

Foreslåtte endringer i BSL F 1-1 og BSL G 1-3.

Endringene fremkommer i form av gjennomstrekning (det som fjernes) og grå markering (det som tilføyes):

Endringer i BSL F 1-1:

§ 18.Til SERA.6001

Når et kontrolltårn ikke yter det ikke ytes flygekontrolltjeneste i den tilhørende kontrollsonen en kontrollsone eller et terminalområde, endres den publiserte luftromsklassifiseringen til klasse G og radio- og transponderpåbudssone (RMZ og TMZ).

§ 19.Til SERA.6005

Når et kontrolltårn ikke yter det ikke ytes flygekontrolltjeneste i den tilhørende kontrollsonen en kontrollsone eller et terminalområde, endres den publiserte luftromsklassifiseringen til klasse G og radio- og transponderpåbudssone (RMZ og TMZ).

Trafikkinformasjonssoner (TIZ) og trafikkinformasjonsområder (TIA) er radiopåbudssoner (RMZ). Luftfartøy som skal fly innenfor en radiopåbudssone (RMZ), skal i åpningstiden til enheten for lufttrafikktenester etablere og opprettholde to-veis radiokommunikasjon med vedkommende enhet for lufttrafikktenester.

Utenfor åpningstiden til enheten for lufttrafikktenester, skal fartøysjefen sende posisjonsmeldinger blindt.

Luftrom som er klassifisert som luftromsklasse A, C eller D er transponderpåbudssoner (TMZ). Lufttrafikktenesten kan gi unntak fra kravet om transponder i enkelttilfeller.

§ 22a.Lufttrafikktenestens ansvar i restriksjons- eller fareområder Fritak fra ansvar for å yte lufttrafikkteneste

Luftfartstilsynet kan beslutte at lufttrafikktenesten fritas fra ansvaret for å yte lufttrafikkteneste i et restriksjons- eller fareområde i kontrollert luftrom eller i en radiopåbudssone (RMZ) deler av luftrommet.

§ 22b.Flygekontrolltjeneste tilknyttet fareområder

Der det er aktive fareområder i kontrollert luftrom, skal flygekontrolltjenesten atskille IFR-flygninger fra fareområdene med samme atskillelse som benyttes mellom IFR-flygninger i det aktuelle luftrommet, med mindre Luftfartstilsynet har gitt tillatelse til noe annet.

Flygekontrolltjenesten har ikke plikt til å atskille VFR-flygninger fra aktive fareområder i kontrollert luftrom. Flygekontrolltjenesten skal likevel gi fartøysjefen informasjon om farefull aktivitet og tilbud om alternative flygeruter.

§ 22c.Flygekontrolltjeneste tilknyttet restriksjonsområder og andre soner og områder

Der det er aktive restriksjonsområder i kontrollert luftrom, skal flygekontrolltjenesten atskille IFR-flygninger fra

restriksjonsområdene og fra andre flyginger i samsvar med de restriksjoner som gjelder i tilknytning til områdene. Det samme gjelder der det er opprettet reservert luftrom eller geografiske UAS-områder, forutsatt at disse er aktive og medfører restriksjoner for IFR-flyginger, med mindre Luftfartstilsynet har gitt tillatelse til noe annet.

Flygekontrolltjenesten har ikke plikt til å atskille VFR-flyginger fra aktive restriksjonsområder, reservert luftrom eller geografiske UAS-områder i kontrollert luftrom. Flygekontrolltjenesten skal likevel gi fartøysjefen informasjon om relevante restriksjoner og tilbud om alternative flygeruter.

§ 23d. Fraseologi som kan benyttes mellom flygekontrolltjenesten og flygeren

I tillegg til fraseologi som kan benyttes av lufttrafikk-tjenesten i samsvar med avsnitt 14 i kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 923/2012, som gjennomført i forskrift 14. desember 2016 nr. 1578 om lufttrafikkregler og operative prosedyrer, kan lufttrafikk-tjenesten benytte fraseologi i samsvar med andre og tredje ledd.

Følgende fraseologi kan benyttes i kommunikasjon mellom flygekontrolltjenesten og flygeren (flygerens fraseologi markert med *)

- a. for rapportering av skydekke:
 - NO SIGNIFICANT CLOUDS
- b. for rapportering av meteorologiske forhold:
 - WIND SHEAR FORECAST
 - WIND SHEAR FORECAST AND REPORTED
 - WIND SHEAR REPORTED
- c. for avslutning av reiseplan:
 - *CLOSING FLIGHT PLAN AT (tid)
 - FLIGHT PLAN CLOSED AT (tid)
- d. for anmodning om og angivelse av peilinger:
 - *REQUEST QTE (eller TRUE BEARING)
 - TRANSMIT FOR QTE (eller TRUE BEARING)
 - QTE (eller TRUE BEARING) (FROM) (sted) IS (antall grader)
 - *REQUEST QDR (eller MAGNETIC BEARING)
 - TRANSMIT FOR QDR (eller MAGNETIC BEARING)
 - QDR (eller MAGNETIC BEARING) (FROM) (sted) IS (antall grader)
 - *REQUEST QUJ (eller TRUE HEADING)
 - TRANSMIT FOR QUJ (eller TRUE HEADING)
 - QUJ (eller TRUE HEADING) (TO) (sted) IS (antall grader)
 - *REQUEST QDM (eller MAGNETIC HEADING)
 - TRANSMIT FOR QDM (eller MAGNETIC HEADING)
 - QDM (eller MAGNETIC HEADING) (TO) (sted) IS (antall grader)
- e. for å henlede oppmerksomheten på like kallesignaler på frekvensen:
 - CAUTION SIMILAR CALLSIGNS ON THE FREQUENCY
- f. for å informere om rotorvind fra et helikopter:
 - CAUTION ROTORWASH
- g. for nattflyging i kontrollert luftrom i samsvar med visuelle flygeregler:
 - *REQUEST VFR NIGHT (rute, område, høyde etc.)

- CLEARED VFR NIGHT (restriksjoner etc.)
- h. for spesiell VFR-flyging:
 - *REQUEST SPECIAL VFR (detaljer om rute etc.)
 - CLEARED SPECIAL VFR (restriksjoner etc.)

Fraseologien i andre ledd, bokstavene a til f, kan så langt det passer også benyttes mellom flygeinformasjonstjenesten og flygeren. I tillegg kan flygeinformasjonstjenesten benytte følgende fraseologi

- a. for å gi råd om unnvikelsesmanøver:
 - ADVICE YOU TO TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY TO AVOID (UNIDENTIFIED) TRAFFIC AT (bearing by clock-reference and distance)
- b. for å overføre trafikk fra en flygeinformasjonsenhet til en flygekontrollenhet når flygeren har fått klarering i forbindelse med flygingen:
 - CONTACT (control unit callsign) (frequency)

(Merk: enkelte av bokstavene a. til f. i § 23d andre ledd er flyttet om på uten at det er markert med grått.)

~~§ 23e. Fraseologi som skal benyttes av flygekontrolltjenesten~~

~~Flygekontrolltjenesten skal benytte følgende fraseologi~~

- ~~a. for rapportering av meteorologiske forhold:
 - ~~— WIND SHEAR FORECAST~~
 - ~~— WIND SHEAR FORECAST AND REPORTED~~
 - ~~— WIND SHEAR REPORTED~~~~
- ~~b. for å informere en pilot som har bedt om visuell inspeksjon av landingsutstyr:
 - ~~— CAUTION ROTORWASH~~~~

~~§ 23f. Fraseologi for flygeinformasjonstjenesten~~

~~I tillegg til fraseologi som kan benyttes av flygeinformasjonstjenesten i samsvar med avsnitt 14 i kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 923/2012, som gjennomført i forskrift 14. desember 2016 nr. 1578 om lufttrafikkregler og operative prosedyrer, kan flygeinformasjonstjenesten benytte følgende fraseologi:~~

- ~~a. ADVICE YOU TO TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY TO AVOID (UNIDENTIFIED) TRAFFIC AT (bearing by clock-reference and distance)~~

~~§ 29. Overgangsbestemmelse om fraseologi~~

~~— Frem til 1. desember 2022 kan flygeinformasjonstjenesten benytte følgende fraseologi i tillegg til det som fremkommer av § 23f:~~

- ~~a. RUNWAY FREE~~
- ~~b. (årsak til at rullebanen ikke er klar) RUNWAY AVAILABLE FOR LINE UP (eller TAXI, eller TOWING).~~

~~Fraseologien etter første ledd kan likevel bare brukes når hele manøvreringsområdet og alle involverte på bakken er synlig fra tårnet, og når alle involverte på bakken er synlig for hverandre.~~

Endringer i BSL G 1-3:

§ 4-10. Håndtering av lufttrafikkjenestemeldinger

I tillegg til å etterleve de krav som følger av forordning (EF) nr. 1033/2006, som gjennomført i forskrift 14. mai 2007 nr. 513 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring, skal lufttrafikkjenesten håndtere lufttrafikkjenestemeldinger i samsvar med «Eurocontrol Network Managers ATFCM Users Manual», utgave 26.0, datert 26. april 2022, likevel slik at:

- a. Når en lufttrafikkjenesteenhet mottar en innlevert reiseplanmelding for en IFR-flyging med avgangsplass utenfor IFPS-sonen, eller for en VFR-flyging med annen avgangsplass enn der reiseplanen er innlevert, skal lufttrafikkjenesteenheten sende en flygeplanmelding (FPL-melding) til meldekontoret for avgangsplassen. Lufttrafikkjenesteenheter som mottar slike meldinger skal behandle disse som om de var innlevert lokalt.
- b. En lufttrafikkjenesteenhet skal sende DEP-melding (avgangsmelding) for alle VFR-flyginger, også der bare deler av flygingen foregår VFR ~~eller IFR~~.

§ 7-2. Byggerestriksjonsområder rundt kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingsinstallasjoner

En yter av kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester skal i samarbeid med flyplassoperatøren sørge for at det fastsettes byggerestriksjonsområder (BRA), som viser maksimal akseptabel byggehøyde i aktuelle områder rundt de kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingsinstallasjonene som tjenesteyteren har ansvaret for driften av.

Byggerestriksjonsområdene etter første ledd skal utarbeides i samsvar med ICAO EUR DOC 015, European Guidance Material On Managing Building Restricted Areas, tredje utgave, 2015. Yteren av kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester skal sørge for at det er etablert prosesser som blant annet sikrer at maksimal akseptabel byggehøyde etterleves, og som ivaretar at byggerestriksjonsområdene fremkommer på kart (BRA-kart) som flyplassoperatøren publiserer i AIP, i tillegg til at de gjøres kjent for kommunale planmyndigheter.