



UTTALELSE NR. 05/2011

FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ

av 14. november 2011

om en kommisjonsforordning om fastsettelse av krav til flysikringstjenester og om endring av kommisjonsforordning (EU) nr. .../... om fastsettelse av felles lufttrafikkregler og operative bestemmelser for flysikringstjenester og framgangsmåter innen flysikring og om endring av forordning (EF) nr. 2096/2005, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010

"Standardiserte europeiske lufttrafikkregler (SERA) del B"

"Krav til flysikringstjenester"

Sammendrag

Denne uttalelse inneholder et forslag til endring av artikkel 2 i gjennomføringsregelverket (IR) for SERA og et forslag til endring av vedlegget til dette.

De foreslåtte kravene innarbeider innholdet i bestemmelsene i ICAO Annex 11 og Annex 3, som inneholder "rules of the air".

Hovedhensikten med forslaget til nytt europeisk regelverk er å

- harmonisere lufttrafikkreglene i europeisk luftrom,
- tilrettelegge for fri bevegelighet for luftromsbrukerne i europeisk luftrom,
- tilrettelegge for gjennomføringen av funksjonelle luftromsblokker ved å fastsette et felles sett framgangsmåter og operative regler for ATM, og
- støtte medlemsstatene med hensyn til deres forpliktelser etter Chicago-konvensjonen ved å tilrettelegge for felles gjennomføring av ICAOs standarder og anbefalte framgangsmåter.

De foreslåtte kravene er resultatet av samråd med myndigheter, ytere av flysikringstjenester, luftromsbrukere, organisasjoner, militære leverandører og luftfartseksperter.

Forklarende note

I. Generelt

1. Formålet med uttalelsen er å foreslå for Kommissjonen en endring av artikkel 2 i forslaget til kommisjonsforordning (EU) nr. .../...¹ om fastsettelse av felles lufttrafikkregler og operative bestemmelser for flysikringstjenester og framgangsmåter innen flysikring og om endring av forordning (EF) nr. 2096/2005, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010 (heretter kalt "gjennomføringsregelverk for SERA") og vedlegget til den ved å innføre en ny del B (heretter kalt "SERA del B"). Omfanget av dette regelverksarbeidet er skissert i mandat (ToR) ATM.001 (RMT.0148) og nærmere beskrevet i Europakommisjonens mandat til EUROCONTROL om standardiserte europeiske lufttrafikkregler² og dens endring av dette ved brev (ref. MOVE E2/JP/sr) sendt til EUROCONTROL den 15.10.2010 (heretter kalt "SERA-mandatet").
2. Uttalelsen er vedtatt i henhold til framgangsmåten fastsatt av styret i Det europeiske flysikkerhetsbyrå (heretter kalt "Byrået")³ i samsvar med bestemmelsene i artikkel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008⁴ (heretter kalt "grunnforordningen").
3. Forslaget til regelverk tar hensyn til utviklingen i Den europeiske unions og internasjonalt regelverk (ICAO) og til målet om harmonisering med regelverk vedtatt av andre myndigheter hos Den europeiske unions viktigste partnere i samsvar med artikkel 2 i grunnforordningen. Forslaget til regelverk:
 - a) tar hensyn til arbeidet som pågår i forbindelse med Det felles europeiske luftrom med sikte på å gjennomføre artikkel 4 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom, endret ved europaparlaments- og rådsforordning nr. 1070/2009 av 21. oktober 2009 om endring av forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for å gjøre det europeiske lufttrafikksystemet mer effektivt og bærekraftig (heretter kalt «luftromsforordningen»), som ble ferdigstilt på bakgrunn av SERA-mandatet, og som resulterte i forslaget til gjennomføringsregelverk for SERA, som denne uttalelse tar sikte på å supplere,
 - b) innarbeider relevante bestemmelser fra ICAO Annex 11 og Annex 3 med de minimumsendringer som er nødvendige for å gjennomføre ICAOs bestemmelser i de europeiske rammereglene.
4. I henhold til SERA-mandatet og som ytterligere forklart i EUROCONTROLS opprinnelige plan med hensyn til Europakommisjonens mandat om støtte til utviklingen av standardiserte lufttrafikkregler, Standardised Rules of the Air SES/AS/SERA/IPL2⁵, er

¹ Nummeret på forordningen er ikke fastsatt ettersom den ennå ikke er vedtatt av Europakommisjonen gjennom komitéframgangsmåten.

² Ytterligere informasjon om Europakommisjonens mandat til EUROCONTROL og resultatet og leveringsmålene knyttet til Fase 1 fra EUROCONTROL til Europakommisjonen finnes under følgende lenke: http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html.

³ Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrået skal anvende ved avgivelse av uttalelser og utstedelse av sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmateriale («regelverksprosedyre»). EASA MB 08-2007 av 13.6.2007.

⁴ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1), sist endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009 (EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51).

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

innholdet i denne uttalelse og forslaget til forordning utarbeidet med utgangspunkt i produktet av et samarbeid mellom Byrået og EUROCONTROL.

II. Høring

5. Kunngjøring om forslag til endring (NPA) 02-2011⁶, som inneholdt utkast til en uttalelse om en kommisjonsforordning om endring av gjennomføringsregelverket for SERA, ble lagt ut på Byråets nettsted for offentlig høring 8. februar 2010.
6. Ved høringsfristens utløp 10. mai 2010 hadde Byrået mottatt 415 kommentarer fra 44 kommentatorer, herunder nasjonale luftfartsmyndigheter/tilsynsmyndigheter, yrkesorganisasjoner, private selskaper og enkeltpersoner.
7. Alle innkomne kommentarer er bekreftet mottatt og innarbeidet i et felles dokument, Comment Response Document (CRD), som ble lagt ut på Byråets nettsted 23. august 2011. CRD inneholder en oversikt over personer og/eller organisasjoner som har sendt inn kommentarer, samt Byråets svar på disse.
8. Som allerede understreket i den forklarende noten i CRD 2011-02, gjaldt de fleste innspillene svar på spørsmålene som ble stilt i den forklarende noten i NPA 2011-02, og kommentarer til de foreslåtte bestemmelsene om luftromsklassifisering. De fleste kommentarene gjaldt følgende punkter:
 - a) luftrom klasse A, F og G,
 - b) begrepet vedkommende myndighet og bruken av dette i forslaget til regelverk,
 - c) regelverksstrukturen generelt og i gjennomføringsregelverket for SERA spesielt,
 - d) korrekt tid, som skal avrundes til nærmeste hele minutt i stedet for nærmeste halve minutt, som ICAO krever,
 - e) hastighetsbegrensningen på 250 knop,
 - f) valg av minsteatskillelse,
 - g) atskillelsen mellom VFR-flyginger om natten og mellom VFR-flyging om natten og IFR-flyginger,
 - h) IFR-klarering for flygere som opprettholder egen atskillelse i VMC (VMC-klarering),
 - i) spesiell VFR (SVFR),
 - j) ATIS,
 - k) virkeområdet for FIS og
 - l) MET-rapporter.
9. Byrået har analysert alle kommentarene med EUROCONTROLS hjelp, og samkjørte svar ble gitt til hver enkelt sammen med en generell forklaring til svarene og en begrunnelse for dem.
10. På høringsseminaret for interessentene, som ble arrangert hos EUROCONTROL 19. september 2011, ble også de viktigste problemene som ble tatt opp i høringssvarene gjennomgått sammen med andre spørsmål som ble tatt opp på seminaret. På grunnlag av resultatene av disse diskusjonene og reaksjonene som kom inn på CRD, har Byrået og EUROCONTROL endret forslaget til SERA del B og deretter utarbeidet denne uttalelse.
11. Byrået mottok 62 reaksjoner på CRD-dokumentet fra syv organisasjoner: fire myndighetsorganisasjoner, én militær organisasjon, tre ANSPer, to organisasjoner for regionale flyplasser, to allmennflygingsorganisasjoner og ett luftfartsselskap. De fleste reaksjonene gjaldt disse punktene:

⁶ Se arkiv over regelverksarbeid på http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

- a) luftrom klasse F og svarene som ble gitt på innspillene i forbindelse med klasse F,
 - b) hastighetsbegrensningen på 250 knop for visse luftromsklasser,
 - c) regelverksstrukturen i SERA,
 - d) avskjæring av sivile luftfartøyer,
 - e) VFR i luftrom klasse A,
 - f) spesiell VFR om natten og behovet for å tillate det,
 - g) virkeområdet for FIS og målbarhet/rettssikkerhet ved bestemmelsene,
 - h) korrekt tid,
 - i) utviklingen av AMC/GM,
 - j) målbarhet og rettssikkerhet ved bestemmelsene generelt,
 - k) problemet med vedkommende myndighet og preferansen for begrepet "acceptance" kontra "approval",
 - l) svarene fra Byrådet var for generelle, og
 - m) kommentarene gjelder fortsatt selv om Byrådet har behandlet dem i CRD.
12. Som allerede nevnt, har Byrådet tatt hensyn til disse reaksjonene før innholdet i denne uttalelsen ble utarbeidet. Forklaringen i det følgende redegjør nærmere for hva som er blitt gjort med dem.

III. Innholdet i Byråets uttalelse

a. Generelt

13. Hensikten med denne uttalelsen er å innarbeide i SERA del B de relevante bestemmelsene i ICAO Annex 11 og Annex 3 som anses å være "rules of the air", etter at utkastet til prinsipper var utarbeidet som forklart i NPA 2011-02, som et supplement til gjennomføringsregelverket for SERA og vedlegget, SERA del A.
14. Som allerede forklart i NPA 2011-02, har vi et dobbelt rettsgrunnlag for disse lufttrafikkreglene. På den ene side skal EASA i henhold til grunnforordningen utarbeide gjennomføringsregler (IR) som skal omfatte de felles generelle operative reglene og eventuelle gjeldende prosedyrer for bruk av luftrommet, på den annen side skal Europakommisjonen i henhold til SES-luftromsforordningen vedta gjennomføringsregler (IR) for lufttrafikkreglene og for anvendelsen av en ensartet luftromsklassifisering.
15. Dette var bakgrunnen for at det allerede i EUROCONTROLS opprinnelige mandat fra Europakommisjonen ble fastslått at dette arbeidet måtte ta hensyn til institusjonenes utvikling som følge av utvidelsen av EASAs grunnforordning til også å omfatte ATM/ANS. Europakommisjonen endret mandatet slik at det skulle gjenspeile EASAs nye ansvarsområder etter utvidelsen av grunnforordningen.
16. Derfor er innholdet i denne uttalelsen utarbeidet i samarbeid med EUROCONTROL, da den er ment å oppfylle både Byråets forpliktelser etter grunnforordningen og Europakommisjonens mandat til EUROCONTROL når det gjelder forpliktelsene etter luftromsforordningen.

b. Viktigste høringsinnspill og Byråets uttalelse

i. Definisjoner

17. På grunnlag av kommentarene som kom inn under den offentlige høringen, har vi hatt en ny gjennomgang av definisjonene i SERA del B som ble foreslått i NPA, som kommer i tillegg til definisjonene som allerede finnes i artikkel 2 i SERA IR. Dessuten er definisjonene av "skylag av operativ betydning", "forslag til unnvikelsesmanøver" og

"gjennomgangsnivå" lagt til ettersom bestemmelsene inneholder disse begrepene. Definisjonene kommer fra kjente kilder (f.eks. Annex 11, Annex 3 og PANS-ATM) og anses å lette forståelsen av forordningen.

18. Videre er definisjonen av "luftfartøyoperatør" som ble foreslått i NPA, tatt ut fordi "operatør" allerede er definert i grunnforordningen og ikke trenger defineres på nytt i gjennomføringsregelverket. Men for å gjøre det klart hvilke operatører regelverket gjelder, er "operatør" spesifisert nærmere som "luftfartøyoperatør" hver gang termen brukes.
19. Endelig ønsker Byrået å understreke at forslaget til regelverk som gjelder luftfartøyoperatører⁷ (som EASAs komité allerede har stemt for), inneholder et par definisjoner som ikke er i tråd med definisjonene i SERA del A. Dette gjelder termene "natt" (night), "driftssted" (operating site) og "fartøysjef" (pilot-in-command). Byrået er av den oppfatning at Kommisjonen og Byrået sammen bør vurdere hvordan dette best kan håndteres, da det er av stor betydning at man bruker ensartede definisjoner i alle regelverk, og at virkeområdet og formålet med dem er likt.

ii. Vedkommende myndighet

20. En del innspill gikk på at man ved å erstatte "ansvarlig ATS-instans" (appropriate ATS authority) eller "ansvarlig myndighet" (appropriate authority) som brukes i ICAO, med "vedkommende myndighet" (competent authority) eller "ANSP", vil kunne forskyve balansen i dagens system og skape problemer i gjeldende nasjonale rammeregler. Som forklart i svarene på kommentarene, finnes ikke begrepene "ATS" eller "MET-myndighet" (MET authority) i dagens europeiske rammeregler basert på SES-forordningene (som f.eks. klargjør ansvarsområdene på grunnlag av prinsippet om et skille mellom tjenesteyting og tilsyn). Dette er grunnen for at rollen til den nasjonale tilsynsmyndighet (NSA) eller vedkommende myndighet er atskilt fra rollen til yter av flysikringstjenester og fra medlemsstatenes rolle [forordning (EF) nr. 550/2004 og forordning (EF) nr. 216/2008]. Terminologien som brukes i høynivåforordninger, må følges i alle forordninger som befinner seg på et lavere nivå. Derfor må forslaget til gjennomføringsregelverk for SERA, SERA IR, også følge de samme prinsippene, og derfor er hver eneste henvisning i ICAO Annex 11 og Annex 3 til "ATS" eller "MET authority" gjennomgått med henblikk på å vurdere/beslutte, i tråd med SES-forordningene, om oppgaven/funksjonen skal ivaretas av tilsynsmyndigheten eller av tjenesteyteren (ANSP eller ATS-enheter).
21. Byrået er av den oppfatning at definisjonen av "competent authority" som er gitt i SERA IR og tolkningen av den, må tydeliggjøres. Definisjonen av "vedkommende myndighet" som "den myndighet i en medlemsstat som har kompetanse til å sikre overholdelse av kravene i denne forordning, eller enhver enhet som denne kompetanse er delegert til", (*'competent authority' means the authority of a Member State competent to ensure compliance with the requirements of this Regulation or any entity to which that competence has been delegated,*) har av enkelte interessenter blitt tolket slik at vedkommende myndighet har anledning til å delegere en del oppgaver til tjenesteyterne, og kan derfor forstås slik at den ikke overholder prinsippet om at det skal være skille mellom tjenesteyting og tilsyn.
22. Byrået mener at denne definisjonen nok kan synes å være i strid med prinsippet om oppgavefordeling mellom kvalifiserte enheter, som finnes både i SES og i EASAs grunnforordning. I begge disse forordningene gjøres det forskjell mellom det som kan kalles "rettslig delegering" (legal delegation) (en lovfestet tildeling av kompetanse til en

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>

viss enhet), som skaper en vedkommende myndighet, og en videredelegering (eller fordeling) av oppgaver fra vedkommende myndighet til en kvalifisert enhet.

23. Byrået mener denne definisjonen bør endres til å lyde: "vedkommende myndighet" den myndighet utpekt av medlemsstaten som kompetent til å sikre overholdelse av kravene i denne forordning (*'competent authority' means the authority designated by the Member State as competent to ensure compliance with the requirements of this Regulation*).
24. Dersom vedkommende myndighet beslutter å delegerer enkelte oppgaver til en annen enhet, forutsatt at prinsippet om at det skal være skille mellom tjenesteyting og tilsyn overholdes, så gjør ikke dette enheten til en vedkommende myndighet. Bare visse sertifiserings- og tilsynsoppgaver kan delegeres til kvalifiserte enheter som beskrevet i grunnforordningen og SES-rammeforordningen. I disse tilfellene er det imidlertid klart at slike enheter ikke er vedkommende myndigheter i henhold til forordningen, ettersom de handler på vegne av vedkommende myndighet, og denne siste er den eneste som har ansvar. Dermed kan en del aktiviteter, oppgaver og ansvarsområder delegeres, men det kan ikke vedkommende myndighets ansvar.
25. Dersom Kommisjonen ikke kan endre definisjonen på det nåværende stadium, er det Byråets oppfatning at Kommisjonen bør ta tak i denne problemstillingen senere, samtidig som den gjør en grundig gjennomgang av hver enkelt bestemmelse for å sikre at ansvaret for og balansen mellom tjenesteyting og tilsyn opprettholdes, og at disse områdene forblir uavhengige av hverandre.
26. Det er også viktig å understreke at tjenesteyterens eller ATS-enhetens oppgave, beslutning, framgangsmåte eller tiltak må godkjennes av vedkommende myndighet før et tiltak kan gjennomføres. Dette innebærer ikke at godkjenningen må være innhentet før det enkelte tiltak iverksettes; dette kan gjøres generelt ved en godkjenning fra vedkommende myndigheter av de relevante framgangsmåter under sertifiseringsprosessen eller under en endringsrevisjon. Dette vil for eksempel være tilfellet når det gjelder valg av minsteatskillelse.
27. Enkelte kommentarer og reaksjoner på kommentarene indikerte en preferanse for begrepet "godtakelse" (acceptance) fra vedkommende myndighet i stedet for "godkjenning" (approval). Byrået er av den oppfatning at begrepet "acceptance" juridisk sett ikke er klart i og med at det kan tolkes på mange forskjellige måter. Det kan for eksempel tolkes som et stilltiende bekreftelse på mottak der vedkommende myndighet "bekrefter" (acknowledge) framgangsmåten uten å informere ANSP eller ATS-enheten, og derfor er det ikke klart om vedkommende myndighet trenger å vurdere framgangsmåten eller ikke. Det kan også forstås slik at vedkommende myndighet må gjennomgå og vurdere framgangsmåten eller tiltaket og underrette ANSP eller ATS-enheten om sin beslutning før framgangsmåten kan anvendes eller tiltaket iverksettes. Ettersom alle regulerte organisasjoner må ha en klar forståelse og tolkning av alle rettsakter og juridiske forpliktelser, er begrepet "approval" valgt i stedet for "acceptance". Der begrepet "approval" er brukt, er det klart at myndigheten må gjennomgå og vurdere dokumentet, framgangsmåten eller tiltaket og gi sin formelle godkjenning.

iii. Regelverksstruktur

28. Under Byråets høringsprosess i forbindelse med SERA del B ga enkelte interessenter uttrykk for at den indre strukturen i SERA ikke var optimal og ikke "leservennlig". Strukturen i SERA bygger på Kommisjonens mandat til EUROCONTROL, der Kommisjonen anmodet om en trinnvis tilnærming der man skulle begynne med del A, som innarbeider ICAO Annex 2 nesten i sin helhet. Den er også et resultat av ønsket om en smidig overgang der leserne kan kjenne igjen en indre struktur som de er kjent med. I SERA del B, der bare noen deler av ICAO Annex 11 og 3 innarbeides, er imidlertid logikken ved denne strukturen mindre innlysende, og det viser seg at enkelte bestemmelser kunne vært gruppert annerledes ut fra temaet de omhandler. En del interessenter mener at selv om de ulike delene har vært utarbeidet kronologisk, burde de vært organisert i en mer

homogen forordning strukturert med en annen logikk som ville henge bedre sammen og være lettere å lese. Men det var også andre interessenter som ikke sa noe om dette og som syntes å være fornøyde med både tilnærming og struktur.

