

Forskrift om avgifter på lufthavnene til Avinor AS

Hjemmel: Fastsett av Samferdselsdepartementet 2011 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 7-26 og § 15-4.

Kapittel I. Almennelike bestemmelses

§ 1-1. For flyginger på statens landingsplasser, herunder Oslo lufthavn, Gardermoen, og for flygninger i det luftrommet som utgjøres av norske flygeinformasjonsregioner (FIR), skal eier eller bruker av luftfartøy betale avgift for de anlegg og tjenester som stilles til rådighet i henhold til de etterfølgende bestemmelses. Bestemmelsene gjelder også for militære landingsplasser når de nyttes av luftfartøy med sivile registreringsmerker. Bestemmelsene gjelder ikke for Moss lufthavn, Rygge.

Avgiftene er:

Startavgift

Passasjeravgift

Sikkerhetsavgift

Avisingsavgift.

Ved beregning av avgift avrundes beløpet til nærmeste hele krone.

§ 1-2. Plikten til å svare avgift påhviler luftfartøyets eier. Er fartøyet overlatt til en lisensiert operatør eller operatør med driftstillatelse til bruk for egen regning, er brukeren ansvarlig for avgiften. Likeså blir enhver bruker ansvarlig for avgiften når fartøy som ikke benyttes i ervervsmessig luftfart overlates denne til bruk for egen regning. Ved betaling før luftfartøy forlater startplass, er fartøysjef ansvarlig for avgiftsbetaling.

§ 1-3.

(1) Avinor AS kan gi reduksjon i de avgiftene som følger av forskriften dersom selskapet anser det godtgjort at reduksjonen vil øke provenyet og stimulere til bedre utnyttelse av luftfartøyene og luftfartsanleggenes kapasitet. Når det foreligger særlige grunner kan selskapet videre gi reduksjon i, eller fritak fra, de avgiftene som følger av forskriften for humanitær transporter, flystevner, syketransport eller liknende aktiviteter av ikke-kommersiell karakter. Reduksjoner som nevnt i første punktum kan ikke gis på avgifter som nevnt i § 4-1, og må heller ikke praktiseres på en måte som uten saklig grunn forskjellsbehandler brukerne av lufthavnen. Retten til å gi eller opprettholde reduksjoner som nevnt i første punktum er betinget av at reduksjonen er tillatt etter EØS-avtalens regler om offentlig støtte.

(2) Avinor AS kan inngå avtale om å yte tjenester som ikke er omfattet av takstregulativet. Vederlaget skal dekke de kostnadene Avinor AS påføres ved å yte disse tjenestene.

§ 1-4. Det svares ikke avgifter for flyginger:

1. utført av luftfartøy med militære registreringsmerker. Det svares videre ikke

avgifter for sivile luftfartøy når disse brukes av Forsvaret slik som definert i « Rammeavtale mellom Forsvarsdepartementet og Samferdselsdepartementet om fordeling av ansvar og utgifter ved statens flyplasser m.v. » datert 17. og 29. september 1999 samt « Samarbeidsavtale mellom Forsvaret og Avinor om fordeling av ansvar og utgifter ved statens flyplasser », datert 1. juli 2004.

2. utført utelukkende i samband med offisielle reiser foretatt av den regjerende monark og hans/hennes familie, statsoverhode, regjeringssjef og ministre. Når flygingen er i forbindelse med slik offisiell reise, må dette anføres som egen merknad i fartøyets reiseplan.
3. på Svalbard og Jan Mayen for luftfartøy som brukes av den norske stat til ikke-erhvervsmessige formål eller for fartøy som brukes i utenlandsk diplomatisk tjeneste.
4. i forbindelse med kalibrering.
5. hvor ettersøknings- og redningstjeneste (SAR) foretas.
6. utført med glide- eller seilfly. Slike fly som har motor som kan brukes til take-off, er imidlertid ikke fritatt for avgift.

Kapittel II. Startavgift

A. Generelt

§ 2-1. Startavgift betales for start(er) av flyging(er).

B. Avgift for enkeltflyginger

§ 2-2.

