



UDTALELSE NR. 05/2011

FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

af 14. november 2011

om Kommissionens forordning om krav vedrørende luftfartstjenester og om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. .../... om fælles regler om luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010

"Standardiserede europæiske regler om luftrummet (SERA) del B"

"Krav vedrørende luftfartstjenester"

Sammendrag

Denne udtalelse indeholder et forslag til ændring af artikel 2 i SERA-gennemførelsesbestemmelsen samt et forslag til ændring af bilaget til SERA-gennemførelsesbestemmelsen.

De foreslåede krav omsætter indholdet i bestemmelserne i ICAO bilag 11 og bilag 3, som indeholder "regler om luftrummet".

De primære formål med de foreslåede nye europæiske regler er:

- at harmonisere reglerne om luftrummet inden for det europæiske luftrum
- at fremme den frie bevægelighed for brugere af luftrummet inden for det europæiske luftrum
- at fremme gennemførelsen af de funktionelle luftrumsblokke ved at udstikke et fælles sæt ATM-procedurer og operationelle regler
- at støtte medlemsstaterne i deres forpligtelser i relation til Chicagokonventionen ved at give mulighed for fælles gennemførelse af ICAO's standarder og anbefalede praksis.

De foreslåede krav er resultatet af en høring af myndighederne, luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugerne, sammenslutninger, militære udøvere og luftfartseksperter.

Forklarende note

I. Generelt

1. Formålet med denne udtalelse er at stille forslag til Kommissionen om ændring af artikel 2 i forslaget til Kommissionens forordning (EU) nr. .../...¹ om fælles regler om luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010 ("SERA-gennemførelsesbestemmelsen") og bilaget dertil ved at indføre en ny del B ("SERA del B"). Anvendelsesområdet for denne regelfastsættelsesaktivitet er beskrevet i kommissoriet AMT.001 (RMT.0148) og er uddybet yderligere i Europa-Kommissionens mandat til Eurocontrol om standardiserede europæiske regler om luftrummet² og ændringen dertil i skrivelsen MOVE E2/JP/sr sendt til Eurocontrol den 15. oktober 2010 ("SERA-mandatet").
2. Udtalelsen er vedtaget efter den procedure, der er fastlagt af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs ("agenturets") bestyrelse³, i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008⁴ ("grundforordningen").
3. Den foreslåede gennemførelsesbestemmelse har taget hensyn til udviklingen i EU-lovgivningen og den internationale lovgivning (ICAO) samt harmonisering med de regler, som andre af EU's primære partners myndigheder har udstukket, som angivet i formålene i grundforordningens artikel 2. Den foreslåede gennemførelsesbestemmelse:
 - a. er blevet udarbejdet under hensyntagen til det igangværende arbejde vedrørende det fælles europæiske luftrum for at gennemføre artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed ("luftrumsforordningen"), som blev udført under SERA-mandatet, og som resulterede i forslaget til SERA-gennemførelsesbestemmelse, som denne udtalelse foreslår suppleret
 - b. har omsat de relevante bestemmelser i ICAO bilag 11 og 3 med det minimum af ændringer, der er nødvendige for at gennemføre ICAO-bestemmelserne i den europæiske lovgivningsramme.
4. Som det blev anmodet om i SERA-mandatet, og som uddybet i Eurocontrols foreløbige plan om Europa-Kommissionens mandat til støtte til udviklingen af standardiserede regler om luftrummet SES/AS/SERA/IPL2⁵, er indholdet i denne udtalelse og forslaget til

¹ Denne forordnings nøjagtige nummer kendes ikke, da Europa-Kommissionen endnu ikke har vedtaget den ved komitologiproceduren.

² Der findes flere oplysninger om Europa-Kommissionens mandat til Eurocontrol og Eurocontrols resultater for fase 1 til Europa-Kommissionen her: http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html.

³ Bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale (regelfastsættelsesproceduren). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1), som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 (EUT L 309 af 24.11.2009, s. 51).

⁵ <http://www.eurocontrol.int/ses/gallery/content/public/docs/pdf/ses/SERA%20INITIAL%20PLAN%20PHASE%20II%20December%202010.pdf>.

forordning udarbejdet på grundlag af resultatet af samarbejdet mellem agenturet og Eurocontrol.

II. Høring

5. Meddelelsen om foreslået ændring (NPA) 02-2011⁶, som indeholdt et forslag til udtalelse om Kommissionens forordning om ændring af SERA-gennemførelsesbestemmelsen, blev offentliggjort på agenturets websted med henblik på offentlig høring den 8. februar 2010.
6. Agenturet havde inden fristen den 10. maj 2010 modtaget 415 bemærkninger fra 44 kommentatorer, herunder nationale luftfartsmyndigheder/nationale tilsynsmyndigheder, faglige organisationer og private virksomheder.
7. Agenturet har bekræftet modtagelsen af alle indkomne bemærkninger og indarbejdet dem i et dokument med reaktioner på bemærkninger (CRD), der blev offentliggjort på agenturets websted den 23. august 2011. Dette CRD-dokument indeholder en liste over alle personer og/eller organisationer, som har fremsat bemærkninger, samt agenturets svar på disse bemærkninger.
8. Som det allerede blev beskrevet i den forklarende note til CRD 2011-02, omhandlede de fleste bemærkninger spørgsmålene i den forklarende note i NPA 2011-02 samt bemærkninger til de foreslåede bestemmelser om luftrumsklassifikationer. De fleste bekymringer, der er blevet udtrykt, vedrørte følgende spørgsmål:
 - a. luftrumsklasse A, F og G
 - b. begrebet "kompetent myndighed" og brugen deraf i den foreslåede bestemmelse
 - c. lovgivningsstrukturen generelt og i SERA-gennemførelsesbestemmelsen
 - d. spørgsmålet om oplysning om tid kun til nærmeste minut i stedet for til nærmeste halve minut, som ICAO kræver
 - e. hastighedsbegrænsningen på 250 knob
 - f. valget af adskillelsesminima
 - g. adskillelse mellem VFR-flyvninger om natten og mellem VFR-flyvninger om natten og IFR-flyvninger
 - h. IFR-klarering, hvor piloter opretholder egen adskillelse i VMC (VMC-klarering)
 - i. speciel VFR (SVFR)
 - j. ATIS
 - k. anvendelsesområde for flyveinformationstjeneste
 - l. MET-rapportering.
9. Agenturet analyserede alle bemærkningerne med hjælp fra Eurocontrol, og der blev afgivet et koordineret svar på hver eneste bemærkning sammen med en generel forklaring på svarene og begrundelserne for dem.
10. Desuden blev de vigtigste emner, der fremkom i den offentlige høring, gennemgået sammen med andre spørgsmål på workshoppen om høring for interessenterne hos Eurocontrol den 19. september 2011. På grundlag af resultaterne af disse drøftelser samt reaktionerne på CRD har agenturet og Eurocontrol ændret forslaget til SERA del B og derefter udarbejdet denne udtalelse.
11. Agenturet modtog 62 reaktioner på CRD fra syv organisationer: fire myndighedsorganisationer, én militærorganisation, tre luftfartstjenesteudøvere, to

⁶ Se regelfastsættelsesarkiverne på http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

sammenslutninger for regionale flyvepladser, to sammenslutninger inden for almenflyvning og et luftfartsselskab. De fleste reaktioner omhandler følgende:

- a. luftrumsklasse F og svarene på bemærkningerne om klasse F
 - b. hastighedsbegrænsning på 250 knob for visse luftrumsklasser
 - c. SERA-regelstruktur
 - d. interception af civile luftfartøjer
 - e. VFR i klasse A-luftrum
 - f. speciel VFR om natten og behovet for at give tilladelse dertil
 - g. anvendelsesområde for flyveinformationstjenester og bestemmelsernes målbarhed/retssikkerhed
 - h. oplysning om tid
 - i. udarbejdelse af AMC/GM
 - j. bestemmelsernes målbarhed og retssikkerhed generelt
 - k. spørgsmålet om kompetent myndighed og præferencer i forhold til brug af begrebet "anerkendelse" i forhold til "godkendelse"
 - l. agenturets svar var for generelle
 - m. bemærkningerne gælder stadig, selv om agenturet har omtalt dem i CRD.
12. Som det allerede er blevet nævnt, har agenturet taget højde for disse reaktioner, før det udarbejdede denne udtalelse, og nedenfor forklares det, hvordan de er blevet behandlet.

III. Indholdet af agenturets udtalelse

a. Generelt

13. Formålet med denne udtalelse er at omsætte de relevante bestemmelser i ICAO bilag 11 og bilag 3, som betragtes som svarende til "regler om luftrummet", efter de principper, der er forklaret i NPA 2011-02, i SERA del B og dermed supplere SERA-gennemførelsesbestemmelsen og bilaget dertil, SERA del A.
14. Som det allerede blev forklaret i NPA 2011-02, har udarbejdelsen af disse regler om luftrummet et dobbelt retsgrundlag. På den ene side kræves det i EASA-grundforordningen, at EASA skal udarbejde gennemførelsesbestemmelser omfattende fælles generelle operationelle regler og enhver gældende procedure, der er fastsat for brugen af det pågældende luftrum, og på den anden side kræves det i forordningen om det fælles europæiske luftrum, at Europa-Kommissionen vedtager gennemførelsesbestemmelser relateret til regler om luftrummet og ensartet anvendelse af luftrumsklassificering.
15. Som følge af ovenstående blev det allerede i det første mandat fra Europa-Kommissionen til Eurocontrol angivet, at der i arbejdet skulle tages højde for den institutionelle udvikling med hensyn til udvidelsen af EASA-grundforordningen til at omfatte ATM/ANS. Europa-Kommissionen ændrede mandatet for at afspejle EASA's nye kompetencer efter udvidelsen af grundforordningen.
16. Derfor er indholdet i denne udtalelse blevet udarbejdet i samarbejde med Eurocontrol, og den har til formål at opfylde agenturets forpligtelser i relation til grundforordningen samt til Europa-Kommissionens mandat til Eurocontrol med hensyn til forpligtelserne i luftrumsforordningen.

