

GEN 1.7 Avvik fra ICAO's standarder, anbefalinger og prosedyrer

GEN 1.7 Differences from ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures

Annex 1 - Personnel Licensing 11th edition

NIL

Annex 2 - Rules of the Air 10th edition

Gjennomføringsforordning (EU) No 923/2012

Vikepliktsregler

3.2.2 SERA.3.210(b) fastsetter følgende: "(b) Et luftfartøy som er klar over at et annet luftfartøys manøvreringsdyktighet er redusert skal vike for et slikt luftfartøy".

3.2.2.4 Avsnitt SERA.3210 c) nr 3 i) avviker fra ICAO-standard i Annex 2, 3.2.2.4 ved at den fastsetter følgende: "(i) Seilfly som innhenter seilfly. Et seilfly som innhenter et annet seilfly kan endre kurs til høyre eller venstre".

Lanterneføring

3.2.3.2 SERA.3215 (b)(2), fastsetter følgende (siste del av tekst tilføyes ICAO-standard i Annex 2, 3.2.3.2 bokstav b)): "(2) med mindre de er stasjonære og på annen måte tilstrekkelig belyst, skal alle luftfartøy på trafikkområdet på en flyplass føre lys som angir deres ytterkanter, så langt dette er praktisk mulig".

Operasjon på eller i nærheten av en flyplass

3.2.5 bokstav c) og d) avsnitt SERA.3225, avviker fra ICAO standard i Annex 2, 3.2.5 bokstav c) og d), ved at den fastsetter at bokstav c) og d) ikke får anvendelse for ballonger: "(c) med unntak for ballonger, alltid svinge til venstre ved innflyging for landing og etter å ha tatt av, så sant ikke annet er angitt eller pålagt av flygekontrollen, d) med unntak for ballonger, lande og starte mot vinden så sant ikke sikkerhetshensyn, rullebanens utforming eller hensynet til lufttrafikken tilsier at en annen retning er å foretrekke".

Reiseplaner

3.3.1.2 ICAO Annex 2, 3.3.1.2 erstattes med SERA.4001 b). Avvikene mellom denne ICAO-standard og unionsforordningen er:

Annex 1 - Personnel Licensing 11th edition

NIL

Annex 2 - Rules of the Air 10th edition

Implementing Regulation (EU) No 923/2012

Right of way

3.2.2 SERA.3210(b), specifies: "(b) An aircraft that is aware that the manoeuvrability of another aircraft is impaired shall give way to that aircraft".

3.2.2.4 Paragraph SERA.3210 (c)(3)(i) differs from ICAO Standard in Annex 2, 3.2.2.4 by specifying that: "(i) Sailplanes overtaking. A sailplane overtaking another sailplane may alter its course to the right or to the left".

Lights to be displayed by aircraft

3.2.3.2 SERA.3215 (b)(2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 2, 3.2.3.2 (b) of the last part of the text): "(2) unless stationary and otherwise adequately illuminated, all aircraft of a movement area shall display lights intended to indicate the extremities of their structure, as far as practicable".

Operation on and in the vicinity of an aerodrome

3.2.5 (c) and (d) paragraph SERA.3225 differs from ICAO Standard in ICAO Annex 2, 3.2.5(c) and 3.2.5(d) in that it specifies that subparagraphs (c) and (d) do not apply to balloons: "(c) except from balloons, make all turns to the left, when approaching and landing and after taking off, unless otherwise indicated, or instructed by ATC; (d) except for balloons, land and take off into the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable".

Flight plans

3.3.1.2 ICAO Annex 2, 3.3.1.2 is replaced with SERA.4001(b). The differences between this ICAO Standard and this Union regulation are as follows:

NORSK

ENGLISH

- Med hensyn til VFR-flyginger planlagt over landegrensene, avviker unionsforordningen (SERA.4001 b) nr.5) fra ICAO-standarden i Annex 2 3.3.1.2 bokstav e), ved at siste del av følgende setning tilføres: "enhver flyging over internasjonale grenser, med mindre annet fastsettes av de berørte statene".

- Med hensyn til VFR- og IFR-flyginger som planlegges gjennomført om natten, er en tilleggsbestemmelse inntatt i unionsforordningen SERA.4001 b) nr. 6):

"(6) enhver flyging som planlegges gjennomført om natten, dersom den går utover flyplassens nærområde".

Visuelle flygeregler

4.3 ICAO Annex 2, 4.3 erstattes med SERA.5005 c). Forskjellen er at gjennomføringsordningen (EU) nr. 923 tilføyes følgende krav til når VFR-flyginger om natten kan tillates:

"(c) Når dette er fastsatt av vedkommende myndighet kan VFR-flyginger om natten tillates på følgende vilkår:

1) dersom flygingen forlater flyplassens nærhet, skal det innleveres en reiseplan,

2) ved flyging skal det etableres og opprettholdes toveis radiokommunikasjon på den behørig ATS-kommunikasjonskanalen, når en slik er tilgjengelig,

3) VMC-minsteverdier for sikt og avstand fra skyer som angitt i tabell S5-1 gjelder med følgende unntak: i) Skydekkehøyden skal ikke være lavere enn 450 M (1500 FT);

ii) med unntak for bestemmelsene i bokstav c) nr.4 skal bestemmelsene om redusert flysikt fastsatt i tabell S5-1 bokstav a) og b) ikke gjelde,

iii) i luftrom klasse B, C, D, E, F og G, samt ved og under en høyde på 900 M (3000 FT) over MSL eller 300 M (1000 FT) over bakken, idet det høyeste velges, skal piloten kontinuerlig ha sikt til bakken, iv) for helikoptre i luftrom klasse F og G skal flysikten ikke være under 3 KM, forutsatt at piloten har kontinuerlig sikt til bakken og at luftfartøyet manøvreres ved en hastighet som gir tilstrekkelig mulighet til å observere annen trafikk eller eventuelle hindringer tidnok til å unngå kollisjon, og

v) i fjellterreng kan vedkommende myndighet fastsette høyere VMC-minsteverdier for sikt og avstand fra skyer,

4) minsteverdier for skydekkhøyde, sikt og avstand fra skyer som er lavere enn de som er fastsatt i nr. 4.3 bokstav c) ovenfor kan tillates for helikoptre i særlige tilfeller, som ambulansflyging, lete- og redningsaksjoner og brannslukking,

- With regards to VFR flights planned to operate across international borders, the Union Regulation (SERA.4001 (b)(5)) differs from the ICAO Standard in Annex 2, 3.3.1.2 (e) with the addition of the last part of the following text as follows: "any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned".

- With regard to VFR and IFR flights planned to operate at night, an additional requirement is inserted to Union regulation SERA.4001(b)(6) as follows: "(6) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome".