(1) Startavgift for luftfartøy med høyeste tillatte startvekt som overstigende 8 000 kg i følge nasjonalt luftfartøyregister eller annet tilsvarende offisielt dokument er

- (a) kr 72,00 per påbegynt 1 000 kg for flyvekten mellom 6 000 kg og 75 000 kg,
- (b) kr 36,00 per påbegynt 1 000 kg for flyvekt mellom 75 001 og 150 000 kg, og
- (c) kr 14,00 per påbegynt 1000 kg for flyvekt over 150 001 kg.

For fraktfly betales i tillegg kr 72,00 per påbegynt 1 000 kg for flyvekt mellom 0 kg og 5 999 kg.

(2) Satsene i første ledd gjelder for luftfartøy i regelbundet passasjertrafikk (inkludert seriemessig charter) selv om fartøyet har høyeste tillatt startvekt 8 000 kg eller lavere. Jf. § 3-1, 1. og 2. ledd.

(3) Startavgift for luftfartøy med høyeste tillatte startvekt 2 000 kg eller mindre ifølge nasjonalt luftfartøyregister eller annet tilsvarende offisielt dokument:

Høyeste tillatte startvekt (kg)	Kr
0-1 000	174
1 001-1 500	215

1 501-2 000	294
-------------	-----

(4) Startavgift for luftfartøy med høyeste tillatte startvekt mellom 2 001 kg og 8 000 kg ifølge nasjonalt luftfartøyregister eller annet tilsvarende offisielt dokument:

2 001-2 500	75
2 501-3 000	83
3 001-4 000	159
4 001-5 000	201
5 001-6 000	243
6 001-7 000	543
7 001-8 000	847

(5) For statens landingsplasser i Oppland; Sogn og Fjordane; Møre og Romsdal; Sør-Trøndelag; Nord-Trøndelag med unntak av Trondheim lufthavn, Værnes; Nordland med unntak av Bodø lufthavn; Troms og Finnmark betales inntil videre 70 % av gjeldende takster.

(6) Ingen avgift i denne paragraf skal underskride minimumsavgiften, kr 75,-. Det gis ikke rabatt på minimumsavgiften.

§ 2-3. For kontinentalsokkelflyging med start på Stavanger lufthavn Sola, Bergen lufthavn Flesland, Kristiansund lufthavn Kvernberget og Brønnøysund lufthavn, Brønnøy betales avgift med kr 9 287,- for luftfartøy over 15 000 kg maksimal tillatt startvekt og kr 6 840,- for luftfartøy under denne vekt.

For øvrige landingsplasser settes startavgiften ved flyging til kontinentalsokkelen til kr 3 857,- uansett startvekt.

Med kontinentalsokkelflyging menes også flyginger mellom landbaserte landingsplasser dersom disse er ledd i de direkte flyginger til/fra kontinentalsokkelen.

§ 2-4. Ved bruk av flysikringstjeneste ved start på landingsplass utenom de som er omfattet av dette regulativ, men med bruk av flysikringstjeneste som befinner seg på en nærliggende landingsplass omfattet av dette regulativ, skal det betales pr. start:

Høyeste tillatt startvekt (kg)	Kr
8 000-10 000	269
10 001-25 000	1 186
25 001-	1 642

§ 2-5. Ved « touch-and-go »-flyginger betales kun en startavgift pr. gjennomført serie. Med en serie menes at « touch-and-go »-flygingene foregår tett på hverandre uten at stopp/inn-utlasting foregår på landingsplassen. Når dette avvikes, anses serien som avsluttet og eventuell ny serie påbegynnes. En serie « touch-and-go » påbegynnes og avsluttes på samme landingsplass. Dersom siste start i en slik serie er avreise til en annen landingsplass, regnes denne start som avgiftspliktig enkeltflyging.

§ 2-6. Årskort kan løses for luftfartøy som ikke benyttes til lisensiert ervervsmessig lufttransport og som ikke overstiger 2 000 kg høyeste tillatte startvekt. For amatørbygde fly og fly som Avinor AS etter søknad finner å akseptere som «veteranfly», og som etter forskrift om klassifisering av luftfartøy, BSL B 1-2, bilag 1 og 2, blir henført til klasse «Eksperiment» og bruksområde «Privat», settes vektgrensen til 5 700 kg høyeste tillatte startvekt.

Årskort kan løses for skolefly under 2 000 kg høyeste tillatte startvekt som eies eller brukes av operatør i lisensiert ervervsmessig lufttransport.