29. Byrået mener det er gode grunner for å ta opp problemet med strukturen i SERA, og at dette må vurderes grundig før det treffes noen beslutning om endelig struktur for å sikre et best mulig regelverk og lette gjennomføringsprosessen for regelverket.
30. Byrået er av den oppfatning at selv om det var nyttig å følge ICAOs struktur i den innledende fasen for å sikre at interessentene fikk noe kjent å forholde seg til og gjøre sammenligning lettere, er ikke det å fordele bestemmelsene knyttet til ett tema på ulike deler i et hierarki organisert etter generelle bestemmelser (del A), tjenester (del B) og framgangsmåter (del C), det eneste alternativet for et optimalt endelig SERA-regelverk. Andre alternativer kan være mer effektive og brukervennlige, og dette fortjener grundig behandling. Det er helt klart at vi for klarhetens og lesbarhetens skyld bør unngå en uberettiget fragmentering av bestemmelser som omhandler det samme i ulike deler. Imidlertid har det ikke vært mulig å foreta en slik endelig gjennomgang i forbindelse med utarbeidelsen av forslaget til SERA del B, delvis på grunn av tidspress, delvis fordi de ulike delene av SERA ikke ennå har samme status med hensyn til modenhet og vedtakprosess (del A er "frost", del B i innspurten av arbeidet på det endelige forslaget, og del C under utvikling).

Byrået mener imidlertid at det på det nåværende tidspunkt verken vil være mulig eller ønskelig å legge om strukturen på SERA del A og B. Den viktigste grunnen er at det ennå arbeides på SERA del C, og modenhetsnivået på denne delen tillater ikke noen grundig vurdering av den overordnede strukturen i SERA. Derfor bør man komme tilbake til regelverksstrukturen i SERA når forslaget til SERA del C er modent nok, og det bør gjøres på en måte som tillater at den planlagte gjennomføringsdatoen kan overholdes.

31. Endelig bør det understrekes at en eventuell omstrukturering av SERA-regelverket ikke innebærer at innholdet i bestemmelsene i SERA del A eller B (eller med tiden del C) vil bli forandret. Tvert imot bør det ikke gjøres noen forandringer i substansen i bestemmelsene i SERA del A og B (og med tiden del C), så det vil bare være deres plassering i de rette kapitlene og avsnittene i den eventuelt endrede SERA-strukturen som vil kunne bli berørt.

iv. Korrekt tid

32. I henhold til ICAO Annex 11 skal ATS-enhetene oppgi korrekt tid avrundet til nærmeste halve minutt ("to the nearest half minute"). Dette kravet er innarbeidet uten endringer i det opprinnelige forslaget til SERA del B, og det kom inn mange kommentarer på dette. Det langt største flertall av kommentarene gikk på at en avrunding til nærmeste halve minutt ikke var i tråd med gjeldende praksis i Europa, at luftfartøyer og flygere nå har mye nøyaktigere midler til å få korrekt tid fra andre kilder, og at korrekt tid avrundet til nærmeste hele minutt vil være tilstrekkelig. Dessuten påpekte en del interessenter et par tilfeller av inkonsekvens mellom ICAO Annex 11 og ICAO Annex 10 Volume 2 hva gjelder beskrivelsen av tid (et halvt minutt i Annex 11 kontra timer og minutter i Annex 10). Imidlertid viser bestemmelsene i 5.2.1.4.1.4 i Annex 10 Volume 2 til meddelelse av tid generelt, mens Annex 11 spesifikt beskriver "time checks". Kravet om at korrekt tid skal oppgis til nærmeste hele minutt i stedet for nærmeste halve minutt, fikk bred støtte i revisjonsgruppen og på det offentlige høringsseminaret, selv om det aldri har framkommet noe klart argument for at det er umulig å oppgi korrekt tid til nærmeste halve minutt.
33. Saken har vært grundig behandlet av Byrået og EUROCONTROL, men en endring av denne typen krever ytterligere utredning. Saken er at å innføre et kriterium i del B som er mindre nøyaktig enn den opprinnelige verdien fastsatt i ICAO, kan utgjøre et kategori

C-avvik⁸ i forhold til ICAO-standarden. Å vedta en koordinering på europeisk plan av nasjonale meldinger av et slikt avvik fra ICAO vil være viktig, og det har aldri tidligere vært vurdert noe slikt avvik innenfor SERA.

34. Uansett vil en slik endring kreve en solid begrunnelse for å sikre at alle relevante aspekter er behørig utredet og hensyntatt før beslutningen tas. Studien er igangsatt og pågår fortsatt som et samarbeid mellom Byrået, EUROCONTROL og berørte interessenter, inklusive luftromsbrukere. Den potensielle sikkerhetsmessige konsekvensen av dette punktet innebærer at arbeidet må vies all den oppmerksomhet, alle de ressurser og all den tid som trengs.
35. Dette er grunnen til at (selv om poenget er tatt, og faktum er at kommentarene indikerer at gjeldende praksis i Europa faktisk er forskjellig fra beskrivelsen i Annex 11) forslaget til tekst vedlagt denne uttalelsen ikke inneholder denne endringen men er i tråd med ICAOs krav inntil resultatet av studien foreligger. Alle anstrengelser vil bli gjort for å sikre at resultatet blir tilgjengelig før Kommisjonen slutfører komitéframgangsmåten hva angår forslaget til SERA del B.

v. Luftrom klasse A

36. Ifølge ICAOs definisjon av luftrom klasse A gjelder dette utelukkende for IFR-flyging. Derfor forventer alle flygere å ikke møte annet enn IFR-flyging, og at all flyging i dette luftrommet vil være atskilt fra hverandre. En del kommentarer og reaksjoner på svarene til kommentarene har anmodet om fravik fra ICAOs definisjon av luftrom klasse A slik at VFR-flyging kan tillates under særlige omstendigheter. Etter videre analyse og drøftinger med en del av interessentene påminnes det om at gjeldende praksis i en del områder der luftrom klasse A brukes men der det gis særlig tillatelse til VFR-flyging i dette luftrommet, reiser en rekke problemstillinger.
37. Som eksempel på hvilke problemer det er snakk om, kan nevnes oppmerksomheten til andre brukere, som forventer at all trafikk er atskilt; et annet eksempel er mangelen på klarhet med hensyn til statusen for VFR-flyginger i luftrom der VFR-flyginger normalt ikke skal være tillatt, inklusive det atskillelsesregime de kan – eller ikke kan – være underlagt. Følgelig ble det konkludert med at denne løsningen ville kreve kategori C-avvik i forhold til ICAO-standarden. Derfor anses det som nødvendig å la luftrom klasse A fortsatt være forbeholdt IFR-flyging. Dessuten burde det være mulig å finne andre løsninger innenfor SERA IR for å gi mulighet for VFR-flyginger, hvis berettigelse det er forståelse for.
38. Eksempler på løsninger som finnes i SERA IR for å tillate VFR-flyging inn i en viss del av luftrommet, er bl.a. (for vanlige operasjoner) en omklassifisering av visse deler av luftrommet, opprettelse av korridorer eller TSA/TRA. For spesielle typer operasjoner kan artikkel 4 i forslaget til SERA IR vurderes, og for uforutsette omstendigheter kan artikkel 3 (som viser til artikkel 14 nr. 1 i EASAs grunnforordning) være egnet. Disse problemstillingene bør primært søkes løst gjennom optimal utforming av luftrommet, samtidig som det vil sikre korrekt forståelse av luftromsklassifiseringen og de tjenester alle flygere yter, samtidig som ICAO-kravene fortsatt vil bli overholdt, noe som er et av målene for EASAs grunnforordning og luftromsforordningen. Dette gjenspeiles også i mandatet fra Europakommisjonen.

vi. Luftrom klasse F

39. For det første er viktig å understreke at luftrom klasse F (slik dette er definert i ICAO Annex 11) er innført for å tillate midlertidig yting av veiledningstjeneste inntil full ATC-tjeneste foreligger.

⁸ "Category C — Less protective or partially implemented /not implemented."