Visual Flight Rules

4.3 ICAO Annex 2, 4.3, is replaced with SERA.5005(c). The difference is that Implementing Regulation (EU) No 923/2012, adds requirements under which VFR flights at night may be permitted, as follows:

"(c) When so prescribed by the competent authority, VFR flights at night may be permitted under the following conditions:

(1) if leaving the vicinity of an aerodrome, a flight plan shall be submitted,

(2) flights shall establish and maintain two-way radio communication on the appropriate ATS communication channel, when available,

(3) the VMC visibility and distance from cloud minima as specified in Table S5-1 shall apply except that: (i) the ceiling shall not be less than 450 M (1500 FT);

(ii) except as specified in (c)(4), the reduced flight visibility provisions specified in Table S5-1(a) and (b) shall not apply,

(iii) in airspace classes B, C, D, E, F and G, at and below 900 M (3000 FT) above MSL or 300 M (1000 FT) above terrain, whichever is the higher, the pilot shall maintain continuous sight of the surface, (iv) for helicopters in airspace classes F and G, flight visibility shall not be less than 3 KM, provided that the pilot maintains continuous sight of the surface and if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or obstacles in time to avoid collision, and

(v) for mountainous terrain, higher VMC visibility and distance from cloud may be prescribed,

(4) ceiling, visibility and distance from cloud minima lower than those specified in 4.3 (c) above may be permitted for helicopters in special cases, such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting,

NORSK

ENGLISH

5) bortsett fra når det er nødvendig for start og landing, eller etter uttrykkelig godkjenning fra vedkommende myndighet, skal en VFR-flyging om natten flys i en flygehøyde som ikke er lavere enn laveste flygehøyde fastsatt av den stat hvis territorium overflys, eller dersom slik laveste flygehøyde ikke er fastsatt:

- i) Over høytliggende områder eller fjellterreng, i en flygehøyde på minst 600 M (2000 FT) over den høyeste hindringen som befinner seg innenfor 8 KM fra luftfartøyets beregnede posisjon,
- ii) Andre steder enn angitt i i), i en flygehøyde minst 300 M (1000 FT) over den høyeste hindringen som befinner seg innenfor 8 KM fra luftfartøyets beregnede posisjon”.

4.6 ICAO Annex 2, 4.6, erstattes med SERA.5005 som i bokstav f) fastsetter følgende kriteria for klaring til hinder: “f) Bortsett fra når det er nødvendig for start og landing, eller godkjent av vedkommende myndighet, skal en VFR-flyging ikke foretas;

1) over tettbygde by- eller boligområder eller over utendørs forsamlinger av personer i en høyde som er lavere enn 300 M (1000 FT) over den høyeste hindringen innenfor en radius på 600 M fra luftfartøyet,

2) over andre områder enn de som er angitt i 1), i en høyde som er lavere enn 150 M (500 FT) over bakken eller vannet, eller 150 M (500 FT) over den høyeste hindring innenfor en radius på 150 M (500 FT) fra luftfartøyet”.

3.8 og Appendix 2: Ordene “i nød” i kapittel 3 del 3.8 inngår ikke i unionsretten, som dermed utvider eskortetjenestens formål til enhver type flyging som ber om en slik tjeneste. Videre inngår bestemmelsene i Appendix 2 del 1.1-1.3 samt i tillegg A, ikke i unionsretten.

Doc 4444 - PANS-ATM

(5) except when necessary for take-off or landing, or except when specifically authorised by the competent authority, a VFR flight at night shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established by the State whose territory is overflown, or, where no such minimum flight altitude has been established;

- (i) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 M (2000 FT) above the highest obstacle located within 8 KM of the estimated position of the aircraft,
- (ii) elsewhere than as specified in (i), at a level which is at least 300 m (1000 FT) above the highest obstacle located within 8 KM of the estimated position of the aircraft”.

4.6 ICAO Annex 2, 4.6, is replaced with SERA.5005, introducing the obstacle clearance criteria in (f), as follows: “(f) Except when necessary for take-off and landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown;

(1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 M (1000 FT) above the highest obstacle within a radius of 600 M of the aircraft,

(2) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 M (500 FT) above the highest obstacle within a radius of 150 M (500 FT) from the aircraft”.

3.8 and Appendix 2. The words “in distress” of Chapter 3 Part 3.8, are not included in Union Law, thus enlarging the scope of escort missions to any type of flight requesting such service. Furthermore the provisions contained in Appendix 2 Parts 1.1 to 1.3 inclusive as well as those found in Attachment A are not contained in Union Law.

Doc 4444 - PANS-ATM

Chapter 4 General provisions for air traffic service

Para 4.2 a) :

BSL G 8-1 additionally states that flight information service and alerting service below a TMA is normally provided by the relevant TWR/APP.

Para 4.2 :

BSL G 8-1 additionally states that flight information service and alerting service within a TIA/TIZ/HTZ is provided by an AFIS/HFIS unit or an ATC unit.

Para 4.5.7.5:

BSL G 8-1 additionally states that in connection with AFIS/HFIS operations the following information shall always be read back:

- a) all parts of a relayed ATC clearance
- b) "RWY FREE/OCCUPIED/AVAILABLE"
- c) "RWY IN USE", altimeter settings, SSR-code and transition level

Chapter 5 Separation methods and minima**Para 5.2.1.1:**

BSL G 8-1 additionally states that vertical or horizontal separation will be provided between special VFR flights.

Para 5.2.1.1:

BSL G 8-1 additionally states that vertical or horizontal separation will be provided between VFR night and IFR flights in airspace class D.

Chapter 8 ATS surveillance services**Paragraph 8.6.5.2:**

BSL G 8-1 additionally states that the responsibility for temperature corrections of minimum altitudes and responsibility for obstacle clearance when an IFR flight is given direct routing of an ATS route are with the pilot, when in the en-route phase of flight.

Chapter 9 Flight information service and alerting service

BSL G 8-1 states that pilot requested traffic avoidance advice (ref. Annex 11, Appendix 4. ATS Airspace Classes - Service provided and flight requirements) received from ATC does not relieve the pilot from his responsibilities. The final decision on what manoeuvres to execute always rest with the pilot.

BSL G 8-1 states that transmission of the message "operations normal" is not compulsory (due to the topography). ATS will therefore not act on the absence of such a message.

Chapter 11 Air Traffic Services Messages**Para 11.4.3.4.2:**

BSL G 8-1 states that a controller may omit the transmission of information regarding damp or wet runway provided the pilot has received other messages from which it is obvious that the runway must be damp or wet.

Annex 3 - Meteorological Services for International Air Navigation 7th edition

Lokale rutinerapporter (REF Annex 3, para 4.3.2 a))
Lokale rutinerapporter blir kun utstedt for CAT II og CAT III lufthavner.

Lokale spesialrapporter (REF Annex 3, para 4.4.2 a))
Lokale spesialrapporter blir kun utstedt for CAT II og CAT III lufthavner. Lokale spesialrapporter er kun påkrevd der lokale rutinerapporter blir utstedt på timesbasis.

Værvarsel for avgang (REF Annex 3, para 6.4)
Værvarsel for avgang blir ikke utarbeidet.

GAMET områdevarsel (REF Annex 3, para 6.5)
GAMET områdevarsel blir ikke utarbeidet. IGA områdevarsel for low level flights blir utarbeidet, men er ikke i henhold til bestemmelsene i 6.5 eller Appendix 5 Table A5-4.

AIRMET informasjon (REF Annex 3, para 7.2)
AIRMET informasjon blir utarbeidet, men begrenser seg kun til varsling av moderat ising.

Aerodrome varsel (REF Annex 3, para 7.3)
Lufthavnvarsel blir kun utstedt for CAT II og III lufthavner.

Løpende VOLMET sending (REF Annex 3, para 11.6)
Løpende VOLMET-sending på VHF for utvalgte lufthavner inneholder SIGMET informasjon i tillegg til METAR, SPECI og TREND varsler.

Uttrykket “vicinity” (REF Annex 3, Appendix 3, para 4.4.2.6)
Uttrykket “vicinity” er tolket som området fra lufthavnens referansepunkt og i en omkrets 16 KM fra dette.