Årskortet gjelder fra og med 1. januar ev. en senere betalingsdato, til og med 31. desember i samme kalenderår, for ett bestemt luftfartøy. Som legitimasjon for betalt årsavgift gjelder årskort med kvittert giroblankett, årskort med gyldig kvittering fra nettbanktjeneste sammen med bekreftede kontoutdrag fra bank, årskort med gyldig kvittering fra kredittkortselskap sammen med bekreftede kontoutdrag fra bank eller årskort med kvittering fra Avinor AS, jf. § 7-5 og § 7-6.

§ 2-7. Årsavgiften beregnes etter følgende satser:

Høyeste tillatt startvekt (kg) Kr

0-500	3 419
501-1 000	5 051
1 001-1 100	7 183
1 101-1 200	8 311
1 201-1 300	9 563
1 301-1 400	10 694
1 401-1 500	11 823
1 501-1 600	19 974
1 601-1 700	21 330
1 701-1 800	22 686
1 801-1 900	24 023
1 901-2 000	25 265

For amatørbygde fly og «veteranfly», i vektgruppen 1 101-5 700 kg høyeste tillatte startvekt, settes årskortavgiften til kr 7 173,-.

§ 2-8. Det gis ingen refusjon eller tilbakebetaling som følge av avkortet brukstid eller redusert sesong.

Kan ikke gyldig årskort m/tilleggsdokumentasjon framvises, må det betales startavgift for hver start.

§ 2-9. Årskortet kan ikke brukes på Oslo lufthavn Gardermoen og Ørland.

Avinor AS kan bestemme at årskortet ikke kan brukes på de lufthavnene og på de tidene av døgnet hvor trafikkbelastningen er størst (Peak hours).

Årskortet kan kjøpes på alle statens landingsplasser med unntak av Oslo lufthavn Gardermoen og Ørland.

D. Ukekort (Weekly Season Card)

§ 2-10. For utenlandsk registrert luftfartøy, hvis høyeste tillatte startvekt ikke overstiger 2 000 kg, kan det løses ukekort til dekning av startavgifter under forutsetning av at flygingene ikke skjer i ervervsøyemed.

§ 2-11. Ukekortet gjelder i sju dager fra og med første påførte gyldighetsdag og dekker startavgifter på alle startplasser som omfattes av dette regulativ, med unntak av Oslo lufthavn Gardermoen og Ørland.

§ 2-12. Avgiften for ukekortet er kr 722,- for luftfartøy i vektgruppen 0-1 500 kg, og kr 1 899,- for luftfartøy i vektgruppen 1 501-2 000 kg.

Kortet kan utstedes for flere sju dagers perioder i strekk.

Kortet kan gis gyldighet fra en senere dato enn innkjøpsdagen, men kan under ingen omstendigheter gis gyldighet fra en dato forut for innkjøpsdagen.

Ukekortet kan kjøpes på alle statens landingsplasser med unntak av Oslo lufthavn Gardermoen og Ørland.

§ 2-13. Bestemmelsen om årskort i § 7-5 gjelder tilsvarende for ukekort.

§ 2-14. Erlagt avgift tilbakebetales ikke.

E. Fritak av startavgift

§ 2-15. Avgift svares ikke for fartøy som på grunn av tekniske feil eller værhindringer returnerer til samme landingsplass som det gikk fra, og uten at det er foretatt mellomlanding på annen landingsplass.

F. Tillegg til startavgiften

§ 2-16. For flyginger med start fra Bodø lufthavn betales det følgende tillegg til den startavgift som fremkommer av § 2-2 til § 2-4:

- a) For ikke-støysertifiserte jetdrevne luftfartøy, kr 4 096,- pr. start.
- b) For jetdrevne luftfartøy sertifisert etter ICAO-konvensjonens Annex 16, kapittel 2, kr 2 047,- pr. start.

Tillegget økes med 50 % for trafikk mellom kl. 2000-0800 norsk tid.

Bestemmelsen om reduksjon etter § 2-15 kommer ikke til anvendelse.

§ 2-17. For flyginger i perioden kl. 2400-0559 (lokal tid) innkreves det i tillegg til startavgiften, avgift for hver start og for hver landing. Satsen pr. start settes til 50 % av satsene som er anvendt i § 2-2 til § 2-5 samt § 2-16. Satsen pr. landing settes lik satsen pr. start. Svalbard lufthavn Longyear er unntatt fra dette tillegget.

Bestemmelsen om reduksjon etter § 2-15 kommer ikke til anvendelse på Oslo lufthavn Gardermoen.

Kapittel III. Passasjeravgift

§ 3-1. Passasjeravgiften betales for hver start for luftfartøy som overstiger 8 000 kg høyeste tillatte startvekt etter reglene i de etterfølgende paragrafer under kapittel III. Dette gjelder også for luftfartøy i regelbundet trafikk (inkludert seriemessig charter) selv om fartøyet har høyeste tillatte startvekt 8 000 kg eller lavere.

Definisjon: Med *regelbundet trafikk* menes en serie flyginger som gjennomføres mot vederlag med luftfartøy beregnet på transport av passasjerer på individuell basis i henhold til offentliggjort tidtabell.

§ 3-2. Ved kontinentalsokkelflyging, jf. § 2-3, skal det ikke betales avgift på flyginger fra Stavanger lufthavn Sola, Bergen lufthavn Flesland, Kristiansund lufthavn Kvernberget og Brønnøysund lufthavn, Brønnøy.

§ 3-3. Avgift betales for hver avreisende passasjer og hver transferpassasjer, også ikke-betalende passasjerer, etter følgende satser:

- a) Der neste landing er på en norsk landingsplass, betales kr 48,00 pr. avreist passasjer, inkl. transferpassasjer.
- b) Der neste landing er på en utenlandsk landingsplass, betales kr 63,00 pr. avreist passasjer inkl. transferpassasjer.

Avgift svares ikke for:

- Reiser som et flyselskaps ansatte foretar i tjenesteøyemed med selskapets egne fly.
- Luftfartøy som på grunn av tekniske værhindringer returnerer til samme landingsplass som det avgikk fra, og uten at det er foretatt mellomlanding på annen landingsplass.
- Passasjerer under 2 år.
- Transittpassasjerer.

§ 3-4. Definisjoner:

Med *transfer* menes passasjerer som bytter fra et rutenummer til et annet underveis på en sammenhengende flyreise med avgiftspliktig luftfartøy. Dette gjelder både reise innenlands-innenlands, utenlands-utenlands og innenlands-utenlands v.v.

Med *transitt* menes passasjerer som benytter samme rutenummer inn og ut fra landingsplassen. Dette gjelder både reise innenlands-innenlands, utenlands-utenlands, innenlands-utenlands v.v.

§ 3-5. For at transfer/transitt skal godkjennes som kriterier i denne sammenheng, må reisen foretas sammenhengende og fortløpende, dvs. såkalt « next connection » må benyttes. Videre må ikke passasjerer forlate lufthavnen.

§ 3-6. For beregning av avgifter etter dette kapittel skal operatøren hver uke oppgi grunnlaget for beregningen i tråd med de DTS-formatene (Data Traffic Survey) som fremgår av vedlegget til forskriften. Avinor bestemmer nøyaktig tidspunkt for når opplysningene skal gis. Dersom opplysningene ikke er gitt, vil avgift bli utferdiget i henhold til det normale antall seter som flytypen har. Ved ettertidsdeklarerings av avgiften, jf. § 6-2, gjelder det tilsvarende med hensyn til Avinor AS/Oslo Lufthavn AS' rett til å utfakturere etter antall seter. Selv om riktig passasjerdeklarasjon skulle bli framlagt etter utløpet av tidsfristen har man ikke krav på refusjon av utferdiget avgift basert på antall seter i henhold til denne paragraf.

For stikkprøvekontroll av avgiften skal operatøren, ved den enkelte avgang og i ettertid, kunne forevise ovennevnte grunnlag. Dersom Avinor AS eller Oslo Lufthavn AS ber om det, skal også luftfartøyets lasteskjema (load sheet) forevises. Avinor AS har også rett til innsyn i de systemene for «datafangst» som generer datagrunnlaget for avgiften. Se for øvrig bestemmelsene i § 6-2, 2. ledd.

