

ENR 1.9 Trafikkflytledelse og luftromsorganisering

ENR 1.9 Air traffic flow management and airspace management

1 Generelt

Det overordnede ansvar for utøvelse av trafikkflytledelse i de norske flygeinformasjonsregionene er delegert av Avinor til EUROCONTROL/Network Manager Operations Centre (NMOC).

2 NMOCs ansvarsområde

NMOC har ansvaret for å:

- sikre at trafikkflyten samsvarer med oppgitt kapasitet for de sektorer som gjennomflys.
- sikre at trafikkflytledelsestiltak som blir nødvendige utøves på en rettferdig måte og slik at skadevirkningene for operatørene reduseres så langt som mulig

For å oppnå dette anvender NMOC fremgangsmåter som:

- er internasjonalt godkjent.
- er kunngjort i angjeldende NMOC dokumentasjon.
- innenfor de norske flygeinformasjonsregioner har samme status som fremgangsmåter som ellers er kunngjort i AIP-Norge (jfr. pkt. 5).

3 Informasjon om ATFM-tiltak

3.1 Detaljert informasjon om ATFM-tiltak er publisert av NMOC i "NMOC Handbook", som kan erverves fra:

Eurocontrol/Library,
96, Rue de la Fusée,
BE-1130 Bruxelles
TEL: +32 27 29 36 39
FAX: +32 27 29 91 09

ATFM-tiltak blir også publisert via:

- Route Availability Document (RAD),
- ATFM Notification Message (ANM),
- ATFM Information Message (AIM),
- Conditional Route Availability Message (CRAM),

utstedt av NMOC og hvorav ANM, AIM og CRAM blir distribuert via AFTN.

3.2 ANM blir publisert dagen før de treer i kraft. Forespørsler om mottak av ANM og/eller AIM via AFTN kan rettes til Avinors Nett-senter, TEL 67 03 12 00. ANM/AIM er tilgjengelige ved de fleste ATS rapporteringskontor (ARO).

Informasjon om gyldige RAD, tilhørende ANM eller AIM, samt tilsvarende informasjon, er også tilgjengelig via Internett:

www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/

1 General

The overall authority for the provision of Air Traffic Flow Management services in the Norwegian FIR is delegated by the Avinor to the EUROCONTROL/-Network Manager Operations Centre (NMOC).

2 Responsibilities of the NMOC

The NMOC is responsible for ensuring that:

- traffic flows correspond to the stated capacity of the sectors through which they pass.
- ATFM-measures, when necessary, are applied in an equitable manner and in such a way as to reduce as far as possible the penalties to aircraft operators

In order to do this the NMOC applies procedures which:

- are agreed internationally,
- are published in the corresponding NMOC documentation,
- have, within the Norwegian FIR, the same status as procedures explicitly published in the Norwegian AIP, ref. also para 5 below.

3 Information about ATFM measures

3.1 Detailed information about ATFM measures are published by NMOC in the "NMOC Handbook", which can be obtained from:

Eurocontrol/Library,
96, Rue de la Fusée,
BE-1130 Bruxelles
TEL: +32 27 29 36 39
FAX: +32 27 29 91 09

The AFTM measures are also published through the following:

- Route Availability Document (RAD),
- ATFM Notification Message (ANM),
- ATFM Information Message (AIM),
- Conditional Route Availability Message (CRAM),

originated by the NMOC and of which the ANM, AIM, and CRAM are distributed via AFTN.

3.2 ANM is being published the day before becoming effective. Requests for reception of ANM and/or AIM via AFTN can be directed to the Avinor Net centre, TEL +47 67 03 12 00. ANM/AIM are available at most of the Norwegian ATS reporting Offices (ARO).

Information about valid RAD, related ANM or AIM and corresponding information is also available via Internet:

www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/

4 Lufttrafikkjenestens ansvarsområde

Lufttrafikkjenesten skal sørge for at det finnes en trafikkflytleddelsesposisjon (FMP) i hver ACC sektorgruppe til å foreta nødvendig koordinering mellom flygekontrolltjenesten, lokale luftfartsforetak og NMOC.

Se AIP GEN 3.3 pkt 6 for kontaktinformasjon.

Lufttrafikkjenesten ved lufthavnene skal se til at flyginger skjer i samsvar med de avgangs-slot'ene som er gitt av Trafikkflytledelsen. I samsvar med retningslinjene i "Regional Supplementary Procedures Europe" (ICAO Doc 7030) og ATFM Handbook (ICAO EUR Doc 003) bør flyginger som ikke overholder tildelte avgangs-slot bli nektet tillatelse til oppstart.

I de tilfeller hvor slik tillatelse til oppstart er gitt eller prosedyrer for slik tillatelse ikke foreligger skal flygingen nektes rute- og utflygingsklarering dersom avgang ikke vil være mulig innen tids-grensene for kalkulert avgangstid (CTOT) som er angitt i den sist mottatte slot-tildelingsmeldingen (SAM)/reviderte slot-meldingen (SRM).

Flygekontrolltjenesten skal på den annen side bestrebe seg på at avgående flyginger kan utføres i samsvar med tildelte avgangs-slot, og flyginger skal ikke forhindres avgang på grunn av små forsinkelser som oppstår under taksing.

5 Luftfartsforetakenes ansvarsområde

Luftfartsforetakene skal holde sin egen organisasjon kjent med og følge:

- generelle ATFM fremgangsmåter, herunder utfylling av reiseplan og meldingsutvekslings-behov,
- strategiske ATFM tiltak (f.eks. trafikk-orienteringsskjema - TOS),
- aktuelle ATFM tiltak (f.eks. spesielle inngrep på angjeldende dag).

Spesielt skal avgangs-slot utstedt av trafikkflytledelsen overholdes (Jfr. pkt. 3).

6 Trafikkflytleddelsesdokumentasjon

De generelle fremgangsmåtene for trafikkflytledelse som gjelder i ICAOs Europa Region er publisert i ICAO Doc 7030, Regional Supplementary Procedures (Europe) og i ICAO EUR Doc 003, the ATFM Handbook.

Detaljerte NMOC fremgangsmåter beskrives i Network Operations Handbook

Der hvor disse fremgangsmåtene ikke er samsvarende, er det informasjonen i norske publikasjoner som gjelder i norske flygeinformasjonsregioner.

4 Responsibilities of the Air Traffic Services

ATS shall provide a Flow Management Position (FMP) in each sector group of Norway ACC to liaise between ATC, local aircraft operators and the NMOC.

See AIP GEN 3.3 para 6 for contact information.

ATS at aerodromes shall ensure that flights adhere to departure slots issued by the ATFM Service. In accordance with the provisions of the Regional Supplementary Procedures, Europe (ICAO Doc 7030) and the ATFM handbook (ICAO EUR Doc 003), flights which do not adhere to their slot shall be denied start-up clearance.

In cases where such clearance is issued or not applicable, the flight shall be denied routing and departure clearance if take-off will not be possible within the time limits for calculated take-off time (CTOT) issued in the latest received Slot Allocation Message (SAM)/Slot Revision Message (SRM).

However, ATC shall make all efforts to enable departing flights to comply with the slots and flights shall not be prevented from departure due to minor taxiing delays.

5 Responsibilities of Aircraft Operators

Aircraft Operators shall keep themselves informed of and adhere to:

- general ATFM procedures including flight plan filing and message exchange requirements,
- strategic ATFM measures (e.g. Traffic Orientation Schemes),
- current ATFM measures (e.g. specific measures applicable on the day in question).

Specifically they shall adhere to the departure slots issued by the ATFM Service, ref. para 3 above.

6 ATFM Documentation

The general ATFM procedures which apply throughout the ICAO European region are published in ICAO Doc 7030, Regional Supplementary Procedures (Europe) and in ICAO EUR Doc 003, the ATFM Handbook.

Detailed NMOC procedures are described in the Network Operations Handbook.

Where these procedures are not consistent, the information in Norwegian publications prevails in Norwegian flight information regions.

7 Spesielle fremgangsmåter

Innlevering av reiseplaner

Reiseplaner for alle IFR-GAT flyginger (dvs. alle IFR-flyginger unntatt operasjonell flyging av forsvaret og helikoptertrafikk i Nordsjøen) skal være innlevert til IFPS i den sentrale trafikkflytleidelsenheten (NMOC) senest 1 time før beregnet utkjøringstid (EOBT).

For flyginger som er gjenstand for trafikkflytleidelsestiltak skal reiseplanen være innlevert IFPS/NMOC senest 3 timer før EOBT.

Innleveringen av IFR-GAT reiseplaner kan enten foregå via lufttrafikkjenseten i samsvar med tidligere praksis, eller direkte fra luftfartsforetaket/operatøren til IFPS/NMOC på AFTN eller SITA, etter angitte norske bestemmelser i BSL og AIC.

Ansvar for å holde NMOC informert om endringer i reiseplan og tilknyttede meldinger.

Det er luftfartsforetakenes ansvar å sørge for at den sentrale trafikkflytleidelsenheten (NMOC) informeres om eventuelle forsinkelser eller behov for revisjoner av opplysninger i reiseplanen, inkludert de tilfeller de ikke vil være i stand til å overholde sin tildelte slot.

7 Specific procedures

Submission of flight plans

Flight plans for all IFR flights (i.e. all IFR flights except operational military flights and helicopter traffic in the North Sea) shall be submitted to the IFPS in the NMOC at least 1 hour before EOBT.

For flights subject to ATFM measures, the flight plan shall be submitted to IFPS at least 3 hours before EOBT.

IFR-GAT flight plans may be submitted via ATS, according to previous procedure, or directly from the Aircraft Operator to IFPS/NMOC by AFTN or SITA according to specific Norwegian procedures published in BSL and AIC.

Responsibility for keeping NMOC informed of changes of the flight plan and related messages

The Aircraft Operators are responsible for keeping NMOC informed of delays or demand for revision of the flight plan, including inability to adhere to the slot.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK