

NORSK

ENGLISH

## ENR 1 GENERELLE REGLER OG PROSEDYRER

## ENR 1 GENERAL RULES AND PROCEDURES

### ENR 1.1 Generelle regler

### ENR 1.1 General Rules

#### 1 Luftromsstruktur

1.1 Fremgangsmåter for flyging mellom Norske FIR hvor halvsirkelregelen anvendes og FIR hvor kvadrantregelen gjelder

For å sikre ensartede fremgangsmåter for flyging mellom norske FIR hvor halvsirkelregelen gjelder og FIR hvor kvadrantregelen gjelder, skal nødvendige forandringer av flygehøyden foretas etter følgende tabell.

- i. Flyging fra område hvor kvadrantregelen gjelder til område hvor halvsirkelregelen anvendes:

TR	VFR	IFR
a) Under/Below FL 290		
000-089°	<b>Stig</b> til nærmeste ULIKE + 500 fot FL <b>Climb</b> to next ODD + 500 feet FL	<b>Fortsett</b> i ULIKE FL <b>Maintain</b> ODD FL
090-179°	<b>Fortsett</b> i ULIKE + 500 fot FL <b>Maintain</b> ODD + 500 feet FL	<b>Foreta nedstigning</b> til nærmeste ULIKE FL <b>Descend</b> to next ODD FL
180-269°	<b>Stig</b> til nærmeste LIKE + 500 fot FL <b>Climb</b> to next EVEN + 500 feet FL	<b>Fortsett</b> i LIKE FL <b>Maintain</b> EVEN FL
270-359°	<b>Fortsett</b> i LIKE + 500 fot FL <b>Maintain</b> EVEN + 500 feet FL	<b>Foreta nedstigning</b> til nærmeste LIKE FL <b>Descend</b> to next EVEN FL
b) Over/above FL 290		
000-089°	<b>Stig</b> til nærmeste LIKE FL <b>Climb</b> to next EVEN FL	<b>Fortsett</b> i ULIKE FL <b>Maintain</b> ODD FL
090-179°	<b>Fortsett</b> i LIKE FL <b>Maintain</b> EVEN FL	<b>Foreta nedstigning</b> til nærmeste ULIKE FL <b>Descend</b> to next ODD FL
180-269°	<b>Stig</b> til nærmeste LIKE FL <b>Climb</b> to next EVEN FL	<b>Fortsett</b> i ULIKE FL <b>Maintain</b> ODD FL
270-359°	<b>Fortsett</b> i LIKE FL <b>Maintain</b> EVEN FL	<b>Foreta nedstigning</b> til nærmeste ULIKE FL <b>Descend</b> to next ODD FL

- ii. Flyging fra område hvor halvsirkelregelen anvendes til område hvor kvadrantregelen gjelder.

#### 1 Airspace structure

1.1 Procedures for aircraft transiting between Norwegian FIR where the semi-circular system of cruising levels is used and the FIR where the quadrantal system of cruising levels is used.

In order to provide for a uniform procedure for aircraft transiting between Norwegian FIR where the semicircular system of cruising levels is used and those FIR where the quadrantal system applies, the following table shall be used.

- i. Transition from the quadrantal system to the semi-circular system:

TR	VFR	IFR
a) Under/Below FL 290		
000-089°	<b>Foreta nedstigning</b> til nærmeste ULIKE FL <b>Descend</b> to next ODD FL	<b>Fortsett</b> i ULIKE FL <b>Maintain</b> ODD FL
090-179°	<b>Fortsett</b> i ULIKE + 500 fot FL <b>Maintain</b> ODD + 500 feet FL	<b>Stig</b> til nærmeste ULIKE + 500 fot FL <b>Climb</b> to next ODD + 500 feet FL
180-269°	<b>Foreta nedstigning</b> til nærmeste LIKE FL <b>Descend</b> to next EVEN FL	<b>Fortsett</b> i LIKE FL <b>Maintain</b> EVEN FL
270-359°	<b>Fortsett</b> i LIKE + 500 fot FL <b>Maintain</b> EVEN + 500 feet FL	<b>Stig</b> til nærmeste LIKE + 500 fot FL <b>Climb</b> to next EVEN + 500 feet FL

- ii. Transition from semi-circular to the quadrantal system.