Enhver uoverensstemmelse mellom flyoperatør og denne operatørens handlingsagent om manglende rapportering og overholdelse av frister er en sak mellom disse partene og er således Avinor AS uvedkommende. Avinor AS vil i denne sammenheng alltid forholde seg til flyoperatøren som debitor.

Flyoperatøren må forholde seg til de deklarasjonsskjemaene og tillempingsbestemmelsene som Avinor AS utarbeider i overensstemmelse med ovennevnte regler.

I tillegg til DTS-innsendelser skal det også sendes trafikkinformasjon som IATA-meldinger til Avinors trafikkinformasjonssystem (LETIS) i henhold til de krav og betingelser som fremgår av vedlegget til forskriften.

Dersom de mottatte IATA meldingene ikke kan tolkes av Avinors trafikkinformasjonssystem (LETIS), vil Avinor sende feilmelding til en på forhånd avtalt SITA eller e-postadresse. Det skal da snarest etter mottatt feilmelding sendes korrekt data.

Flyselskapet har også ansvaret for at det for all innsjekking av bagasje lages en Baggage Source Message (BSM) ihht IATA's Recommended Practice 1745. Bagasjetag som utstedes på norske lufthavner skal være utformet i henhold til IATA's Resolution (Res) 740, attachment H.

Kapittel IV. Sikkerhetsavgift

§ 4-1. Avgift kr 54,- betales for hver avreisende passasjer, også ikke-betalende passasjerer. Det er lik avgiftssats uavhengig om neste landing er på en norsk eller utenlandsk landingsplass.

Det skal ikke svares avgift for transferpassasjerer.

Det svares ikke avgift for ambulanseflyginger.

For øvrig gjelder tilsvarende alle presiseringer og unntak som for passasjeravgiften, jf. kapittel III.

Kapittel V. Avgift til lufthavneier for håndtering av brukt flyavisingssvæske (avisingssavgift)

§ 5-1. Formålet med dette kapittel er å fastsette bestemmelser for en avgift som skal gi lufthavneier kostnadsdekning for håndtering av brukt flyavisingssvæske.

§ 5-2. Med håndtering menes i dette kapittel transport, mellomlagring, behandling, destruksjon eller annen sluttdisponering av brukt flyavisingssvæske etter at denne er samlet opp av lufthavneier. Som sluttdisponering regnes rensing av oppsamlet flyavisingssvæske i renseanlegg, gjenvinning til ny flyavisingssvæske eller til ren glykol, destruksjon ved forbrenning og lignende.

§ 5-3. For lufthavner hvor avgift skal betales etter dette kapittel skal lufthavneier ha utarbeidet et beregningsgrunnlag for avgiften. Den som etter forskriftens § 1-2 plikter å betale avgift skal gjøres kjent med lufthavneiers beregningsgrunnlag før avgift kreves ved den enkelte lufthavn.

I beregningsgrunnlaget skal de faktiske driftskostnader og kapitalkostnader som gjelder for den enkelte lufthavn i direkte tilknytning til håndtering av brukt flyavisingssvæske inngå.

Avgiften skal beregnes slik at den gir kostnadsdekning for den tjenesten lufthavneier yter ved håndtering av brukt flyavisingssvæske.

§ 5-4. Avgiftssatsen etter dette kapittel skal fastsettes som et bestemt antall kroner pr. kg brukt glykol, fastsatt på grunnlag av de faktiske driftskostnader og kapitalkostnader ved den enkelte lufthavn.

Lufthavneier skal snarest mulig og senest innen 31. desember hvert år gi den som skal betale avgift etter dette kapittel en stipulert avgiftssats i henhold til budsjett for inneværende avisingssesong, som regnes fra 1. juli til 30. juni etterfølgende år.

Den som skal betale avgiften skal ha innsynsrett i de regnskapene som ligger til grunn for lufthavneiers beregning av avgift etter dette kapittel. Regnskapene skal være transparente og ikke uten særlig grunn endres mellom avisingssesongene.

§ 5-5. Avgiften som skal betales etter dette kapittel skal avregnes av lufthavneier etter hver avisingssesong.

Lufthavneier kan foreta à konto avregning gjennom avisingssesongen basert på stipulert eller beregnede driftskostnader og kapitalkostnader.

Kapittel VI. Bestemmelser om avgiftsbetaling, tilbakebetaling m.m.