Chapter 12 Phraseologies

Paragraph 12.4.1.1:

BSL G 8-1 contains phraseology to be used at airports where AFIS is provided, see AIP GEN 3.3, paragraph 4.1.5.

Chapter 16 Miscellaneous Procedures

Paragraph 16.3:

Norwegian procedures for Air Traffic Incident Reporting is described in. AIP ENR 1.14.

Annex 3 - Meteorological Services for International Air Navigation 7th edition

Local routine reports (REF Annex 3, para 4.3.2 a))

Local routine reports are issued for CAT II and CAT III airports only.

Local special reports (REF Annex 3, para 4.4.2 a))

Local special reports are issued for CAT II and III airports only. Local special reports are required only where local routine reports are issued at hourly intervals.

Forecast for take-off (REF Annex 3, para 6.4)
Forecast for take-off are not prepared.

GAMET area forecast (REF Annex 3, para 6.5)
GAMET area forecast is not prepared. IGA area forecast for low level flights are prepared, but are not fully in accordance with the provisions of 6.5 or Appendix 5 Table A5-4.

AIRMET Information (REF Annex 3, para 7.2)
AIRMET information is prepared, but is limited to the occurrence of moderate ICE only.

Aerodrome warnings (REF Annex 3, para 7.3)
Aerodrome warnings are issued for CAT II and III airports only.

Continuous VOLMET broadcast (REF Annex 3, para 11.6)
Continuous VOLMET broadcast on very high frequencies (VHF) for some aerodromes contain SIGMET information in addition to METAR, SPECI and TREND forecasts.

The term “vicinity” (REF Annex 3, Appendix 3, para 4.4.2.6)
The term “vicinity” is interpreted as the area between the airport perimeter and 16 KM from the airport reference point.

Tilleggsinformasjon (REF Annex 3, Appendix 3, para 4.8.1.5 b))
Ingen tilleggsinformasjon blir gitt vedrørende rullebanens tilstand.

Lufthavnvarsel (REF Annex 3, Appendix 6, para 5.1)
Lufthavnvarsel er ikke i henhold til Table A6-2.

7.3.1 Spesielle varsler for flyplassområdene (Aerodrome warnings), i klar tekst, om meteorologiske forhold som kan ha uheldig virkning for fly på bakken blir kun utstedt for CAT II og III lufthavner.

Gjennomføringsforordning (EU) No 923/2012

ICAO Annex 3, kapittel 5, avsnitt SERA.12005, fastsetter følgende:
“(b) Vedkommende myndigheter skal om nødvendig fastsette andre forhold som skal rapporteres av alle luftfartøy når de forekommer eller observeres”.

Annex 4 - Aeronautical Charts 11th edition

REF Chapter 11.3.3.1

Distansesirkel vises ikke på kart. I en overgangsperiode vil kart som ikke er oppdatert allikevel vise distansesirkel.

Kartsymboler for inn- og utflygingskart

Norge har ikke tatt i bruk kartsymbolene som angir fly-by og fly-over funksjonalitet for fix plassert over navigasjonshjelpemidler. Symbolene er definert i APP 2-18 i Annex 4.

Beskyttelsesområdene for konvensjonelle inn- og utflygingsprosedyrer er ikke beskyttet med tanke på fly-by og fly-over funksjonalitet.

Annex 5 - Units of measurement to be Used in Air and Ground Operations 5th edition

NIL

Annex 6 - Operation of Aircraft

Part I - 9th edition

NIL

Part II - 7th edition

NIL

Part III - 7th edition

NIL

Supplementary Information (REF Annex 3, Appendix 3, para 4.8.1.5 b))
No supplementary information on the state of the runway is provided.

Aerodrome warnings (REF Annex 3, Appendix 6, para 5.1)
Aerodrome warnings are not fully in accordance with Table A6-2.

7.3.1 Aerodrome Warnings, in plain language, of meteorological conditions which could adversely affect aircraft on the ground are issued for CAT II and III airports only.

Implementing Regulation (EU) No 923/2012

ICAO Annex 3, Chapter 5, paragraph SERA.12005, specifies:
“(b) Competent authorities shall prescribe as necessary other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed”.

Annex 4 - Aeronautical Charts 11th edition

REF Chapter 11.3.3.1

Distance circle is not shown on chart. During a transitional period, charts that are not updated will still have the distance circle.

Instrument approach and departure chart symbols

Norway has not adopted the instrument approach chart symbols defined in APP 2-18 of Annex 4 pertaining to fly-by and fly-over functionality for fixes located overhead navigation facilities.

The protection areas of conventional approach and departure procedures have not been assessed and protected for fly-by and fly-over functionality.

Annex 5 - Units of measurement to be Used in Air and Ground Operations 5th edition

NIL

Annex 6 - Operation of Aircraft

Part I - 9th edition

NIL

Part II - 7th edition

NIL

Part III - 7th edition

NIL

ICAO Doc 8168, Volum II - Aircraft Operations 6th edition

Koding av stepdown fix i sluttinnlegget på RNP APCH-prosedyrer

I Norge er alle stepdown fix i sluttinnlegget på en RNP APCH-prosedyre publisert kun som en distanse til meldepunktet for avbrutt innflyging med annoteringen "SDF". Selv om disse fixene ikke er navngitt har de alltid en hinderbeskyttelsesfunksjon. Noen avionikksystemer har ikke støtte for fix mellom final approach fix (FAF) og punktet for avbrutt innflyging (MAPt).

Koding av stepdown fix i sluttinnlegget på RNP APCH-prosedyrer kan unnlates av datavarehusene som genererer ARINC 424 NavData. Den programmerte vertikalprofilen (VPA) skal baseres på enten FAF-MAPt eller SDF-MAPt, avhengig av hvilken som gir den bratteste gradienten.

Standard Instrument Departures

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II, I-3-3-1 3.1 b):

Norge har turning departures der det kan gå mer enn 10 KM (5.4 NM) etter sving før track guidance oppnås.

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II, I-3-3-3 3.3.1.2:

Departure turns forekommer noen ganger i en høyde som kan være mindre enn 120 meter (394 FT) over DER.

Standard Instrument arrivals

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-2-1 2.1.1.5

Noen norske STAR prosedyrer avsluttes på IF, FAF, FAP eller andre punkter på extended runway centreline.

Initial approach segment

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-3-6 3.5.4.4:

Norge tillater forskjellig outbound timing for forskjellige flykategorier i racetrack/reversal prosedyrer publisert på same innflygingskart.

Intermediate approach segment

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-4-2 4.3.1.1.1

Flere norske prosedyrer har intermediate segment kortere enn 5 NM.

ICAO Doc 8168, Volum II - Aircraft Operations 6th edition

Coding of stepdown fixes in the final approach segment on RNP APCH procedures

In Norway, all stepdown fixes in the final approach segment of an RNP APCH procedure are published solely as a distance indication to the missed approach waypoint with the annotation "SDF". While these stepdown fixes are not named, they always have an obstacle clearance purpose. Some avionics systems are not capable of handling coded fixes between the final approach fix (FAF) and the missed approach point (MAPt).

The coding of stepdown fixes in the final approach segment of RNP APCH procedures may be omitted by suppliers of ARINC 424 NavData. The coded VPA should still be based on FAF-MAPt or SDF-MAPt, whichever is the higher.

