartstilsynet. Vedkommende skal ha det totale ansvar for å sikre at driften finansieres og gjennomføres etter den standard som Luftfartstilsynet krever.</p> <p>(2) Det skal for hver enhet utnevnes en operativ leder med relevant bakgrunn. Operativ leder skal aksepteres av Luftfartstilsynet.</p> <p>(3) Funksjonene nevnt i første og andre ledd kan dekkes av samme person.</p>	<p>Nei</p>	<p>17 (1) Kravet gjelder her pr. enhet, mens det i 373 gjelder for en organisasjon. I praksis har LT akseptert ansvarlig leder også for en <u>organisasjon</u> (stor tjenesteyter med flere enheter), men vi vurderer at dette i praksis er en dobbeltregulering i dag mot 373-regelverket (ATM/ANS.OR.B.020 (a)) der det er bestemmelser om «accountable manager» som er dekkende. Konklusjon: kan fjernes</p> <p>17 (2) Kravet ikke spesifikt dekt i 373-forordningen. Operativ leder vil kunne tilsvare «line manager» i 373-forordningen.</p> <p>Det er generelle krav i ATM/ANS.OR.B.005 om at personell skal være kvalifisert for oppgaver de settes til. Det er også eget SMS-krav i ATS.OR.200 tilsvarende som</p>

		<p>ATM/ANS.OR.B.005-kravet, samt detaljering i AMC's.</p> <p>Konklusjon: Kravet kan fjernes fordi det er krav til trening og kompetanse i alle ledd, og vi skal føre tilsyn med dette.</p> <p>17 (3) Konklusjon: Kravet kan fjernes, bestemmelsen er overflødig.</p>
<p>§ 18. Personell Lufttrafikkjeneste skal kun utøves av personell som til enhver tid innehar nødvendig(e) sertifikat, rettighet(er), autorisasjon(er) eller godkjennelse(r) som kreves for den tjeneste som skal ytes ved angjeldende enhet. Krav til personell fremgår av vedlegg 3.</p>	<p>Nei</p>	<p>Det generelle kravet her er regulert i ulike forskrifter:</p> <p>AFIS/HFIS (nye BSL C 3-4)</p> <p>ATCO: BSL C 3-1 (2015/340)</p> <p>På overordnet nivå beskriver 373-forordningen generelle krav.</p> <p>Konklusjon: Overordnet krav kan fjernes.</p>
<p>§ 19. Opplæring, vedlikeholdstrening og oppdatering (1) Yter av lufttrafikkjeneste skal ha program for opplæring og vedlikeholdstrening for hver enkelt enhet, i samsvar med vedlegg 4 punkt 2. Programmene skal godkjennes av Luftfartstilsynet (2) Det skal være utarbeidet et system for oppdatering av personell når instruksjer, regelverk og operative prosedyrer endres. Endringer av betydning skal innarbeides i enhetens treningsprogram.</p>	<p>Nei</p>	<p>(1) Opplæring/kompetanse dekkes av 2017/373 ATM/ANS.OR.B.001 og ATM/ANS.OR.B.005 (a)(6), ATM/ANS.OR.B.035. Det er særskilte krav til AFIS/HFIS i BSL C 3-3 – inntas i kommende BSL C 3-4 for flere yrkesgrupper. For flygeledere gjelder 2015/340 (BSL C 3-1).</p> <p>Det generelle kravet til godkjente program kan falle bort når det dokumenteres samsvar med bestemmelsene.</p> <p>For flygeledere gjelder spesielle krav i BSL C 3-1 (2015/340). AFIS opplæringsenheter har krav til godkjente treningsprogram. Nye BSL C 3-4 stiller spesielle krav til flere grupper.</p>

		<p>Konklusjon: Kravet kan falle bort, men det bør samkjøres med BSL C 3-4 der det er et slikt krav for ATS-personell.</p> <p>(2) Dekk i 2017/373. Endringer håndteres i fm change management, og krav til oppdatert SMS. Kan fjernes</p>
<p>§ 20. Bemanning, tjeneste-, posisjons- og hviletid</p> <p>For å sikre at personellet til enhver tid kan utøve lufttrafikkjeneste på en sikker måte skal tjenesteleverandøren sørge for at den enkelte enhet har et system som regulerer bemanning, tjeneste-, posisjons- og hviletid.</p>	Nei	<p>Part ATS.OR.300 og ATS.OR.320 har slike krav for flygeledere.</p> <p>AML gjelder alle yrkesgrupper.</p> <p>Konklusjon: Må vurdere om ATS.OR.320 også må gjelde for AFIS.</p>
<p>§ 22. Årsmeldinger for enhetens operative drift</p> <p>Enhver lufttrafikkjenesteenhet skal utferdige årsmeldinger på fastsatt skjema, som skal være Luftfartstilsynet i hende senest 1. februar påfølgende år. Krav til innhold til årsmeldingen vil fremgå av skjemaet.</p>	Nei	<p>Konklusjon:</p> <p>NF-1051 B Årsmelding for lufttrafikkjenesten 2020 benyttes pr. i dag, og er publisert på www.luftfartstilsynet.no.</p> <p>Den inneholder obligatorisk rapportering av en rekke ting.</p> <p>Vurdering av nytteverdien for LT, også vs. byrden for tjenesteytere med å fylle inn.</p> <p>Mesteparten av informasjonen er eller vil være tilgjengelig, eksempelvis gjennom kontaktmøter, revisjonsvirksomhet, endringshåndtering, andre godkjenninger, osv.</p> <p>Foreslår at § 22 ikke videreføres.</p>
<p>§ 23 Lokaler</p> <p>(1) Lokaler for utøvelse av lufttrafikkjeneste skal ha en utforming og bygningsmessig standard som sikrer at</p>	Nei	<p>Konklusjon:</p> <p>(1)(2)(3)(4) – Dekkes av kravet ATM/ANS.OR.B.025 i 373-</p>

<p>kvaliteten på tjenesteutøvelsen ikke påvirkes.</p> <p>(2) Tårnkontrolltjeneste skal utøves fra et lokale som har en høyde, plassering og utforming som gjør at personellet i klart vær kan se flyplassens manøvreringsområde, rullebanenes sikkerhetsområder, inn- og utflygingsretningene, landingsrunden og de deler av luftrommet der lufttrafikkjenesten utøver visuell overvåking.</p> <p>(3) Lokal flygeinformasjonstjeneste skal utøves fra et lokale som har en høyde, plassering og utforming som gjør at personellet i klart vær kan se flyplassens manøvreringsområde, rullebanens sikkerhetsområder, inn- og utflygingsretningene, landingsrunden og de deler av luftrommet der lufttrafikkjenesten utøver visuell overvåking.</p> <p>(4) Lokal flygeinformasjonstjeneste ved innretning på norsk kontinentalsokkel (HFIS) skal utøves fra et lokale med utsikt til helikopterdekk og inn- og utflygingsretningene. Der HFIS-tjeneste for flere installasjoner utøves fra samme lokale slik at kravet til utsikt til helikopterdekk ikke kan etterkommes, skal det være etablert samband mellom HFIS og leder på de aktuelle helikopterdekk (HLO).</p> <p>(5) I lokaler som nevnt ovenfor under første til tredje ledd, samt i andre lokaler hvor det utøves lufttrafikkjeneste, skal det ikke tillates aktiviteter som kan virke forstyrrende på utøvelse av denne tjenesten.</p> <p>(6) I lokaler som nevnt ovenfor under første til tredje ledd, samt i andre lokaler hvor det utøves lufttrafikkjeneste, skal det være etablert innpasseringskontroll.</p>	<p>forordningen. Blir mindre preskriptivt. Kan fjernes</p> <p>ATM/ANS.OR.B.025 Facilities requirements</p> <p><i>«A service provider shall ensure that there are adequate and appropriate facilities to perform and manage all tasks and activities in accordance with the applicable requirements».</i></p> <p>(5) «Aktiviteter som kan virke forstyrrende» - Dekkes av SMS krav i 373. Kan fjernes</p> <p>(6) «Innpasseringskontroll» - ivaretas av ATM/ANS.OR.D.010 (a)(2) som fastsetter krav til Sec. management. Kan fjernes</p> <p>ATM/ANS.OR.D.010 Security Management</p> <p><i>(a) Air navigation services and air traffic flow management providers and the Network Manager shall, as an integral part of their management system as required in point ATM/ANS.OR.B.005, establish a security management system to ensure:</i></p> <p><i>(1) the security of their facilities and personnel so as to prevent unlawful interference with the provision of services;</i></p> <p><i>(2) the security of operational data they receive, or produce, or otherwise employ, so that access to it is restricted only to those authorised.</i></p> <p><i>(b) The security management system shall define:</i></p> <p><i>(1) the procedures relating to security risk assessment and mitigation, security monitoring and improvement, security reviews and lesson dissemination;</i></p> <p><i>(2) the means designed to detect security breaches and to alert personnel with appropriate security warnings;</i></p> <p><i>(3) the means of controlling the effects of security breaches and to identify recovery</i></p>
---	--

		<p><i>action and mitigation procedures to prevent re-occurrence.</i></p> <p><i>(c) Air navigation services and air traffic flow management providers and the Network Manager shall ensure the security clearance of their personnel, if appropriate, and coordinate with the relevant civil and military authorities to ensure the security of their facilities, personnel and data.</i></p> <p><i>(d) Air navigation services and air traffic flow management providers and the Network Manager shall take the necessary measures to protect their systems, constituents in use and data and prevent compromising the network against information and cyber security threats which may have an unlawful interference with the provision of their service.</i></p> <p>GM1 ATM/ANS.OR.D.010(d) Security management</p> <p>INFORMATION SECURITY THREAT</p> <p><i>Information security threat may be any circumstance or event with the potential to adversely impact the operation, systems and/or constituents due to human action (accidental, casual or purposeful, intentional or unintentional, mistaken) resulting from unauthorised access, use, disclosure, denial, disruption, modification, or destruction of information and/or information system interfaces. This should include malware and the effects of external systems on dependent systems, but does not include physical threats.</i></p>
<p>§ 24. Utstyr som skal være tilgjengelig for lufttrafikkjenesten</p> <p>Tjenesteleverandøren skal ha til rådighet nødvendig navigasjons-, kommunikasjons-, overvåkings- og meteorologisk utstyr for utøvelse av tjenesten. Hva som anses som nødvendig utstyr avhenger av type tjeneste som ytes og enhetens trafikkmengde. Minstekrav til hvilket utstyr som skal være tilgjengelig ved lufttrafikkjenesteenheter fremgår av vedlegg 7.</p>	<p>Nei</p>	<p>373-ref.:</p> <p>CNS.OR.100 Technical and operational competence and capability</p> <p><i>(a) A communication, navigation or surveillance services provider shall ensure the availability, continuity, accuracy and integrity of their services.</i></p> <p><i>(b) A communication, navigation or surveillance services provider shall confirm the quality level of the services they are providing, and shall demonstrate that their equipment is regularly maintained and, where required, calibrated.</i></p> <p>MET.OR.100 Meteorological data and information</p>

		<p><i>(a) A meteorological services provider shall provide operators, flight crew members, air traffic services units, search and rescue services units, aerodrome operators, accident and incident investigation bodies, and other service providers and aviation entities with the meteorological information necessary for the performance of their respective functions, as determined by the competent authority.</i></p> <p><i>(b) A meteorological services provider shall confirm the operationally desirable accuracy of the information distributed for operations, including the source of such information, whilst also ensuring that such information is distributed in a timely manner and updated, as required.</i></p>
<p>§ 25. Utøvelse av lufttrafikkjeneste</p> <p>Lufttrafikkjeneste skal utøves i henhold til de til enhver tid gjeldende regler.</p> <p>Som grunnlag for den lufttrafikkjenesten som ytes til en OAT-flygning (Operational Air Traffic), gjelder bestemmelsene i EUROAT med nasjonale vedlegg. Med EUROAT menes «EUROCONTROL Specifications for Harmonized Rules for Operational Air Traffic under Instrument Flight Rules inside Controlled Airspace of the ECAC Area».</p> <p>Aktuell yter av lufttrafikkjenester skal ivareta militær luftfarts særskilte behov. Behovene skal reflekteres i de avtaler om ytelse av lufttrafikkjenester som inngås mellom yter av lufttrafikkjenester og Forsvaret. Relevante deler av avtalene skal inngå i tjenesteleverandørens håndboksystem, jf. § 26.</p>	<p>Endret</p>	<p>Bør i hovedsak videreføres, med unntak av første ledd. Omskrives.</p>
<p>§ 26. Håndboksystem</p> <p>I tillegg til de krav som fremgår av kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/373, jf. forskrift 24. september</p>	<p>Nei</p>	<p>Alt som gjelder krav til et håndboksystem er i dag dekket i 373-forordningen, ref. krav til MS, SMS og «operational manuals».</p>

<p>2018 nr. 1407, skal tjenesteleverandøren utarbeide og vedlikeholde et håndboksystem for hver enhet. Det er ansvarlig leders plikt til enhver tid å forvise seg om at håndbøkene er i samsvar med luftfartsloven, gjeldende forskrifter, samt vilkår satt for godkjenningen. Krav til håndboksystemet fremgår av vedlegg 5.</p>		<p>Konklusjon: Kan fjernes</p>
<p>§ 27. Autorisasjoner</p> <p>(1) Tjenesteleverandøren er ansvarlig for at alt personell i stillinger hvor det kreves autorisasjoner til enhver tid er autorisert for den tjeneste de utøver. Dersom det er tvil om en autorisasjonsinnehaver er skikket til å utføre lufttrafikkjeneste, skal vedkommende tas ut av operativ tjeneste. Luftfartstilsynet skal varsles innen 14 dager dersom en flygeleders autorisasjon ikke lenger er gyldig.</p> <p>(2) Krav til praksisinstruktører, prosedyrer for avholdelse av autorisasjonsprøver, vedlikehold og suspensjon av autorisasjoner er beskrevet i vedlegg 3, 4 og 6. Særskilte bestemmelser for flygeledere følger av forskrift om sertifisering og medisinsk godkjenning av flygeledere.</p>	<p>Endret</p>	<p>Behandles i ny C 3-4:</p>
<p>§ 28 (opphevet bestemmelse)</p>		
<p>§ 29 (opphevet bestemmelse)</p>		
<p>§ 30. Endring og tilbakekall</p> <p>Luftfartstilsynet kan til enhver tid endre eller tilbakekalle godkjenningen ved brudd på gjeldende forskrifter og vilkår satt for denne.</p>	<p>Nei</p>	<p>Ved brudd på bestemmelser (funn nivå 1 og 2) gir forordning 373 myndigheten rett til å gjennomføre tiltak i form av pålegg, tilbaketrekking, suspensjon og evt. annen nødvendig</p>

		<p>oppfølging, inkludert sanksjonsmuligheter.</p> <p>Funn kan utstedes både i fm revisjon og dersom det ellers oppdages brudd på bestemmelser.</p> <p>Konklusjon: Kan fjernes</p>
<p>§ 31.Dispensasjon</p> <p>Luftfartstilsynet kan, når særlige grunner tilsier det, dispensere fra bestemmelsene i denne forskrift.</p>	Endret	<p>En eller annen dispensasjonsbestemmelse bør vurderes videreført.</p>
Vedlegg 1. Definisjoner	Endret	<p>Det meste av definisjoner som trengs vil være dekket av forordning (EU) 2017/373. Øvrig tas inn i gjennomføringsforskrift, BSL G 1-3.</p>
Vedlegg 2. (opphevet kapittel)		
Vedlegg 3. Krav til personell	Endret	<p>Bestemmelser som er hensiktsmessige å videreføre vil bli tatt inn i egen forskrift om AFIS/FIS, BSL C 3-4.</p>
Vedlegg 4. Program for overførings- og vedlikeholdstrening	Endret	<p>Bestemmelser som er hensiktsmessige å videreføre vil bli tatt inn i egen forskrift om AFIS/FIS, BSL C 3-4.</p>
Vedlegg 5: Krav til innhold i håndboksystemet	Nei	<p>373-forordningen stiller flere krav om at både administrative og operative forhold skal beskrives. Det er mindre preskriptive bestemmelser i 373, men dekkende.</p> <p>Konklusjon: Kan fjernes</p>
<p>Vedlegg 6. Sertifikat, rettigheter og autorisasjoner mv. for lufttrafikktenestepersonell (kun pkt. 1 gjelder for flygeledere)</p> <p>1. Generelt</p>	Nei	<p>Bestemmelser som er hensiktsmessige å videreføre vil bli tatt inn i egen forskrift om AFIS/FIS, BSL C 3-4.</p> <p>Unntak er pkt 1, som vist til venstre. Dette anses dekket av de generelle</p>