40. Tanken om at veiledningstjeneste burde innføres bare som et midlertidig tiltak, kom med i ICAO Annex 11 i 2001 på grunnlag av bestemmelsene i PANS-ATM 9.1.4.1.2: "Da det er nødvendig å ta de hensyn som er beskrevet i 2.4 i Annex 11, bør rådgivningstjenester for lufttrafikk gjennomføres bare der lufttrafikk tjenestene ikke egner seg til å yte flygekontroll, og den begrensede informasjon om kollisjonsfare som ellers gis av flygeinformasjonstjenesten, ikke vil oppfylle kravet. Der rådgivningstjenester for lufttrafikk er gjennomført, bør dette normalt bare betraktes som et midlertidig tiltak inntil det erstattes av flygekontrolltjeneste." (*Taking into account the considerations detailed in 2.4 of Annex 11, air traffic advisory service should only be implemented where the air traffic services are inadequate for the provision of air traffic control, and the limited advice on collision hazards otherwise provided by flight information service will not meet the requirement. Where air traffic advisory service is implemented, this should be considered normally as a temporary measure only until such time as it can be replaced by air traffic control service.*)
41. Man bør også legge merke til at siste setning – "Der rådgivningstjenester for lufttrafikk er gjennomført, bør dette normalt bare betraktes som et midlertidig tiltak inntil det erstattes av flygekontrolltjeneste" – går helt tilbake til 1960, da den kom inn i 7. utgave av Doc 4444 Part VII punkt 1.1.2.
42. Problemet blir også drøftet i ICAOs ATS Planning Manual (Doc 9426), som ble publisert i 1984. I Doc 9426 heter det i Part I Section 2 Chapter 1 punkt 1.5.9 — Progressive development of ATS, at "Dette er grunnen til at ICAO i sin yting av rådgivningstjenester for lufttrafikk har anerkjent den gradvise utviklingen av ATS som et midlertidig mellomtrinn i utviklingen fra flygeinformasjonstjeneste til områdekontrolltjeneste for å tillate en velordnet overgang fra en tjeneste som av natur primært er opplysende, til en tjeneste som krever at flygelederne påtar seg et større ansvar for sikkerheten ved flygeoperasjoner." (*It is for this reason that ICAO has recognized the progressive development of ATS in its provisions of air traffic advisory service as a temporary, intermediate stage in the progression from flight information service to area control service in order to permit an orderly transition from a service which is primarily informative in nature to one which requires the assumption of increased responsibilities by controllers for the safety of flight operations.*) Videre heter det i 2.7.1 i kapittel 2: "Da rådgivningstjenester for lufttrafikk ble innført i den relevante ICAO-bestemmelse, var meningen at denne tjenesten skulle betraktes som en midlertidig mellomform for ATS for å tillate en velordnet, gradvis overgang fra FIS (underveis og rundt flyplasser) til yting av ATC. Man bør derfor forstå at rådgivningstjenester for lufttrafikk ikke kan og ikke bør utgjøre et mål i seg selv men bare bør opprettes for å tillate kontrollpersonell, i et begrenset tidsrom, å skaffe seg den nødvendige erfaring med ytelse av full ATC ved å gi dem mulighet til å handle som om de styrer lufttrafikken, uten å påta seg alle de ansvarsområder som yting av denne innebærer." (*As of its inclusion into the relevant ICAO provision, it was intended that air traffic advisory service was to be considered as a temporary intermediary form of ATS in order to allow for an orderly and progressive transition from FIS (en-route or around aerodromes) to the provision of ATC. It should therefore be understood that air traffic advisory service cannot and should not constitute an end in itself but should only be instituted to permit control personnel, during a limited period of time, to acquire the necessary experience in the provision of full ATC by allowing them to act as if they were controlling air traffic without assuming the full range of responsibilities which are inherent in its provision.*)
43. Det opprinnelige forslaget til IR hva angår luftrom der rådgivningstjeneste ytes, anses å gjenspeile ICAOs hensikt på en helt adekvat måte. Ved å beholde den midlertidige karakteren er ICAOs ånd i behold. For å gjøre bestemmelsene i IR målbare, ble man imidlertid enige om å sette en tidsfrist på 3 år som et kompromiss mellom midlertidig og lang sikt.
44. Kommentarene angående luftrom klasse F og reaksjonene på svarene på disse gikk hovedsakelig på at klasse F i henhold til ICAO burde tillates uten noen tidsfrist for å gi de landene som per dags dato bruker luftrom klasse F, mulighet til å fortsette med det.

Denne oppfatningen ble også kraftig forsvart på det offentlige høringsseminaret av representantene for den medlemsstaten som har brukt klasse F i større grad i sitt luftrom og av en del regionale lufthavner i samme land.

45. På bakgrunn av argumentene for dette synet ble det derfor besluttet å fjerne 3-årsgrensen fra gjennomføringsregelverket, og denne saken vil bli videre vurdert med sikte på en avgjørelse om hvorvidt den rett og slett skal fjernes, eller om temaet skal omfattes av AMC.
46. Endelig bør det anføres at alt etter hvordan trafikken utvikler seg, vil det kunne være en bedre løsning å erstatte luftrom klasse F med klasse G. Derfor er ordlyden i forslaget til bestemmelse i ICAO-notatet blitt endret for å gjenspeile dette.

vii. Luftrom klasse G og krav til radiokommunikasjonsutstyr for IFR

47. Denne kommentaren kom ikke inn under den offentlige høringen men først på høringsseminaret, og Byrådet mener det er viktig å redegjøre ytterligere for dette i denne uttalelsen. Forpliktelsen til å medbringe radioutstyr under IFR-flyging i ukontrollert luftrom ble utfordret på seminaret. Seilfly som flyr i ukontrollert luftrom under VMC ble brukt som eksempel.
48. Dette er også knyttet til en avklaring som ble gitt under den offentlige uformelle høringen EUROCONTROL gjennomførte om betydningen av tillegg 1 til del B, der luftromsklassene er beskrevet. Det ble da fastslått at det kreves radiokommunikasjonsutstyr for IFR-flyging i ukontrollert luftrom, men at dette kravet ikke skal forstås som en forpliktelse til å opprettholde toveis radiokommunikasjon hele tiden.
49. Etter en analyse har man kommet fram til at gjeldende rammeregler med hensyn til IFR-flyginger, flyginger i ukontrollert luftrom, flygebesetningens kvalifikasjoner og luftfartøyets utstyr, i tillegg til de praktiske og sikkerhetsmessige implikasjonene ved slike aktiviteter som beskrevet i eksempelet, ikke gir mulighet for å fjerne kravet om radiokommunikasjonsutstyr ettersom dette er hentet inn i SERA del B fra ICAO Annex 11. I stedet anser man at for eksempel seilfly som flyr i ukontrollert luftrom under VMC-forhold bør beskyttes med en egen luftromstatus som gir atskillelse fra annen trafikk, og eventuelt operative ordninger der radiokommunikasjonsutstyr kan være valgfritt.

viii. Valg av minsteatskillelse

50. I det opprinnelige forslaget til del B ble det besluttet å la dette avsnittet stå igjen med et "bokmerke", med henvisning til den beslutning Kommisjonen skal treffe på et senere tidspunkt. Årsaken var problemstillingens kompleksitet og det faktum at man allerede i utgangspunktet har vært klar over behovet for fleksibilitet og nødvendigheten av å innarbeide materialet fra PANS i IR, AMC og GM, eller å ikke innarbeide det i det hele tatt, avhengig av hvilken vurdering som blir gjort i det enkelte tilfelle. For å unngå forsinkelser i prosessen omkring del B ble det derfor besluttet å utsette behandlingen av detaljene ved dette punktet til de supplerende deler av SERA blir utviklet.
51. Minste vertikalatskillelse var ikke tallfestet i NPA, som opprinnelig fastsatte at "*Kommisjonen skal foreslå tiltak med hensyn til valg av minsteatskillelse*".
52. Ettersom verdiene 1 000 ft og 2 000 ft allerede er underforstått ved henvisningen til tabellen over marsjhøyder i tillegg 2 til vedlegg I til SERA, ble det ansett som fornuftig å ta med teksten fra ICAO PANS ATM 5.3.2 som en klargjøring i forbindelse med vertikal atskillelse. Da får man en felles, standardisert forståelse av kriteriene for vertikal atskillelse. Når det gjelder horisontal atskillelse, kommer dette ikke inn under IR, men vil, som opplyst på seminaret, bli behandlet i AMC eller GM.
53. Denne fordelingen av bestemmelsene utløste mange spørsmål under høringen, fra spørsmål om Kommisjonens framtidige beslutning til problemer med å forstå den nøyaktige meningen med og formålet med dette "bokmerket". Etter den offentlige høringen viste det seg at avsnittet om valg av minsteatskillelse kunne formuleres med en angivelse av at det generelle prinsippet skal være at ANSP skal legge fram forslag om

valg av minsteatskillelse, som vedkommende myndighet deretter skal godkjenne. Redaksjonsgruppen anså denne løsningen for å være både fornuftig og trygg og ville respektere skillet mellom tjenesteyting og tilsyn.

54. Som det framgikk av forslaget i NPA og senere i CRD, var intensjonen å legge denne utvelgelsesprosessen inn i Part-ATS, som skal utvikles etter SERA, fordi den klart ikke oppfyller det omforente "rules of the air"-kriteriet. Under diskusjonene på seminaret viste det seg imidlertid at interessentene forventet snarest å få seg forelagt et mer konkret forslag til dette punktet, og derfor ble teksten som nå foreslås i denne uttalelsen utarbeidet. Denne løsningen har også den fordel at den sikrer konsistens i hele avsnitt 2.3 i forslaget til IR, da en del underavsnitt definitivt må beholdes i SERA.
55. Forslaget til regelverk som er vedlagt denne uttalelse, tar hensyn til alle innkomne kommentarer. Forslaget til regelverk anses å sikre nødvendig fleksibilitet og forholdsmessighet, det kan suppleres med AMC og GM etter behov, og det anses også som den mest praktiske måten for å sikre at EU-regelverket gjenspeiler forholdet mellom ICAOs standarder og ICAOs framgangsmåter.