b. De primære modtagne reaktioner og agenturets udtalelse**i. Definitioner**

17. Med udgangspunkt i de bemærkninger, der blev modtaget i forbindelse med den offentlige høring, er definitionerne vedrørende SERA del B, som det i NPA blev foreslået at tilføje til de eksisterende definitioner i artikel 2 i SERA-gennemførelsesbestemmelsen, blevet gennemgået, og definitionerne af "sky af operationel betydning", "undvigerådgivning" og "gennemgangsniveau" er blevet medtaget, idet disse begreber bruges i bestemmelserne. Disse definitioner stammer fra kendte kilder (f.eks. bilag 11, bilag 3 og PANS-ATM), og tilføjelsen vurderes at gøre forordningen nemmere at forstå.
18. Endvidere er definitionen af "luftfartøjsoperatør", som blev foreslået i NPA, blevet fjernet, fordi begrebet "operatør" allerede er defineret i grundforordningen og derfor ikke behøver at blive defineret igen i gennemførelsesbestemmelsen. For at være sikker på, hvilken operatør bestemmelsen omhandler, er begrebet "operatør" desuden blevet præciseret til "luftfartøjsoperatør", når det anvendes.
19. Endelig vil agenturet gerne påpege, at de foreslåede bestemmelser om luftfartøjsoperatører⁷ (som EASA-udvalget for nyligt vedtog) indeholder nogle definitioner, der ikke er ensrettet med definitionerne i SERA del A. Dette drejer sig om definitionerne af "nat", "driftssted" og "luftfartøjschef". Agenturet mener, at Kommissionen sammen med agenturet bør vurdere, hvordan dette spørgsmål bedst håndteres, i lyset af vigtigheden af at bruge konsekvente definitioner i forskellige regler samt deres anvendelsesområde og formål.

ii. Kompetent myndighed

20. Nogle bemærkninger fremhævede, at udskiftning af "relevant ATS-myndighed" eller "relevant myndighed", som anvendes i ICAO, med "kompetent myndighed" eller "luftfartstjenesteudøver" kunne destabilisere det eksisterende system og skabe problemer i den eksisterende nationale ramme. Som det blev forklaret i svarene til bemærkningerne, eksisterer begreberne "ATS" eller "MET-myndighed" ikke i den eksisterende europæiske lovgivning baseret på luftrumsforordningen (som f.eks. præciserer forpligtelserne baseret på princippet om adskillelse af luftfartstjenester og tilsyn). Derfor er de nationale tilsynsmyndigheders eller kompetente myndigheders rolle blevet adskilt fra luftfartstjenesteudøverens rolle samt fra medlemsstaternes rolle [forordning (EF) nr. 550/2004 og forordning (EF) nr. 216/2008]. Terminologien i forordningerne på højt plan skal overholdes i forordningerne på lavere plan. På grundlag af ovenstående skal SERA-gennemførelsesbestemmelsen også overholde disse principper, og derfor skal alle henvisninger i ICAO bilag 11 og bilag 3 til "ATS" eller "MET-myndighed" gennemgås for at angive/beslutte, om opgaven/funktionen skal udføres af tilsynsmyndigheden eller af tjenesteudøveren (luftfartstjenesteudøvere eller lufttrafiktjenesteeenheder) i overensstemmelse med forordningerne om det fælles europæiske luftrum.
21. Agenturet mener, at definitionen af "kompetent myndighed" i SERA-gennemførelsesbestemmelsen og fortolkningen deraf skal præciseres. Denne definition: "*kompetent myndighed*": *den centrale myndighed i en medlemsstat, der har til opgave at føre kontrol med, at denne forordning overholdes, eller enhver anden myndighed, som denne beføjelse måtte være overdraget til*, er af nogle interessenter blevet fortolket som, at den kompetente myndighed kan overdrage nogle opgaver til tjenesteudbydere, og at

⁷ <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Opinion%2004-2011.pdf>.
[http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20\(LegisWrite\).pdf](http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20(LegisWrite).pdf).
<http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Annexes%20to%20Regulation.pdf>.

det derfor kan udledes, at den ikke opfylder princippet om adskillelse af luftfartstjenester og tilsyn.

22. Agenturet mener, at denne definition kan virke som om, at den er i strid med konceptet om fordeling af opgaver til kvalificerede organer, som findes i både luftrumsforordningen og EASA-grundforordningen. I begge forordninger er der forskel mellem det, der kan kaldes "retlig overdragelse" (tildeling af kompetencer til et bestemt organ ved lov), som skaber en kompetent myndighed, og så derefter overdragelse (eller tildeling) af opgaver fra den kompetente myndighed til et kvalificeret organ.
23. Agenturet mener, at denne definition skal ændres som følger: "*kompetent myndighed*": *den myndighed, som medlemsstaten har udpeget som kompetent til at sikre opfyldelse af kravene i denne forordning.*
24. Hvis den kompetente myndighed beslutter at overdrage nogle opgaver til et andet organ, hvor principperne om adskillelse af luftfartstjenester og tilsyn følges, gør dette ikke det pågældende organ til en kompetent myndighed. Det er kun visse certificerings- og tilsynsopgaver, der kan overdrages til kvalificerede organer, jf. grundforordningen og luftrumsforordningen. I disse tilfælde er det imidlertid klart, at disse organer ikke er kompetente myndigheder i forordningens forstand, da de handler på vegne af den kompetente myndighed, som er eneansvarlig. Derfor kan nogle aktiviteter, opgaver og kompetencer overdrages, men den kompetente myndigheds ansvar overdrages ikke.
25. Hvis Kommissionen ikke kan tage stilling til ændringen af definitionen på dette tidspunkt, mener agenturet, at spørgsmålet bør tages op af Kommissionen på et senere tidspunkt sammen med en grundig gennemgang af hver enkelt bestemmelse for at sikre, at ansvaret og den eksisterende balance mellem luftfartstjenester og tilsyn opretholdes.
26. Det er også vigtigt at fremhæve, at opgaven, beslutningen, proceduren eller handlingen fra luftfartstjenesteudøverens eller lufttrafiktjenesteenhedens side skal godkendes af den kompetente myndighed, før de kan gennemføres. Dette betyder dog ikke, at der skal ske godkendelse før hver enkelt handling. Dette kan ske under ét, når relaterede procedurer godkendes af den kompetente myndighed under certificeringsprocessen eller i forbindelse med vurdering af en ændring. Dette er f.eks. tilfældet i forbindelse med udvælgelse af adskillelsesminima.
27. Nogle bemærkninger og nogle reaktioner på bemærkningerne gav udtryk for, at begrebet "accept" blev foretrukket i stedet for "godkendelse" i forbindelse med den kompetente myndighed. Agenturet mener ikke, at begrebet "accept" er klart i juridisk henseende, da det kan fortolkes på mange forskellige måder. Det kan f.eks. fortolkes som en stiltiende bekræftelse af modtagelsen, hvor den kompetente myndighed blot "anerkender" proceduren uden at underrette luftfartstjenesteudøveren eller lufttrafiktjenesteenheden, hvorfor det ikke er klart, hvorvidt den kompetente myndighed skal gennemgå proceduren eller ej. Det kan også fortolkes som om, at den kompetente myndighed skal gennemgå og vurdere proceduren eller handlingen og underrette luftfartstjenesteudøveren eller lufttrafiktjenesteenheden om sin beslutning, før proceduren kan anvendes, eller handlingen kan gennemføres. Retsakter og forpligtelser skal kunne forstås og fortolkes klart af alle regulerede organisationer, hvorfor begrebet "godkendelse" er blevet valgt i stedet for "accept". Når begrebet "godkendelse" anvendes, er det klart, at myndigheden skal gennemgå og vurdere dokumentet, proceduren eller handlingen og formelt godkende disse.

iii. Regelstruktur

28. I forbindelse med agenturets høringsproces om SERA del B gav nogle interessenter udtryk for bekymring for, om SERA's interne struktur ikke var tilstrækkeligt optimeret som "læservenlig". Den eksisterende interne struktur i SERA stammer fra Kommissionens mandat til Eurocontrol, hvor den anmodede om en faseopdelt metode, der startede med del A, som har omsat næsten hele ICAO bilag 2. Den er også et resultat af målet om at skabe en glidende overgang, hvor læseren vil være i stand til at genkende en intern

struktur, som de kender. Men med SERA del B og den kendsgerning, at kun nogle dele af ICAO bilag 11 og 3 er blevet omsat, synes logikken i denne struktur at være mindre tydelig, ligesom nogle bestemmelser synes at kunne blive grupperet anderledes efter, hvilket emne de omhandler. Nogle interessenter mener, at de forskellige dele, som er udarbejdet kronologisk, kan opstilles i en mere ensartet forordning, struktureres efter en anden logik, være mere konsekvente og mere læsevenlige. Andre interessenter fremførte imidlertid ikke dette synspunkt og syntes at være tilfredse med den aktuelle fremgangsmåde og struktur.

29. Agenturet mener, at spørgsmålet vedrørende strukturen i SERA er berettiget, og at det skal overvejes nøje, før den endelige struktur vedtages, med henblik på at sikre bedre regulering og fremme processen med gennemførelse af bestemmelsen.
30. Agenturet mener, at det var nyttigt at henholde sig til ICAO's struktur under udarbejdelsen af bestemmelserne for at sikre genkendelse og et godt sammenligningsgrundlag, men fordelingen af reglerne om et bestemt emne ud på forskellige dele i overensstemmelse med et hierarki, generelt (del A), luftfartstjenester (del B) og procedurer (del C), er ikke den eneste metode til at skabe den optimale endelige SERA-gennemførelsesbestemmelse. Andre metoder kan være mere effektive og brugervenlige, og dette skal undersøges nærmere. Faktisk bør det undgås uden grund at dele reglerne om samme emne ud på forskellige dele, fordi dette gør bestemmelsen mindre klar og læsevenlig. Det var imidlertid ikke muligt at gennemføre en sådan endelig gennemgang under udarbejdelsen af SERA del B på grund af tidspres, og fordi de forskellige SERA-dele endnu ikke har samme status med hensyn til færdiggørelse og vedtagelse (del A "indstillet", del B under endelig udarbejdelse og del C under udvikling).