<p>(1) Yter av lufttrafikkjeneste skal ha utarbeidet dokumentasjon som beskriver de sektorer og kontroll- eller flygeinformasjonsposisjoner som yter av lufttrafikkjeneste er ansvarlig for. Dokumentasjonen skal beskrive de autorisasjoner som dekker de forskjellige sektorer og posisjoner.</p> <p>(2) Den enkelte lufttrafikkjenesteenhet skal ha utarbeidet dokumentasjon som til enhver tid beskriver de autorisasjoner enhetens personell innehar, i tillegg til oversikt over gyldige legeattester, personellens språkferdigheter og kvalifiserte praksisinstruktører.</p>		<p>kravene i forordning (EU) 2017/373 ATM/ANS.OR.B001 og B005.</p>
<p>Vedlegg 7. Krav til utstyr for lufttrafikkjenesten</p>		
<p><i>1. Generelt</i></p> <p>Utstyr til bruk ved lufttrafikkjenesteenheter skal være av en slik kvalitet og omfang at enheten ved normale driftsforhold er i stand til å yte den tjeneste denne forskrift forutsetter. Utstyr som er viktig for flysikkerheten skal være dublert.</p>	<p>Nei</p>	<p>(1) Veldig generell formulering som sier lite og ingenting. Kravet om dublering av utstyr erstattes av krav til MTBF og MTBO. Disse kravene kan ivaretas ved en dublering av utstyr eller ved at det brukes utstyr med høy kontinuitet eller tilgjengelighet. Dekkes ellers av de generelle kravene i forordning (EU) 2017/373 ATM/ANS.OR.B001.</p>
<p><i>2. Følgende utstyr og prosedyrer skal finnes ved alle lufttrafikkjenesteenheter</i></p> <p>(1) Monitor som viser operativ status på navigasjonshjelpemidler innenfor enhetens ansvarsområde skal ha både lys- og lydalarm.</p>	<p>Nei</p>	<p>ICAO Annex 10 Volume V 2.3 Provision of information on the operational status of radio navigation services 2.3.1 Aerodrome control towers and units providing approach control service shall be provided with information on the operational status of radio navigation services essential for approach, landing and take-off at the aerodrome(s) with which they are concerned, on a timely basis consistent with the use of the service(s) involved.</p>

		Mener kravet i ICAO Annex 10 er tilstrekkelig, ref. forordning (EU) 2017/373 Annex VIII, CNS.TR.100.
(2) Fasttelefon uavhengig av kommunikasjonsentralen og egen mobiltelefon. Innføring av ytterligere redundans i kommunikasjonssystemet skal baseres på en sikkerhetsvurdering.	Nei	Kravet er utdatert. Kravet dekkes av MTBF og MTBO i tillegg til sikkerhetsvurderinger til utstyret.
(3) Utstyr for egenkontroll av peilefunksjoner til VHF peilestasjon skal være installert og tilgjengelig ved den enkelte utøvende enhet for lufttrafikkjeneste der det er krav til VHF peilestasjon.	Ja, men i endret form.	Kravet må knyttes opp imot BSL G 2-1, Vedlegg 7 pkt. 3 (1) c). For de enhetene der krav om VDF eventuelt videreføres, vil det være naturlig med utstyr for egenkontroll, men er usikker på om det må forskriftsfestes.
(4) Sikkerhetskritisk kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingsutstyr som benyttes i flysikringstjenesten, skal være tilknyttet reservekraft som sikrer kontinuerlig drift ved bortfall av hovedkraft. Reservekraftkilden skal være tilstrekkelig til å foreta reduksjon eller sikker avvikling av lufttrafikk og fungere uavhengig av hovedkraftkilde.	Nei	Følgende står i ICAO Annex 10 <u>ICAO Annex 10, Volume V</u> 2.4 Power supply for radio navigation aids and communication systems 2.4.1 Radio navigation aids and ground elements of communication systems of the types specified in Annex 10 shall be provided with suitable power supplies and means to ensure continuity of service consistent with the use of the service(s) involved. <i>Note. — Guidance material on power supply switch-over is contained in Attachment C-79</i> Første setning i BSL G 2-1 pkt. (4) dekkes av formuleringen i Annex 10. Andre synes ikke funnet spesifikt dekket i Annex 10. Kravet i Annex 10 er imidlertid «ytelsesbasert», og spesifikke krav til reservekraftkilde kan trolig dekkes gjennom veiledningsmateriale. Se også kravet om contingency plans i forordning (EU) 2017/373: ATM/ANS.OR.A.070 Contingency plans A service provider shall have in place contingency plans for all the services it provides in the case of events which result in significant degradation or interruption of its operations.

		<p>+</p> <p>ATS.OR.135 Contingency arrangements</p> <p>An air traffic services provider shall develop contingency plans as required in point ATM/ANS.OR.A.070 of Annex III in close coordination with the air traffic services providers responsible for the provision of services in adjacent portions of airspace and, as appropriate, with airspace users concerned.</p>
(5) Berørte lufttrafikkjenesteenheter skal ha oppdatert informasjon om status for krafttilførselen.	Nei	<p>Har ikke funnet tilsvarende info i Annex 10. Kravet kan anses dekket av det generelle kravet om «contingency plans» i forordning (EU) 2017/373:</p> <p>ATM/ANS.OR.A.070 Contingency plans</p>
(6) Det skal etableres fast eller oppkoblet (oppringt) samband mellom lufttrafikkjenesteenheter og mellom den enkelte enhet og fjernoperert radioutstyr.	Nei	<p>Dette kravet er utdatert. Her er det mange krav i 373 som vil slå inn, security, tilgjengelighet, m.m.</p> <p>Anses fanget opp av det mindre preskriptive kravet i forordning (EU) 2017/373, ATM/ANS.OR.B.001: “in order to ensure safe, efficient and expeditious...”</p> <p>Ref. også kravene til SMS for lufttrafikkjenesten, ATS.OR.200.</p>
(7) Lufttrafikkjenesten og kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenesten skal en gang i måneden sammen kontrollere opptaks kvalitet på et representativt utvalg av kanaler.	Nei	<p>Digitale recordere gjør at dette kravet ikke lenger er relevant.</p>
(8) Ved bortfall av automatisk opptak, skal alternativ prosedyre som sikrer sporbarhet for talekommunikasjon iverksettes. Ved bortfall av slik tjeneste utover 24 timer skal det straks sendes melding om dette til Luftfartstilsynet.	Nei	<p>Tilsvarende krav står i ICAO Annex 10 Volume 2 pkt. 3.5 Record of communications. Anbefales slettet.</p>
(9) Lufttrafikkjenesten skal ha tilstrekkelig informasjon om status på det utstyr som benyttes for utøvelse av	Nei	<p>ICAO Annex 10 Volume V 2.3 Provision of information on</p>