ix. Spesielle VFR-flyginger (SVFR) om natten

56. Punkt 2.6.1 i forslaget til SERA del B er utarbeidet på grunnlag av verktøy nr. 4 i "airspace classification toolbox" utviklet av Airspace and Navigation Team i EUROCONTROL. På anmodning fra interessentene ble disse bestemmelsene tatt med i forslaget til IR for SERA og framstår dermed som et supplement til ICAOs standarder. Da dette verktøyet ble utviklet, var det allmenn enighet blant interessentene om at SVFR bare skulle tillates om dagen. På dette tidspunktet var representantene for allmennflygingen av sikkerhetsmessige årsaker sterkt imot SVFR om natten. Siden besluttet redaksjonsgruppen at SVFR skulle tillates "kun om dagen", og dette ble satt opp som et av kriteriene for SVFR-klarering da NPA ble offentliggjort.
57. Imidlertid kom det inn en rekke kommentarer om at SVFR også burde tillates om natten. Redaksjonsgruppen var betenkt, for det finnes ikke noe særlig sikkerhetsmateriale tilgjengelig for å begrunne avvik fra bestemmelsene i denne verktøykassen, noe som også var utgangspunkt for svaret som ble gitt på kommentarene hva dette angår. På den annen side har verktøykassen aldri vært gjenstand for noen formell sikkerhetsvurdering, og sikkerhetsnivået ved verktøyene var i hovedsak utledet av det faktum at de var basert på europeisk "beste praksis" og utviklet av velinformerte luftfartseksperter med ansvar for sikkerhetspørsmål.
58. En av de tekniske årsakene til at SVFR om natten ikke ble betraktet som hensiktsmessig, var at SVFR primært er beregnet på å tillate en VFR-flyging å fly inn i eller forlate en kontrollert sone (CTR) når det ikke er VFR-forhold innenfor denne CTR. På grunn av NVFR-kravene i SERA del A, som ligger veldig tett opptil VMC-kriteriene inne i en CTR, ville en overføring av disse forholdene om natten imidlertid gi svært begrensede muligheter for å fly ut av en CTR.
59. Diskusjonene på seminaret viste at kommentarene om SVFR om natten skyldtes reell bekymring, og at anmodningen var berettiget og begrunnet, særlig der de meteorologiske forholdene er utilstrekkelige på grunn av forskjellige kriterier. Det ble for eksempel forklart at i en situasjon der skydekkeshøyden er for lav for normal VMC men fortsatt tillater operasjoner som for eksempel landingsrunder for å opprettholde kvalifikasjonen VFR-natt, kan det være en fordel å fly SVFR om natten, forutsatt at den lokale ATS-enheten anser at forholdene er egnet og gir klarering.
60. For å kunne ta hensyn til alle disse innspillene har det derfor blitt besluttet at kriteriet kun dag kan suppleres med at vedkommende myndighet kan gis mulighet til å tillate SVFR om natten, under den forutsetning at dette blir gjort etter en lokal sikkerhetsvurdering som også omfatter lokal NVFR/SVFR-kultur og -vilkår. Uansett vil alle bestemmelser som er hentet fra verktøykassen for luftromsklassifisering og alle elementene i forslaget til IR som anses å supplere ICAO-materialet, bli gjenstand for en

sikkerhetsvurdering, på samme måte som SERA del A. Rapporten over dette arbeidet vil foreligge før Kommisjonen avslutter komitéframgangsmåten vedrørende forslaget til SERA del B.

x. Virkeområdet for FIS

61. Det kom mange innspill om virkeområdet for kravene beskrevet i 3.2.2 i del B, spesielt at en streng tolkning av kravene i foreliggende ordlyd kunne føre til ugjennomførbare forpliktelser til å levere enorme mengder unødvendig og noen ganger utilgjengelig informasjon. Det samme kom fram på seminaret på grunn av svaret som ble gitt til disse kommentarene i CRD, der det ble sagt at hensikten var å klargjøre dette punktet i veiledningsmaterialet. Interessentene ga uttrykk for at de fortsatt var bekymret ettersom GM ikke lovlig kan endre innholdet i et bindende krav.
62. På seminaret ble Byrået og EUROCONTROL enige om at de skulle forsøke å arbeide fram en optimal ordlyd som både respekterer flygernes legitime forventninger og garanterer en "safer situation by default" uten å skape en altfor stor belastning på ATS-enhetene, som kunne bli ubalansert i forhold til gjeldende og rimelig praksis, og som også potensielt ville kunne medføre redusert operativ effektivitet på grunn av den store belastningen på frekvensen.
63. Byrået og EUROCONTROL har foretatt en grundig gjennomgang av bestemmelsene og muligheten for å endre ordlyden uten at det må meldes noe kategori C-avvik til ICAO. Etter denne analysen ble det konkludert med at dersom bestemmelsene endres ved å legge til uttrykk som "as applicable" eller "as practicable", vil bestemmelsene ikke lenger være optimale, og de vil kunne rokke ved balansen i eksisterende praksis og til og med også føre til et kategori C-avvik.
64. Derfor har konklusjonen blitt at teksten beholdes som den er. Imidlertid vil forslaget til krav når det foreligger i endelig form, også bli supplert av veiledningsmateriale for å klargjøre intensjonen og forklare hvorfor det er nødvendig å ikke belaste frekvensen med informasjon som ikke trengs eller ikke finnes, eventuelt som flygeren ikke har bedt om, når det gjelder generell informasjon. GM vil bli utviklet ved bruk av Note 1 til avsnitt 4.2.2 i ICAO Annex 11, som fastsetter at det må være klart at en ATS-enhet ikke alltid vil være klar over all trafikk (avhengig av radardekning, radiokontakt osv.) og følgelig ikke i alle tilfeller vil være i stand til å gi relevant informasjon om kollisjonsfare.

xi. MET-tjenester

65. Som allerede forklart i NPA, innarbeider kapittel 5 i forslaget til IR de relevante bestemmelser fra ICAO Annex 3 som av natur anses å være "lufttrafikkregler". Disse gjelder i hovedsak flygerapporter fra luftfartøyer.
66. Utfallet av NPA viste at det var en utbredt oppfatning blant interessentene om at avsnittene om automatisk dataoverføring ikke burde inn i SERA. Kommentatorene mente at automatisk dataoverføring (datalink) burde behandles sammen med alle andre aspekter ved automatisk dataoverføring og datalinker i regelverket.
67. Derfor inneholder kapittel 5 i SERA del B vedlagt denne uttalelse bare bestemmelser som gjelder spesielle flygerapporter og andre ikke-rutinemessige observasjoner fra luftfartøyer som formidles ved hjelp av talekommunikasjon.
68. For å ta hensyn til de innspill som allerede er kommet inn fra interessenter i forbindelse med utskillingen av disse bestemmelsene fra et felles avsnitt i ICAO Annex 3, har Byrået til hensikt å utarbeide en matrise som vil foreligge i god tid for å sikre at ingen bestemmelser i vanvare utelates når ICAOs SARP innarbeides i de europeiske rammereglene.

xii. Avskjæring av sivile luftfartøyer

69. Avsnittet om avskjæring av sivile luftfartøyer er hentet inn i SERA del B fra ICAO Annex 11 uten endringer i forhold til ICAOs opprinnelige tekst. Det ble ikke meldt avvik

til ICAO fra noen av Den europeiske unions medlemsstater med hensyn til de relevante avsnittene i ICAO Annex 11. Likevel kom det inn én kommentar, og denne ble gjentatt både på og etter seminaret og presentert som en reaksjon. Den gikk særlig på kravet om at ATS-enheten skal forsøke å opprette toveis kommunikasjon med luftfartøyet som blir avskåret, og underrette flygeren om avskjæringen. I tillegg til den kommunikasjon og forklaringene som allerede er gitt, og for å unngå enhver risiko for endringer som vil kunne gå ut over sikkerheten og integriteten til SERA del B dersom disse bestemmelsene ble endret, er det viktig å understreke at de aktuelle bestemmelser bare gjelder en sivil ATS-enhet som kontrollerer et sivilt luftfartøy som kan være avskåret, og at disse bestemmelsene bare har et sikkerhetsformål og ingen intensjon om eller mulighet for å påvirke måten avskjæringen gjennomføres på.

70. Videre må det være klart at avsnittet som begynner med en formulering om at ATS-enheten "skal treffe de av følgende tiltak som er hensiktsmessige, omstendighetene tatt i betraktning... :" (shall take such of the following steps as are appropriate in the circumstances: ...), gir den nødvendige fleksibilitet og antas å gi medlemsstatenes myndigheter frihet til å fastsette nasjonale framgangsmåter.
71. Endelig inneholder 4.2.2 ytterligere redegjørelse for hvordan luft-til-bakke-kommunikasjonen skal opprettes.

xiii. Tilbakelesing av CPDLC-meldinger (kommunikasjon via datalink mellom flygeleder og flyger)

72. Forslaget til SERA del B som ble presentert i NPA, innebar at beslutningen om å kreve at CPDLC-meldinger skulle tilbakeleses eller ikke, ville tilhøre vedkommende myndighet. Dette er et eksempel på hvorfor ICAO-konseptet "ATS authority" måtte endres til "tjenesteyter" eller "vedkommende myndighet" for å innarbeides i de europeiske rammereglene, som forklart i avsnitt i over. Et stort antall kommentarer gjorde det klart at beslutningen om tilbakelesing klart var av operativ art. Videre mente de at en slik operativ beslutning må være underlagt en sikkerhetsvurdering som må godkjennes av vedkommende myndighet.
73. Forklaringene som kom inn under den skriftlige høringen og på seminaret, er godtatt, og forslaget til IR vedlagt denne uttalelse gjenspeiler beslutningens operative karakter ved å vise til ANSP i stedet for vedkommende myndighet.

xiv. Radiopåbudssone (RMZ) — Transponderpåbudssone (TMZ)

74. Begrepene Radio Mandatory Zone og Transponder Mandatory Zone er hentet fra EUROCONTROLS verktøykasse for luftromsklassifisering. De er innført for å etterkomme en ofte uttrykt bekymring og for å øke sikkerheten i enkelte deler av luftrommet der en direkte implementering av ICAOs luftromsklassifisering ikke vil være tilstrekkelig til å sikre forventet sikkerhetsnivå i forhold til det nivå av luftfartsvirksomhet som pågår i det aktuelle luftrom.
75. Innføringen av RMZ og TMZ i SERA del B har fått allmenn støtte i de innkomne kommentarene og bør betraktes som en vesentlig forbedring i den felles gjennomføringen i Europa av de midlene som er tilgjengelige for å styrke sikkerheten. Enkelte kommentarer inneholdt forslag til forbedring av teksten, som er godtatt og innlemmet i forslaget til regelverk vedlagt denne uttalelse.
76. Det må bemerkes at selv om RMZ og TMZ ikke stammer fra ICAO Annex 11 eller Annex 3, utgjør de ikke noe avvik fra ICAO ettersom Annex 11 allerede inneholder en del bestemmelser som tillater særlige krav om påbudt radiokontakt eller påbudt bruk av transponder i bestemte deler av luftrommet. Det som er nytt, er at disse kravene formuleres og gjennomføres på samme måte i hele Europa, på en måte som også er lett forståelig for alle flygere, uansett opprinnelse eller nasjonalitet. RMZ og TMZ vil uansett bli innlemmet i pakken av elementer som skal gjøres til gjenstand for den

sikkerhetsvurdering som skal legges fram for Kommisjonen etter at uttalelsen er publisert.