A. Betaling, kreditt mv.

§ 6-1. Betaling av start-, passasjer- og underveisavgift samt andre avgifter eller godtgjørelser hjemlet i dette regulativ, skal som hovedregel skje som betaling etter fakturering. Avinor AS kan fastsette annen ordning for avgiftsbetalingen.

Avinor AS kan kreve bankgaranti (satt i forhold til operatørens trafikkvolum basert på en trafikkperiode som Avinor AS finner det relevant å anvende) eller annen sikkerhetsstillelse for rettidig avgiftsbetaling.

§ 6-2. Kreditt er betinget av at operatøren gir opplysninger om og betaler for alle luftfartøy som benytter operatørens kallesignal.

Eier eller bruker av luftfartøy som er pliktig til å betale passasjeravgift, jamfør § 3-1, plikter før og etter hver flyging å gi slike opplysninger som Avinor AS og Oslo Lufthavn AS trenger for å utføre avgiftsberegning, jf. luftfartslovens § 13-4. Opplysninger om flybevegelser skal rapporteres elektronisk på et DTS-format innenfor tidsfrister bestemt av Avinor AS. DTS (Daily Traffic Survey) er et fil-format definert av Avinor AS for rapportering av daglige flybevegelser og annen informasjon nødvendig for riktig beregning av avgifter.

Endringer i format formidles senest 30 dager før neste leveringsfrist.

Endringer i leveringstidspunkt og hyppighet formidles senest 60 dager før ikrafttreden.

Avinor AS kan for selskap med lite trafikkvolum dispensere fra kravet om rapportering elektronisk på DTS-format.

§ 6-3. Ovennevnte regler vedrørende betaling, kreditt mv. som gjelder trafikken på Oslo lufthavn Gardermoen, administreres selvstendig av Oslo Lufthavn AS.

§ 6-4. Som sikkerhet for avgifter vedrørende Oslo lufthavn Gardermoen, kan Oslo Lufthavn AS kreve en egen bankgaranti av operatøren utover det som Avinor AS eventuelt har krevd til dekning for avgifter på statens landingsplasser.

B. Betaling av årsavgifter

§ 6-5. For betaling av årsavgifter i denne forskrift legger Avinor AS til grunn årskortets første gyldighetsdag som avgjørende for hvilken avgiftssats som skal anvendes.

§ 6-6. Årsavgift kan betales via kredittkortselskap med samarbeidsavtale eller til Avinor AS' sentrale bankkonto.

Ved anmodning om utstedelse/fornyelse av årskort for startavgift, må det gis følgende opplysninger:

Hva avgiften gjelder.

Luftfartøyets nasjonalitets- og registreringsmerke samt høyeste tillatte startvekt.

Eierens og/eller brukerens navn og adresse.

C. Reaksjonsmidler ved manglende eller for sen betaling

§ 6-7. Dersom avgifter som påløper i forbindelse med luftfartøyets landing, opphold på, eller avgang fra plassen ikke blir betalt til fastsatt tid eller tilstrekkelig sikkerhet stilt, kan fartøyet i samsvar med luftfartslovens bestemmelser hindres i å forlate plassen før betaling har funnet sted eller tilstrekkelig sikkerhet er stilt, jf. lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 13-2.

Avgifter som fastsettes etter luftfartsloven er tvangsgrunnlag for utlegg.

Er avgift ikke betalt rettidig, kan eier eller bruker av luftfartøyet nektes fortsatt bruk av norsk territorium og/eller norske lufthavner.

§ 6-8. Ved for sen innbetaling av avgift etter denne forskriften, svares forsinkelsesrente etter lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m.

D. Adgang til å frafalle påløpte avgifter

§ 6-9. Avinor AS kan ved slettelse i Norges Luftfartøyregister, og etter søknad, helt eller delvis frafalle/tilbakebetale årsavgift. Beløp under kr 20 000,- refunderes ikke.

Fastsettes bestemmelser som innskrenker et luftfartøys bruk av en landingsplass, gir dette ikke grunnlag for tilbakebetaling av årsavgift.

Kapittel VII. Ikrafttredelse

§ 7-1. Forskriften trer i kraft 1. januar 2011.

Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 2. desember 2009 nr. 1437 om avgifter vedrørende statens luftfartsanlegg og -tjenester (takstregulativet).