NORSK

ENGLISH

TR	VFR	IFR
b) Over/above FL 290		
000-089°	<b>Foreta nedstigning</b> til nærmeste ULIKE FL <b>Descend</b> to next ODD FL	<b>Fortsett</b> i ULIKE FL <b>Maintain</b> ODD FL
090-179	<b>Fortsett</b> i LIKE FL <b>Maintain</b> EVEN FL	<b>Stig</b> til nærmeste LIKE FL <b>Climb</b> to next EVEN FL
180-269	<b>Foreta nedstigning</b> til nærmeste ULIKE FL <b>Descend</b> to next ODD FL	<b>Fortsett</b> i ULIKE FL <b>Maintain</b> ODD FL
270-359	<b>Fortsett</b> i LIKE FL <b>Maintain</b> EVEN FL	<b>Stig</b> til nærmeste LIKE FL <b>Climb</b> to next EVEN FL

**Anm.:** Begrepene “ULIKE + 500 fot” FL og “LIKE + 500 fot” FL er i ovenstående tabeller nytt til å definere alle FL under FL 290 som ender på henholdsvis, 75, 95 etc. og 65, 85 etc.

**Note:** The terms “ODD + 500 feet” and “EVEN + 500 feet” FL have been used to designate those series of FL where, below FL 290, FL ending with 75, 95 etc., respectively 65, 85, are prescribed.

## 2 Forbudte områder og flygerestriksjoner

### Forbud mot å medføre våpen m.v. i luftfartøyer

Fastsatt ved kgl. res. 20.8.71. Paragraf 1 lyder slik: Med mindre fartøysjefens samtykke er innhentet på forhånd, er det forbudt å medføre skytevåpen eller andre våpen i de rom i luftfartøyet som er beregnet for besetning og passasjerer. Det samme gjelder andre gjenstander eller stoffer som er særlig egnet som middel til å øve vold eller trussel eller påføre person eller fartøy skade. Herunder regnes også imitasjoner av våpen og annet som nevnt.

Spørsmål om hva som skal forstås med våpen, eller om en gjenstand eller et stoff omfattes av forbudet, avgjøres i tvilstilfeller av fartøysjefen.

### Sikkerhetssoner og særskilte områder med begrensninger på den norske kontinentalsokkel

Forskrift fastsatt ved kgl. res. 9.10.87. Til orientering hitsettes paragrafer av interesse for luftfart.

#### § 6 Sikkerhetssone

Rundt og over innretninger for leteboring, utvinning, utnyttelse og transport av petroleum med unntak av rørledninger, kabler og undersjøiske innretninger, skal det være sikkerhetssone.

Rundt og over innretninger for undersøkelse kan departementet opprette sikkerhetssone.

Rundt og over undersjøiske innretninger med unntak av rørledninger og kabler, kan departementet opprette sikkerhetssone.

Dersom flere innretninger er plassert i nærhet av hverandre, kan kongen opprette felles sikkerhetssone.

## 2 Prohibited areas and flight restrictions

### Prohibition against carrying weapons etc. in aircraft

Royal decree of 20 August, 1971, para 1 reads:

Unless prior consent from the pilots in command has been obtained, its prohibited to carry firearms or other weapons in those quarters of the aircraft designed to accommodate the crew and passengers. The same applies to other objects or substances which are particularly suited as means of exercising violence or threats or causing damage to persons or aircraft. This includes also imitations of weapons and other items mentioned above.

The questions as to what is to be understood by the term weapon(s) or whether an article or a substance falls within the scope of the prohibition, shall, in cases of doubt, be decided by the pilot in command.

### Safety zones and specially designated areas with limitations on the Norwegian continental shelf

Provision established by Royal Decree on 9 Oct 1987. Section of interest to aircrew are recapitulated below.

#### Section 6 Safety zone

Around and over installations for exploration drilling, production, utilization and transportation of petroleum with the exception of pipelines, cables and subsea installations, there shall be a safety zone.

The Ministry may establish a safety zones around and over exploration installations.

The Ministry may establish a safety zones around and over subsea installations with the exception of pipelines and cables.

If several installations are placed close to one another, the King may establish a common safety zone.