xv. Hastighetsbegrensning på 250 knop

77. Når det gjelder spørsmålet om hastighetsbegrensningen knyttet til luftromsklassifiseringen, innebærer ikke forslaget til SERA del B noen endring i forhold til de opprinnelige ICAO-kravene. Hva dette angår, kom det inn motstridende kommentarer og også motstridende reaksjoner på CRD-dokumentet. Enkelte mente at hastighetsbegrensningen burde gjelde alle luftromsklasser under 10 000 ft, mens andre mente at den bare burde gjelde VFR-flyging, eller at spesielle flyginger av ulike grunner burde være unntatt fra dette kravet.
78. "See and avoid"-prinsippet som ligger til grunn for hastighetsbegrensningen, gjelder både VFR og IFR og situasjoner der atskillelse ikke er sikret. Det må anføres at operative hastighetsbegrensninger i tilknytning til spesielle klareringer eller framgangsmåter fortsatt kan anvendes, forutsatt godkjenning fra vedkommende myndighet, så lenge de ikke er i strid med den hastighetsbegrensning som er fastsatt etter ICAO/SERA for den aktuelle luftromsklasse (f.eks. spesifikke hastigheter forbundet med SID og STAR).
79. Når det gjelder den ene kommentaren om at det burde gis unntak for enkelte luftfartøyer som må fly i høy hastighet av operative eller tekniske årsaker, må det gjentas at SERA IR bare gjelder GAT. Å tillate høy hastighet, i strid med ICAO, i et luftfartsmiljø som er åpent for alle kategorier luftromsbrukere, kan bare være en medlemsstats ansvar innenfor eget luftrom og må hjemles i nasjonale forskrifter (f.eks. OAT), men en slik beslutning kan vanskelig gjelde for og bør ikke anvendes for hele det europeiske luftrom og GAT-reglene som gjelder for dette luftrom.
80. Følgelig har det blitt besluttet å beholde hastighetsbegrensningen på 250 knop som beskrevet i ICAO Annex 11 og i forslaget til regelverk vedlagt denne uttalelse.

xvi. Tillegg til SERA del B

81. Tillegget som viser de forskjellene mellom SERA del B og de relevante anneksene til ICAO som vil kreve felles godkjenning og som medlemsstatene må melde til ICAO, er utarbeidet på grunnlag av innholdet i forslaget til del B i NPA. Det kom inn en rekke kommentarer med forslag til forbedringer eller endringer i tråd med forslagene til endring av forslaget til IR.
82. Tillegget er blitt gjennomgått og endret i samsvar med de endringer som er gjort i forslaget til IR etter samrådet, og er vedlagt denne uttalelse.
83. Tillegget til SERA del B inneholder nå ni avvik, inklusive avvikene tilsvarende ICAOs noter som har fått bindende status, mot 253 meldte avvik i forhold til hele ICAO Annex 11 og 111 som gjelder de delene av ICAO Annex 11 som er inntatt i SERA del B.

IV. Konsekvensanalyse

Formål og hensikt

84. Formålet med konsekvensanalyser av typen "Regulatory Impact Assessment" er å bestemme hvordan målet med regelverksarbeidet best kan oppnås, samtidig som det sikres at potensielle negative konsekvenser reduseres til et minimum. Analysen består av en sekvens av fem logiske trinn som den er strukturert rundt: identifisere problemet, definere målet, utarbeide alternativer, analysere konsekvenser og sammenligne alternativer. I dette tilfellet er mulighetene for å sammenligne alternativer ganske begrenset ettersom forslaget til IR for SERA er utarbeidet i samsvar med SERA-mandatet, og som allerede nevnt i NPA 2011-02, var det begrensede muligheter for å velge andre alternativer med hensyn til framgangsmåte når det gjaldt forslaget til IR for SERA del B. Derfor er det bare det valgte alternativet som vil bli gjennomgått nærmere.

85. Foreliggende RIA gjentar ikke hele den RIA som ble presentert i NPA, bare hovedpunktene, men den tar også opp noen nye konsekvenser som ble identifisert i høringsprosessen.

a. Forhold som behandles i konsekvensanalysen av SERA del B

86. Innarbeiding i standardiserte europeiske lufttrafikkregler, SERA (Standardised European Rules of the Air), av de relevante bestemmelser i ICAO Annex 11 og Annex 3.

87. SERA-mandatet fra Europakommisjonen inneholdt en klar anmodning om at arbeidet først og fremst skulle kunne ut i et forslag til gjennomføringsregelverk som Europakommisjonen skulle vedta, med mindre man kom til at full harmonisering ikke er nødvendig. Regelverket skulle også prioritere løsninger som var i samsvar med ICAO.

b. Problemstillingens omfang

88. Som nevnt over, er det kjent at selv om ICAO Annex 2 kalles "Rules of the Air", kan bestemmelser som er "lufttrafikkregler" også finnes i andre ICAO-dokumenter. Utgangspunktet for utviklingen av forslaget til SERA del B var å identifisere hvilke bestemmelser i ICAO Annex 3 og Annex 11 som skulle innarbeides i EU-regelverket som lufttrafikkregler.

89. Forslaget til IR for SERA tar ikke primært sikte på å innføre nye forpliktelser for medlemsstatene men på å standardisere den måten eksisterende forpliktelser etter ICAO-konvensjonen gjennomføres på innenfor det felles europeiske luftrom. Ettersom ICAOs bestemmelser har vært i bruk internasjonalt i mange år, anses ikke dette problemet å være av noe større omfang.

90. På et par punkter avviker det framlagte forslaget til SERA del B (kategori A-forskjeller) fra ICAOs SARPs. De foreslåtte forskjellene er berettiget. Når det gjelder forslaget om å avrunde korrekt tid til nærmeste hele minutt, som nok vil utgjøre en kategori C-forskjell, vil det bli gjennomført en sikkerhetsvurdering som vil bli oversendt til Kommisjonen i forbindelse med komitéframgangsmåten.

c. Kort beskrivelse av målene for uttalelsen

91. Hovedhensikten er å videreføre det arbeidet Europakommisjonen har innledet for å få på plass et harmonisert sett lufttrafikkregler for europeisk luftrom for å øke sikkerheten og redusere til et minimum ulempene og risikoen for misforståelser som varierende nasjonale regelverk kan føre til, og sikre rask og effektiv avvikling av internasjonal lufttrafikk, noe som forutsetter en felles forståelse av signaler, antikollisjonsprosedyrer, instruksjoner fra lufttrafikkjenestene, fraseologi og lignende.

Alternativer

92. Alternativet som er valgt, er "Draft SERA Part B, transposing rules of the air provisions from ICAO Annexes other than Annex 2". Alternativet ble valgt i tråd med SERA-mandatat.

Berørte sektorer

93. SERA IR vil påvirke personer (flygere, flygeledere) og enheter (medlemsstater, vedkommende myndigheter, ANSP, luftfartøyoperatører og sannsynligvis lufthavnoperatører).

Konsekvenser

a. Alle identifiserte konsekvenser

94. Personer og enheter som opererer i medlemsstater som har gjennomført en luftromsklassifisering som ikke er helt i tråd med ICAO (og f.eks. tillater visse VFR-flyginger i luftrom klasse A, bruker klasse F annet enn midlertidig, osv.) kan bli berørt av denne forordningen når den gjennomføres. Dessuten kan de samme bli berørt av et par tilføyelser til ICAOs SARPs (f.eks. at enkelte noter blir løftet opp til bestemmelser, som beskrevet i tillegget til SERA del B, pluss nye bestemmelser basert på luftromsklassifiseringsverktøyet).
95. For at det skal være mulig å få en fornuftig strukturert, spesifisert kvantitativ vurdering, er det nødvendig å gjennomføre en europeisk spørreundersøkelse for å få identifisert:
- hvilke medlemsstater som vil måtte gjennomføre endringer på grunn av luftromsklassifiseringen i SERA,
 - hvordan disse endringene vil påvirke relevant nasjonal lovgivning, og hvordan implementeringen kan gjennomføres,
 - i hvilken grad adgangen for en del luftromsbrukere til visse deler av luftrommet vil bli påvirket, og om de nye verktøyene i SERA del B vil gjøre det mulig å redusere problemene gjennom nye prosedyrer,
 - hvilke ressurser, inklusive trening, gjennomføringen av de nye prosedyrene vil kreve.
96. Denne typen spørreundersøkelser krever både tid og ressurser, og ettersom fristen for arbeidet på SERA generelt er kort, lar dette seg nok ikke gjennomføre. En troverdig kvantitativ analyse er vel dermed knapt mulig.

i. Sikkerhet

97. For å kunne få en korrekt vurdering av de samlede sikkerhetsmessige konsekvensene av gjennomføringsregler (IR), akseptable metoder for etterlevelse (AMC) og veiledningsmateriale (GM), trengs hele regelverkspakken. Dessuten er det nok nødvendig å også se på SERA IR i sammenheng med de nylig vedtatte IR for sertifisering av flygebesetninger, med regelverket for luftfartsoperasjoner som allerede er vedtatt av EASAs komité, og med de framtidige bestemmelsene i Part-ATS og Part-MET. I akkurat dette tilfellet innfører SERA del B bare de bestemmelser i EU-regelverket fra ICAO Annex 3 og Annex 11 som betraktes som "rules of the air". SERA del B er et supplement til SERA del A, som innarbeider bestemmelsene fra ICAO Annex 2. Dessuten vil det bli gjort mer arbeid på SERA IR i forbindelse med at de relevante bestemmelser i ICAO Annex 10, PANS-ATM, PANS-OPS og andre dokumenter skal innarbeides i EU-regelverket. Denne regelverkspakken kan i grunnen ikke betraktes som komplett før alle IRer som beskrevet i punktet "Regelverksstruktur" er vedtatt. Imidlertid er det viktig å understreke at når alle relevante tiltak (gjennomføringsregler (IR), akseptable metoder for etterlevelse (AMC) og veiledningsmateriale (GM)) er på plass og gjennomført, betraktes de samlede sikkerhetsmessige konsekvenser å være positive i forhold til dagens situasjon ettersom ICAOs SARPs da vil være enhetlig gjennomført i europeisk luftrom.