<p>tjenesten. En risikovurdering skal dokumentere at den valgte løsning er akseptabel.</p>		<p>the operational status of radio navigation services 2.3.1 Aerodrome control towers and units providing approach control service shall be provided with information on the operational status of radio navigation services essential for approach, landing and take-off at the aerodrome(s) with which they are concerned, on a timely basis consistent with the use of the service(s) involved.</p> <p>Mener kravet i ICAO Annex 10 er tilstrekkelig.</p> <p>Se også ny bestemmelse i forordning (EU) 2017/373:</p> <p>ATS.OR.140 Failure and irregularity of systems and equipment An air traffic services provider shall establish appropriate arrangements for air traffic services units to immediately report any failure or irregularity of communication, navigation and surveillance systems or any other safety-significant systems or equipment which could adversely affect the safety or efficiency of flight operations or the provision of air traffic services, or both.</p>
<p>(11) Yter av kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste skal sikre registrerte data, når det er grunn til det på bakgrunn av en hendelse eller ulykke eller andre særskilte forhold. Yter av kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste skal etablere rutiner for dette.</p>	<p>Nei</p>	<p>ATS.OR.455 Retention of recorded information and data</p> <p>Vil dekke dette kravet og litt til.</p>
<p>3. Tilleggsutstyr (1) Kontrolltårn og AFIS-/HFIS-enheter skal i tillegg ha følgende utstyr:</p> <p>a) Utstyr for visning av vindretning og -styrke, barometrisk trykk, korrekt luft- og duggpunktstemperatur og skyhøyde. I tillegg skal det finnes utstyr for visning av meteorologisk sikt og</p>	<p>Nei</p>	<p>Mener det blir uhensiktsmessig å spesifisere hvilket utstyr som skal finnes i et kontrolltårn og i AFIS/HFIS enheter. Dette styres av hvilken tjeneste som skal leveres. Basert på tjenesteleveranse stiller ICAO sine Annex, f.eks Annex 10, tilstrekkelig krav til hvilket utstyr som kreves. Utover kravene i ICAO Annexene må det dokumenteres kvalitet, sikkerhet</p>

rullebanesikt (RVR) dersom utstyr for måling av disse er installert på flyplassen.		osv. i forhold til tjenesteleveransen og dette vil igjen medføre krav til utstyr.
b) Kontrollpanel for regulering av banelyssystemene på manøvreringsområdet.	Nei	Dette er vel egentlig et krav som hører under lufthavnregelverket.
c) VHF-peiler (VDF) for enhetens operative radiofrekvenser.	Ja, men endret.	De enhetene som har dekning av overvåkingshjelpemidler har fått dispensasjon. Dette kravet bør drøftes i høringsbrevet for å få innspill både fra flyselskap og tjenesteytere. I utgangspunktet bør nok kravet videreføres, men i en noe mer nyansert versjon enn det som står i dagens versjon av BSL G 2-1. Kan kanskje formulere noe basert på vilkårene vi har gitt i dispensasjonene.
d) Signallampe.	Nei	Ref. SERA Appendix 1 Signals: Her er en tabell over hvilke signaler LTT-enheten skal sende. Da må de vel implisitt ha en lampe.
e) Utrykningsalarm.	Nei	Anbefales fjernet. ATS.OR.200 Safety management system (1) Safety policy and objectives (iv) Coordination of an emergency response planning with other service providers and aviation undertakings that interface with the ATS provider during the provision of its services.
f) Bærbart radiosett med enhetens operative frekvenser.	Nei	Antas dekket av disse generelle kravene: CNS.OR.100 Technical and operational competence and capability + ATM/ANS.OR.A.070 Contingency plans

(2) Innflygingskontrollenhet skal i tillegg ha VHF-peiler (VDF) for enhetens operative radiofrekvenser.	Ja, men endret	Noe uklart om kravet bør videreføres i nasjonal særbestemmelse.
(3) Områdekontrollenhet skal i tillegg ha nødvendig utstyr for å betjene trafikkflytledelesesposisjonen.	Nei	Generell bestemmelse, som antas dekket av de generelle kravene i ATM/ANS.OR.B.001 Technical and operational competence and capability.
(4) Enheter som regelmessig betjener luftfartøy som benytter UHF-kommunikasjon skal være utstyrt med nødvendig UHF-sendere og -mottakere, samt UHF-peiler (UDF).	Endret	Anses dekket av krav om at Forsvarets særlige behov skal ivaretas.
(5) Enheter som har ansvar for luftrom med krav til 8.33 kHz kanalseparasjon skal være utstyrt med UHF-kommunikasjonsutstyr for å kunne håndtere trafikk unntatt fra bestemmelsene om å medføre og benytte 8.33 kHz radiosender/mottaker.	Endret	Anses dekket av krav om at Forsvarets særlige behov skal ivaretas.