Agenturet mener imidlertid, at det hverken vil være gennemførligt eller fordelagtigt at omstrukturere SERA del A og del B på dette tidspunkt. Hovedårsagen dertil er, at SERA del C er under udvikling, og denne del er endnu ikke nået så langt, at det er muligt at gennemføre en grundig vurdering af den overordnede SERA-struktur. Derfor bør regelstrukturen i SERA overvejes, når processen med udarbejdelse af SERA del C er nået langt nok, og på en måde, som vil være forenelig med den planlagte gennemførelsesdato.

31. Endelig bør det understreges, at enhver omstrukturering af SERA-bestemmelsen ikke betyder, at indholdet i reglerne i SERA del A eller B (eller den kommende del C) vil ændre sig. Tværtimod bør indholdet i SERA-reglerne i del A og del B (og den kommende del C) ikke blive ændret, men kun deres placering i de rette kapitler og afsnit i den mulige nye SERA-struktur.

iv. Oplysning om aktuel tid

32. ICAO bilag 11 kræver, at lufttrafiktjenesteenheder skal oplyse om den aktuelle tid "til nærmeste halve minut". Dette krav var blevet omsat i det første forslag til SERA del B uden ændringer, og der blev modtaget mange bemærkninger om dette spørgsmål. Langt størstedelen af bemærkningerne gik ud på, at det "halve minut" ikke svarede til den aktuelle praksis i Europa, hvor luftfartøjer og piloter i dag har meget mere nøjagtige midler til at få den korrekte tid fra andre kilder, og at oplysning om tid til nærmeste minut vil være tilstrækkeligt. Desuden gjorde interessenter opmærksom på nogle uoverensstemmelser mellem ICAO bilag 11 og ICAO bilag 10, bind 2, med hensyn til beskrivelsen af tid (et halvt minut i bilag 11 i forhold til timer og minutter i bilag 10). Bestemmelsen i punkt 5.2.1.4.1.4 i bilag 10, bind 2, henviser til transmittering af tid generelt, hvorimod bilag 11 beskriver "oplysning om aktuel tid" specifikt. Anmodningen om at oplyse tid til nærmeste minut i stedet for halve minut blev støttet kraftigt af undersøgelsesgruppen og den offentlige workshop, selv om der aldrig blev formuleret noget klart argument, som begrundede, hvorfor det er umuligt at oplyse tiden til nærmeste halve minut.
33. Agenturet og Eurocontrol har overvejet dette spørgsmål nøje, men en ændring af denne art kræver yderligere undersøgelser. Det er en kendsgerning, at indførelse af et kriterium

i del B, som er mindre præcist end den oprindelige ICAO-værdi, kan være en afvigelse fra ICAO-standarden af type C⁸. Det ville være et særdeles vigtigt skridt at træffe beslutning om i fællesskab på europæisk plan at foretage en koordineret national anmeldelse af en sådan afvigelse til ICAO, og en sådan type afvigelse er aldrig overvejet inden for SERA før.

34. I alle tilfælde ville en sådan ændring kræve en god begrundelse for at sikre, at alle relevante aspekter er blevet undersøgt nøje og taget med i overvejelserne, før beslutningen blev truffet. Undersøgelsen er blevet iværksat og er i øjeblikket ved at blive udført i et samarbejde og koordineret mellem agenturet, Eurocontrol og de relevante interessenter, herunder luftrumsbrugere. Dette spørgsmåls potentielle indvirkning på sikkerheden kræver, at der rettes den nødvendige opmærksomhed og afsættes den nødvendige tid og de nødvendige ressourcer til dette arbejde.
35. Dette er grunden til, at den foreslåede tekst i udtalelsen ikke indeholder den ønskede ændring, men stadig stemmer overens med ICAO-kravet, indtil resultatet af undersøgelsen foreligger (selv om bemærkningerne anerkendes, sammen med den kendsgerning, at bemærkningerne viser, at den aktuelle praksis i Europa faktisk er en anden end beskrivelsen i bilag 11). Der vil blive gjort alle bestræbelser på at sikre, at resultatet foreligger, før Kommissionen afslutter komitologiproceduren om forslaget til SERA del B.

v. Luftrumsklassifikation A

36. I ICAO-definitionen af luftrum i klasse A fastlægges det, at den kun er beregnet til IFR-flyvninger. Derfor forventer alle piloter kun at møde IFR-flyvninger og vil blive adskilt fra al trafik i det pågældende luftrum. I nogle bemærkninger og også reaktioner på svarene på bemærkningerne er der blevet anmodet om, at en afvigelse fra ICAO-definitionen af luftrum i klasse A anvendes, så VFR-flyvninger tillades under bestemte omstændigheder. Efter yderligere analyser og drøftelser med nogle af interessenterne mindes der om, at den aktuelle praksis i nogle områder, hvor der bruges luftrum i klasse A, mens der gives specifikke tilladelser til VFR til at operere i det, rejser en række spørgsmål.
37. Som eksempel på bekymringerne er der bevidstheden hos andre brugere, der forventer, at al trafik adskilles, samt den manglende klarhed med hensyn til VFR-flyvningernes status i et luftrum, hvor det ikke er meningen, at VFR-flyvninger har tilladelse, herunder den adskillelsesordning, der kan eller ikke kan anvendes på dem. Derefter er det blevet konkluderet, at denne løsning ville kræve en afvigelse fra ICAO-standarden af kategori C-typen. Det findes derfor nødvendigt at bevare den tilsigtede anvendelse af luftrum i klasse A kun til IFR-flyvninger. Desuden er det opfattelsen, at der kan findes andre løsninger, inden for SERA-gennemførelsesbestemmelsen, med alternative muligheder for at løse det eksisterende behov for at tage højde for VFR-missioner, hvis berettigelse accepteres.
38. Eksempler på løsninger på, hvordan enhver VFR-flyvning accepteres i en vis del af luftrum, der kan findes i SERA-gennemførelsesbestemmelse, omfatter f.eks. for normale operationer en omklassificering af nogle dele af luftrummet, oprettelse af korridorer eller etablering af et TSA/TRA. For særlige operationer bør det overvejes at anvende artikel 4 i forslaget til SERA-gennemførelsesbestemmelsen, og for uforudsete omstændigheder kan anvendelse af artikel 3 i forslaget til SERA-gennemførelsesbestemmelse (henvisning til artikel 14, stk. 1, i EASA-grundforordningen) opfylde behovet. Et sådant arbejde for at identificere og gennemføre løsninger, der primært er baseret på en optimal udformning af luftrummet, bør være den rette løsning, som vil tage hånd om alle relevante spørgsmål, samtidig med at der skabes en god forståelse for luftrumsklassifikationen og de tjenester, som alle piloter udøver, og at ICAO-kravene opfyldes, hvilket er et af

⁸ Kategori C – Mindre beskyttende eller delvist gennemført/ikke gennemført.

formålene med EASA-grundforordningen og luftrumforordningen og afspejles i Kommissionens mandat.

vi. Luftrumsklassifikation F

39. For det første er det vigtigt at påpege, at luftrum i klasse F (som defineret i ICAO bilag 11) er blevet oprettet for at give mulighed for midlertidig rådgivning, indtil der kan ydes fuld flyvekontrolltjeneste.
40. Idéen om, at rådgivning kun skulle ydes som en midlertidig foranstaltning, indgik i ICAO bilag 11 i 2011 på grundlag af bestemmelserne i PANS-ATM 9.1.4.1.2: "*Under hensyntagen til betragtningerne i 2.4 i bilag 11 bør lufttrafikerådgivning kun indføres, hvis lufttrafiktjenesten er utilstrækkelig til at udøve flyvekontrol, og den begrænsede rådgivning om kollisionsfarer, der ellers ydes af flyveinformationstjenester, vil ikke opfylde kravet. Hvis der indføres lufttrafikerådgivning, bør det normalt betragtes som en midlertidig foranstaltning, indtil det kan erstattes af flyvekontrolltjeneste.*"
41. Det bør også bemærkes, at den sidste sætning: "*Hvis der indføres lufttrafikerådgivning, bør det normalt betragtes som en midlertidig foranstaltning, indtil det kan erstattes af flyvekontrolltjeneste*" stammer tilbage fra 1960, hvor den indgik i den syvende udgave af dok. 4444, del VII, punkt 1.1.2.
42. Dette spørgsmål drøftes også i "ICAO ATS Planning Manual" (dok. 9426), som blev offentliggjort i 1984. I dok. 9426, del 1, sektion 2, kapitel 1, afsnit 1.5 – Gradvis udvikling af lufttrafiktjeneste, punkt 1.5.9, fastlægges følgende: "*Det er af denne grund, at ICAO har anerkendt, at gradvis udvikling af lufttrafiktjeneste med hensyn til udøvelse af lufttrafikerådgivning er en midlertidig mellemliggende fase i udviklingen fra flyveinformationstjeneste til områdekontrolltjeneste for at sikre en glidende overgang fra en tjeneste, som primært er informativ, til en tjeneste, der kræver, at flyvelederne påtager sig et øget ansvar for flyvesikkerheden*". Endvidere fastlægges følgende i kapitel 2, punkt 2.7.1: "*Da lufttrafikerådgivning blev medtaget i den relevante ICAO-bestemmelse, var det hensigten, at det skulle betragtes som en midlertidig form for lufttrafiktjeneste for at give mulighed for en glidende og gradvis overgang fra flyveinformationstjeneste (under flyvning eller på flyvepladser) til udøvelse af flyvekontrol. Det bør derfor præciseres, at lufttrafikerådgivning hverken kan eller bør være et mål i sig selv, men kun bør indføres for at give kontrolpersonale mulighed for i en begrænset periode at få den nødvendige erfaring med udøvelse af fuld flyvekontrol, hvor de kan handle som om, at de kontrollerer lufttrafikken, uden at påtage sig det fulde ansvar, der ligger i udøvelsen deraf*".
43. Det blev vurderet, at den oprindeligt foreslåede gennemførelsesbestemmelse vedrørende rådgivningsluftrum afspejlede ICAO's hensigt. Ved at bestemme, at rådgivningen er midlertidig, blev ånden i ICAO bevaret. For at gøre gennemførelsesbestemmelserne målbare blev der imidlertid fundet et kompromis mellem midlertidig og langsigtet med en tidsbegrænsning på tre år.
44. Bemærkningerne til spørgsmålet om luftrum i klasse F og reaktionerne på svarene på disse bemærkninger omhandlede primært idéen om, at klasse F i henhold til ICAO bør fortsætte uden tidsbegrænsning for at give de lande, der i øjeblikket bruger klasse F, mulighed for fortsat at bruge den. Disse bemærkninger blev fremført i skarpe vendinger på den offentlige workshop af repræsentanter for de medlemsstater, der har brugt det i deres luftrum, samt nogle regionale lufthavne i samme lande.
45. Efterfølgende er det med udgangspunkt i argumenterne for disse bemærkninger blevet besluttet at fjerne tidsbegrænsningen på tre år fra gennemførelsesbestemmelsen, og spørgsmålet vil blive overvejet nærmere for at bestemme, om den helt bør fjernes eller omtales i AMC.
46. Endelig bør det bemærkes, at det afhængigt af trafikudviklingen kan være en mere hensigtsmæssig løsning at erstatte luftrum i klasse F med klasse G. Derfor har den foreslåede bestemmelse ændret teksten i ICAO-noten i overensstemmelse dermed.