98. Som allerede forklart, er det ikke å forvente at man kan utarbeide et fullt sett av harmoniserte europeiske regler på en gang. Europakommisjonen er innforstått med dette, noe den har gitt uttrykk for i SERA-mandatet til EUROCONTROL, som legger opp til at SERA IR skal utvikles i faser.
99. Ut fra virkeområdet for SERA del B er det likevel nødvendig å vurdere sikkerhetskonskvansene av denne innarbeidingen for å dokumentere at regelverket er egensikkert. Det er gjennomført en sikkerhetsmessig konsekvensanalyse — kapittel III i NPA ("Summary of Safety assessment of SERA Part B"), for å vurdere hvordan de krav til lufttrafikktenester som kan betraktes som bestemmelser om "rule of the air", er innarbeidet i regelverket for Det felles europeiske luftrom (SES-regelverket).
100. En sikkerhetsmessig konsekvensanalyse er gjennomført i alle faser av utviklingen av regelverket.
101. I den innledende fasen ble seks overordnede sikkerhetsspesifikasjoner for SERA identifisert for å sikre at bestemmelsene i SERA del B kunne utvikles på en måte som ville vise at: *"et komplett, korrekt sett av krav til lufttrafikktenester som av natur er lufttrafikkregler, er fastsatt for å sikre trygg trafikkavvikling i EU" (a complete and correct set of air traffic services requirements, which are of a "rule of the air" nature, have been determined to ensure a safe flow of air traffic within the EU.)*
102. Mot slutten av utviklingsfasen har man kunnet konstatere at SERA del B er komplett, korrekt, tilstrekkelig robust og helstøpt, er potensielt gjennomførbart/oppnåelig og i tråd med målet for IR. Det er verdt å merke seg at mesteparten av kravene i SERA del B betraktes som sikkerhetskrav, da deres fremste mål er å redusere de farer/risikoer som ligger i luftfartens natur (f.eks. kollisjon i luften, på taksebane osv.).
103. Som fastsatt i IR for SERA, vil overgangen fra dagens situasjon til at medlemsstatene anvender bestemmelsene i SERA del B, dessuten bli understøttet av en lokal sikkerhetsvurdering for å sikre at overgangsfasen håndteres på en sikker måte.
104. Endelig konkluderte denne analysen med at det ikke bør tillates noen unntak fra regelverket, og at en "vedlikeholdsprosess" skal etableres for å vurdere framtidige sikkerhetsmessige behov, endringer i ICAO Annex 11 og Annex 3 eller endringer som stammer fra forandringer i det operative miljøet i EU.
105. For å konkludere har gjennomføringen av denne strukturerte sikkerhetsmessige konsekvensanalysen vist at kravene til lufttrafikktenester i SERA del B som betraktes som "lufttrafikkregler", sikrer en tryggere avvikling av lufttrafikken i EU, og anvendelsen av den vil bare være helt trygg når det europeiske luftfartsregelverket er komplett og implementert. Alle sikkerhetsspørsmål, anbefalinger og forutsetninger som er identifisert i sikkerhetsvurderingsprosessen, er behørig behandlet i SERA IR slik den foreligger i vedlegget til denne uttalelse, eventuelt er det iverksatt tiltak for å håndtere dem behørig (f.eks. pågår det arbeid for å utvikle AMC og GM til SERA del B og annet regelverk innenfor grunnforordningen).
106. Endelig er det viktig å understreke at sikkerhetskonskvansene av enkelte punkter, som korrekt tid avrundet til nærmeste hele minutt i stedet for halve minutt og de nye bestemmelsene om RMZ og TMZ, vil bli analysert, og resultatet av denne analysen vil bli oversendt til Kommisjonen.

ii. Økonomi

107. På det nåværende tidspunkt er kostnadene primært forbundet med spredning av informasjon om, opplæring i og tilvenning til det nye regelverket for ytere av flysikringstjenester, lufthavnoperatører og luftromsbrukere. Disse kostnadene anses imidlertid å ville være engangsutgifter i forbindelse med overgangen til nytt regelverk og nye framgangsmåter. Deretter forventes harmoniseringen å føre til reduserte løpende kostnader. Men fordi det ennå ikke finnes data tilgjengelig fra alle medlemsstatene, er vurderingen av de økonomiske konsekvensene bare kvalitativ.

108. Virkningene i de ulike delene av europeisk luftrom kan bli:

- ingen forandring, der nasjonalt regelverk allerede er helt i samsvar med SERA del B,
- endring av enkelte nasjonale regelverk for å tilpasse dem til SERA del B (fordi gjennomføringsregelverket for SERA ikke innarbeider ICAO Annex 11 eller Annex 3 i sin helhet og den totale innarbeidingen vil finne sted på et senere tidspunkt),
- den enkelte medlemsstat vil ikke lenger måtte investere ressurser i å innarbeide endringer av ICAO Annex 11 og Annex 3⁹ ettersom dette vil bli gjort på EU-plan ved å endre det europeiske gjennomføringsregelverket.

109. Omfanget av konsekvensene vil avhenge av:

- nasjonale kostnader forbundet med oppfyllelsen av kravene om å iverksette nasjonale sikkerhetsvurderinger av (eventuelle) endringer forbundet med gjennomføringen av SERA del B,
- antallet og omfanget av forskjeller som identifiseres mellom SERA del B og nasjonalt regelverk,
- omfanget av (eventuelle) endringer i operative framgangsmåter som måtte bli nødvendige i medlemsstatene, og
- omfanget av (eventuelle) risikoreduserende tiltak som måtte bli nødvendige etter sikkerhetsvurderingen, som må gjennomføres lokalt.

110. Kostnadene ved gjennomføringsregelverket for SERA del B kan omfatte:

- kostnadene forbundet med spredning av informasjon om, opplæring i og tilvenning til gjennomføringsregelverket for SERA,
- kostnadene forbundet med endringer i operative framgangsmåter,
- kostnadene forbundet med (eventuelle) risikoreduserende tiltak som måtte bli nødvendige etter sikkerhetsvurderingen, som må gjennomføres lokalt.

111. Konsekvensene for reguleringsmyndigheter, ytere av flysikringstjenester (ANSP), lufthavnoperatører og luftromsbrukere vil helt klart avhenge av i hvilket omfang de nasjonale reglene avviker fra ICAO Annex 3 og 11 og følgelig fra SERA del B. Det som vil bli krevd av ANSPer, lufthavnoperatører og luftfartøyoperatører, vil blant annet være spredning av informasjon om alle endringer i regelverket til deres ansatte, nødvendig opplæring av ansatte samt gjennomføring av eventuelle endringer i operative framgangsmåter som måtte være nødvendig. Vedkommende myndigheter vil måtte sikre at deres personell er kjent med enhver endring i regelverket innenfor deres luftrom, og sikre at ANSPer, lufthavnoperatører og luftromsbrukere overholder de endrede reglene. Dersom det gis en passende overgangsperiode før reglene i SERA del B trer i kraft, burde disse konsekvensene bli små.

Reguleringsmyndigheter/vedkommende myndighet

112. Reguleringsmyndigheter/vedkommende myndigheter vil innledningsvis bli nødt til å forsikre seg om at de nødvendige endringer i regelverket er gjennomført, noe som vil innebære en kostnad (f.eks. inspektører). Deretter vil kostnadene ved å sikre overholdelse av eventuelt endrede regler ikke være større enn dagens kostnader med å sikre overholdelse av gjeldende regelverk. Det er mulig at en del medlemsstater som berøres av bestemmelsene i SERA del B vil måtte endre sine nasjonale bestemmelser tilsvarende.

⁹ For de av ICAOs SARPs som allerede er innarbeidet i EU-regelverket

113. I enkelte helt bestemte tilfeller kan kostnaden skyldes at det blir nødvendig å gjøre endringer i luftromsklassifiseringen og dermed gjøre endringer i alle relevante kart og publikasjoner. I tillegg vil en del medlemsstater måtte endre utformingen av luftrommet, f.eks. nye ATS-ruter, restriksjonsområder eller segregerte områder osv., for å overholde luftromsklassifiseringen og tilrettelegge for bestemte luftromsbrukere.