Standard Instrument Departures

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II, I-3-3-1 3.1 b):

The dead reckoning leg of turning departures may exceed 10 KM (5.4 NM) after turns before track guidance is acquired.

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II, I-3-3-3 3.3.1.2:

Departure turns sometimes occur below the minimum value of 120 meters (394 FT) above DER.

Standard Instrument arrivals

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-4-2-1 2.1.1.5:

Some Norwegian STAR procedures end at IF, FAF, FAP or another point located on the extended runway centreline.

Initial approach segment

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-4-3-6 3.5.4.4:

Norway permits different outbound timing for different categories of aircraft in a racetrack/reversal procedure published on a common instrument approach chart.

Intermediate approach segment

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-4-4-2 4.3.1.1.1:

Several Norwegian procedures have intermediate approach segments shorter than 5 NM.

NORSK

ENGLISH

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-4-2
4.3.3.1:

Intermediate segmentet inneholder ikke alltid en flat del.

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-4-2
4.3.3.2:

Descent gradienten i intermediate approach segmentet overstiger av og til 3.0° (5.24%).

Final approach segment

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-5-1
5.2.2.2:

Norge har innflygingsprosedyrer som ikke oppfyller krav til straight-in innflyging ettersom final track krysser forlengede rullebane senterlinje innenfor 1400 meter fra baneterskel. Norge har også parallelt offset prosedyrer som aldri krysser forlengelsen av rullebanen.

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-5-3
5.3.1.2 a):

Norge tillater descent gradienter inntil 4.0° (7.0%) i final approach segment.

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-5-3
5.3.2 b):

Descent gradienter for sirklingsprosedyrer beregnes fra FAF til laveste OCA(H) verdien ved MAPt.

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-5-4
5.4.1.3 b):

OCH for non-precision approach er alltid referert til terskelhøyde, selv når forskjellen mellom AD elevation og terskelhøyde er mindre enn 2 meter.

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-6-2
6.1.5.1 b):

Timing er ikke tillatt som definisjon av missed approach point når dette punktet allerede er definert som et fix eller et navigasjonshjelpemiddel.

Missed approach segment

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-5-4
5.4.1.3 b):

Norge har turning missed approach der transitional tolerance (15 sekunders flying) ikke er med i beregningen av prosedyrens beskyttelsesområde. Dette unntaket brukes for å begrense omfanget av området og indikeres i missed approach teksten ved bruk av ordet "immediate". Transitional tolerance benyttes fremdeles med hensyn til hinderberegning for å beskytte luftfar tøy som har startet svingen uten å klatre.

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-4-4-2
4.3.3.1:

A flat part is not always present in the intermediate approach segment.

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-4-4-2
4.3.3.2:

Descent gradient in the intermediate approach segment sometimes exceed 3.0° (5.24%).

Final approach segment

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-4-5-1
5.2.2.2:

Some instrument approach procedures do not meet the criteria for straight-in approaches as the final track intersects the extended runway centreline inside 1400 meters from the runway threshold. Norway also has parallel offset procedures that never intersect the runway centreline.

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-4-5-3 5.3.1.2 a):

Norway permits descent gradients up to 4.0° (7.0%) in the final approach segment.

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-4-5-3
5.3.2 b):

Descent gradients for approach to circling procedures are calculated from the altitude of the FAF to the lowest OCA(H) value at the MAPt.

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-4-5-4 5.4.1.3 b):

OCH for non-precision approaches is always referenced to the threshold elevation, even when the difference between AD elevation and threshold elevation is less than 2 meters.

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-4-6-2
6.1.5.1 b):

Use of timing is not allowed to define a missed approach point that is already defined as either a fix or a navigation facility.

Missed approach segment

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-4-5-4 5.4.1.3 b):

Norway has turning missed approaches where the transitional tolerance (15 seconds of flight before SOC) has not been taken into consideration for area construction. This exception is applied to limit the extension of the protection area and is indicated on the chart by the use of the word "immediate" in the missed approach text. The transitional tolerance is still taken into account when assessing the individual obstacles to safeguard an aircraft turning while not climbing.

NORSK

ENGLISH

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-9-3
9.4.4.2:

Når missed approach point defineres som enten et fix eller facility tillates ikke timing for å definere MAPt, selv om dette ikke står på kartet.

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-6-2
6.1.5.2:

MAPt kan være plassert nærmere FAF enn det som gir 5.2% gjennomsyning fra minima til terskel. Dette er på grunn av hinder i missed approach segmentet.

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-2-2-5
2.6.4.2:

Marker beacons benyttes av og til som turning point i missed approach.

ILS and Localizer procedures

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-5-1
5.2.2.2:

Localizer kursen er noen ganger offset mer enn 5 grader fra runway centreline.

Sirkling

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-5-2
5.2.3:

Noen sirklingsprosedyrer i Norge begynner lengre uten enn 1 NM fra lufthavnen.

Unntak fra ICAO Doc 8168 Vol II I-4-7-2
7.2.2:

Sirkling ved noen flyplasser krever spesiell autorisasjon på grunn av økt bank angle og redusert sirklingshastighet. Dette er indikert ved en note under circling minima på instrumentinnflygingskartet.

Holding

Unntak fra: ICAO Doc 8168 Vol II II-4-1-9
Table II-4-1-2:

Ventemønster i Norge kan være publisert med andre makshastigheter enn det som angis i ICAO Doc 8168 Vol II. Denne verdien vil stå på innflygingskartet.

Annex 7 - Aircraft Nationality and Registration Marks 6th edition

NIL

Annex 8 - Airworthiness of Aircraft 11th edition

NIL

Exception from ICAO DOC 8168 Vol II I-4-9-3
9.4.4.2:

When the missed approach point is defined by a fix or facility, timing is not authorized for defining MAPt, even if this is not stated on the instrument approach chart.

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-4-6-2
6.1.5.2:

MAPt is at some airports situated closer to FAF than what would give a 5.2% descent gradient from the OCA(H) to threshold. This is due to obstacles in the missed approach segment.

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-2-2-5
2.6.4.2:

Marker beacons are sometimes used as turning points in missed approach procedures.

ILS and Localizer procedures

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-4-5-1
5.2.2.2:

The localizer course may be offset more than 5 degrees from the runway centreline.

Circling

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-4-5-2
5.2.3:

Some circling procedures begin further away than 1 NM from the runway.

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II I-4-7-2
7.2.2:

Circling at some aerodromes require specific authorization due to increased bank angles and reduced circling speed. This is indicated in a note beneath the circling values on the instrument approach chart.

Holding

Exception from ICAO Doc 8168 Vol II II-4-1-9 Table II-4-1-2:

Holding patterns in Norway maybe published with different maximum indicated airspeeds than those specified in ICAO Doc 8168 Vol II. The value used will be depicted on the chart.