vii. Luftrumsklassifikation G og krav om radiokommunikation for IFR

47. Denne bemærkning fremkom ikke under den offentlige høring, men blev rejst på workshoppen, og agenturet har fundet det vigtigt at forklare dette nærmere i udtalelsen. Kravet om, at der på IFR-flyvninger skal være radioudstyr i ukontrolleret luftrum blev kritiseret på workshoppen, hvor eksemplet med svæveflyvere, der flyver i ukontrolleret luftrum under VMC, blev nævnt.
48. Endvidere er dette spørgsmål relateret til en præcisering fra Eurocontrol under den offentlige og uformelle høring vedrørende betydningen af tillæg 1 til del B, hvor luftrumsklasserne beskrives. Det blev præciseret, at der var krav om radiokommunikationsudstyr på IFR-flyvninger i ukontrolleret luftrum, men at dette krav ikke skulle opfattes som en forpligtelse til at etablere uafbrudt tovejsradiokommunikation.
49. Dette spørgsmål er blevet analyseret, og det er blevet konkluderet, at den gældende lovgivning vedrørende IFR-flyvninger, flyvninger i ukontrolleret luftrum, flyvebesætningers kvalifikationer og udstyr på luftfartøjer samt sådanne aktiviteter indvirkning på praksis og sikkerheden, som beskrevet i eksemplet, af sikkerhedsmæssige hensyn ikke gav mulighed for at fjerne dette krav om radiokommunikation, da det var blevet omsat fra ICAO bilag 11 til SERA del B. I stedet er det opfattelsen, at aktiviteter såsom svæveflyvere, der flyver i ukontrolleret luftrum under VMC-betingelser, bør beskyttes af en bestemt luftrumsstatus, der giver mulighed for adskillelse fra anden trafik, og som indfører operationelle ordninger, hvor udstyr til radiokommunikation kan være valgfrit.

viii. Udvalgelse af adskillelsesminima

50. I forbindelse med udarbejdelsen af det første forslag til del B blev det besluttet, at dette afsnit skulle bevares med en pladsholder med henvisning til Kommissionens afgørelse, der ville blive truffet på et senere tidspunkt. Grunden til dette var, at det er et komplekst spørgsmål, og at behovet for fleksibilitet blev anerkendt lige fra starten ligesom behovet for at omsætte materiale fra PANS, i gennemførelsesbestemmelser, AMC og GM, eller for slet ikke at omsætte det, afhængigt af en vurdering i hvert enkelt tilfælde. Derfor blev det besluttet at se nærmere på dette punkt på et senere tidspunkt i forbindelse med udviklingen af supplerende dele til SERA for at undgå at forsinke del B-processen.
51. Medtagelse af højdeadskillelsesminima var ikke en del af NPA, hvor det blev fastlagt, at "*Kommissionen foreslår foranstaltninger vedrørende udvælgelse af adskillelsesminima*".
52. I lyset af, at minima på 1 000 ft og 2 000 ft allerede er gældende som følge af henvisningen til tabellen over marchhøjder i tillæg 2 til bilag 2 i SERA, blev det fundet hensigtsmæssigt at gengive teksten fra ICAO PANS ATM, 5.3.2, for at præcisere spørgsmålet under overvejelserne omkring højdeadskillelse. Dette sikrer en fælles og standardiseret forståelse for kriterierne for højdeadskillelse. Hvad angår længdeadskillelse vil dette ikke indgå i gennemførelsesbestemmelsen, men i AMC'er eller GM, som anført på workshoppen.
53. Denne fremgangsmåde gav anledning til en række spørgsmål under høringen, lige fra spørgsmål om Kommissionens fremtidige beslutning til problemer med at forstå den nøjagtige mening og det præcise formål med pladsholderen. Efter den offentlige høring viste det sig, at afsnittet om udvælgelse af adskillelsesminima kunne udarbejdes med henvisning til, at det generelle princip ville være, at luftfartstjenesteudøveren vil fremsætte forslag til udvælgelse af adskillelsesminima til godkendelse hos den kompetente myndighed. Redaktionsgruppen mente, at dette var en fornuftig og sikker fremgangsmåde, som respekterer princippet om adskillelse af luftfartstjenester og tilsyn.
54. Som det blev foreslået i NPA og senere afspejlet i CRD, var det hensigten at placere denne udvælgelsesproces i den fremtidige del-ATS, som skal udarbejdes efter SERA, fordi kriteriet om aftalte "regler om luftrummet" ikke klart var opfyldt. Drøftelserne på workshoppen viste imidlertid, at interessenterne forventede med det samme at få mere

konkret materiale om dette emne, hvorfor den tekst, der nu foreslås i denne udtalelse, blev udarbejdet. Denne fremgangsmåde har også den fordel, at den konsoliderer sammenhængen i hele afsnit 2.3 i forslaget til gennemførelsesbestemmelse, idet nogle underafsnit helt sikkert skal forblive i SERA.

55. Forslaget til bestemmelse, som er vedlagt denne udtalelse, har taget højde for alle de modtagne bemærkninger. Agenturet mener, at den foreslåede bestemmelse giver den krævede fleksibilitet og proportionalitet, den kan suppleres af AMC og GM, hvor det er nødvendigt, ligesom den betragtes som den mest praktiske metode til i EU-lovgivningen at afspejle det særlige forhold mellem ICAO-standarder og ICAO-procedurer.

ix. Speciel VFR (SVFR) om natten

56. Afsnit 2.6.1 i forslaget til SERA del B er blevet udarbejdet på grundlag af værktøj nr. 4 i værktøjsskassen til luftrumsklassifikation, som tidligere er blevet udarbejdet af Eurocontrols luftrums- og navigationsgruppe. Som interessenterne har anmodet om, er bestemmelserne blevet medtaget i forslaget til SERA-gennemførelsesbestemmelse og supplerer derfor ICAO-standarderne. Da dette værktøj blev udarbejdet, anerkendte interessenterne generelt, at SVFR kun bør tillades om dagen. Dengang var repræsentanterne for almenflyvning kraftigt imod SVFR om natten af sikkerhedsmæssige årsager. Det blev siden besluttet af redaktionsgruppen, at SVFR kun skulle tillades om dagen, og dette blev medtaget blandt kriterierne for SVFR-klarering i NPA-publikationen.
57. Der fremkom imidlertid en række bemærkninger, som støttede, at SVFR også skulle tillades om natten. Redaktionsgruppen havde forbehold med hensyn til dette spørgsmål, fordi der ikke fandtes noget væsentligt sikkerhedsmateriale, der begrundede en afvigelse fra fremgangsmåden i værktøjsskassen, hvilket dannede grundlag for svarene på de pågældende bemærkninger. På den anden side havde værktøjsskassen ikke været underkastet nogen formel sikkerhedsvurdering, og værktøjernes sikkerhedsniveauer tog i bund og grund udgangspunkt i, at de var baseret på europæisk "bedste praksis" og udviklet af velinformede luftfartseksperter med ansvar for sikkerhedsrelaterede spørgsmål.
58. En af de tekniske årsager til, at SVFR om natten ikke blev betragtet som hensigtsmæssigt, var, at SVFR primært har til formål at lade en VFR-flyvning flyve ind i eller ud af en kontrolleret zone (CTR), når VFR-betingelserne ikke er opfyldt i denne CTR. Anvendelsen af disse betingelser om natten gav imidlertid meget begrænset mulighed for at flyve ud af CTR som følge af NVFR-kravene i SERA del A, som ligger meget tæt op ad VMC-kriterierne i en CTR.
59. Drøftelserne på workshopen viste, at bemærkningerne vedrørende SVFR om natten var baseret på reelle bekymringer, og at der faktisk var et godt grundlag og en god begrundelse for denne anmodning, nemlig at der kan forekomme utilstrækkelige vejrforhold som følge af forskellige kriterier. Det blev forklaret, at i det tilfælde, hvor kun skydækkeshøjden var for lav til normal VMC, men stadig gav mulighed for operationer såsom øvelse af trafikrunder for at opretholde VFR-nattekvalifikation, kunne der være nogle fordele i at flyve SVFR om natten, hvis den lokale lufttrafiktjeneste fandt det hensigtsmæssigt og udstedte klarering.
60. Derfor er det for at tage højde for alle disse bemærkninger blevet besluttet, at kriteriet om flyvning om dagen kan suppleres af muligheden for, at den kompetente myndighed kan give tilladelse til SVFR om natten, idet det antages, at dette vil ske efter en lokal sikkerhedsvurdering, herunder evaluering af den lokale NVFR/SVFR-kultur og de lokale NVFR/SVFR-betingelser. Under alle omstændigheder, som det skete for SERA del A, vil alle bestemmelserne fra værktøjsskassen for luftrumsklassifikation og alle elementer af den foreslåede gennemførelsesbestemmelse, som anses for at supplere ICAO-materialet, blive underkastet en sikkerhedsvurdering. Den efterfølgende rapport vil blive offentliggjort, før Kommissionen afslutter komitologiproceduren for forslaget til SERA del B.