ANSPer og lufthavnoperatører

114. Alle ANSPer bør allerede ha de nødvendige framgangsmåter på plass for å sikre at all nødvendig informasjon distribueres til relevant personell. Selv om visse administrative konsekvenser ikke er til å unngå på grunn av de endringer den enkelte ANSP må gjennomføre, burde ikke bruken av eksisterende framgangsmåter for å implementere SERA del B ha noen vesentlig kostnadmessige konsekvenser for ANSPene.
115. Når det gjelder trening – selv om det kan være visse mindre kostnader forbundet med oppdateringen av opplæringsmateriell – burde ikke kostnadene forbundet med kursvirksomhet når de nye reglene er på plass, være større enn det det i dag koster å holde personellet kompetanse oppdatert. Opplæringskostnadene kan imidlertid øke i de medlemsstatene der luftromsklassifiseringen må endres og ATS-prosedyrene må endres tilsvarende. Uansett vil kostnadene ved endring av operative framgangsmåter i forbindelse med gjennomføringen av SERA del B måtte estimeres lokalt.
116. Dersom medlemsstatene bestemmer seg for å omklassifisere luftrom klasse F til kontrollert luftrom, vil nok dette kunne medføre merkostnader knyttet til opplæring og ansettelse av flygeledere.
117. Der lufthavnoperatørene også yter flysikringstjenester, vil de bli berørt av gjennomføringen av SERA del B på samme måte som ANSPer.

Luftfartøyoperatører og luftromsbrukere

118. Eksisterende rutinemessige framgangsmåter for briefing av flygere i henhold til europeiske eller nasjonale bestemmelser dekker kravet om spredning av informasjon om det foreslåtte regelverket. Derfor burde denne prosessen kunne håndteres innenfor gjeldende framgangsmåter med minimale kostnadmessige konsekvenser.
119. Når det gjelder opplæring og eksamener, vil det, akkurat som for ANSPer, kunne bli en del mindre kostnader i forbindelse med oppdatering av opplæringsmateriell, men kostnadene ved opplæring når det nye regelverket er på plass, må nødvendigvis estimeres lokalt.
120. I enkelte tilfeller der reguleringsmyndigheten/vedkommende myndighet i medlemsstaten vedtar å innføre RMZ og/eller TMZ i luftrom klasse G, F og E, kan et begrenset antall luftfartøyer som brukes i allmennflyging, kreve ytterligere utstyr, men kostnadene ved dette kan bare estimeres lokalt av de medlemsstater som gjennomfører disse tiltakene.

iii. Miljø

121. Det forventes ingen eller bare mindre miljømessige konsekvenser.

iv. Sosialt

122. Ingen sosiale konsekvenser forventes.

v. Andre luftfartskrav utenfor EASAs myndighetsområde eller virkeområdet for SES

123. Ingen krav utenfor EASA eller SES. Imidlertid må det erkjennes at selv om militære luftfartsoperasjoner og militære tjenesteytere som hovedsakelig yter tjenester til OAT, ligger utenfor virkeområdet for SES og EASAs grunnforordning, kan gjennomføringen av disse bestemmelsene på europeisk plan potensielt få innvirkning på deres aktiviteter, men disse konsekvensene lar seg ikke estimere på grunnlag av de opplysninger som er tilgjengelige. Videre er det viktig å understreke at det hovedsakelig er "GAT"-delen av

militær virksomhet som vil få føling med dette (som reguleringsmyndighet, luftromsbrukere eller ANSPer), og i så måte vil konsekvensene bli tilsvarende det som gjelder deres sivile motparter.

Sammendrag og endelig vurdering

a. Sammenligning av positive og negative konsekvenser av hvert alternativ som er vurdert

124. Som nevnt over, var valgmulighetene med hensyn til hvordan man skulle gå fram for å utvikle SERA del B, begrenset. Derfor er det ikke mulig innenfor rammen av denne RIA å gjøre en sammenlignende analyse av konsekvensene av ulike alternativer. Den fokuserer på å vurdere positive og negative konsekvenser av løsningen som er valgt, nemlig "transposing rules of the air provisions from ICAO Annexes, other than Annex 2".

a.1 Positive konsekvenser:

- Ensartet gjennomføring av standardiserte europeiske lufttrafikkregler innenfor rammen av grunnforordningen og SES-forordningene.
- En felles forordning som dekker krav som er relevante for lufttrafikkreglene hentet fra ICAO Annex 2, og som innarbeider bestemmelser som inneholder lufttrafikkregler i andre annekser til ICAO-konvensjonen enn Annex 2.
- Luftromsbrukerne vil ikke behøve å følge enkeltmedlemsstaters særvarianter av lufttrafikkregler basert på ICAOs SARPs når de flyr i europeisk luftrom.
- Redusert ulempe og risiko for misforståelser som følge av variasjoner i nasjonale lufttrafikkregler og forskjellig luftromsklassifisering.
- Støtte til medlemsstatene ved å sikre ensartet gjennomføring av ICAOs SARPs i samsvar med kravene. Medlemsstatene vil i framtiden ikke lenger måtte bruke ressurser på å innarbeide endringsutgavene av de aktuelle bestemmelser i ICAO Annex 11 og Annex 3 ettersom dette vil bli gjort på sentralt hold på europeisk plan gjennom relevant regelverksarbeid.
- Harmoniserer gjennomføringen av ICAOs klassifisering av luftrommet.
- Harmoniserer bestemmelsene om spesielle VFR-flyginger og skaper utvetydige vilkår for gjennomføring.
- Gir medlemsstatene verktøyer for å øke sikkerheten i de delene av luftrommet der dette anses som nødvendig, ved å etablere radiopåbudssoner (RMZ) og transponderpåbudssoner (TMZ). På denne måten gis medlemsstatene mulighet til å tilpasse ICAOs luftromsklassifisering etter sine særskilte behov.

a.2 Negative konsekvenser:

- Som nevnt er prinsippet som er lagt til grunn for konsekvensanalysen, å begrense omfanget til generelle spørsmål ettersom analysen ikke kan gå inn på detaljene i gjennomføringen eller nasjonale særegenheter ved gjennomføringen av SERA del B. Og av tidshensyn er det heller ikke gjennomført noen undersøkelse av de detaljerte aspektene ved gjennomføringen eller de nasjonale særegenhetene ved gjennomføringen av SERA del B.
- Mulige negative konsekvenser er kostnadene forbundet med gjennomføringen av SERA del B når det gjelder opplæring av personell og endring av framgangsmåtene.

b. Endelig vurdering og anbefaling av løsningen som er valgt

125. Vedtakelsen av ensartede lufttrafikkregler basert på bestemmelsene i ICAOs andre annekser enn Annex 2, medfører kostnader, men disse vil avhenge av foreliggende situasjon i den enkelte medlemsstat.

126. Dersom endringer må gjøres, bør det allerede være framgangsmåter på plass i de relevante sikkerhets- og endringshåndteringssystemene for spredning av informasjon til relevant personell, og tilleggskostnaden ved å ta med informasjon om dette forslaget til regelverk i denne prosessen, burde bli minimal.
127. Når det gjelder opplæring – selv om tilpasning av opplæringsmateriellet kan medføre enkelte kostnader – vil kostnadene forbundet med opplæring når de nye reglene er på plass, bare kunne estimeres lokalt.
128. Dersom mer omfattende endringer er nødvendig, spesielt i forbindelse med innføringen av en ny luftromsklassifisering og/eller TMZ og RMZ, vil kostnadene med dette øke tilsvarende, men det er på det nåværende tidspunkt ikke mulig å tallfeste dem.
129. Imidlertid burde de potensielt negative konsekvensene av den potensielle kostnadsøkningen for en del medlemsstater som har implementert Annex 11 og Annex 3 med enkelte avvik, bli oppveid av den samlede positive effekten på sikkerheten ettersom ICAOs SARPs vil være ensartet gjennomført i det europeiske luftrom når alle relevante tiltak (gjennomføringsregler (IR), akseptable metoder for etterlevelse (AMC) og veiledningsmaterieell (GM)) er vedtatt og gjennomført. Videre vil ikke medlemsstatene trenge å bruke ressurser på å innarbeide endringsutgavene av ICAO Annex 11 og Annex 3 ettersom dette vil bli gjort på europeisk plan.
130. Det er også viktig å understreke det positive ved gjennomføringen av SERA del B IR, da den vil fremme fri bevegelighet for luftfartøyer over landegrensene i Europa, hjelpe medlemsstatene til å opprettholde høye sikkerhetsnivåer og bidra til innføringen av funksjonelle luftromsblokker.

V. Byråets endelige uttalelse

131. Bestemmelsene i SERA del B slik de foreligger i vedlegget til denne uttalelse, er utarbeidet ifølge Byråets regelverksprosedyrer og i tråd med spesifikasjonene fra Kommisjonen i dens mandat om SERA til EUROCONTROL.
132. På grunnlag av Byråets høringsprosess, svarene som ble gitt til kommentarene fra interessentene, og reaksjonene som er kommet inn, sammen med de forklaringer og begrunnelser som er gitt i punkt b), kan Byråets endelige uttalelse oppsummeres som følger:
 - a) Bestemmelsene i SERA del B slik de er vedlagt denne uttalelse, er en innarbeiding av de bestemmelser i ICAO Annex 11 og 3 som anses å være "rules of the air" og å bidra til harmoniseringen og ensartet anvendelse av luftromsklassifiseringen og bruken av luftrommet i Europa.
 - b) De øvrige forskjellene mellom SERA del B og de relevante ICAO-annekser er mer restriktive enn gjeldende bestemmelser (kategori A).
 - c) Spørsmålene som gjaldt avklaring og definisjon av "vedkommende myndighet" og beskrivelsen av "korrekt tid" bør utredes nærmere før Kommisjonen gjør ferdig komitéframgangsmåten.
 - d) Mange av problemstillingene som ble tatt opp av interessentene i denne prosessen, er løst i forslaget til regelverk slik det foreligger i vedlegget til denne uttalelse.
 - e) Andre problemstillinger vil bli løst i nærmeste framtid etter at Byrådet har gjennomført en sikkerhetsvurdering av hvert punkt, som nevnt i denne uttalelse, ved å utarbeide AMC/GM eller i forbindelse med det framtidige arbeidet på SERA del C.

Köln, 14. november 2011

P. GOUDOU
Administrerende direktør