Annex 7 - Aircraft Nationality and Registration Marks 6th edition

NIL

Annex 8 - Airworthiness of Aircraft 11th edition

NIL

Annex 9 - Facilitation 13th edition**Annex 9 - Facilitation 13th edition**

- | | |
|--|--|
| <p>3.8 Det må betales gebyr for å få utstedt norsk visum.</p> <p>3.8.3 For besøksreisende utstedes normalt innreisevisum gjeldende kun for ett besøk begrenset til tre måneder.</p> <p>3.9/3.10/3.10.1 Ved innreise til det internordiske passområdet som består av Danmark, Finland, Island, Norge og Sverige, må reisende på kortvarig besøk og som har innreisevisum, fylle ut et spesielt inn- og utreisekort, uansett hvilket transportmiddel de bruker. Kortet avviker noe fra ICAO-utkastet. (For størstedelen av de reisende er visum og følgelig inn- og utreisekort ikke nødvendig).</p> <p>3.41/3.41.1/3.43 Uansett hvilke forholdsregler operatøren har tatt, er operatøren etter utlendingsloven ansvarlig for å ta utlendingen om bord igjen, på annen måte bringe utlendingen ut av riket, eller å dekke utgifter som måtte bli påført det offentlige ved at utlendingen føres ut.</p> <p>5.4.1 For passasjerer som normalt skal ha visa ved innreise i Norge, innvilges et transittopphold uten visa bare til dem som fortsetter reisen samme dag uten å forlate transittområdet på flyplassen.</p> <p>8.17/8.18 Det er ikke etablert et enhetlig fasiliteringsprogram for Norge. Imidlertid finnes alle nødvendige opplysninger tilgjengelige hos respektive ansvarlige myndigheter og organer.</p> | <p>3.8 There is a fee charged for the issuance of a Norwegian visa.</p> <p>3.8.3 Entrance visas for temporary visitors are normally issued for one trip only and each stay limited to three months.</p> <p>3.9/3.10/3.10.1 Upon entering the Inter-Nordic passport control area, comprising Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden, temporary visitors holding entrance visas are, irrespective of means of transportation, required to complete a special Embarkation/Disembarkation Card which differs slightly from the ICAO format. (For the vast majority of travellers visas and consequently Embarkation/Disembarkation Cards are not required.)</p> <p>3.41/3.41.1/3.43 Regardless of precautions taken by the operator, the operator is according to the Immigration Act, obliged to take the foreign national on board again or otherwise to take the foreign national out of the realm or to cover any expenses incurred by the public purse in connection with the conducting of the foreign national out of the realm.</p> <p>5.4.1 Passengers who are obliged to hold an entry visa for Norway would obtain permission to stay in transit without a visa only if they continue their journey on the same day and remain in the transit area of the airport until they leave Norway.</p> <p>8.17/8.18 It is not established a separate national facilitation programme. However, all necessary information is available from each individual agency with responsibilities in this matter.</p> |
|--|--|

Annex 10 - Aeronautical Telecommunications

Annex 10 - Aeronautical Telecommunications

Volume I - 6th edition

Volume I - 6th edition

REF	FAC	Avvikelse/Difference	AD/STN
Annex 10 Vol. 1 2.7.1	NDB, L	LF/MF radiofyr blir ikke kontrollfløyet regelmessig. LF/MF radio beacons are not subject to periodic flight tests	
Annex 10 Vol. 1 3.1.2	LOC	Noen retningsfyr er ikke komplettert med GP eller foreskrevet avstandsinformasjon (OM og/eller MM og/eller DME). Some localizers are not associated with GP or prescribed distance information (OM and/or MM and/or DME).	Ref. (AD 2)
Annex 10 Vol. 1 3.1.3.3.1	LOC	LOC må ikke brukes utenfor 20° på hver side av LOC innflygingskurs. LOC not to be used outside 20° on either side of LOC front course.	Molde/Årø 07 Sogndal/Haukåsen 06
Annex 10 Vol. 1 3.1.3.3.1	LOC	LOC må ikke brukes utenfor 10° på hver side av LOC innflygingskurs. LOC not to be used outside 10° on either side of LOC front course.	Bardufoss 28 Førde/Bringeland 07 Hammerfest 23 Honningsvåg/Valan Mehamn 17 Kristiansand/Kjevik 22 Mo i Rana/Røssvoll 076° Mosjøen/Kjærstad 34 Namsos 25 Sandane/Anda 27 Sandnessjøen/Stokka 21 Sogndal/Haukåsen 24 Stokmarknes/Skagen 27 Svalbard/Longyear 28 Sørkjosen Vadsø 08 Ørsta-Volda/Hovden Ålesund/Vigra 25
Annex 10 Vol. 1 3.1.3.3.1	LOC	LOC må ikke brukes utenfor 15° på hver side av LOC innflygingskurs. LOC not to be used outside 15° on either side of LOC front course.	Svalbard/Longyear 10 Molde/Årø 25 Svolvær/Helle 01

NORSK

ENGLISH

REF	FAC	Avvikelse/Difference	AD/STN
Annex 10 Vol. 1 3.1.3.10.1	LOC	Retningsfyr-antenne er ikke plassert i forlengelsen av rullebanens senterlinje. Localizer antenna is not located on the extension of the centre line of the runway.	Bardufoss 10/28 Bodø 25 Førde/Bringeland 07/25 Honningsvåg/Valan Leknes 03 Mehamn 17 Mo i Rana/Røssvoll 32 Mosjøen/Kjærstad 34 Notodden 12 Røros 32 Sandane/Anda 27 Sandnessjøen/Stokka 21 Skien/Geiteryggen 19 Sogndal/Haukåsen 24 Stokmarknes/Skagen 27 Svalbard/Longyear 28 Svolvær/Helle 01 Sørkjosen 15 Ørsta-Volda/Hovden
Annex 10 Vol. 1 3.1.5.1.5	GP	ILS reference datum er mindre enn 15 M. ILS reference datum is less than 15 M	Bardufoss 28 Tromsø/Langnes 01
Annex 10 Vol. 1 3.1.5.3.1	GP	GP må ikke brukes utenfor 5° på hver side av LOC innflygingskurs. GP not to be used outside 5° on either side of the LOC front course.	Haugesund/Karmøy 14 Kristiansand/Kjevik 22 Sogndal/Haukåsen 24 Trondheim/Værnes 27 Ørland 33
Annex 10 Vol. 1 3.1.5.3.1	GP	GP har full "fly up" signal utenfor LOC sektor og skal ikke brukes utenfor denne sektoren. GP has full fly up signal outside LOC sector and shall not be used outside this sector.	Haugesund/Karmøy 14 Sandefjord/Torp 36 Ålesund/Vigra 25
Annex 10 Vol. 1 3.1.7.6.2.1	MM, OM	Noen merkefyr er ikke plassert i anbefalt avstand fra terskel. Some marker beacons are not located at recommended distance from the threshold	
Annex 10 Vol. 1 3.3.4.1	VOR	Avinor er ansvarlig for at norske VOR-anlegg fungerer innenfor tillatte toleranser. Avinor vurderer ikke om signalene er egnet for flyging på autopilot heller ikke flytypens/autopilotens egenskaper med hensyn til automatisk flyging på VOR-anlegg verken på ATS-ruter eller under innflyging. Ansvaret for slike vurderinger ligger hos den enkelte flyoperatør. Avinor is responsible for verifying that VOR stations operate within the specified tolerances. Avinor does not make any evaluations whether the signals are suitable for autopilot nor the performance of the aircraft/autopilot with regard to flying automatic on VOR signals, be it ATS routes or approach. The responsibility for such evaluations lies within the aircraft operator.	

Volume II - 6th edition**Volume II - 6th edition**

Para. 5.2.1.3: The Norwegian Regulation “Forskrift om radiotelefoniprosedyrer”, BSL G 5-1 paragraph 3 states that: In addition to the alphabet in Figure 5-1 the Norwegian letters Æ, Ø and Å shall be pronounced as:

Æ Ægir ‘æ’gir

Ø Ørnulf ørnulf

Å Ågot ‘å’got

Para 5.2.1.4: The Norwegian Regulation “Forskrift om radiotelefoniprosedyrer”, BSL G 5-1 paragraph 4 states that: All numbers shall be transmitted by pronouncing each digit separately. All numbers used in the transmission which contain whole hundreds and whole thousands, shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds and thousands followed by the word HUNDRED or THOUSAND as appropriate. Combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word THOUSAND followed by the number of hundreds followed by the word HUNDRED.