x. Anvendelsesområde for flyvesikkerhedsinformation

61. Der var mange bemærkninger vedrørende anvendelsesområdet for kravene i del B, 3.2.2, og navnlig at en restriktiv fortolkning af kravene, som de er formuleret, kunne medføre umulige forpligtelser til at afgive store mængder unødvendige og nogle gange ikke tilgængelige oplysninger. Disse bekymringer blev gentaget på workshoppen med udgangspunkt i svaret på bemærkningerne i CRD, som forklarede hensigten om at præcisere spørgsmålet i det vejledende materiale. Interessenterne gjorde gældende, at de fortsat var bekymrede, fordi det vejledende materiale ikke med retskraft kan ændre i indholdet i et bindende krav.
62. Agenturet og Eurocontrol blev på workshoppen enige om, at de ville forsøge at finde en optimal formulering, som ville leve op til piloternes berettigede forventninger og garantere en "mere sikker situation som udgangspunkt" uden at skabe en alt for stor byrde for lufttrafiktjenesteenheder, som kunne være ubalanceret i forhold til den aktuelle og rimelige praksis, og som potentielt også ville skabe operationel ineffektivitet, fordi frekvensen ville blive overbelastet.
63. Agenturet og Eurocontrol har nøje gennemgået bestemmelserne og muligheden for at ændre formuleringen uden at skabe en forpligtelse til at underrette ICAO om en kategori C-afvigelse. Efter denne analyse er det blevet konkluderet, at ændring af bestemmelserne med ord som "hvor det er relevant" eller "hvor det er muligt" giver mindre optimale bestemmelser og kunne skabe ubalancer i den eksisterende praksis samt endda også udløse en kategori C-afvigelse.
64. Derfor er det blevet konkluderet, at teksten ikke vil blive ændret. Det foreslåede kravs endelige form vil imidlertid også blive suppleret af vejledende materiale for at uddybe hensigten og forklare behovet for ikke at optage frekvensen med information, som er unødvendig, ikke tilgængelig, eller som piloten ikke har bedt om med hensyn til generelle oplysninger. Det vejledende materiale vil blive udarbejdet under anvendelse af note 1 i ICAO bilag 11, 4.2.2, idet der tages hensyn til, at en lufttrafiktjenesteenhed ikke altid er bekendt med al trafik (detektionsdækning, radiokontakt osv.) og efterfølgende ikke i nogle tilfælde vil kunne give relevante oplysninger om kollisionsfarer.

xi. Vejrtjenester

65. Som det allerede blev forklaret i NPA, omsætter kapitel 5 i forslaget til gennemførelsesbestemmelse de relevante bestemmelser i ICAO bilag 3, som betragtes som svarende til regler om luftrummet. Disse elementer omhandler i det væsentlige luftrapporter fra luftfartøjer.
66. Resultatet af NPA viste, at der var bred enighed blandt interessenterne om, at afsnittene om automatisk datatransmission bør indgå i SERA. Bemærkningerne gjorde gældende, at den automatiske datatransmission (datalink) bør behandles sammen med alle andre aspekter i forbindelse med reguleringen af automatisk datatransmission og datalink.
67. Derfor indeholder kapitel 5 i SERA del B, som er vedlagt denne udtalelse, kun bestemmelserne om specielle luftrapporter og andre ikke-rutinemæssige observationer fra luftfartøjet, der transmitteres via tale.
68. For at tage hånd om de bekymringer, interessenterne allerede har udtrykt i relation til udskillelse af disse bestemmelser fra et fælles afsnit i ICAO bilag 3, agter agenturet med tiden at udarbejde en oversigt for at sikre, at ingen bestemmelser utilsigtet udelades i forbindelse med den generelle omsættelse af ICAO's standarder og anbefalede praksis i den europæiske lovgivning.

xii. Interception af civile luftfartøjer

69. Dette afsnit om interception af civile luftfartøjer blev omsat fra ICAO bilag 11 til SERA del B uden ændringer i forhold til den oprindelige ICAO-tekst. Der blev ikke anmeldt nogen afvigelser til ICAO af nogen af EU's medlemsstater vedrørende de relevante afsnit i ICAO bilag 11. Ikke desto mindre modtog agenturet én bemærkning, som blev gentaget på og

efter workshopen, og som blev fremlagt som en reaktion, der især kritiserede kravet om, at lufttrafiktjenesteenheder skulle forsøge at etablere tovejskommunikation med det interceptede luftfartøj samt underrette piloten om interceptionen. Ud over den information og de forklaringer, der allerede er givet, og for at undgå risikoen for ændringer, der kunne påvirke sikkerheden og integriteten af SERA del B, hvis disse bestemmelser blev ændret, er det vigtigt at understrege, at de relevante bestemmelser kun omhandler den civile lufttrafiktjenesteenhed, der kontrollerer det luftfartøj, der muligvis interceptes, og at disse bestemmelser kun tjener et sikkerhedsformål og absolut ikke har til formål eller mulighed for at regulere den måde, hvorpå interceptionen foretages.

70. Endvidere bør det forklares, at det relevante afsnit, som starter med en formulering, der angiver, at lufttrafiktjenesteenheden træffer "de af følgende foranstaltninger, der er nødvendige under omstændighederne: ...", giver den nødvendige fleksibilitet og anses for at give medlemsstaternes myndigheder mulighed for at etablere deres egne nationale procedurer.
71. Endelig indeholder punkt 4.2.2 en yderligere præcisering vedrørende den måde, hvorpå luft-jord-kommunikationen etableres på.

xiii. Tilbagelæsning af CPDLC-meddelelser (datalink-kommunikation mellem flyveleder og pilot)

72. Forslaget til SERA del B i NPA angav, at beslutningen om, hvorvidt der skal være krav om tilbagelæsning af CPDLC-meddelelser, skal træffes af den kompetente myndighed. Dette er et eksempel på omsættelsen af begrebet "ATS-myndighed" i ICAO-materialet, som skulle ændres til "luftfartstjenesteudøver" eller "kompetent myndighed" i den europæiske lovgivning, som forklaret i afsnit i. ovenfor. Mange bemærkninger gjorde opmærksom på, at beslutningen om tilbagelæsning helt klart var en operationel beslutning. Endvidere gøres det gældende, at denne operationelle beslutning ville blive underkastet en sikkerhedsvurdering, som ville skulle godkendes af den kompetente myndighed.
73. Gyldigheden af de forklaringer, der blev modtaget i forbindelse med den skriftlige høring og på workshopen, er blevet accepteret, og forslaget til gennemførelsesbestemmelse, som er vedlagt denne udtalelse, afspejler, at denne beslutning er operationel, ved at henvise til luftfartstjenesteudøver i stedet for kompetent myndighed.

xiv. Obligatorisk radiozone (RMZ) – Obligatorisk transponderzone (TMZ)

74. Begreberne obligatorisk radiozone og obligatorisk transponderzone stammer fra Eurocontrols værktøjskasse for luftrumsklassifikation. De blev udtænkt for at imødekomme en del bekymringer og med det formål at forbedre sikkerheden i nogle dele af luftrummet, hvor gennemførelse af ICAO-luftrumsklassifikationen ikke var nok til at skabe det forventede sikkerhedsniveau i forhold til den mængde luftfartsaktiviteter, der fandt sted i et sådant luftrum.
75. Indførelse af RMZ og TMZ i SERA del B er generelt blevet støttet af de modtagne bemærkninger og bør opfattes som en væsentlig forbedring af den fælles europæiske gennemførelse af midler til at forbedre sikkerheden. Nogle bemærkninger har foreslået forbedringer til den foreslåede tekst, som er blevet accepteret og medtaget i forslaget, som er vedlagt denne udtalelse.
76. Det bør bemærkes, at selv om RMZ og TMZ ikke stammer fra ICAO bilag 11 eller bilag 3, udgør de ikke en afvigelse fra ICAO, idet bilag 11 allerede indeholder nogle bestemmelser, der gav mulighed for at indføre specifikke krav om obligatorisk radiokontakt eller brug af transponder i afgrænsede dele af luftrummet. Det nye er, at disse krav vil blive formuleret og gennemført på samme måde i hele Europa på en måde, som også er letforståelig for alle piloter, uanset deres oprindelse eller nationalitet. RMZ og TMZ vil ikke desto mindre blive medtaget blandt de elementer, der skal underkastes

en sikkerhedsvurdering, og som vil blive forelagt Kommissionen, når denne udtalelse offentliggøres.