NORSK

ENGLISH

Kongen kan etter avtale med annen stat opprette sikkerhetssone over grenselinjen til denne stats kontinentalsokkel. Videre kan departementet opprette sikkerhetssone på norsk kontinentalsokkel, selv om vedkommende innretning ligger utenfor norsk kontinentalsokkel.

Sikkerhetssonen skal være på 500 meter regnet fra innretningens ytterpunkter, med mindre Kongen fastsetter noe annet.

### § 8

Forbud i sikkerhetssone og midlertidig begrenset område som nevnt i §§ 6 og 7

Uvedkommende fartøy, luftputefartøy, luftfartøy, fiskeredskaper eller andre gjenstander må ikke befinne seg i sikkerhetssone eller midlertidig begrenset område som nevnt i §§ 6 og 7.

### § 10

Særskilte områder som opprettes i ulykkes- og faresituasjoner

I ulykkes- og faresituasjoner som kan medføre tap av menneskeliv eller personskaade, alvorlig forurensing, stor materiell skade eller vesentlig produksjonsstans, kan departementet utvide eksisterende sikkerhetssoner og særskilte områder med begrensninger, eventuelt opprette slike, i den utstrekning det anses nødvendig for å hindre eller begrense nevnte skadevirkninger. §§ 8 og 9 fjerde ledd gis tilsvarende anvendelse, dog slik at forbud i sikkerhetssoner og særskilte områder med begrensninger i alle tilfeller kan fastsettes av departementet.

## 3 Oppstigning/flyging med ballonger, drager, modellfly og andre flygende gjenstander

- 3.1 Bestemmelser vedrørende slipp av ubemannede friballonger er kunngjort i "Bestemmelser for sivil luftfart" (BSL F 1-1). Forskriften inneholder bl.a. bestemmelser om registrering av ubemannede friballonger med lasteinnetning unntatt for meteorologiske pilot- og radiosondeballonger av konvensjonell type. Ubemannede friballonger blir i henhold til forskriften klassifisert som LETT, MIDDELS TUNG eller TUNG avhengig av nyttelastens vekt og sammensetning.

For flyging med ubemannede friballonger som berøres av forskriften kreves det tillatelse fra Luftfartstilsynet og fra andre lands myndigheter som måtte bli berørt. Unntatt herfra er flyging med ubemannet friballong, klassifisert som LETT, og som utelukkende benyttes for meteorologiske formål såfremt de bestemmelser vedkommende myndighet har fastsatt for flyging med slike ballonger blir fulgt.

The King by agreement with other state, may establish a safety zone across the borderline of the state's continental shelf. The Ministry may furthermore establish a safety zone on the Norwegian continental shelf, even if the given installation is outside the Norwegian continental shelf.

The safety zone shall be 500 meters measured from the outer points of the installation, unless otherwise determined by the King.

### Section 8

Prohibition in safety zone and temporarily limited area as mentioned in Sections 6 and 7.

Unauthorized vessels, hovercraft, aircraft, fishing equipment or other objects must not be inside safety zone or temporarily limited zone as mentioned in Section 6 and 7.

### Section 10

Special areas established in accident and emergency situations.

In accident and emergency situations that may lead to loss of human lives or personal injuries, serious pollution, extensive material damage or significant production shutdown, the Ministry may extend existing safety zones and specially designated areas with limitations, or establish such, to the extent it is deemed necessary to prevent or limit detrimental effects. Sections 8 and 9, fourth paragraph, are given corresponding application, however in such a way that prohibition in safety zones and specially designated area with limitations in all cases may be determined by the Ministry.

## 3 Ascents of balloons, kites, self-propelled flying models and flying bodies

- 3.1 Regulations Regarding The Release Of Unmanned Free Balloons corresponding to the provisions in Annex 2 are promulgated in "Bestemmelser for sivil luftfart" (BSL F 1-1). The provision contains, inter alia, rules regarding the registration of unmanned free balloons carrying payloads, except for meteorological pilot and radiosonde balloons of conventional type. Unmanned free balloons are, in accordance with the provision, classified as LIGHT, MEDIUM and HEAVY, depending upon the weight of the payload and its composition.

Flights with unmanned free balloons affected by the provision, are subject to authorization from the Civil Aviation Authority and from the appropriate authority in other states which territory is likely to be overflown. An exemption from this requirement are balloons, classified as LIGHT and exclusively used for meteorological purposes provided they are operated in the manner prescribed by the appropriate authority.