Para 5.2.1.7.1.2: The Norwegian Regulation “Forskrift om radiotelefoniprosedyrer”, BSL G 5-1 paragraph 5 states that: In addition the following service and call sign suffix may be used:
Vectoring for final approach - DIRECTOR.

Volume III - 2nd edition**Volume III - 2nd edition**

<i>REF</i>	<i>FAC</i>	<i>Avvikelse/Difference</i>	<i>AD/STN</i>
Annex 10 Vol. III Part II 2.3.3	VHF	Det er i Norge gitt unntak for VHF kommunikasjonsmottakere. Kravet gjelder ikke allerede installerte mottakere, men vil være gjeldende for nye kommunikasjonsmottakere. Kravet innføres ved overgang til 8,33 MHZ kanalseparasjon. Norway has granted exception for VHF communication receivers. The requirement is not applicable to VHF communication receivers already installed, but do apply to new communication receivers. The requirement will be in force from the transition into 8,33 MHZ channel separation.	

Volume IV - 4th edition**Volume IV - 4th edition**

NIL

NIL

Volume V - 2nd edition**Volume V - 2nd edition**

NIL

NIL

Annex 11 Air Traffic Services 13th edition**Gjennomføringsforordning (EU) No 923/2012**

Kapittel 2, 2.25.5 SERA.3401 d) nr. 1, avviker fra ICAO-standarden i Annex 11 2.25.5 ved at den fastsetter følgende: "Riktig tid skal gis minst som nærmeste minutt".

Kapittel 2, 2.6.1 Mulighet for unntak SERA.6001, tillater at luftfartøy kan overskride hastighetsgrensen på 250 knop dersom dette er godtatt av vedkommende myndighet for luftfartøytyper som av tekniske grunner eller sikkerhetsgrunner ikke kan holde en slik hastighet.

Kapittel 3, avsnitt SERA.5010 fastsetter følgende: Dersom de har fått klarering fra flygekontrollen, kan spesielle VFR-flyginger få tillatelse til å operere innenfor en kontrollone. Bortsett fra dersom vedkommende myndighet har gitt tillatelse til helikoptre i særlige tilfeller som ambulanseflyging, lete- og redningsaksjoner og brannsløkking, gjelder dessuten følgende vilkår:

- a) for piloten;
- 1) klar av skyer og med sikt til jordoverflaten,

Annex 11 Air Traffic Services 13th edition**Para 2.10.3.2:**

Norway does not comply with the provision in Annex 11 stating that the lower limit of a control area shall be established at a height above the ground or water of not less than 700 FT (200 M). Due to topography surrounding airports, compliance with the mentioned provision would result in difficulties designing procedures protecting IFR traffic to and from controlled airports.

Para 6.1.2.1:

The provision in Annex 11 will be met in accordance with the following:

Air-ground communication facilities for flight information service shall enable two-way communications to take place between a unit providing flight information service and appropriately equipped aircraft:

- i. flying at or above the minimum safe IFR-altitudes established for flight within controlled airspace in the respective flight information region, or
- ii. operating within areas where the establishment of two way communications with the appropriate air traffic services unit is mandatory.

Para 7.1.3.6 and 7.1.4.6:

Not all Norwegian units are supplied with information on wind shear, REF AIP GEN 3.5 para 3.

Implementing Regulation (EU) No 923/2012

Chapter 2, paragraph 2.25.5 SERA.3401(d)(1) differs from ICAO Annex 11, standard 2.25.5 by stating that "Time checks shall be given at least to the nearest minute".

Chapter 2, paragraph 2.6.1 SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.

Chapter 3, paragraph SERA.5010 specifies: Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as medical flight, search and rescue operations and fire-fighting, the following additional conditions shall be applied:

- (a) by the pilot;
- (1) Clear of cloud and with the surface in sight,

NORSK

ENGLISH

- 2) flysikten skal være minst 1500 M, eller for helikoptre minst 800 M,
 3) hastigheten skal være 140 knop IAS eller lavere, som gir tilstrekkelig mulighet til å observere annen trafikk eller eventuelle hindringer tidsnok til å unngå kollisjon, og
 b) for flygekontrollen;
 1) bare på dagtid, dersom ikke annet er godkjent av vedkommende myndighet,
 2) bakkesikten skal være minst 1500 M, eller for helikoptre minst 800 M,
 3) Skydekkehøyden skal være minst 180 M (600 FT).

Kapittel 3, SERA.8005 b) fastsetter følgende:

- b) Klareringer som gis av flygekontrollenheter skal gi atskillelse;
 1) mellom alle flyginger i luftrom klasse A og B,
 2) mellom IFR-flyginger i luftrom klasse C, D og E,
 3) mellom IFR-flyginger og VFR-flyginger i luftrom klasse C,
 4) mellom IFR-flyginger og spesielle VFR-flyginger,
 5) mellom spesielle VFR-flyginger dersom ikke annet er fastsatt av vedkommende myndighet.
 Dersom piloten på et luftfartøy ber om det og piloten på det andre luftfartøyet samtykker, og dersom dette er fastsatt av vedkommende myndighet for de tilfeller som angitt under bokstav b) ovenfor i luftrom klasse D og E, kan en flyging klareres forutsatt at den opprettholder sin egen atskillelse med hensyn til en særskilt del av flygingen under 3 050 M (10 000 FT) under stigning eller nedstigning, på dagtid under værforhold for visuell flyging.

Kapittel 3, SERA.8015, fastsetter følgende (tilføyes ICAO Standard i Annex 11, 3.7.3.1):

- e) Tilbakelesing av klarering og sikkerhetsrelaterte opplysninger;
 1) Besetningen skal lese tilbake overfor flygelederen sikkerhetsrelaterte deler av klarering fra flygekontrollen og instruksjoner som gis muntlig. Følgende skal alltid leses tilbake:
 i) klarering av rute,
 ii) klareringer og instruksjoner til å kjøre inn på, lande på, ta av fra, stanse før, krysse, takse eller kjøre tilbake på en rullebane,
 iii) opplysninger om bane i bruk, høydemålerinnstilling, SSR-koder, nytildelte kommunikasjonskanaler, instruksjoner om flygenivå, kurs- og hastighetsinstruksjoner,
 iv) Gjennomgangsnivåer, enten de er opplyst av flygelederen eller omfattet av en ATIS-sending.

- (2) the flight visibility is not less than 1500 M, or for helicopters, not less than 800 M,
 (3) at a speed of 140 knots IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision, and
 (b) by ATC;
 (1) during day only, unless otherwise permitted by competent authority,
 (2) the ground visibility is not less than 1500 M, or for helicopters, not less than 800 M,
 (3) the ceiling is not less than 180 M (600 FT).