xv. Hastighedsbegrænsning på 250 knob

77. Med hensyn til spørgsmålet om hastighedsbegrænsning relateret til luftrumsklassifikation ændrer SERA del B ikke de oprindelige ICAO-krav. Agenturet har modtaget modstridende bemærkninger om dette spørgsmål samt nogle modstridende reaktioner på CRD. Nogle bemærkninger anmodede om, at hastighedsbegrænsningen skulle udvides til at omfatte alle luftrumsklasser under 10 000 ft, hvorimod andre bemærkninger gav udtryk for, at den kun burde gælde for VFR-flyvninger, eller at bestemte flyvninger skulle fritages for forpligtelsen af forskellige årsager.
78. "Se og undgå"-princippet, som ligger til grund for hastighedsbegrænsningen, gælder for VFR og IFR samt for situationer, hvor der ikke tilvejebringes adskillelse. Det bør bemærkes, at de operationelle hastighedsbegrænsninger, der er forbundet med bestemte klareringer eller procedurer, fortsat kan anvendes, hvis de godkendes af den kompetente myndighed, så længe de ikke er i modstrid med ICAO/SERA-hastighedsbegrænsningen for luftrumsklassifikationen (f.eks. den specifikke hastighed for SID og STAR).
79. Hvad angår én bemærkning, som anmodede om fritagelse for hastighedsbegrænsningen for nogle kategorier af luftfartøjer, som af operationelle eller tekniske grunde ville skulle flyve ved høje hastigheder, gentages det, at SERA-gennemførelsesbestemmelsen kun gælder for GAT. At give tilladelse til høj hastighed, i modstrid med ICAO, i et luftfartsmiljø, som er åbent for alle kategorier af luftrumsbrugere, kan kun være en medlemsstats ansvar for dens eget luftrum og i overensstemmelse med de nationale regler (f.eks. OAT), men en sådan beslutning ville være meget vanskelig at udvide og bør ikke gælde for hele det europæiske luftrum samt for de GAT-regler, der finder anvendelse på det pågældende luftrum.
80. Det er efterfølgende blevet besluttet at bevare hastighedsbegrænsningen på 250 knob, som beskrevet i ICAO bilag 11, i den foreslåede gennemførelsesbestemmelse, som er vedlagt denne udtalelse.

xvi. Tillæg til SERA del B

81. Tillægget, som beskriver afvigelserne mellem SERA del B og de relevante ICAO-bilag, som vil kræve en fælles aftale og anmeldelse til ICAO fra medlemsstaternes side, blev udarbejdet i overensstemmelse med indholdet i forslaget til del B i NPA. Agenturet modtog en række bemærkninger om forbedringer eller ændringer i overensstemmelse med de foreslåede ændringer til selve forslaget til gennemførelsesbestemmelse.
82. Tillægget er blevet gennemgået og ændret i overensstemmelse med ændringerne i forslaget til gennemførelsesbestemmelse efter høringen og er vedlagt denne udtalelse.
83. Tillægget til SERA del B indeholder nu ni afvigelser, herunder de, der svarer til ICAO-noter, som nu har status som bindende, i forhold til 253 anmeldte afvigelser i forhold til hele ICAO bilag 11 og 3 relateret til de punkter i ICAO bilag 11, der er blevet bevaret i SERA del B.

IV. Konsekvensanalyse

Formål og tilsigtet virkning

84. Formålet med konsekvensanalysen er at finde den bedste metode til at opfylde formålet med regelfastsættelsesaktiviteten, samtidig med at de potentielle konsekvenser minimeres. Den består af fem logiske trin, som strukturerer analysen: identificering af spørgsmålet, fastlæggelse af formålet, udarbejdelse af løsningsmodeller, konsekvensanalyse og sammenligning af løsningsmodeller. I dette tilfælde er sammenligningen af løsningsmodeller ret begrænset, fordi den foreslåede SERA-gennemførelsesbestemmelse blev udarbejdet i overensstemmelse med SERA-mandatet og, som det allerede blev nævnt i NPA 2011-02, var muligheden for at vælge løsningsmodeller til den videre udarbejdelse af den foreslåede gennemførelsesbestemmelse om SERA del B begrænset. Derfor er det kun den valgte løsningsmodel, der vil blive undersøgt nærmere.
85. Denne konsekvensanalyse gentager ikke den fulde ordlyd i den konsekvensanalyse, der indgik i NPA, men fokuserer kun på hovedpunkterne og tilføjer nogle nye konsekvenser, der blev identificeret i løbet af høringsprocessen.

a. Spørgsmål, som behandles i konsekvensanalysen om SERA del B

86. Omsættelse af de relevante bestemmelser i ICAO bilag 11 og bilag 3 i de standardiserede europæiske regler om luftrummet (SERA).
87. Endvidere anmodede Europa-Kommissionen klart i SERA-mandatet om, at arbejdet primært skulle munde ud i et forslag til Kommissionens gennemførelsesbestemmelse, medmindre det blev konkluderet, at fuld harmonisering ikke er nødvendig. Den anmodede også om, at bestemmelsen skulle give løsninger, der er i overensstemmelse med ICAO, forrang.

b. Spørgsmålets omfang

88. Som nævnt ovenfor er det, selv om ICAO bilag 2 hedder "Regler om luftrummet", blevet anerkendt, at bestemmelser, som svarer til "regler om luftrummet" også kan findes i andre ICAO-dokumenter. Dette var udgangspunktet for udarbejdelsen af forslaget til SERA del B, hvor det blev identificeret, hvilke bestemmelser fra ICAO bilag 3 og bilag 11 der skulle omsættes i EU-lovgivning som regler om luftrummet.
89. Hovedformålet med forslaget til SERA-gennemførelsesbestemmelse er ikke at indføre nye forpligtelser for medlemsstaterne, men at standardisere den måde, hvorpå de eksisterende ICAO-forpligtelser gennemføres på inden for det fælles europæiske luftrum. Eftersom de omsatte ICAO-bestemmelser har været anvendt i hele verden i lang tid, betragtes spørgsmålets omfang ikke som væsentligt.
90. Der er nogle få tilfælde, hvor den foreslåede SERA del B afviger (kategori A-afvigelse) fra ICAO's standarder og anbefalede praksis. De foreslåede afvigelser er berettigede. For forslaget om oplysning om aktuel tid til nærmeste minut, som sandsynligvis vil udgøre en kategori C-afvigelse, vil der blive udført en sikkerhedsvurdering, som vil blive forelagt Kommissionen til støtte for komitologiproceduren.

c. Kort beskrivelse af udtalelsens formål

91. Det primære formål er at fortsætte det arbejde, som Europa-Kommissionen allerede har indledt, med at etablere et harmoniseret sæt regler om luftrummet for det europæiske luftrum for at styrke sikkerheden og minimere problemerne og risiciene ved misforståelser som følge af de forskellige nationale regler og for at sikre en effektiv og hurtig international lufttrafik, hvilket kræver en fælles forståelse af skilte, antikollisionsprocedurer, lufttrafiktjenesteinstruktioner, fraseologi og andre lignende spørgsmål.

Løsningsmodeller

92. Den valgte løsningsmodel er "Forslag til SERA del B, omsættelse af regler om luftrummet fra andre ICAO-bilag end bilag 2". Denne løsningsmodel blev valgt i overensstemmelse med SERA-mandatet.

Berørte sektorer

93. SERA-gennemførelsesbestemmelsen vil berøre personer (piloter, flyvekontrolltjenester) og organer (medlemsstater, kompetente myndigheder, luftfartstjenesteudøvere, luftfartøjsoperatører og sandsynligvis også flyvepladsoperatører).

Konsekvenser

a. Alle identificerede konsekvenser

94. Personer og organer, der opererer i de medlemsstater, der anvendte en luftrumsklassifikation, som ikke fulgte ICAO-bestemmelsen helt præcist (f.eks. gav tilladelse til visse VFR-flyvninger i klasse A eller ikke brug af klasse F som blot en midlertidig klassifikation osv.), kan blive berørt af gennemførelsen af denne forordning. Endvidere kan de få tilføjelser i forhold til ICAO's standarder og anbefalede praksis (f.eks. at nogle noter får status som bestemmelser, som beskrevet i tillægget til SERA del B, og nye bestemmelser baseret på værktøjskassen for luftrumsklassifikation) også berøre de identificerede sektorer.
95. For at udarbejde en velstruktureret og opdelt kvantitativ vurdering er der behov for at udføre en europæisk undersøgelse for at identificere følgende:
- medlemsstater, hvor SERA-luftrumsklassifikationen vil medføre ændringer
 - hvorvidt ændringerne vil berøre den relevante nationale lovgivning, og hvordan gennemførelsen kan udføres
 - i hvilken grad nogle luftrumsbrugeres adgang til visse dele af luftrummet vil blive berørt, og hvorvidt de nye værktøjer i SERA del B vil give mulighed for at afhjælpe problemerne ved hjælp af nye procedurer
 - hvilke ressourcer, herunder uddannelse, der vil være behov for til gennemførelsen af de nye procedurer.
96. Denne type undersøgelse vil sandsynligvis kræve både tid og ressourcer, og i lyset af den korte tid, der er afsat til udarbejdelsen af SERA generelt, betragtes det ikke som gennemførligt, hvorfor en pålidelig kvantitativ vurdering næppe er mulig.

i. Sikkerhedsmæssige konsekvenser

97. Der er brug for hele lovpakken for at kunne evaluere den generelle indvirkning på sikkerheden af gennemførelsesbestemmelser, AMC og GM. Desuden anses det for at være nødvendigt i forbindelse med SERA-gennemførelsesbestemmelsen også at overveje de nyligt vedtagne gennemførelsesbestemmelser om certificering af flyvebesætninger, reglerne om flyveoperationer, som EASA-udvalget allerede har vedtaget, samt de fremtidige bestemmelser om del-ATS og del-MET. I dette tilfælde er det kun de bestemmelser, der er blevet omsat fra ICAO bilag 3 og bilag 11, der betragtes som svarende til "regler om luftrummet", der med SERA del B indføres i EU-lovgivningen. SERA del B supplerer SERA del A, som omsætter bestemmelserne fra ICAO bilag 2. Endvidere skal der arbejdes mere på udarbejdelsen af SERA-gennemførelsesbestemmelsen, idet bestemmelserne fra ICAO bilag 10, PANS-ATM, PANS-OPS og andre dokumenter skal omsættes i EU-lovgivningen. Faktisk bør hele lovgivningspakken først betragtes som færdig, når alle gennemførelsesbestemmelser, som er beskrevet i afsnittet "Regelstruktur", er vedtaget. Det er imidlertid vigtigt at fremhæve, at når først alle relevante foranstaltninger (gennemførelsesbestemmelser, AMC og GM) er på plads og gennemført, anses den generelle indvirkning på sikkerheden

for at være positiv i forhold til situationen i dag, eftersom ICAO's standarder og anbefalede praksis vil blive gennemført på samme måde i det europæiske luftrum.