Vedlegg

DTS formatbeskrivelser

Felt 1: Recordtype = 5.

Felt 2: Kallesignal.

Felt 3: Dato avgang – UTC.

Felt 4: Avgangsplass – DEP.

Felt 5: STD - Scheduled Time of Departure – UTC.

Felt 6: ATD – Actual Time of Departure/Off-block Time) – UTC.

Felt 7: Forsinkelse.

Felt 8: Dato ankomst – UTC.

Felt 9: Destinasjon – ARR.

Felt 10: STA - Scheduled Time of Arrival – UTC.

Felt 11: ATA – UTC.

Felt 12: Registreringsmerke.

Felt 13: Flygningens art.

Felt 14: Total Persons On Board.
Felt 15: Crew, aktiv.
Felt 16: Crew, passiv.
Felt 17: Tjenestereisende.
Felt 18: Infants.
Felt 19: Passasjerer avreist fra avgangsplass (lokalt påstigende).
Felt 20: Passasjerer avreist i transfer.
Felt 21: Passasjerer avreist i transitt.
Felt 22: Passasjerer ankommet destinasjon (Avstigende).
Felt 23: Frakt lastet.
Felt 24: Frakt losset.
Felt 25: Post lastet.
Felt 26: Post losset.
Felt 27: International eller Domestic.
Felt 28: Domestic leg of international flight.
Felt 29: Passasjerer til utland.
Felt 30: Kommentarer og diverse.
Felt 31: Unik ID.

IATA meldinger

Grunnregler for bruk av IATA meldinger:

1. Alle planlagte flighter skal meldes inn til Avinor vha SSIM fil eller SSM/ASM format
2. Alle oppdaterte flight-tider skal meldes inn til Avinor
3. Alle IATA meldinger skal sendes til Avinors sentrale trafikkinformasjonsenhet OSLNOYA.
4. Alle IATA meldinger som sendes til OSLNOYA skal være i henhold til siste versjon av IATA Airport Handling Manual (AHM) og IATA Standard Schedule Information Manual (SSIM)
5. Rapporteringen skal inkludere korrekte data for antall passasjerer og kilogram frakt og post for alle ankomster og avganger. Data skal rapporteres pr flight nummer og dato.

Følgende IATA-format støttes, og data skal brukes til følgende formål:

Formål	Format	Beskrivelse	Tidsfrist
Rute-planer	SSIM	IATA <u>Filformat</u> for presentasjon av komplette sesongplaner, inkludert alle flighter, for en operatør for en avgrenset tidsperiode	3 uker i forkant av sesongskifte

	SSM (Standard Schedules Message Procedure)	IATA <u>meldingsformat</u> for rapportering av permanente tillegg og/eller endringer til originale sesongplaner.	Senest 24 timer før avgang
	ASM (Ad-hoc Schedules Message)	IATA meldingsformat for rapportering av midlertidige / tidsbegrensede avvik fra den opprinnelige sesongplanen	Senest 6 timer før avgang
Fly-bevegelser	MVT (Aircraft movement message)	IATA meldingsformat for rapportering av avgangstider, ankomsttider og forsinkelser.	Avgangs og ankomstmelding skal sendes umiddelbart etter avgang eller ankomst Forsinkelsesmeldinger skal sendes så snart de er kjent
	MVA (Aircraft movement message)	IATA meldingsformat for rapportering av avgangstider, ankomsttider og forsinkelser, automatisk sendt direkte fra det enkelte flyindivid (f.eks ACARS)	Avgangs og ankomstmelding skal sendes umiddelbart etter avgang eller ankomst Forsinkelsesmeldinger skal sendes så snart de er kjent
	DIV (Aircraft Diversion Message)	IATA meldingsformat for rapportering av avledninger fra den opprinnelige flightruten	Skal sendes så snart endring er kjent
Passasjer / last	SLS (Statistical Load Summary)	IATA meldingsformat for rapportering av passasjertall, bagasje, frakt og post	Umiddelbart etter avgang
	LDM (Loadmessage)	IATA meldingsformat for rapportering av passasjertall og vekt	Umiddelbart etter avgang
	PTM (Passenger Transfer Message)	IATA Meldingsformat for rapportering av transferpassasjerer.	Umiddelbart etter avgang