Chapter 3, SERA.8005 (b) specifies:

- (b) Clearances issued by air traffic control units shall provide separation;
 (1) between all flights in airspace Classes A and B,
 (2) between IFR flights in airspace Classes C, D and E,
 (3) between IFR flights and VFR flights in airspace Class C,
 (4) between IFR flights and special VFR flights,
 (5) between special VFR flights unless otherwise prescribed by the competent authority, except that, when requested by the pilot of an aircraft and agreed by the pilot of the other aircraft and if so prescribed by the competent authority for the cases listed under (b) above in airspace Classes D and E, a flight may be cleared subject to maintaining own separation in respect of a specific portion of the flight below 3 050 M (10 000 FT) during climb or descent during day in visual meteorological conditions.

Chapter 3, paragraph SERA.8015 specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1):

- (e) Read back of clearances and safety related information;
 (1) The flight crew shall read back to the air traffic controller safety related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:
 (i) ATC route clearances,
 (ii) clearances and instructions to enter, land on, take-off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway, and
 (iii) runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, newly assigned communication channels, level instructions, heading and speed instructions, and
 (iv) transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.

NORSK

ENGLISH

Kapittel 3, SERA.8015 e) nr. 2, fastsetter følgende (tilføyes ICAO-standarden i Annex 11, 3.7.3.1.1):
2) Andre klareringer eller instruksjoner, herunder betingede klareringer og instruksjoner for taksing, skal leses tilbake eller bekreftes på en slik måte at det tydelig viser at de er forstått og vil bli fulgt.

Annex 12 Search and Rescue 8th edition

Innenfor norske flygeinformasjonsregioner er det etablert to redningssentraler (Aeronautical/- Maritime RCC).

Norge har ikke gjennomført slik fargekoding på dropbart redningsutstyr fra fly som anbefalt i dette punkt.

Annex 13 - Aircraft Accident and Incident Investigation 10th edition

NIL

Annex 14 - Aerodromes

Volume I - 5th edition

Generelt

I EU sertifisering av lufthavner benyttes ulike metoder for å håndtere avvik: Equivalent level of Safety (ELOS), Special Condition (SC) eller Deviation and Acceptance Document (DAAD). For å få godkjenning fra Luftfartstilsynet kreves at flyplassoperatøren analyserer og vurderer avviket, inkludert behovet for kompenserende tiltak, risikoanalyse m.v. Dokumentasjon som beskriver forhold som er godkjent av Luftfartstilsynet som ELOS, SC eller DAAD kan innhentes hos flyplassoperatøren.

- 2.9.6 / 2.9.7 Beskrevet metodikk ved bruk av friksjonsmåleutstyr benyttes ikke i Norge.
- 3.4.15 Tverrhelninger på gradert del av strip er på mange lufthavner noe brattere (> 2.5 / 3 %) enn anbefalingen i Annex 14. Det er imidlertid maksimale krav til helninger mot omkringliggende terreng, noe som ikke er gitt i Annex 14.
- 3.5.3 Det er på mange lufthavner kort eller ingen RESA foran rullebanens terskel. Dette gjelder hovedsakelig lokale lufthavner. (RESA etter baneende er etablert.)
- 5.2.1.4 Norge går over fra gul til hvit farge på rullebanemerking. I en overgangsperiode fram til 31.12.2017 vil noen rullebaner fremdeles ha gul merking (kun ENFG, ENMH og ENRO gjenstår).

Chapter 3, paragraph SERA.8015 (e)(2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1.1):
(2) Other clearances or instructions including conditional clearances and taxi instructions, shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.

Annex 12 Search and Rescue 8th edition

Within the Norwegian Flight Information Regions, two Rescue Coordination Centres are established.

Norway has not implemented colour coding as recommended in this paragraph.

Annex 13 - Aircraft Accident and Incident Investigation 10th edition

NIL

Annex 14 - Aerodromes

Volume I - 5th edition

General

In the EU-certification of aerodromes, different methods are in use for the handling of non-compliances: Equivalent level of Safety (ELOS), Special Condition (SC) or Deviation and Acceptance Document (DAAD). To get an approval from CAA Norway for either of these, the aerodrome operator has to assess the non-compliance, including the need for compensatory measures, safety assessments etc. Documentation describing the different cases of ELOS, SC or DAAD that have been approved by CAA Norway, can be received from the aerodrome operator.

- 2.9.6 / 2.9.7 Norway does not use the method as described using continuous friction measuring device.
- 3.4.15 Transverse slopes on outer part of graded area of runway strips are often > 2.5 / 3 %. However, slopes for the whole width of the strip and towards the surroundings are designed to prevent damage to aircraft running off the graded portion or off the strip.
- 3.5.3 There is often no or limited RESA provided for undershoot, particularly on local airports. (RESA for overrun is provided.)
- 5.2.1.4 Norway is changing the colour of runway markings from yellow to white. In a transition period until 31.12.2017 some runways will still have yellow markings (only ENFG, ENMH and ENRO are left).

NORSK

ENGLISH

- 5.2.5.3 Siktepunkt på rullebaner med bratt innflyging og LDA på 800 M inntil 1200 M er plassert bare 150 M fra rullebaneterskelen. Denne plasseringen av siktepunktet kombinert med bratt innflygingsvinkel er tiltak som skal sikre tilstrekkelig landingsdistanse ved operasjoner på rullebaner med referansekode 2.
- 5.2.16 Begrepet RWY AHEAD er fortsatt i bruk som obligatorisk instruksjonsmerking.
- 5.3.5.4 PLASI er i bruk som visuelt glidebaneanlegg på rullebaner med referansekode 2, REF AIP AD 1.1 para 6.4.1.
- 5.3.10.5 Terskellys er normalt etablert kun med såkalte sidentilte "wingbars".
- 5.3.11.3 Rullebaneendelys er normalt etablert med såkalte sidentilte "wingbars".
- 5.3.18 Det er normalt ikke nedfelte lys på ledelinjen på rullebanesnuplasser, men i stedet taksebanekantlys langs kanten av rullebanesnuplassen, REF CS ADR-DSN.M.725.
- 6.1.1.8 I de tilfeller terreng defineres som hinder som bryter de hinderfrie flatene, er slike hindre ofte ikke merket eller opplyst selv om rullebanen tillates benyttet ved flyging i mørke.
- 9.4.4 / 9.4.5 Beskrevet metodikk ved bruk av friksjonsmålingsutstyr anses ikke tilfredsstillende for kunngjøring av informasjon om våte og glatte rullebaner
- 5.2.5.3 The aiming point marking on runways with a steep approach angle and LDA 800 M up to, but not including, 1200 M is located only 150 M from the runway threshold. The location of the aiming point, combined with a steep approach angle, are necessary measures to ensure a sufficient landing distance on runways with reference code 2.
- 5.2.16 The term RWY AHEAD is still in use as a mandatory instruction marking.
- 5.3.5.4 PLASI is in use as a visual approach slope indicator system on runways with reference code 2, REF AIP AD 1.1 para 6.4.1.
- 5.3.10.5 Runway threshold lights are usually provided by use of wing bars only.
- 5.3.11.3 Runway end lights are usually provided by use of wing bars.
- 5.3.18 Runway turn pad lights are usually not provided. Taxiway edge lights are provided along edges of the turn pads, REF CS ADR-DSN.M.725.
- 6.1.1.8 When terrain is regarded as an obstacle above an obstacle protection surface, such obstacles may not be marked or lighted, even if the runway is used at night.
- 9.4.4 / 9.4.5 Norway does not regard the method as described using continuous friction measuring device as satisfying in order to be able to publish necessary information concerning slippery conditions.