98. Som det allerede er blevet forklaret, kan det ikke forventes, at et komplet sæt harmoniserede europæiske regler kan udarbejdes på samme tid. Dette anerkendes også af Europa-Kommissionen i SERA-mandatet til Eurocontrol, som tager udgangspunkt i en faseopdelt metode til udarbejdelse af SERA-gennemførelsesbestemmelsen.
99. Det er imidlertid nødvendigt at vurdere indvirkningen på sikkerheden af en sådan omsættelse i lyset af anvendelsesområdet for SERA del B for at vise, at bestemmelsen i sig selv er sikker. Der er blevet udført en vurdering af indvirkningen på sikkerheden – Kapitel III i NPA (sammendrag af sikkerhedsvurdering af SERA del B) – for at undersøge den europæiske omsættelse af lufttrafiktjenestekrav, som svarer til "regler om luftrummet", i lovgivningen om det fælles europæiske luftrum.
100. Denne vurdering af indvirkningen på sikkerheden er udført i de forskellige faser af udarbejdelsen af bestemmelsen.
101. Under den første fase er der identificeret seks SERA-sikkerhedsspecifikationer på højt niveau for at udarbejde bestemmelserne i SERA del B korrekt for at påvise, at: *"et fuldstændigt og korrekt sæt lufttrafiktjenestekrav, som svarer til "regler om luftrummet", er blevet udstukket for at sikre sikker regulering af lufttrafikken i EU."*
102. I slutningen af udarbejdellesfasen er det blevet påvist, at SERA del B er fuldstændig, korrekt, har tilstrækkelig robusthed og integritet, er potentielt gennemførlig/opnåelig og i overensstemmelse med formålet med gennemførelsesbestemmelsen. Det er værd at bemærke, at de fleste af kravene i SERA del B betragtes som sikkerhedskrav, fordi deres primære formål er at reducere eksisterende farer/risici inden for luftfarten (f.eks. kollision i luften, kollision på rullebanen osv.).
103. Som krævet i SERA-gennemførelsesbestemmelsen, skal overgangen fra den aktuelle situation med medlemsstaternes lovgivning til anvendelse af bestemmelserne i SERA del B desuden understøttes af en lokal sikkerhedsvurdering for at sikre, at denne overgangsfase håndteres på en sikker måde.
104. Endelig konkluderede denne vurdering, at der ikke skulle tillades nogen fritagelser for bestemmelserne, og at der skal iværksættes en "vedligeholdelsesproces" for at tage højde for fremtidige sikkerhedsbehov, ændringer til ICAO bilag 11 og 3 eller ændringer, der hidrører fra ændringer i det operationelle miljø i EU.
105. Afslutningsvist har udførelsen af denne strukturerede vurdering af indvirkningen på sikkerheden vist, at lufttrafiktjenestekravene i SERA del B, som svarer til "regler om luftrummet", giver en mere sikker lufttrafik i EU, samt at anvendelsen deraf først vil være helt sikker, når den europæiske luftfartslovgivning er fuldstændig og gennemført. Alle sikkerhedsspørgsmål, anbefalinger og antagelser, der blev identificeret i forbindelse med vurderingen af indvirkningen på sikkerheden, er blevet behandlet i SERA-gennemførelsesbestemmelsen, som er vedlagt denne udtalelse, eller der er iværksat en foranstaltning til at tage hånd om dem (f.eks. løbende udarbejdelse af AMC og GM til SERA del B og løbende udarbejdelse af andre forordninger under grundforordningen).
106. Endelig er det vigtigt at fremhæve, at indvirkningen på sikkerheden af nogle emner såsom oplysning om aktuel tid til nærmeste minut i stedet for nærmeste halve minut og de nye bestemmelser om f.eks. RMZ og TMZ vil blive analyseret, og resultatet af denne analyse vil blive forelagt Kommissionen.

ii. Økonomiske konsekvenser

107. På dette tidspunkt dækker omkostningerne primært udgifter til formidling af information, uddannelse og rutineopbygning for luftfartstjenesteudøvere, flyvepladsoperatører og luftrumsbrugere om gennemførelsesbestemmelsen. Disse betragtes imidlertid som engangsomkostninger til ændring af reglerne og procedurerne for første gang. Derefter forventes det, at de løbende omkostninger vil blive reduceret takket være

harmoniseringen. Det bør imidlertid også nævnes, at fordi der ikke findes tilgængelige data fra alle medlemsstater, er evalueringen af den økonomiske indvirkning kun kvalitativ.

108. Virkningen på de forskellige områder inden for det europæiske luftrum kunne være:

- ingen ændring, hvor de nationale regler allerede er i fuld overensstemmelse med SERA del B
- tilpasning af nogle nationale regler, så de er i overensstemmelse med SERA del B (fordi SERA-gennemførelsesbestemmelsen ikke omsætter hele ICAO bilag 11 eller bilag 3, og hele omsættelsen vil ske på et senere tidspunkt)
- alle medlemsstaterne vil ikke længere skulle omsætte ændringer af ICAO bilag 11 og bilag 3⁹, eftersom dette vil ske på EU-plan ved ændring af den europæiske gennemførelsesbestemmelse.

109. Konsekvensens omfang vil afhænge af:

- de nationale omkostninger ved opfyldelse af behovene for at udføre nationale sikkerhedsvurderinger af (eventuelle) ændringer knyttet til gennemførelsen af SERA del B
- antallet og omfanget af afvigelser, der er identificeret mellem SERA del B og nationale regler
- omfanget af (eventuelle) ændringer til operationelle procedurer, som er nødvendige i en medlemsstat
- omfanget af (eventuelle) risikostyringsforanstaltninger, som sikkerhedsvurderingen kræver, og som skal udføres lokalt.

110. Omkostningerne til SERA del B-gennemførelsesbestemmelsen kan omfatte:

- omkostningerne til formidling af information, uddannelse og rutineopbygning i forbindelse med SERA-gennemførelsesbestemmelsen
- omkostningerne til ændringer af operationelle procedurer
- omkostningerne til (eventuelle) risikostyringsforanstaltninger, som sikkerhedsvurderingen kræver, og som skal udføres lokalt.

111. Konsekvenserne for tilsynsmyndigheder, luftfartstjenesteudøvere, flyvepladsoperatører og luftrumsbrugere vil helt klart afhænge af, i hvilket omfang deres nationale regler afviger fra ICAO bilag 3 og 11 og dermed fra SERA del B. Luftfartstjenesteudøveres, flyvepladsoperatørers og luftfartøjsoperatørers deltagelse vil omfatte formidling af information om enhver regelændring til deres personale, uddannelse af deres personale, hvis det er relevant, og gennemførelse af eventuelt nødvendige ændringer til operationelle procedurer. De kompetente myndigheder vil skulle sikre, at deres personale er bekendt med alle ændringer til reglerne inden for deres eget luftrum, samt sikre, at luftfartstjenesteudøvere, flyvepladsoperatører og luftrumsbrugere overholder de ændrede regler. Hvis der etableres en passende overgangsperiode for ikrafttrædelsen af reglerne i SERA del B, kunne disse konsekvenser blive ubetydelige.

Tilsynsmyndigheder/kompetente myndigheder

112. Tilsynsmyndigheder/kompetente myndigheder skal i første omgang forsikre sig om, at de nødvendige ændringer til reglerne er blevet gennemført, hvilket vil involvere omkostninger (f.eks. inspektører). Derefter vil omkostningerne til sikring af overholdelse af eventuelt ændrede regler ikke afvige fra de eksisterende omkostninger til at sikre

⁹ For ICAO's standarder og anbefalede praksis, der allerede er blevet omsat til EU-lovgivning.

overholdelse af de gældende regler. Det er muligt, at nogle medlemsstater, der berøres af bestemmelserne i SERA del B, vil skulle ændre deres nationale lovgivning i overensstemmelse dermed.

113. I nogle særlige tilfælde kan omkostningerne stamme fra behovet for at ændre luftrumsklassifikationen og dermed behovet for at ændre alle relevante kort og publikationer. Desuden vil det være nødvendigt at ændre udformningen af luftrummet, såsom nye ATS-ruter, begrænset eller adskilt luftrum osv., i nogle medlemsstater for at overholde luftrumsklassifikationen og kunne håndtere specifikke luftrumsbrugere.

Lufftartetstjenesteudøvere og flyvepladsoperatører

114. Alle lufftartetstjenesteudøvere bør allerede have etableret de nødvendige procedurer til at sikre, at den relevante information formidles til alt det nødvendige personale. Der vil være nogle administrative konsekvenser i lyset af de nødvendige ændringer for hver enkelt lufftartetstjenesteudøver, men brugen af disse eksisterende procedurer til gennemførelse af SERA del B bør ikke få nogen væsentlig indvirkning på lufftartetstjenesteudøvernes omkostninger.
115. Med hensyn til uddannelse kan der være nogle mindre omkostninger forbundet med opdatering af uddannelsesmateriale, men udgifterne til kurser, når de nye regler er trådt i kraft, bør ikke være højere end de aktuelle udgifter til vedligeholdelse af personalets kompetencer. Uddannelsesomkostningerne kan kun stige i de medlemsstater, hvor luftrumsklassifikationen skal ændres, og hvor lufftrafiktjenesteprocedurerne også skal ændres i overensstemmelse dermed. I alle tilfælde kan udgifterne til ændringer af de operationelle procedurer til støtte for gennemførelsen af SERA del B kun anslås lokalt.
116. Desuden er det sandsynligt, at der vil være ekstra omkostninger forbundet med ATCO-uddannelse og -personale, hvis medlemsstaterne beslutter at omklassificere luftrum i klasse F til kontrolleret luftrum.
117. I tilfælde, hvor flyvepladsoperatører også udfører lufftartetstjenester, vil de også blive berørt på samme måde, som lufftartetstjenesteudøverne berøres af gennemførelsen af SERA del B.

Lufftartetoperatører og luftrumsbrugere

118. De eksisterende rutineprocedurer til pilotbriefing, som kræves i den europæiske eller nationale lovgivning, omfatter formidling af information om den foreslåede bestemmelse. Derfor bør denne proces kunne gennemføres inden for de aktuelle procedurer med en minimal indvirkning på omkostningerne.
119. Med hensyn til uddannelse og prøver kan der, ligesom for lufftartetstjenesteudøverne, være nogle mindre omkostninger forbundet med opdatering af uddannelsesmateriale, mens omkostningerne til uddannelse, når de nye regler er trådt i kraft, kun kan anslås lokalt.
120. I nogle særlige tilfælde, hvor tilsynsmyndigheden/den kompetente myndighed i medlemsstaten beslutter at indføre RMZ og/eller TMZ i luftrum i klasse G, F og E, kan et begrænset antal lufftartetøjer til almenflyvning kræve yderligere udstyr, men omkostningerne dertil kan kun anslås lokalt af de medlemsstater, der gennemfører disse foranstaltninger.

iii. Miljømæssige konsekvenser

121. Der forventes ingen eller begrænsede miljømæssige konsekvenser.

iv. Sociale konsekvenser

122. Der forventes ingen sociale konsekvenser.

v. Andre luftfartskrav uden for anvendelsesområdet for EASA eller det fælles europæiske luftrum

123. Ingen andre krav uden for anvendelsesområdet for EASA eller det fælles europæiske luftrum. Det skal imidlertid anerkendes, at selv om militære luftfartøjsoperationer og militære tjenesteudøvere, som primært udfører tjenester for OAT, ligger uden for anvendelsesområdet for det fælles europæiske luftrum eller EASA-grundforordningen, kan gennemførelsen af disse bestemmelser på europæisk plan få nogle konsekvenser for deres aktiviteter, men disse kan ikke forudsiges på grundlag af de foreliggende oplysninger. Endvidere er det vigtigt at fremhæve, at konsekvenserne primært vil ramme den del af de militære aktiviteter, der er relateret til almen lufttrafik (som tilsynsmyndigheder, luftrumsbrugere eller luftfartstjenesteudøvere), og i denne henseende kan konsekvenserne betragtes som svarende til dem for civile organer.

Sammendrag og endelig vurdering

a. Sammenligning af de positive og negative konsekvenser for hver enkelt løsningsmodel, der er blevet evalueret

124. Som det blev nævnt ovenfor, var der begrænset mulighed for at vælge løsningsmodel i forhold til den videre udarbejdelse af SERA del B. Derfor kan denne konsekvensanalyse ikke omfatte en komparativ analyse af konsekvenserne af de enkelte løsningsmodeller, men fokuserer på at evaluere de positive og negative konsekvenser af den valgte løsningsmodel "Omsættelse af regler om luftrummet fra andre ICAO-bilag end bilag 2".

a.1 Positive konsekvenser:

- Ensartet gennemførelse af standardiserede europæiske regler om luftrummet inden for anvendelsesområderne for grundforordningen og forordningerne om det fælles europæiske luftrum.
- Én forordning, som indeholder krav af relevans for reglerne om luftrummet fra ICAO bilag 2, og som omsætter bestemmelserne svarende til regler om luftrummet fra andre ICAO-bilag end bilag 2.
- Luftfartsbrugere skal ikke følge hver enkelt medlemsstats specifikke omsættelse af ICAO's standarder og anbefalede praksis relateret til reglerne om luftrummet, når de flyver i det europæiske luftrum.
- Mindre besvær og risiko for misforståelser som følge af de forskellige nationale regler og den forskellige anvendelse af luftrumsklassifikation.
- Støtte til medlemsstaterne ved at sikre en ensartet og korrekt gennemførelse af ICAO's standarder og anbefalede praksis. Medlemsstaterne vil fremover ikke længere skulle omsætte ændringer af de relevante bestemmelser i ICAO bilag 11 og bilag 3, eftersom dette vil ske fra centralt hold i Europa gennem de relevante regelfastsættelsesopgaver.
- Harmoniserer gennemførelsen af ICAO-luftrumsklassifikation.
- Harmoniserer bestemmelserne vedrørende speciel VFR og udstikker klare betingelser for gennemførelsen deraf.
- Tilvejebringer værktøjer til medlemsstaterne til forbedring af sikkerheden i de dele af luftrummet, hvor det menes at være nødvendigt, ved at etablere obligatoriske radiozoner (RMZ) og obligatoriske transponderzoner (TMZ). På denne måde kan de enkelte medlemsstater tilpasse sig ICAO-luftrumsklassifikationen i overensstemmelse med netop deres behov.

a.2 Negative konsekvenser:

- Som allerede nævnt er princippet bag denne konsekvensanalyse at begrænse den til generelle spørgsmål, eftersom den ikke kan gå ind i detaljerede aspekter vedrørende gennemførelsen eller særlige nationale forhold relateret til gennemførelsen af SERA del B. Endvidere er der ikke udført nogen undersøgelse af de detaljerede aspekter af gennemførelsen eller de særlige nationale forhold relateret til gennemførelsen af SERA del B som følge af den stramme tidsplan.
- En mulig negativ konsekvens er omkostningerne ved gennemførelse af SERA del B til uddannelse af personale og ændringer i procedurerne.

b. Endelig vurdering og anbefaling af den valgte løsningsmodel

125. Vedtagelsen af ensartede regler for luftrummet, som omsætter bestemmelser fra andre ICAO-bilag end bilag 2, er forbundet med omkostninger, der vil afhænge af den tidligere situation i medlemsstaterne.
126. Hvis der er behov for ændringer, bør der allerede findes procedurer i de relevante sikkerheds- og ændringsstyringssystemer til formidling af information til de rette personer, og meromkostningerne ved at medtage oplysninger om disse foreslåede regelændringer i processen bør være minimale.
127. Med hensyn til uddannelse, hvor der kan være omkostninger forbundet med ændring af uddannelsesmateriale, kan omkostningerne efter de nye reglers ikrafttrædelse kun anslås lokalt.
128. Hvis der er behov for mere omfattende ændringer, især knyttet til indførelsen af den nye luftrumsklassifikation og/eller TMZ og RMZ, vil de dermed forbundne omkostninger stige tilsvarende, men disse kan imidlertid ikke vurderes på nuværende tidspunkt.
129. De mulige negative konsekvenser ved de potentielt højere omkostninger for nogle medlemsstater, som har gennemført bilag 11 og bilag 3 med nogle afvigelser, bør imidlertid blive opvejet af den generelle positive indvirkning på sikkerheden, eftersom der vil ske en ensartet gennemførelse af ICAO's standarder og anbefalede praksis i det europæiske luftrum, så snart alle de relevante foranstaltninger (gennemførelsesbestemmelser, AMC og GM) er blevet vedtaget og gennemført. Endvidere vil medlemsstaterne ikke skulle omsætte ændringerne i ICAO bilag 11 og bilag 3, eftersom dette vil ske på europæisk plan.
130. Det er også vigtigt at fremhæve de positive konsekvenser ved gennemførelsen af SERA del B-gennemførelsesbestemmelsen, som vil fremme den frie bevægelighed for luftfartøjer på tværs af grænser i Europa, og støtte medlemsstaterne i deres bestræbelser på at opretholde et højt sikkerhedsniveau samt gennemførelsen af funktionelle luftrumsblokke.

V. Agenturets endelige udtalelse

131. Bestemmelserne i SERA del B, som er vedlagt denne udtalelse, er blevet udarbejdet efter agenturets regelfastsættelsesprocedurer og efter Kommissionens specifikationer i SERA-mandatet til Eurocontrol.
132. Efter agenturets høringsproces, svarene på kommentarerne fra interessenterne og de modtagne reaktioner samt forklaringerne og begrundelserne i afsnit b) kan agenturets endelige udtalelse sammenfattes således:
 - a. Bestemmelserne i SERA del B, som er vedlagt denne udtalelse, omsætter bestemmelserne i ICAO bilag 11 og 3, der betragtes som svarende til "regler om luftrummet", og fremmer harmoniseringen og den ensartede anvendelse af luftrumsklassifikation og brug af luftrummet i Europa.

- b. De resterende afvigelser mellem SERA del B og de relevante ICAO-bilag er i relation til den aktuelle tekst mere restriktive (kategori A).
- c. Spørgsmålene vedrørende præcisering af definitionen af "kompetent myndighed" og beskrivelsen af "oplysning om aktuel tid" bør overvejes, før Kommissionen afslutter komitologiproceduren.
- d. Mange af de ovenfor beskrevne spørgsmål, som interessenterne har rejst under udarbejdelsen, er blevet løst i den foreslåede bestemmelse, der er vedlagt denne udtalelse.
- e. Der er andre spørgsmål, som vil blive løst i den nærmeste fremtid efter agenturets sikkerhedsvurdering af disse, som beskrevet i denne udtalelse, gennem udarbejdelse af AMC/GM eller i forbindelse med det fremtidige arbejde med SERA del C.

Köln, den 14. november 2011

P. GOUDOU
Administrerende direktør