#### 4 Flyging med utenlandske amatørbygde luftfartøy over Norge

I samsvar med ECAC anbefaling INT.S/11-1 har Luftfarttilsynet vedtatt at amatørbygde luftfartøy med luftdyktighetsbevis eller "permit to fly" utstedt av luftfartsmyndigheten i en av ECACs medlemsstater tillates å fly over norsk territorium forutsatt at prøveflygingsprogrammet er gjennomført.

Amatørbygde fly i klassen eksperiment fra andre enn ECAC's medlemsstater kan ikke fly over norsk territorium uten spesiell tillatelse.

#### 5 Fotografering fra luften

##### 5.1 Lisens for fotografering fra luften

Personer som utfører fotografering fra luften, skal normalt ha lisens for denne virksomhet. Søknad om slik lisens sendes Forsvarets overkommando. Lisens kan gis til norske statsborgere:

- som driver ervervsmessig fotografering, herunder pressefotografering og fotografering for Norsk rikskringkasting. Lisens kan gis for inntil 5 år om gangen.
- som fotograferer i andre øyemed. Lisens gis kun for et bestemt formål.

Utenlandske statsborgere kan kun unntaksvis gis lisens.

##### 5.2 Generelle begrensninger for fotografering fra luften

Uten tillatelse fra Forsvarets overkommando må det ikke tas fotografier av:

- militære objekter av enhver art
- spesielle områder hvor det er fastsatt særskilt forbud mot fotografering
- andre objekter som er av vesentlig betydning for totalforsvaret.

Forsvarets overkommando gir generelle retningslinjer for hva som kommer inn under forannevnte begrensninger.

##### 5.3 Fotografering fra luftfartøy i passasjertrafikk

Fotografering uten lisens er generelt tillatt for passasjerer i luftfartøyer som i rute-, charter- og taxitrafikk følger de fastsatte luftleder.

##### 5.4 Forskrift om fotoflyging

Det vises til forskrift om fotoflyging i BSL D 5-6.

#### 4 Flight with foreign amateur built aircraft over Norway

In accordance with ECAC recommendation INT.S/11-1 Norway accepts flights over Norwegian territory by amateur built aircraft with a Certificate of Airworthiness or a "permit to fly" issued by the Civil Aviation Authority of another ECAC member state provided the aircraft has completed its flight test programme.

Amateur built aircraft in the class experimental from other than ECAC member states can not fly over Norwegian territory without special permission.

#### 5 Air Photography

##### 5.1 Licence for photographing from the air

Persons who execute photographing from the air, shall normally carry a licence for this activity. Application concerning such licence shall be submitted to the Headquarters, Defence command. licence may be granted to Norwegian citizens:

- who is photographing on a professional basis, including press photographing and photographing for Norwegian Broadcasting. This licence may be granted for a period limited to 5 years at a time.
- who is photographing for other reasons. Such licence is given for a certain purpose only.

Foreign citizens will only exceptionally be granted a licence.

##### 5.2 General Limitations for Photographing from the Air

Without permission from Headquarters, Defence Command, photographs must not be taken of:

- military objects of any kind
- special areas where prohibition against photography is stated
- other objects which are of major importance for the Defence.

Headquarters, Defence Command give general instructions regarding the limitations mentioned above.

##### 5.3 Photographing from Civil Aircraft

Photographing without licence is generally permitted for passengers in aircraft engaged in scheduled, charter and taxi flights which follows the established air routes.

##### 5.4 Regulation on Photographing from the Air

Reference is made to regulation on photographing from the air in BSL D 5-6 (national regulation in Norwegian language only).

NORSK

ENGLISH

## 6 Sivile luftfartøyers bruk av hjelpemotor (APU)

Forskrift fastsatt av Luftfartsdirektoratet 16. oktober 1974.

- i. Sivile luftfartøyers bruk av hjelpemotor (APU) under opphold her i riket skal begrenses mest mulig.

For opphold på oppstillingsplass i forbindelse med av- og påstigning av passasjerer samt lasting og lossing av gods skal bruk av hjelpemotor (APU) ikke i noe tilfelle overstige 30 minutter etter landing og 30 minutter før avgang, eventuelt 60 minutter sammenhengende mellom landing og avgang.

- ii. For opphold på annen oppstillingsplass tillates hjelpemotor brukt utover tidsintervallene fastsatt i 1 når dette er nødvendig i forbindelse med teknisk vedlikehold.

## 7 Overføringsflyging med en motor ute av funksjon

(Forskrift fastsatt av Luftfartsdirektoratet 17 juni 1974, BSL D 2-5).

### Gyldighetsområde

Forskriften gjelder for flyging med:

- a) Fly som eies eller brukes av norske luftfartsforetagender som har konsesjon for rutedrift etter luftfartslovens § 100 eller driftstillatelse etter luftfartslovens § 107,
- b) utenlandske fly som har landet på norsk flyplass og har fått slik skade at det ønskes fløyet ut igjen med en motor ute av funksjon.

**Anm.:** Bruk til luftfart av utenlandsk fly i henhold til denne forskrift forutsetter også at det foreligger tillatelse til slik bruk fra registreringslandets luftfartsmyndighet (ref. ICAO Annex 8, Part II, 6, Temporary Loss of Airworthiness).

### Generelt

Er motoranlegg på fly ute av funksjon, er vedkommende flys luftdyktighetsbevis ugyldig (jfr. luftfartslovens § 47, annet ledd). Firemotors fly og tremotors turbindrevet fly tillates allikevel, på de betingelser som er angitt i punktene 3, 4 og 5 nedenfor, å gjennomføre overføringsflyging når en motor er ute av funksjon og flygingen skjer til steder hvor anlegget kan repareres eller skiftes ut.

### Flygehåndboken

Den myndighetsgodkjente flygehåndboken skal for slike fly som er omhandlet i punkt 2 inneholde nødvendige data og instruksjoner (jfr. forskriften) for utførelse av overføringsflyging med en motor ute av funksjon.

## 6 Use of auxiliary power units (APU) by Civil Aircraft

Provision established by the Directorate of Civil Aviation on 16th October, 1974, refers.

- i. The use of APU by civil aircraft within Norway shall be limited to the extent possible.

Under no circumstances shall the use of APU by aircraft parked at aprons intended for loading or unloading of passengers and cargo exceed a period of 30 minutes after landing or before take-off, alternatively a period of 60 minutes between landing and take-off.

- ii. When parked at other aprons, APUs may for maintenance purposes be run in excess of the time periods stated in 1 above.

## 7 Ferry Flight With One Engine Inoperative

(Provision established by the Directorate of Civil Aviation on 17 June 1974, refers).

### Applicability

The provisions apply to:

- a) Aeroplanes owned and/or operated by Norwegian operators in accordance with § 100 or § 107 of the Aviation Act,
- b) foreign registered aircraft which have landed at a Norwegian aerodrome and having sustained such damage that departure with one engine inoperative would be suitable.

**Note:** The use of foreign-registered aircraft in accordance with these provisions is subject to permission being granted by the appropriate authorities in the State of registry (ref. ICAO Annex 8 Part II, 6, Temporary loss of Air-worthiness).

### General

The unserviceability of one engine of an aeroplane invalidates the Certificate of Airworthiness of the aircraft (§ 47 of the Aviation Act refers). Four engine aeroplanes and three engine turbo aeroplanes may, however, on the conditions stated in para 3, 4 and 5, carry out a ferry flight with one engine inoperative to a base for the purpose of repairing or changing that engine.

### Aeroplane Flight Manual

The approved Aeroplane Flight Manual for aeroplanes stated in para 2 shall contain the necessary data and instructions for the safe conduct of ferry flight with one engine inoperative, and shall comprise details as stated in the provisions.

**Driftshåndboken**

Foretagendets driftshåndbok skal inneholde de nødvendige prosedyrer og operative bestemmelser (jfr. forskriften) for sikker gjennomførelse av overføringsflyging med en motor ute av funksjon.

**Reiseplan**

Opplysning om at det foretas overføringsflyging med en motor ute av funksjon skal være gitt i reiseplanen til lufttrafikktenesten.

**Operators Manual**

The operators manual shall contain operating procedures necessary for the safe conduct of ferry flight with one engine inoperative and shall contain details as stated in the provisions.

**ATS Flight Plan**

It shall be stated in the ATS flight plan that ferry flight with one engine inoperative is intended.