Volume II - 3rd edition

NIL

Volume II - 3rd edition

NIL

**Annex 15 - Aeronautical Information Services
13th edition****Kapittel 1.2.1.4 REF.**

Publisering av geografiske koordinater er ikke fullstendig i overensstemmelse med kravene spesifisert i Appendix 1 og Table A7-1 i Appendix 7. Nøyaktigheten ved publisering overgår dagens krav i visse sammenhenger.

Kapittel 1.2.2.2 REF.

I Norge benyttes NKG 1996 som geoidmodell for oppnåelse av geoideundulasjon og ortometriske/ vanlige høyder. Modellen blir bruk til Skandinavia og er vurdert til å være ekvivalent til EGM-96.

Kapittel 1.2.2.3 REF.

Transformasjonsparametre mellom NKG1996/ href2008a og EGM96 blir ikke publisert.

Kapittel 1.2.2.4 REF.

Publisert geoideundulasjon refererer seg til GRS80 ellipsoide.

**Annex 15 - Aeronautical Information Services -
13th edition****Chapter 1.2.1.4 REF.**

Publication of geographical coordinates is not entirely compliant with that specified in Appendix 1 and Table A7-1 of Appendix 7. Publication resolution exceeds the current requirements in certain cases.

Chapter 1.2.2.2 REF.

In Norway, NKG1996 is the geoid model used for gaining geoid undulation and orthometric/normal heights. The model is used in Scandinavia and deemed to be as accurate as EGM-96.

Chapter 1.2.2.3 REF.

Transformation parameters between NKG1996/ href2008a and EGM96 are not published.

Chapter 1.2.2.4 REF.

Published geoid undulations refers to GRS80 ellipsoid.

NORSK

ENGLISH

Kapittel 3.3.2.1 REF.

Publisering av geografiske koordinater er ikke fullstendig i overensstemmelse med kravene spesifisert i Appendix 1 og Table A7-1 i Appendix 7. Nøyaktigheten ved publisering overgår dagens krav i visse sammenhenger.

Kapittel 3.3.3.1 REF.

Dataintegriteten på hinderdata kan ikke fastsettes nøyaktig med dagens system.

Kapittel 3.3.3.2 REF.

Det er i dag ikke noe system for å “tagge” data med nødvendig integritetskrav. Arbeid pågår for å muliggjøre “tagging” av data i systemet.

Kapittel 4.2.2 REF.

Siden en komplett digital AIP blir utgitt til hver AIP-rettelsete, utgis ikke AIP-rettelseter i løssbladsystem.

Kapittel 4.2.3 REF.

Blanke sider i AIP er nummerert, men ikke datert.

Kapittel 4.3.1 REF.

En separat rettelsete (AMDT) til AIP blir ikke utgitt, verken i papir- eller digitalt format. En komplett digital AIP, inkludert rettelseter, samt en detaljert “cover page”, blir utgitt hver gang.

Kapittel 4.3.6 REF.

En detaljert beskrivelse av de kapitler som blir berørt av rettelseten er listet på AIP-“cover page”.

Kapittel 5.2.13.3 REF.

Månedlig papirutgave av gjeldende NOTAM summary list vil ikke bli utstedt. Den vil være tilgjengelig O/R via e-post til nof@avinor.no

Kapittel 5.2.2 REF.

ICAO forkortelser er blitt supplementert med Nasjonale forkortelser.

Kapittel 10.1.1 - 10.4.10 REF.

Norge har for tiden ingen policy på plass for implementering av eTOD-kravene. Forberedelser er i gang for å muliggjøre overholdelse av kravet.

Kapittel 10.6.1.1 REF.

Elektroniske terrengdata for område 4, vil bli tilgjengelig i løpet av 2015.

Kapittel 10.1.1 - 10.4.10 REF.

Norge er i ferd med å utarbeide en policy som vil muliggjøre overholdelse av AMDB-datakrav.

Chapter 3.3.2.1 REF.

Publication of geographical coordinates is not entirely compliant with that specified in Appendix 1 and Table A7-1 of Appendix 7. Publication resolution exceeds the current requirements in certain cases.

Chapter 3.3.3.1 REF.

Data integrity on obstacle data cannot presently be accurately assessed with the systems that are currently in place.

Chapter 3.3.3.2 REF.

There is no system in place to tag the data with the integrity level required. Work is underway for enabling tagging of data in the system.

Chapter 4.2.2 REF.

As the complete AIP publication is reissued in digital form each time, the AIP is not published in loose-leaf form.

Chapter 4.2.3 REF.

Blank pages in the AIP are numbered, but not dated.

Chapter 4.3.1 REF.

A separate loose-leaf AIP amendment will not be issued, neither in paper nor digital format. A complete digital AIP, including the amendments and a detailed cover page, will be issued each time.

Chapter 4.3.6 REF.

A detailed description of subjects affected by the amendment is listed on the cover page.

Chapter 5.2.13.3 REF.

A monthly printed plain-language list of valid NOTAM will not be issued. It can be obtained O/R via e-mail to nof@avinor.no

Chapter 5.2.2 REF.

ICAO abbreviations are further supplemented by National abbreviations.

Chapter 10.1.1 - 10.4.10 REF.

Norway has currently no policy in place to implement the eTOD data requirements. Preparations are underway for enabling compliance with the requirements.

Chapter 10.6.1.1 REF.

Electronic terrain data for area 4 will be made available within 2015.

Chapter 10.1.1 - 10.4.10 REF.

Norway is working towards developing a policy that will enable compliance with the AMDB data requirements.

Forordning (EF) nr. 73/2010 og forordning (EU) 1029/2014

Forordning (EF) nr. 73/2010 og forordning (EU) nr. 1029/2014 ble innført i norsk rett ved endring av forskrift 14. mai 2007 nr. 513 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (samvirkingsforskriften) per 28. april 2016 med ikrafttredelse 1. juni 2016.

Regelverket stiller blant annet krav til datahåndtering, datasystemer, sporbarhet, kvalitet og personell.

Avinor er i prosess med å gjennomføre nødvendige tiltak for å følge regelverket som berører enheter i Avinor, herunder Kunngjøringstjenesten for Norge, prosedyredesign og lufthavner eid av Avinor.

For ytterligere informasjon vedrørende implementering av regelverket, se www.avinor.no/ais/adq eller kontakt aim@avinor.no.

Annex 16 - Environmental Protection**Volume I - 6th edition**

NILp

Volume II - 3rd edition

NIL

Annex 17 - Security 9th edition

NIL

Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air 4th edition

NIL

Annex 19 - Safety Management 1th edition

NIL

Regulation (EC) No. 73/2010 and Regulation (EC) 1029/2014

Regulation (EC) No. 73/2010 and Regulation (EC) 1029/2014 was implemented in Norwegian law by amending the Norwegian Regulation of 14 May 2007 no. 513 on the interoperability of the European Network for Air Traffic Management (Interoperability Regulation) per 28 April 2016 and it entered into force on 1 June 2016.

The regulation specifies *inter alia* requirements for data management, data systems, traceability, quality and personnel.

Avinor has ongoing activities to ensure that affected units are compliant with the regulation, including AIS/AIM, procedural design and airports owned by Avinor.

For further information regarding implementation of the regulation, see <https://avinor.no/en/ais/adq/> or contact aim@avinor.no.

Annex 16 - Environmental Protection**Volume I - 6th edition**

NIL

Volume II - 3rd edition

NIL

Annex 17 - Security 9th edition

NIL

Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Good by Air 4th edition

NIL

Annex 19 - Safety Management 1th edition

NIL

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK