



MNENJE ŠT. 05/2011

EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU

z dne 14. novembra 2011

o uredbi Komisije o določitvi zahtev v zvezi z navigacijskimi službami zračnega prometa ter spremembi Uredbe Komisije (EU) št. .../... o določitvi skupnih pravil zračnega prometa in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi uredb (ES) št. 2096/2005, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010

**„Standardizirana evropska pravila zračnega prometa (SERA), del B“
„Zahteve v zvezi z navigacijskimi službami zračnega prometa“**

Povzetek

To mnenje vključuje osnutek spremembe člena 2 izvedbenega pravila SERA in osnutek spremembe priloge k izvedbenemu pravilu SERA.

S predlaganimi spremembami se prenese vsebina določb iz prilog 11 in 3 ICAO, ki vsebujejo „pravila zračnega prometa“.

Glavni cilji predlaganih novih evropskih pravil so:

- uskladiti pravila zračnega prometa v evropskem zračnem prostoru;
- olajšati prosti pretok uporabnikov zračnega prostora v evropskem zračnem prostoru;
- olajšati izvajanje funkcionalnih blokov zračnega prostora z zagotovitvijo skupnega sklopa postopkov in operativnih pravil ATM in
- podpreti države članice pri izpolnjevanju njihovih obveznosti iz Čikaške konvencije z zagotovitvijo skupnega izvajanja standardov in priporočenih praks ICAO.

Predlagane zahteve so rezultat posvetovanja z organi, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, združenji, izvajalci vojaških storitev in strokovnjaki na področju letalstva.

Pojasnilo

I. Splošno

1. Cilj tega mnenja je Komisiji predlagati spremembo člena 2 osnutka Uredbe Komisije (EU) št. .../...¹ o določitvi skupnih pravil zračnega prometa in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi uredb (ES) št. 2096/2005, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010 (v nadaljnjem besedilu: izvedbeno pravilo SERA) ter njene priloge z uvedbo novega dela B (v nadaljnjem besedilu: del B SERA). Obseg te dejavnosti oblikovanja pravila je opisan v pristojnostih in nalogah ATM.001 (RMT.0148) ter dodatno opredeljen v pooblastilu, ki ga je Evropska komisija podelila organizaciji EUROCONTROL v zvezi s standardiziranimi evropskimi pravili zračnega prometa², in njegovi spremembi na podlagi dopisa MOVE E2/JP/sr, ki je bil poslan organizaciji EUROCONTROL 15. oktobra 2010 (v nadaljnjem besedilu: pooblastilo SERA).
2. Mnenje je bilo sprejeto po postopku, ki ga je določil upravni odbor Evropske agencije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: agencija)³ v skladu z določbami člena 19 Uredbe (ES) št. 216/2008⁴ (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba).
3. Predlagano pravilo upošteva razvoj prava Evropske unije in mednarodnega prava (ICAO) ter uskladitev s predpisi drugih organov glavnih partnerjev Evropske unije v skladu s cilji člena 2 osnovne uredbe. Predlagano pravilo:
 - a) je bilo pripravljeno ob upoštevanju tekočega dela v okviru pobude za enotno evropsko nebo za izvajanje člena 4 Uredbe (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1070/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o spremembi uredb (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004 in (ES) št. 552/2004 z namenom izboljšanja delovanja in trajnosti evropskega letalskega sistema (v nadaljnjem besedilu: uredba o zračnem prostoru), ki se je končalo po podelitvi pooblastila SERA in katerega rezultat je bil osnutek izvedbenega pravila SERA, za katerega se v tem mnenju predlaga dopolnitev;
 - b) je preneslo ustrezne določbe iz prilog 11 in 3 ICAO z minimalnimi spremembami, potrebnimi za izvajanje določb ICAO v evropskem regulativnem okviru.

¹ Točna številka te uredbe še ni na voljo, ker je Evropska komisija še ni sprejela s komitologijo.

² Dodatne informacije o pooblastilu, ki ga je Evropska komisija podelila organizaciji EUROCONTROL, ter rezultatih in dokumentih, ki jih je organizacija EUROCONTROL predložila Evropski komisiji v zvezi s fazo 1, so na voljo na povezavi: http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html.

³ Sklep upravnega odbora v zvezi s postopkom, ki ga agencija uporablja za oblikovanje mnenj, certifikacijskih specifikacij in navodil (postopek za oblikovanje predpisa). EASA MB 08–2007, 13. 6. 2007.

⁴ Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1), kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 (UL L 309, 24.11.2009, str. 51).

4. Vsebina tega mnenja in osnutek Uredbe sta v skladu z zahtevami iz pooblastila SERA in dodatnimi pojasnili v prvotnem načrtu organizacije EUROCONTROL na podlagi pooblastila Evropske komisije za podporo pri razvoju standardiziranih pravil zračnega prometa SES/AS/SERA/IPL2⁵ rezultat sodelovanja med agencijo in organizacijo EUROCONTROL.

II. Posvetovanje

5. Obvestilo o predlagani spremembi (NPA) 02-2011⁶, ki je vsebovalo osnutek mnenja o uredbi Komisije o spremembi izvedbenega pravila SERA, je bilo za namen javnega posvetovanja na spletni strani agencije objavljeno 8. februarja 2010.
6. Agencija je do zadnjega dne za predložitev pripomb, tj. 10. maja 2010, prejela 415 pripomb, ki jih je poslalo 44 predstavnikov zainteresiranih strani, med drugim nacionalni letalski organi/nacionalni nadzorni organi, poklicna združenja in zasebna podjetja oziroma posamezniki.
7. Za vse pripombe je bil potrjen njihov prejem in vse so bile vključene v dokument o odzivih na pripombe (dokument CRD), ki je bil na spletni strani agencije objavljen 23. avgusta 2011. Ta dokument CRD vsebuje seznam vseh oseb in/ali organizacij, ki so poslale pripombe, in odgovore agencije.
8. Kot je bilo poudarjeno že v pojasnilu CRD 2011-02, je bila večina pripomb poslana kot odgovor na vprašanja iz obvestila NPA 2011-02 in kot pripombe k predlaganim določbam za razvrstitve zračnega prostora. Večina izraženih pomislekov se je nanašala na naslednja vprašanja:
- a) zračni prostor razredov A, F in G;
 - b) koncept pristojnega organa in njegova uporaba v osnutku pravila;
 - c) regulativna struktura na splošno in v okviru izvedbenega pravila SERA;
 - d) vprašanje v zvezi s preverjanji točnega časa samo na minuto natančno namesto na pol minute natančno, kot zahteva ICAO;
 - e) omejitev hitrosti na 250 vozlov;
 - f) določitev minimalnih razdvajanj;
 - g) razdvajanje med leti VFR ponoči ter med leti VFR ponoči in leti IFR;
 - h) dovoljenje IFR za pilote, ki zagotavljajo svoje razdvajanje v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) (dovoljenje VMC);
 - i) posebna pravila VFR (SVFR);
 - j) ATIS;
 - k) obseg informacij FIS in
 - l) meteorološko poročanje.

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

⁶ Glej zakonodajne arhive na http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
TE.RPRO.00036-001© Evropska agencija za varnost v letalstvu. Vse pravice pridržane.
Zaščiten dokument. Kopije niso nadzorovane. Stanje zadnje spremembe preverite na spletni strani/intranetu agencije EASA.

9. Agencija je s pomočjo organizacije EUROCONTROL analizirala vse pripombe in za prav vsako zagotovila usklajen odgovor skupaj s splošnim pojasnilom odgovorov in njihovo utemeljitvijo.
10. Poleg tega so se na posvetovalni delavnici zainteresiranih strani, ki je na sedežu organizacije EUROCONTROL potekala 19. septembra 2011, proučila glavna vprašanja, ki so se pojavila med javnim posvetovanjem, ter druga vprašanja, zastavljena med delavnico. Agencija je na podlagi ugotovitev teh razprav in prejetih pripomb k dokumentu CRD skupaj z organizacijo EUROCONTROL spremenila osnutek dela B SERA in nato pripravila vsebino tega mnenja.
11. Agencija je k dokumentu CRD prejela 62 pripomb od sedmih organizacij: štirih organizacij organov, ene vojaške organizacije, treh izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa (ANSP), dveh združenj regionalnih letališč, dveh združenj za splošno letalstvo in letalskega prevoznika. Večina pripomb se nanaša na naslednja vprašanja:
- a) zračni prostor razreda F in odgovori na pripombe v zvezi z razredom F;
 - b) omejitev na 250 vozlov za nekatere razrede zračnega prostora;
 - c) struktura pravila SERA;
 - d) prestrezanje civilnih zrakoplovov;
 - e) VFR v zračnem prostoru razreda A;
 - f) posebna pravila VFR ponoči in potreba, da se dovolijo;
 - g) obseg informacij FIS ter merljivost/pravna varnost določb;
 - h) preverjanja točnega časa;
 - i) razvoj sprejemljivih postopkov usklajevanja (AMC)/navodil (GM);
 - j) splošna merljivost in pravna varnost določb;
 - k) vprašanje pristojnega organa in uporaba izraza „sprejme“ oziroma „odobri“;
 - l) odgovori agencije so bili preveč splošni in
 - m) pripombe so aktualne tudi potem, ko je agencija njihove pripombe obravnavala v dokumentu CRD.
12. Kot je bilo že poudarjeno, je agencija te pripombe upoštevala in nato pripravila vsebino mnenja, kako so bile obravnavane, pa je podrobno pojasnjeno v nadaljevanju.

III. Vsebina mnenja agencije

a. Splošno

13. Cilj tega mnenja je ob upoštevanju načel priprave osnutka iz obvestila NPA 2011-02 prenesti ustrezne določbe iz prilog 11 in 3 ICAO, ki se glede na svojo naravo štejejo kot „pravila zračnega prometa“, v del B SERA in s tem dopolniti izvedbeno pravilo SERA in njegovo prilogo del A SERA.
14. Kot je bilo pojasnjeno že v obvestilu NPA 2011-02, razvoj teh pravil zračnega prometa temelji na dvojni pravni podlagi. Na eni strani osnovna uredba agencije EASA zahteva, naj agencija EASA pripravi izvedbena pravila, ki bodo vključevala skupna splošna operativna pravila in vse ustrezne postopke, določene za uporabo zračnega prostora, na

drugi strani pa uredba o zračnem prostoru SES zahteva, naj Evropska komisija sprejme izvedbena pravila v zvezi s pravili zračnega prometa in enotno uporabo razvrstitve zračnega prostora.

15. Zato je bilo že v prvotnem pooblastilu, ki ga je Evropska komisija podelila organizaciji EUROCONTROL, navedeno, da je treba pri delu upoštevati institucionalni razvoj v zvezi s širitvijo osnovne uredbe agencije EASA na upravljanje zračnega prometa (ATM)/navigacijske službe zračnega prometa (ANS). Evropska komisija je ob upoštevanju novih pristojnosti agencije EASA po širitvi osnovne uredbe spremenila pooblastilo.
16. Zato je bila vsebina tega mnenja pripravljena v sodelovanju z organizacijo EUROCONTROL, saj je njen cilj izpolniti obveznosti agencije v zvezi z osnovno uredbo in pooblastilom, ki ga je Evropska komisija podelila organizaciji EUROCONTROL z zvezi z obveznostmi iz uredbe o zračnem prostoru.

b. Glavne prejete pripombe in mnenje agencije

i. Opredelitve pojmov

17. Na podlagi pripomb, prejetih med javnim posvetovanjem, so se proučile opredelitve pojmov v zvezi s predlaganim delom B SERA v obvestilu NPA, ki naj bi se dodale opredelitvam pojmov iz člena 2 izvedbenega pravila SERA, vključile pa so se tudi opredelitve pojmov „oblak, pomemben za obratovanje zrakoplovov“, „izogibanje prometu“ in „nivo prehoda“, ker se uporabljajo v določbah. Te opredelitve pojmov izhajajo iz znanih virov (na primer iz Priloge 11, Priloge 3 in PANS-ATM), dodane pa so bile za boljše razumevanje uredbe.
18. Poleg tega je bila umaknjena opredelitev pojma „operater zrakoplova“, ki je bila predlagana v obvestilu NPA, ker je izraz „operater“ opredeljen že v osnovni uredbi in ga v izvedbenem pravilu ni treba znova opredeliti. Za točno določitev operaterja, ki ga obravnava pravilo, pa je bil izraz „operater“ ob uporabi določen kot „operater zrakoplova“.
19. In končno, agencija želi poudariti, da predlagana pravila za operaterje zrakoplovov⁷ (ki jih je odbor EASA pred kratkim z glasovanjem potrdil) vsebujejo nekaj opredelitev pojmov, ki niso v skladu z opredelitvami pojmov iz dela A SERA. To so opredelitve pojmov „noč“, „kraj delovanja“ in „vodja zrakoplova“. Po mnenju agencije bi morala Komisija skupaj z agencijo določiti najboljši način za obravnavanje tega vprašanja, glede na to, kako pomembni so uporaba usklajenih opredelitev pojmov v različnih predpisih, njihov obseg in cilj.

ii. Pristojni organ

20. V nekaterih pripombah je bilo opozorjeno, da bi nadomestitev izrazov „ustrezni organ ATS“ ali „ustrezni organ“ v ICAO z izrazom „pristojni organ“ ali „izvajalci ANSP“ lahko omajala sedanji sistem in povzročila težave v sedanjem nacionalnem okviru. Kot je bilo

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>.

TE.RPRO.00036-001© Evropska agencija za varnost v letalstvu. Vse pravice pridržane.

Zaščiten dokument. Kopije niso nadzorovane. Stanje zadnje spremembe preverite na spletni strani/intranetu agencije EASA.

pojasnjeno že v odgovorih na pripombe, izrazov „ATS“ oziroma „meteorološki urad“ ni v sedanjem evropskem regulativnem okviru, ki temelji na uredbah o enotnem evropskem nebu (te na primer pojasnjujejo odgovornosti, ki temeljijo na načelu ločevanja izvajanja storitve in nadzora). Zato je bila vloga nacionalnega nadzornega organa ali pristojnega organa ločena od vloge izvajalca navigacijske službe zračnega prometa in vloge držav članic (Uredba (ES) št. 550/2004 in Uredba (ES) št. 216/2008). Izraze v uredbah na višji ravni je treba upoštevati v uredbah na nižji ravni. V skladu s tem je treba ta ista načela upoštevati tudi v osnutku izvedbenega pravila SERA, zato je bil pregledan vsak sklic na „ATS“ oziroma „meteorološki urad“ v prilogah 11 in 3 ICAO s ciljem navesti/določiti v skladu z uredbami o enotnem evropskem nebu, ali nalogo/funkcijo izvaja nadzorni organ ali izvajalec storitve (izvajalci ANSP ali enote ATS).

21. Po mnenju agencije je treba pojasniti opredelitev pojma „pristojni organ“ v izvedbenem pravilu SERA in njegovo razlago. Opredelitev, po kateri „pristojni organ“ pomeni organ države članice, pristojen za zagotovitev skladnosti z zahtevami te uredbe, ali kateri koli drugi subjekt, na katerega je bila ta pristojnost prenesena, so nekatere zainteresirane strani razlagale, da pristojni organ lahko prenese nekatere naloge na izvajalce storitev, zato bi se lahko razumelo, da ne upošteva načela ločevanja med izvajanjem storitve in nadzorom.
22. Po mnenju agencija je ta opredelitev pojma morda res v nasprotju s konceptom dodelitve nalog usposobljenim subjektom, navedenim v osnovnih uredbah o SES in agenciji EASA. Obe uredbi ločujeta med tako imenovanim „pravnim prenosom“ (določitev pristojnosti upoštevne subjekta z zakonom), s katerim se določi pristojni organ, in prenosom v drugem koraku (ali dodelitvijo) nalog s pristojnega organa na usposobljeni subjekt.
23. Po mnenju agencije bi bilo treba to opredelitev pojma spremeniti, in sicer: „pristojni organ“ pomeni organ, ki ga imenuje država članica kot pristojnega za zagotovitev skladnosti z zahtevami te uredbe.
24. Če se pristojni organ odloči, da nekatere naloge prenese na drugi subjekt ob upoštevanju načel ločevanja izvajanja storitev in nadzora, navedeni subjekt zato ne postane pristojni organ. Na usposobljene subjekte se lahko prenesejo samo nekatere naloge certificiranja in nadzora v skladu z osnovno uredbo in okvirno uredbo o SES. V navedenih primerih pa je jasno, da navedeni subjekti niso pristojni organi za namen uredbe, saj delujejo v imenu pristojnega organa, ki je edini odgovoren. Torej, nekatere dejavnosti, naloge in pristojnosti se lahko prenesejo, ni pa mogoče prenesti obveznosti oziroma odgovornosti pristojnega organa.
25. Če Komisija trenutno ne more obravnavati spremembe opredelitve pojma, bi morala po mnenju agencije to vprašanje pojasniti pozneje, skupaj s temeljitim pregledom posameznih določb, da se zagotovi ohranitev odgovornosti in sedanjega ravnovesja ter neodvisnosti med izvajanjem storitev in nadzorom.
26. Pomembno je še poudariti, da mora nalogo, odločitev, postopek ali ukrep izvajalca navigacijske službe zračnega prometa ali enote ATS v nekaterih primerih pred njihovo izvedbo odobriti pristojni organ. To ne pomeni, da jih je treba odobriti pred vsako izvedbo, saj se lahko odobrijo na splošno, ko pristojni organ povezane postopke odobri med certifikacijskim postopkom ali pregledom za spremembo. Tak primer je na primer določitev minimalnih razdvajanj.
27. V nekaterih pripombah in odzivih nanje je bilo navedeno, naj se namesto izraza „odobri“ raje uporablja izraz „sprejme“ pristojni organ. Po mnenju agencije je izraz „sprejme“ v

pravnem smislu nejasen, ker se lahko različno razlaga. Lahko se razloži na primer kot tiha potrditev prejema, ko pristojni organ samo „potrdi“ postopek, ne da bi obvestil izvajalca ANSP ali enoto ATS, zato ni jasno, ali mora pristojni organ postopek pregledati ali ne. Razloži se lahko tudi, kot da mora pristojni organ pregledati in oceniti postopek ali ukrep ter o svoji odločitvi obvestiti izvajalca ANSP ali enoto ATS, preden se lahko postopek uporabi ali ukrep izvede. Vse regulirane organizacije morajo jasno razumeti in razlagati pravne akte in obveznosti, zato je bil namesto izraza „sprejem“ izbran izraz „odobritev“. Če se uporabi izraz „odobritev“, je jasno, da mora organ pregledati in oceniti ter formalno odobriti dokument, postopek ali ukrep.

iii. Struktura predpisa

28. Nekatero zainteresirane strani so med posvetovanjem agencije o delu B SERA izrazile pomisleke, da notranja struktura SERA ne upošteva dovolj „bralca prijaznega“ pristopa. Sedanja notranja struktura SERA izhaja iz pooblastila, ki ga je Komisija podelila organizaciji EUROCONTROL, v katerem je zahtevala fazni pristop, ki se je začel z delom A, ki je skoraj v celoti prenesel Prilogo 2 ICAO. Temelji tudi na nameri nadaljevati nemoten prehod, pri čemer bi bralci prepoznali notranjo strukturo, ki jim je znana. Vendar je pri delu B SERA in prenosu samo nekaterih delov priloge 11 in 3 ICAO logika te strukture manj očitna in nekatere določbe bi se lahko drugače združile na podlagi teme, ki jo obravnavajo. Nekatero zainteresirane strani menijo, da bi bili lahko nekateri kronološko zasnovani deli boljše organizirani v bolj homogeni uredbi, ki bi bila strukturirana po drugačni logiki, skladnejša in lažje berljiva. Vendar pa druge zainteresirane strani niso izrazile takih stališč in so očitno zadovoljne s sedanjim pristopom in strukturo.
29. Po mnenju agencije je vprašanje glede strukture SERA upravičeno in ga je treba ustrezno obravnavati, preden se določi končna struktura, da se zagotovita boljše ureditev in lažje izvajanje pravila.
30. Agencija meni, da čeprav je ohranitev strukture ICAO v fazi priprave osnutka omogočila poznavanje zadeve in lažjo primerjavo, pa razdelitev določb o enem vprašanju v različne dele po hierarhiji, ki obravnavajo splošna vprašanja (del A), storitve (del B) in postopke (del C), ni edina možnost za optimalno končno pravilo SERA. Druge možnosti so morda učinkovitejše in uporabniku prijaznejše, zato bi jih bilo treba ustrezno proučiti. Dejansko je treba zaradi jasnosti in berljivosti pravila preprečiti neutemeljeno drobljenje določb o enem vprašanju v različne dele. Vendar pa med pripravo osnutka dela B SERA ni bilo mogoče opraviti takega končnega pregleda, in sicer zaradi časovnega pritiska in ker različni deli SERA še nimajo enakega statusa glede zrelosti in postopka sprejetja (del A je „zamrznjen“, del B v končni fazi priprave osnutka in del C v razvojni fazi).
- Vendar agencija meni, da preoblikovanje delov A in B SERA v tej fazi postopka ni niti izvedljivo niti koristno. To pa predvsem zato, ker je del C SERA trenutno v razvojni fazi in njegova stopnja zrelosti ne omogoča temeljite ocene celotne strukture SERA. Zato bi bilo treba strukturo pravila SERA proučiti, ko bo osnutek dela C SERA dovolj zrel in v skladu z načrtovanim datumom izvajanja.
31. In končno, treba je poudariti, da morebitno preoblikovanje pravila SERA ne pomeni, da bi se spremenila vsebina določb delov A ali B SERA (ali prihodnjega dela C). Nasprotno, vsebina določb SERA v delih A in B (in prihodnjega dela C) se ne bi smela spremeniti, lahko bi se spremenila samo njihova uvrstitev v ustrezna poglavja in odstavke v morebitno spremenjeni strukturi SERA.

IV. Preverjanje točnega časa

32. Priloga 11 ICAO zahteva, da enote ATS preverijo točen čas „na pol minute natančno“. Ta zahteva je bila nespremenjena prenesena v prvotni osnutek dela B SERA, v zvezi s tem pa je prispelo veliko pripomb. V večini pripomb je bilo navedeno, da „pol minute“ ne ustreza sedanji praksi v Evropi, da imajo danes zrakoplovi in piloti na voljo precej natančnejše načine, da izvejo točen čas iz drugih virov, in da bi zadostovalo preverjanje časa na eno minuto natančno. Zainteresirane strani so navedle še nekatera neskladja med Prilogo 11 ICAO in 2. izdajo Priloge 10 ICAO v zvezi z opisom časa (pol minute v Prilogi 11 v primerjavi z urami in minutami v Prilogi 10). Vendar se določba iz odstavka 5.2.1.4.1.4 druge izdaje Priloge 10 nanaša na sporočanje točnega časa na splošno, Priloga 11 pa opisuje izrecno „preverjanja točnega časa“. Zahtevo, naj se točen čas preveri na minuto namesto na pol minute natančno, sta odločno podprli skupina za pregled in javna delavnica, čeprav ni bil nikoli izražen jasen argument, ki bi utemeljil, zakaj ni mogoče zagotoviti točnega časa na pol minute natančno.
33. Agencija in organizacija EUROCONTROL sta to vprašanje resno proučili, vendar pa taka sprememba zahteva dodatne študije. Dejstvo je, da bi uvedba merila, ki je manj natančen od prvotne vrednosti ICAO, v del B lahko pomenila vrsto spremembe kategorije C⁸ v primerjavi s standardom ICAO. Zelo pomembno bi bilo sprejeti na evropski ravni splošen dogovor o usklajeni nacionalni priglasitvi take razlike organizaciji ICAO, v okviru SERA pa se o taki razliki še ni razmišljalo.
34. Vsekakor bi taka sprememba zahtevala trdno utemeljitev za zagotovitev, da so bili pred sprejetjem odločitve ustrezno proučeni in upoštevani vsi upoštevni vidiki. Študija se je že začela izvajati, trenutno pa v njej sodelujejo in jo usklajujejo agencija, EUROCONTROL in zadevne zainteresirane strani, vključno z uporabniki zračnega prostora. Zaradi mogočega vpliva tega vprašanja na varnost je treba navedenemu delu nameniti potrebno pozornost, vire in čas.
35. Zato (čeprav je bil predlog dobro sprejet in je v pripombah navedeno, da se sedanja praksa v Evropi dejansko razlikuje od navedbe v Prilogi 11) osnutek besedila, priložen k mnenju, ne vključuje zahtevane spremembe, temveč ostaja v skladu z zahtevo ICAO, dokler ne bodo na voljo izsledki študije. Vsa prizadevanja bodo usmerjena v zagotovitev, da bodo izsledki na voljo, preden Komisija konča postopek komitologije za osnutek dela B SERA.

V. Zračni prostor razreda A

36. V opredelitvi ICAO zračnega prostora razreda A je določeno, da je namenjen samo za lete IFR. Zato se od vseh pilotov pričakuje, da izvajajo samo lete IFR, ki se ločijo od drugega prometa v takem zračnem prostoru. V nekaterih pripombah in odzivih na odgovore na pripombe se je zahtevalo, naj se uporabi odmik od opredelitve ICAO za zračni prostor razreda A in naj se v nekaterih okoliščinah dovolijo leti VFR. Po nadaljnji analizi in pogovorih z nekaterimi zainteresiranimi stranmi je bilo ugotovljeno, da sedanja praksa na nekaterih območjih, kjer se uporablja zračni prostor razreda A, v njem pa se na podlagi posebnih dovoljenj izvajajo tudi leti VFR, vzbujajo več pomislekov.
37. Tak primer je obveščanje drugih uporabnikov, ki pričakujejo, da ves promet poteka ločeno, drugi primer je nejasen status letov VFR v zračnem prostoru, v katerem se leti

⁸ Kategorija C – manj zaščitniška ali delno izvedena/neizvedena.

TE.RPRO.00036-001© Evropska agencija za varnost v letalstvu. Vse pravice pridržane. Zaščiten dokument. Kopije niso nadzorovane. Stanje zadnje spremembe preverite na spletni strani/intranetu agencije EASA.

VFR ne bi smeli dovoliti, vključno z režimom razdvajanja, ki se zanje lahko uporablja ali pa ne. Skladno s tem je bilo sklenjeno, da bo ta rešitev zahtevala razliko kategorije C glede na standard ICAO. Zato je treba po mnenju agencije ohraniti predvideno uporabo zračnega prostora A izključno za lete IFR. Agencija še meni, da se lahko poiščejo druge rešitve v okviru izvedbenega pravila SERA, ki bodo zagotovile nadomestne možnosti za sedanje potrebe po zagotovitvi prostora za lete VFR, in razume, da so do tega upravičeni.

38. Primeri rešitev za sprejetje letov VFR v neki predel zračnega prostora, ki se lahko najdejo v izvedbenem pravilu SERA, vključujejo na primer za običajne operacije prerazvrstitev nekaterih predelov zračnega prostora, oblikovanje koridorjev ali vzpostavitev TSA/TRA. Za posebne operacije bi bilo treba proučiti uporabo člena 4 osnutka izvedbenega pravila SERA, za nepredvidljive okoliščine pa lahko potrebe pokrije uporaba člena 3 osnutka izvedbenega pravila SERA (glej člen 14.1 osnovne uredbe agencije EASA). Tako prizadevanje za iskanje in izvajanje rešitev, ki temeljijo predvsem na optimalni zasnovi zračnega prostora, bi moralo pomeniti ustrezen rešitev za vključitev zadevnih vprašanj ter hkrati zagotoviti, da bi vsi piloti dobro poznali razvrstitev zračnega prostora in storitve, ki se zagotavljajo, in ostati v skladu z zahtevami ICAO, kar je eden od ciljev osnovne uredbe agencije EASA in uredbe o zračnem prostoru ter je vključeno v pooblastilo Evropske komisije.

vi. Zračni prostor razreda F

39. Najprej je pomembno poudariti, da je bil zračni prostor razreda F (kot je opredeljen v Prilogi 11 ICAO) zasnovan, da se omogoči začasno izvajanje svetovanja, dokler ne bo mogoče zagotoviti popolne storitve ATC.
40. Zamisel, da bi se svetovanje izvajalo samo kot začasni ukrep, je bila leta 2001 vključena v Prilogo 11 ICAO, in to na podlagi določb iz točke 9.1.4.1.2 PANS-ATM: *„Ob upoštevanju pomislekov, ki so podrobno opisani v točki 2.4 Priloge 11, je treba svetovanje v zvezi z zračnim prometom izvajati samo, če službe zračnega prometa niso ustrezne za izvajanje kontrole zračnega prometa, omejeni nasveti glede nevarnosti trčenja, ki jih sicer zagotavlja letalska informacijska služba, pa ne ustrezajo zahtevi. Če se izvaja svetovanje v zvezi z zračnim prometom, je treba to kot začasni ukrep običajno obravnavati samo do takrat, ko se lahko nadomesti s storitvijo kontrole zračnega prometa.“*
41. Treba je še opozoriti, da zadnja poved: *„Če se izvaja svetovanje v zvezi z zračnim prometom, je treba to kot začasni ukrep običajno obravnavati samo do takrat, ko se lahko nadomesti s storitvijo kontrole zračnega prometa“* izvira iz leta 1960, ko je bila vključena v 7. izdajo Doc 4444, del VII, odstavek 1.1.2.
42. Vprašanje je obravnavano tudi v Priročniku ICAO za načrtovanje ATS (Doc 9426), objavljenem leta 1984. V dokumentu Doc 9426, del I, oddelek 2, poglavje 1, oddelek 1.5 – Postopen razvoj ATS, odstavek 1.5.9, je navedeno: *„Zato je organizacija ICAO v svojih določbah o svetovanju v zvezi z zračnim prometom priznala postopen razvoj ATS kot začasno, vmesno fazo v razvoju od letalskih informacij do območne kontrole, da se omogoči urejen prehod od storitve, ki je predvsem informativna, k storitvi, ki zahteva, da kontrolorji prevzamejo večje odgovornosti za zagotavljanje varnosti letalskih operacij.“* Poleg tega je v poglavju 2, odstavek 2.7.1, navedeno: *„Od njegove vključitve v zadevno določbo ICAO je bilo predvideno, naj se svetovanje v zvezi z zračnim prometom obravnava kot začasna vmesna oblika ATS, da se omogoči urejen in postopen prehod od FIS (na ruti ali okoli letališč) k zagotavljanju ATC. Zato je treba razumeti, da svetovanje v zvezi z zračnim prometom ne more in ne sme biti cilj sam po sebi, temveč ga je treba*

uvesti samo zato, da se nadzornemu osebju omogoči, da v omejenem obdobju pridobi potrebne izkušnje pri izvajanju popolne storitve ATC tako, da se mu dovoli, da deluje, kot da bi nadzorovalo zračni promet, brez prevzema vseh odgovornosti, ki so neločljivo povezane z njegovim izvajanjem."

43. Za prvotno predlagano izvedbeno pravilo v zvezi s svetovalnim zračnim prostorom je veljalo prepričanje, da ustrezno izraža namen ICAO. Z ohranitvijo začasnosti je bilo ohranjeno bistvo ICAO. Za zagotovitev merljivosti določb izvedbenega pravila je bilo določeno triletno obdobje kot kompromis med začasnim in dolgoročnim ukrepom.
44. V pripombah v zvezi z vprašanjem zračnega prostora razreda F in odzivih na njihove odgovore je bila izražena predvsem zamisel, da bi moral biti razred F tako kot pri ICAO dovoljen brez časovne omejitve, da se državam, ki sedaj uporabljajo zračni prostor razreda F, omogoči njegova nadaljnja uporaba. Na javni delavnici so predstavniki države članice, ki ga v svojem zračnem prostoru več uporablja, in nekatera regionalna letališča iste države te pripombe odločno izpostavili.
45. Zato je bilo na podlagi argumentov v podporo tem pripombam sklenjeno, da se iz izvedbenega pravila umakne triletna omejitev, zadeva pa se bo dodatno proučila zaradi odločitve, ali naj se preprosto odpravi ali obravnava v okviru AMC.
46. In končno, treba je opozoriti, da bi bila, odvisno od razvoja prometa, morda ustrežnejša rešitev nadomestitev zračnega prostora razreda F z zračnim prostorom razreda G. V skladu s tem predlagano pravilo spreminja besedilo pripombe ICAO.

vii. Zračni prostor razreda G in zahtevana zmožnost radijske komunikacije za IFR

47. Ta pripomba med javnim posvetovanjem ni bila izražena, bila pa je podana na delavnici, po mnenju agencije pa je pomembno, da se v mnenju dodatno pojasni. Na delavnici so bili izraženi pomisleki glede obvezne radijske opreme na letih IFR v nenadzorovanem zračnem prostoru, in sicer na podlagi primera jadralnih letal, ki letijo v nenadzorovanem zračnem prostoru pod VMC.
48. To vprašanje je povezano tudi s pojasnilom, zagotovljenim med javnim in neformalnim posvetovanjem, ki ga je opravila organizacija EUROCONTROL o pomenu Dodatka 1 k delu B, ki opisuje razrede zračnih prostorov. V pojasnilu je bilo navedeno, da se zmožnost radijske komunikacije zahteva za lete IFR v nenadzorovanem zračnem prostoru, vendar se ta zahteva ne sme razumeti kot obveznost vzpostavitve stalne dvosmerne radijske komunikacije.
49. To vprašanje je bilo analizirano in sprejelo se je mnenje, da veljavni regulativni okvir v zvezi z leti IFR, leti v nenadzorovanem zračnem prostoru, usposobljenostjo letalskega osebja in opremo zrakoplovov ter praksa in varnostne posledice dejavnosti, kot so opisane v primeru, ne omogočajo varne odprave te zahteve za zmožnost radijske komunikacije, kot je bila prenesena iz Priloge 11 ICAO v del B SERA. Agencija meni, da bi bilo treba namesto tega dejavnosti, kot so leti jadralnih letal v nenadzorovanem zračnem prostoru pod razmerami VMC, zaščititi s posebnim statusom zračnega prostora, ki bi zagotavljal ločitev od drugega prometa in po možnosti zagotavljal operativno ureditev, pri kateri bi bila lahko zmožnost radijske komunikacije neobvezna.

viii. Določitev minimalnih razdvajanj

50. Med pripravo prvotnega osnutka dela B je bilo sklenjeno, da se ta oddelek pusti prazen s sklicevanjem na sklep Komisije, ki se sprejme v poznejši fazi. Razlog za to sta bila zapletenost vprašanja in dejstvo, da sta bili že od začetka priznani potreba po prožnosti in potreba, da se gradivo iz PANS prenese v izvedbena pravila, sprejemljive načine skladnosti in navodila ali da se sploh ne prenese, odvisno od presoje posameznih primerov. Zato je bilo sklenjeno, da se obravnava podrobnosti tega vprašanja preloži, dokler se ne opravi razvojno delo v zvezi z dopolnjujočimi deli SERA, da se prepreči zamuda pri postopku za del B.
51. Vključitev vrednosti minimalnih vertikalnih razdvajanj ni bila sestavni del obvestila NPA, v katerem je bilo prvotno navedeno, da „Komisija predlaga ukrepe v zvezi z določitvijo minimalnih razdvajanj“.
52. Ob upoštevanju dejstva, da sta minimalni razdvajanji 1 000 čevljev in 2 000 čevljev že vsebovani z vključitvijo sklicevanja na preglednico ravni križarjenja v Dodatku 2 k Prilogi I SERA, se je štelo za ustrezno, da se vključi besedilo iz PANS ATM ICAO, odstavek 5.3.2, za pojasnitev vprašanja glede vertikalnega razdvajanja. To zagotavlja splošno in standardizirano razumevanje meril vertikalnega razdvajanja. Kar zadeva horizontalno razdvajanje, pa to ni sestavni del izvedbenega pravila, temveč bo predmet sprejemljivih postopkov usklajevanja ali navodil, kot je bilo pojasnjeno na delavnici.
53. Ta razpored je med posvetovanjem vzbudil številne pripombe, od vprašanj o prihodnjem sklepu Komisije do nerazumevanja točnega pomena in namena rezerviranega prostora. Po javnem posvetovanju se je izkazalo, da bi se osnutek oddelka o minimalnih razdvajanjih lahko pripravil z navedbo, da se uporablja splošno načelo, da izvajalec ANSP predloži predlog za določitev minimalnih razdvajanj, ki ga odobri pristojni organ. To je po mnenju skupine za pripravo osnutka zanesljiv in varen pristop, ki upošteva načela ločevanja izvajanja storitev in nadzora.
54. Kot je bilo predlagano v obvestilu NPA in pozneje upoštevano v dokumentu CRD, je bil namen uvrstiti ta postopek določitve v prihodnji del ATS, ki se bo pripravil po SERA, ker očitno ni izpolnjeval dogovorjenega merila „pravil zračnega prometa“. Vendar so razprave na delavnici pokazale, da zainteresirane strani pričakujejo, da jim bo konkretno gradivo o tem vprašanju čim prej na voljo, zato je bilo pripravljeno besedilo, predlagano v tem mnenju. Prednost tega pristopa je tudi ta, da je utrdil skladnost celotnega oddelka 2.3 osnutka izvedbenega pravila, saj se morajo nekateri pododdelki nedvomno ohraniti v SERA.
55. V osnutku pravila, priloženem k temu mnenju, so bile upoštevane vse prejete pripombe. Po mnenju agencije osnutek pravila zagotavlja zahtevano prožnost in sorazmernost, po potrebi se lahko dopolni s sprejemljivimi postopki usklajevanja in navodili ter se šteje kot najbolj praktičen pristop, da se v regulativnem okolju EU izrazijo posebnosti odnosa med standardi ICAO in postopki ICAO.

ix. Posebni VFR (SVFR) ponoči

56. Oddelek 2.6.1 osnutka dela B SERA je bil pripravljen na podlagi orodja št. 4 iz zbirke orodij za razvrstitev zračnega prostora, ki jo je v preteklosti razvila skupina organizacije EUROCONTROL za zračni prostor in navigacijo. V skladu z zahtevami zainteresiranih strani so bile določbe vključene v osnutek izvedbenega pravila SERA in so tako dopolnile standarde ICAO. Ko je bilo to orodje razvito, je med zainteresiranimi stranmi na splošno

prevladovalo mnenje, da se morajo leti SVFR dovoliti samo podnevi. Takrat so predstavniki splošnega letalstva zaradi varnostnih razlogov odločno nasprotovali letom SVFR ponoči. Zato je skupina za pripravo osnutka sklenila, da se leti SVFR dovolijo „samo podnevi“, in to je bilo kot eno od meril za izdajo dovoljenja SVFR vključeno v objavo obvestila NPA.

57. Vendar pa so zainteresirane strani poslale več pripomb, v katerih so se zavzemale, naj se leti SVFR dovolijo tudi ponoči. Skupina za pripravo osnutka je imela pomisleke v zvezi s tem vprašanjem, saj ni bilo na voljo dovolj gradiva v zvezi z varnostjo, na podlagi katerega bi se utemeljilo odstopanje od cilja zbirke orodij, na podlagi katerih je bil sestavljen odgovor na zadevne pripombe. Po drugi strani pa zbirka orodij ni bila nikoli predmet formalne varnostne ocene, varnostna raven orodij pa je bila v bistvu določena na podlagi dejstev, da ta orodja temeljijo na evropskih „najboljših praksah“ in so jih razvili dobro obveščeni letalski strokovnjaki, pristojni za varnostna vprašanja.
58. Eden od tehničnih razlogov, zakaj se SVFR ponoči ni štel kot ustrezen, je bil, da je namen SVFR predvsem omogočiti zrakoplovu, ki izvaja let VFR, da vstopi v nadzorovano območje (CTR) ali ga zapusti, kadar v tem območju niso izpolnjeni pogoji za uporabo VFR. Vendar je prenos teh pogojev za uporabo ponoči zagotavljal zelo omejene možnosti za letenje iz nadzorovanega območja, in to zaradi zahtev NVFR iz dela A SERA, ki so zelo podobna merilom VMC v nadzorovanem območju.
59. Razprave na delavnici so pokazale, da pripombe v zvezi s SVFR ponoči temeljijo na dejanskih pomislekih in da sta za to zahtevo dejansko sprejemljivi utemeljitev in logika, zlasti da bi lahko zaradi različnih meril veljali neustrezni vremenski pogoji. Pojasnjeno je bilo, da bi lahko v primeru, ko je samo baza oblakov prenizko za običajni VMC, še vedno pa je mogoče izvajati operacije, kot je izvajanje letalskih krogov za ohranitev usposobljenosti za VFR ponoči, letenje po pravilih SVFR ponoči imelo nekatere prednosti, če bi lokalna enota ATS to štela kot ustrezno in izdala dovoljenje.
60. Zato je bilo ob upoštevanju vseh teh pripomb sklenjeno, da bi se merilo samo podnevi lahko dopolnilo z možnostjo, da pristojni organ lahko dovoli SVFR ponoči, če to temelji na lokalni varnostni oceni, vključno s presojo lokalnih običajev in razmer NVFR/SVFR. Tako kot za del A SERA bodo vsekakor vse določbe, vzete iz zbirke orodij za razvrstitev zračnega prostora, in vsi elementi osnutka izvedbenega pravila, ki dopolnjujejo gradivo ICAO, predmet varnostne ocene. Naslednje poročilo bo na voljo, preden bo Komisija končala postopek komitologije za osnutek dela B SERA.

X. Obseg FIS

61. Veliko pripomb se je nanašalo na obseg zahtev v delu B, odstavek 3.2.2, in zlasti na dejstvo, da bi dobesedno branje zahtev lahko privedlo do neizvedljivih obveznosti zagotoviti veliko nepotrebnih ali včasih nedostopnih informacij. Na delavnici so bili znova izraženi pomisleki v zvezi z odgovorom na te pripombe v dokumentu CRD, v katerem je bilo pojasnjeno, da se namerava to vprašanje pojasniti v navodilih. Zainteresirane strani so navedle, da nekaj pomislekov ostaja zato, ker navodila ne morejo pravno spremeniti vsebine zavezujoče zahteve.
62. Agencija in organizacija EUROCONTROL sta se na delavnici strinjali, da se bo skušalo oblikovati optimalno besedilo, ki bo upoštevalo upravičena pričakovanja pilotov in zagotavljalo „varnejše razmere samo po sebi“, brez pretiranega obremenjevanja enot ATS, ki bi bilo lahko v neravnovesju s sedanjo razumno prakso in bi zaradi prevelike zasedenosti frekvence lahko povzročilo tudi operativno neučinkovitost.

63. Agencija in organizacija EUROCONTROL sta skrbno proučili določbe in možnost za tako spremembo besedila, da organizaciji ICAO ne bi bilo treba priglasiti razlike kategorije C. Po tej analizi je bilo sklenjeno, da sprememba določb z besedami, kot so „kot je ustrezno“ ali „kot je mogoče“, vodi k ne najbolj optimalnim določbam, kar lahko zamaje ravnovesje sedanjih praks in celo povzroči razliko kategorije C.
64. Zato je bilo sklenjeno, da se besedilo ne spremeni. Vendar pa bo končni osnutek zahteve dopolnjen tudi z navodili, da se pojasni namen in razloži potreba, da frekvenca ne sme biti zasedena z informacijami, ki niso potrebne, niso na voljo ali pri splošnih informacijah, ki jih piloti ne zahtevajo. Navodila se bodo pripravila ob upoštevanju opombe 1 Priloge 11 ICAO, odstavka 4.2.2, da je treba razumeti, da enota ATS morda vedno ne ve za ves promet (doseg odkrivanja, radijska zveza itd.) in zato včasih ne more zagotoviti ustreznih informacij o nevarnostih trčenja.

xi. Meteorološke storitve

65. Kot je bilo pojasnjeno že v obvestilu NPA, se s poglavjem 5 osnutka izvedbenega pravila prenesejo ustrezne določbe iz Priloge 3 ICAO, za katere se šteje, da so po naravi pravilo zračnega prometa. Ti elementi so v bistvu povezani s poročili iz zrakoplova, ki jih zagotovijo zrakoplovi.
66. Rezultat obvestila NPA je pokazal, da med zainteresiranimi stranmi prevladuje mnenje, da se oddelki, ki se nanašajo na samodejni prenos podatkov, ne bi smeli obravnavati v SERA. Iz pripomb je bilo očitno, da bi bilo treba pri urejanju samodejnega prenosa podatkov in podatkovne zveze samodejni prenos podatkov (podatkovno zvezo) obravnavati skupaj z drugimi vidiki.
67. Zato poglavje 5 dela B SERA, priloženo k temu mnenju, vključuje samo določbe v zvezi s posebnimi poročili iz zrakoplova in drugimi nerutinskimi opazovanji iz zrakoplova po glasovni komunikaciji.
68. Agencija namerava za odpravo pomislekov, ki so jih zainteresirane strani izrazile že v zvezi z ločitvijo teh določb iz splošnega oddelka Priloge 3 ICAO, v ustreznem času pripraviti predlogo, s katero bi zagotovila, da se pri splošnem prenosu iz SARP ICAO v evropski regulativni okvir ne bi nenamerno izpustila nobena določba.

xii. Prestrežanje civilnih zrakoplovov

69. Oddelek v zvezi s prestrežanjem civilnih zrakoplovov je bil iz Priloge 11 ICAO v del B SERA prenesen brez sprememb prvotnega besedila ICAO. V zvezi s povezanimi oddelki Priloge 11 ICAO nobena država članica Evropske unije organizaciji ICAO ni priglasila razlike. Kljub temu je prispela pripomba, ponovljena na delavnici in po njej, ki je bila predstavljena kot odziv, ki je nasprotoval zlasti zahtevi, da mora enota ATS poskušati vzpostaviti dvosmerno komunikacijo s prestreženim zrakoplovom in pilota obvestiti o prestrežanju. Poleg že zagotovljenega sporočila in pojasnil ter da se prepreči tveganje sprememb, ki bi ogrozile varnost in integriteto dela B SERA, če bi se te določbe spremenile, je treba poudariti, da zadevne določbe obravnavajo samo enoto ATS za civilni zračni promet, ki nadzoruje civilne zrakoplove, ki so lahko prestreženi, in da imajo te določbe samo varnostni namen, nikakor pa nimajo namena niti možnosti, da bi obravnavale način izvajanja prestrežanja.
70. Poleg tega je treba pojasniti, da zadevni oddelek, ki se začne z navedbo, da enota ATS „sprejme tiste od naslednjih ukrepov, ki so v skladu z okoliščinami: [...]“, zagotavlja

potrebno prožnost in po mnenju agencije pušča organom držav članic svobodo, da vzpostavijo svoje nacionalne postopke.

71. In končno, odstavek 4.2.2 dodatno pojasnjuje način vzpostavitve komunikacije zrak-zemlja.

xiii. Glasovna ponovitev sporočil iz komunikacij podatkovnih zvez kontrolor-pilot (CPDLC)

72. V osnutku dela B SERA, kot je predlagan v obvestilu NPA, je določeno, da odločitev, ali je treba sporočila CPDLC glasovno ponoviti ali ne, sprejme pristojni organ. To je primer prenosa koncepta „organa ATS“ iz gradiva ICAO, ki ga je treba v evropskem regulativnem okviru spremeniti v „izvajalca storitve“ ali „pristojni organ“, kot je pojasnjeno v oddelku i zgoraj. V številnih pripombah je bilo navedeno, da je odločitev o taki ponovitvi nedvomno operativne narave. Poleg tega bi morala biti taka operativna odločitev predmet varnostne ocene, ki bi jo moral odobriti pristojni organ.
73. Utemeljenost pojasnil, prejetih med pisnim posvetovanjem in na delavnici, je bila sprejeta in osnutek izvedbenega pravila, priložen k temu mnenju, izraža operativno naravo te odločitve s sklicevanjem na izvajalca ANSP namesto na pristojni organ.

xiv. Območje obvezne uporabe radijske zveze (RMZ) – Območje obvezne uporabe odzivnika (TMZ)

74. Koncepta območij obvezne uporabe radijske zveze in obvezne uporabe odzivnika izhajata iz zbirke orodij organizacije EUROCONTROL za razvrstitev zračnega prostora. Zasnovana sta bila kot odziv na splošno zaskrbljenost in z namenom izboljšati varnost v nekaterih predelih zračnega prostora, kjer preprosto izvajanje razvrstitve zračnega prostora ICAO ni zadostovalo za zagotovitev pričakovane ravni varnosti glede na raven letalskih dejavnosti v takem zračnem prostoru.
75. V prejetih pripombah sta bila izražena široka podpora uvedbi območij RMZ in TMZ v del B SERA in mnenje, da bi to pomenilo pomembno izboljšanje skupnega izvajanja možnosti, ki so na voljo za povečanje varnosti, v Evropi. Nekateri pripombe so vključevale predloge za izboljšanje predlaganega besedila, ki so bile sprejete in vključene v osnutek pravila, priloženem k temu mnenju.
76. Treba je opozoriti, da tudi če območji RMZ in TMZ ne izhajata iz priloge 11 oziroma 3 ICAO, ne pomenita razlike v primerjavi z ICAO, saj Priloga 11 že vsebuje nekatere določbe, ki omogočajo posebne zahteve za obvezno uporabo radijske zveze ali odzivnika v zadevnih predelih zračnega prostora. Na novo uvedeni koncept je dejstvo, da se bodo te zahteve oblikovale in izvajale enako v vsej Evropi na način, ki je jasno razumljiv vsem pilotom, ne glede na njihovo poreklo ali narodnost. Območji RMT in TMZ bosta kljub temu vključeni v sveženj določb, ki bodo predmet varnostne ocene, ki se predloži Komisiji po objavi mnenja.

xv. Omejitev hitrosti na 250 vozlov

77. Osnutek dela B SERA glede vprašanja omejitve hitrosti, povezanega z razvrstitvijo zračnega prostora, ne spreminja prvotnih zahtev ICAO. V zvezi s tem vprašanjem so prispele nasprotujoče si pripombe in nekaj nasprotujočih si odzivov na dokument CRD. V nekaterih pripombah se je zahtevala razširitev omejitve hitrosti na vse razrede zračnega prostora pod 10 000 čevljev, v drugih pa se je zahtevalo, da bi se morala ta omejitev

uporabljati samo za lete VFR ali da bi bilo treba posebne lete izvzeti iz navedene obveznosti zaradi različnih razlogov.

78. Načelo „vidi in se izogni“, iz katerega izhaja omejitev hitrosti, se uporablja za VFR in IFR ter v okoliščinah, ko razdvajanje ni določeno. Treba je opozoriti, da se še vedno lahko uporabljajo operativne omejitve hitrosti, povezane s posebnimi dovoljenji ali postopki, če jih odobri pristojni organ in če niso v nasprotju z omejitvijo hitrosti ICAO/SERA, povezano z razvrstitvijo zračnega prostora (na primer posebna hitrost, povezana z odhodi SID in prihodi STAR).
79. V zvezi s pripombo, v kateri se je zahtevalo izvetje omejitve hitrosti za nekatere kategorije zrakoplovov, ki bi morali leteti pri visokih hitrostih zaradi operativnih ali tehničnih razlogov, je treba ponoviti, da izvedbeno pravilo SERA velja samo za splošni zračni promet (GAT). Z dovolitvijo velikih hitrosti bi bile v nasprotju z ICAO v letalskem okolju, odprtem za vse kategorije uporabnikov zračnega prostora, za svoj zračni prostor lahko odgovorne samo države članice v okviru pristojnosti iz nacionalnih predpisov (na primer OAT), vendar bi bilo tako odločitev zelo težko razširiti in se ne bi smela uporabljati za celoten evropski zračni prostor in pravila GAT, ki se uporabljajo za navedeni zračni prostor.
80. Zato je bilo sklenjeno, da se v osnutku pravila, priloženem k tem mnenju, ohrani omejitev hitrosti na 250 vozlov v skladu s Prilogo 11 ICAO.

XVI. Dodatek k delu B SERA

81. Osnutek dodatka, v katerem so predstavljene razlike med delom B SERA in ustreznima prilogama ICAO, za katere bi bilo treba zagotoviti splošno soglasje držav članic, ki bi jih morale prigrasiti organizaciji ICAO, je bil pripravljen v skladu z vsebino osnutka dela B v obvestilu NPA. Prispelo je več pripomb, v katerih so bile navedene izboljšave ali zahtevane spremembe, ki bi jih bilo treba uvesti v skladu s spremembami, predlaganimi za osnutek izvedbenega pravila.
82. Dodatek je bil pregledan in po posvetovanju spremenjen v skladu s spremembami, uvedenimi v osnutku izvedbenega pravila, ter je priložen k temu mnenju.
83. Dodatek k delu B SERA sedaj vsebuje devet razlik, vključno z razlikami glede na opombe ICAO, katerih status je bil spremenjen v obvezujočega, v primerjavi z 253 priglašeni razlikami v primerjavi s celotno Prilogo 11 ICAO in 111 razlikami, povezanimi z določbami Priloge 11 ICAO, ki so bile ohranjene za del B SERA.

IV. Ocena učinkov predpisa

Namen in predvideni učinek

84. Cilj ocene RIA je določiti najboljšo možnost za doseg cilja dejavnosti oblikovanja pravila in hkrati čim bolj zmanjšati morebitne negativne učinke. Sestavlja jo niz petih logičnih korakov, na katerih temelji analiza: opredelitev teme, določitev cilja, razvoj možnosti, analiza učinka in primerjava možnosti. V tem konkretnem primeru je primerjava možnosti precej omejena, saj je bil osnutek izvedbenega pravila SERA razvit v skladu s pooblastilom SERA in, kot je bilo navedeno že v obvestilu NPA 2011-02, so bile možnosti glede izbire načina nadaljevanja razvoja osnutka izvedbenega pravila dela B SERA omejene. Zato se bo proučila samo izbrana možnost.
85. Ta ocena RIA ne ponavlja v celoti ocene RIA, predstavljene v obvestilu NPA, temveč obravnava glavna vprašanja in dodaja nekaj novih učinkov, ugotovljenih med posvetovanjem.
- a. Teme, ki jih obravnava ocena RIA za del B SERA*
86. Prenos zadevnih določb iz prilog 11 in 3 ICAO v standardizirana evropska pravila zračnega prometa (SERA).
87. Poleg tega je Evropska komisija v pooblastilu SERA jasno zahtevala, da mora delo voditi predvsem v oblikovanje osnutka izvedbenega pravila Evropske komisije, razen če se bo menilo, da popolna uskladitev ni potrebna. Zahtevala je še, da mora pravilo dati prednost rešitvam, ki so v skladu z ICAO.
- b. Obseg teme*
88. Kot je bilo že omenjeno zgoraj, tudi če ima Priloga 2 ICAO naslov „Pravila zračnega prometa“, je bilo priznано, da so lahko določbe, ki so po svoji naravi „pravilo zračnega prometa“ tudi v drugih dokumentih ICAO. To je bila podlaga za pripravo osnutka dela B SERA z opredelitvijo, katere določbe iz prilog 3 in 11 bi bilo treba prenesti v zakonodajo EU kot pravila o zračnem prometu.
89. Cilj osnutka izvedbenega pravila SERA ni predvsem naložiti novih obveznosti državam članicam, temveč standardizirati način izvajanja veljavnih obveznosti ICAO v okviru enotnega evropskega neba. Ker se prenesene določbe ICAO po svetu že dolgo uporabljajo, obseg teme ni pomemben.
90. Predlagani osnutek dela B SERA se v nekaterih primerih razlikuje (razlika kategorije A) od standardov in priporočenih praks ICAO. Predlagane razlike so utemeljene. Za predlog v zvezi s preverjanji točnega časa na eno minuto natančno, ki bo verjetno razlika kategorije C, se bo opravila varnostna ocena in se predložila Komisiji v podporo postopku komitologije.
- c. Kratak povzetek ciljev mnenja*
91. Glavni cilj je nadaljevati prizadevanja, ki jih je začela že Evropska komisija, za določitev usklajenega sklopa pravil zračnega prometa za evropski zračni prostor za povečanje varnosti in zmanjšanje neprijetnosti in tveganja nesporazumov zaradi različnih nacionalnih sklopov pravil ter zagotovitev učinkovitega in hitrega mednarodnega

zračnega prometa, ki zahteva enotno razumevanje znakov, postopkov za preprečevanje trčenja, navodil služb zračnega prometa, izrazja in drugih podobnih zadev.

Možnosti

92. Izbrana možnost je „Osnutek dela B SERA za prenos pravil za zagotavljanje zračnega prometa iz prilog ICAO, razen Priloge 2“. Možnost je bila izbrana v skladu s pooblastilom SERA.

Zadevni sektorji

93. Izvedbeno pravilo SERA bo vplivalo na osebe (pilote, kontrolorje zračnega prometa) in subjekte (države članice, pristojne organe, izvajalce ANSP, operaterje zrakoplovov in najverjetneje na upravnike letališč).

Učinki

a. Vsi ugotovljeni učinki

94. Izvajanje te uredbe lahko vpliva na osebe in subjekte ob delovanju v državah članicah, ki izvajajo razvrstitev zračnega prostora, ki ni povsem v skladu z določbo ICAO (dovoljujejo na primer nekatere lete VFR v razredu A ali ne uporabljajo razred F kot začasno razvrstitev itd.). Na navedene sektorje lahko vpliva tudi nekaj dodatkov v zvezi s standardi in priporočenimi praksami ICAO (na primer povišanje nekaterih opomb v določbe v skladu z dodatkom k delu B SERA in nove določbe na podlagi zbirke orodij za razvrstitev zračnega prostora).
95. Za pripravo dobro strukturirane in razčlenjene kvantitativne presoje je treba opraviti evropsko raziskavo za določitev:
- števila držav članic, v katerih bo razvrstitev zračnega prostora SERA zahtevala spremembe;
 - kako bodo uvedene spremembe vplivale na s tem povezane nacionalne zakonodaje in kako se lahko izvedejo;
 - koliko bo to vplivalo na dostop nekaterih uporabnikov zračnega prostora do nekaterih predelov zračnega prostora in ali bodo na novo uvedena orodja v del B SERA poenostavila izdajanje dovoljenj z novimi postopki;
 - kakšni viri, vključno z usposabljanjem, bi bili potrebni za izvajanje novih postopkov.
96. Taka raziskava bi verjetno zahtevala čas in vire, ob upoštevanju na splošno kratkega roka za pripravo osnutka SERA pa to ni izvedljivo in je zanesljiva kvantitativna presoja komaj mogoča.

i. Učinek na varnost

97. Za pravilno oceno splošnega učinka izvedbenih pravil, sprejemljivih postopkov usklajevanja in navodil na varnost je potreben celoten sklop zakonodajnega svežnja. Poleg tega je treba po mnenju agencije izvedbeno pravilo SERA obravnavati tudi skupaj z nedavno sprejetimi izvedbenimi pravili za licenciranje letalskih posadk, pravili za zračne operacije, ki jih je odbor EASA z glasovanjem že potrdil, in prihodnjimi določbami v zvezi z delom ATS in delom MET. V tem konkretnem primeru del B SERA uvaja v zakonodajo EU samo prenesene določbe iz prilog 11 in 3 ICAO, ki se po svoji naravi štejejo za „pravila zračnega prometa“. Del B SERA dopolnjuje del A SERA, ki prenaša določbe iz

Priloge 2 ICAO. Poleg tega se bo nadaljevalo delo v zvezi z razvojem izvedbenega pravila SERA za prenos ustreznih določb iz Priloge 10 ICAO, PANS-ATM, PANS-OPS in drugih dokumentov v zakonodajo EU. Dejansko se bo celoten zakonodajni sklop lahko štel kot popoln šele, ko bodo sprejeta vsa izvedbena pravila v skladu z oddelkom „Struktura pravila“. Vendar je pomembno poudariti, da se bo po sprejetju in izvedbi vseh ustreznih ukrepov (izvedbenih pravil, sprejemljivih postopkov usklajevanja in navodil) splošni učinek na varnost štel kot pozitiven v primerjavi s sedanjim stanjem, ker se bodo v evropskem zračnem prostoru enotno izvajali standardi in priporočene prakse ICAO.

98. Kot je bilo že pojasnjeno, ni mogoče pričakovati, da bi se lahko hkrati pripravil celoten sklop usklajenih evropskih pravil. To je priznala tudi Evropska komisija v pooblastilu SERA, ki ga je podelila organizaciji EUROCONTROL, v katerem je predvidela fazni pristop k razvoju izvedbenega pravila SERA.
99. Vendar pa je treba oceniti učinek takega prenosa na varnost ob upoštevanju obsega dela B SERA, da se dokaže, da je pravilo samo po sebi varno. Izvedena je bila ocena učinka na varnost – poglavje III NPA (Povzetek varnostne ocene dela B SERA) za obravnavanje evropskega prenosa zahtev za službe zračnega prometa, ki so po naravi „pravilo zračnega prometa“, v zakonodajni okvir za enotno evropsko nebo.
100. Ta ocena učinka na varnost je bila izvedena med različnimi fazami razvoja pravila.
101. Med prvo fazo se je določilo šest varnostnih specifikacij SERA na visoki ravni za pravilen razvoj določb dela B SERA, da se dokaže, da: *„je bil določen popoln in pravilen sklop zahtev za službe zračnega prometa, ki so po naravi ‚pravilo zračnega prometa‘, za zagotovitev varnega pretoka zračnega prometa v EU.“*
102. Na koncu razvojne faze je bilo prikazano, da je del B SERA popoln, pravilen, dovolj trden in celovit, izvedljiv/dosegljiv in v skladu s ciljem izvedbenega pravila. Treba je opozoriti, da se večina zahtev iz dela B SERA šteje za varnostne zahteve, saj so njihovi glavni cilji zmanjšati že obstoječo nevarnost/tveganje, ki je neločljivi del letalstva (na primer trčenje v zraku, trčenje med vožnjo po tleh itd.).
103. Poleg tega se v skladu z zahtevo iz izvedbenega pravila SERA prehod iz sedanjega stanja v državah članicah k uporabi določb dela B SERA podpre z lokalno varnostno oceno za varno izvedbo te prehodne faze.
104. In končno, na podlagi take ocene je bilo sklenjeno, da se ne smejo dovoliti izjeme in da se vzpostavi postopek „vzdrževanja“ za upoštevanje prihodnjih varnostnih potreb, sprememb prilog 11 in 3 ICAO ali katerih koli sprememb zaradi spremembe operativnega okolja EU.
105. Da sklenemo, uporaba tega strukturiranega postopka ocene učinka na varnost je pokazala, da zahteve za službe zračnega prometa iz dela B SERA, ki so po naravi „pravilo zračnega prometa“, zagotavljajo varnejši pretok zračnega prometa v EU, njihova uporaba pa bo popolnoma varna šele, ko bo evropski regulativni sistem za letalstvo dokončan in se bo začel izvajati. Vsa varnostna vprašanja, priporočila in domneve, ugotovljeni med postopkom varnostne ocene, so bili ustrezno obravnavani v izvedbenem pravilu SERA, kot je priložen k temu mnenju, ali pa je bil sprejet ukrep za njihovo ustrezno obravnavanje (na primer trenutni razvoj sprejemljivih postopkov usklajevanja in navodil k delu B SERA ter drugih uredb na podlagi osnovne uredbe).

106. In končno, pomembno je poudariti, da se bo varnostni učinek nekaterih določb, kot so preverjanje točnega časa na minuto natančno namesto na pol minute in novih določb, kot sta območji RMZ in TMT, analiziral, rezultat te ocene pa se bo predložil Komisiji.

ii. Gospodarski učinek

107. V tej fazi stroški vključujejo predvsem stroške razširjanja informacij, usposabljanja in seznanjanja izvajalcev služb zračnega prometa, upravnikov letališč in uporabnikov zračnega prostora s pravilom. Vendar pa so to enkratni stroški za prvo spremembo pravil in postopkov. Po tem se zaradi usklajenosti pričakuje znižanje tekočih stroškov. Treba pa je še poudariti, da je ocena ekonomskega učinka samo kvalitativna, saj vse države članice niso dale na voljo potrebnih podatkov.

108. Učinek v različnih območjih evropskega zračnega prostora bi lahko pomenil:

- da ni sprememb, če so nacionalna pravila že popolnoma usklajena z delom B SERA;
- spremembo nekaterih nacionalnih pravil za uskladitev z delom B SERA (ker izvedbeno pravilo SERA ne prenaša prilog 11 ali 3 ICAO v celoti in bo celotni prenos izveden v poznejši fazi);
- da državam članicam ne bo več treba skrbeti za prenos sprememb prilog 11 in 3 ICAO⁹, saj se bo to izvajalo na ravni Evropske unije s spremembo evropskega izvedbenega pravila.

109. Obseg učinka bo odvisen od:

- nacionalnih stroškov, povezanih z izpolnitvijo zahtev za izvedbo nacionalnih varnostnih ocen sprememb (če so), povezanih z izvajanjem dela B SERA;
- števila in obsega razlik, ugotovljenih med delom B SERA in nacionalnimi pravili;
- obsega potrebnih sprememb (če so) operativnih postopkov v posameznih državah članicah in
- obsega ukrepov za zmanjšanje tveganja (če so), ki jih zahteva varnostna ocena, ki jo je treba opraviti lokalno.

110. Stroški izvedbenega pravila dela B SERA lahko vključujejo:

- stroške razširjanja informacij, usposabljanja in seznanjanja z izvedbenim pravilom SERA;
- stroške sprememb operativnih postopkov;
- stroške ukrepov za zmanjšanje tveganja (če so), ki jih zahteva varnostna ocena, ki jo je treba opraviti lokalno.

111. Učinek na regulatorje, izvajalce služb zračnega prometa (ANSP), upravnike letališč in uporabnike zračnega prostora bo nedvomno odvisen od tega, koliko se njihova nacionalna pravila razlikujejo od prilog 3 in 11 ICAO in posledično od dela B SERA. Vključitev izvajalcev ANSP, upravnikov letališč in operaterjev zrakoplovov bo obsegala razširjanje informacij o vseh spremembah pravil njihovem osebju, ustrezno

⁹ Za tiste standarde in priporočene prakse, ki so bili že preneseni v zakonodajo EU. TE.RPRO.00036-001© Evropska agencija za varnost v letalstvu. Vse pravice pridržane. Zaščiten dokument. Kopije niso nadzorovane. Stanje zadnje spremembe preverite na spletni strani/intranetu agencije EASA.

usposabljanje njihovega osebja in izvedbo vseh potrebnih sprememb operativnih postopkov. Pristojni organi bodo morali zagotoviti, da se njihovo osebje seznanj z vsemi spremembami pravil v njihovem zračnem prostoru ter zagotoviti, da bodo izvajalci ANSP, upravniki letališč in uporabniki zračnega prostora upoštevali spremenjena pravila. Določitev ustreznega prehodnega obdobja za uveljavitev pravil iz dela B SERA bi lahko tak učinek zmanjšala.

Regulatorji/pristojni organ

112. Regulatorji/pristojni organi bodo morali najprej zagotoviti, da so bile izvedene zahtevane spremembe pravil, kar bo vključevalo stroške (na primer za inšpektorje). Nato pa se stroški zagotavljanja skladnosti s spremenjenimi pravili ne bodo razlikovali od sedanjih stroškov zagotavljanja skladnosti z veljavnimi pravili. Mogoče bodo morale nekatere države članice, na katere bodo vplivale določbe dela B SERA, ustrezno spremeniti svojo nacionalno zakonodajo.
113. V nekaterih posebnih primerih lahko stroške povzroči potreba po uvedbi sprememb v razvrstitvi zračnega prostora in tako potreba po spremembi vseh zadevnih zemljevidov in publikacij. Poleg tega bi bila v nekaterih državah članicah potrebna uvedba sprememb v zasnovi zračnega prostora, kot so nove rute ATS, omejen ali ločen zračni prostor itd., za usklajitev z razvrstitvijo zračnega prostora in zadovoljitev potreb posebnih uporabnikov zračnega prostora.

Izvajalci ANSP in upravniki letališč

114. Vsi izvajalci ANSP bi morali imeti že vzpostavljene potrebne postopke za zagotovitev, da se ustrezne informacije v celoti razširijo vsemu potrebnemu osebju. Medtem ko bo zaradi sprememb, potrebnih za posamezne izvajalce ANSP, določen upravni učinek, uporaba teh sedanjih postopkov za izvajanje dela B SERA ne bi smela imeti večjega učinka na stroške ANSP.
115. Kar zadeva usposabljanje, bodo lahko nastali nizki stroški v zvezi s posodobitvijo gradiva za usposabljanje, vendar pa se stroški tečajev za usposabljanje po uvedbi novih pravil ne bi smeli razlikovati od sedanjih stroškov za ohranjanje usposobljenosti osebja. Stroški usposabljanja bi se lahko zvišali samo v državah članicah, v katerih je treba spremeniti razvrstitev zračnega prostora in v skladu s tem tudi postopke ATS. Vsekakor se lahko stroški sprememb operativnih postopkov za podporo izvajanja dela B SERA ocenijo samo lokalno.
116. Če bi se države članice odločile za prerazvrstitev zračnega prostora razreda F v nadzorovano območje, bi to verjetno povzročilo dodatne stroške v zvezi z usposabljanjem in usposabljanjem kontrolorjev zračnega prometa.
117. Če upravniki letališč zagotavljajo tudi navigacijske storitve zračnega prometa, bo izvajanje dela B SERA vplivalo tudi na njih tako kot na izvajalce ANSP.

Operaterji zrakoplovov in uporabniki zračnega prostora

118. Sedanji rutinski postopki za seznanitev pilotov, ki se zahteva v skladu z evropskimi ali nacionalnimi predpisi, vključujejo širjenje informacij o predlaganem pravilu. Zato bi bilo treba omogočiti, da se ta postopek obravnava v okviru sedanjih postopkov z minimalnim vplivom na stroške.
119. Kar zadeva usposabljanje in preverjanja, se lahko tako kot pri izvajalcih ANSP, čeprav se pri njih lahko pojavijo nizki stroški zaradi posodobitve gradiva za usposabljanje, strošek usposabljanja ob uvedbi novih pravil oceni samo lokalno.
120. V nekaterih posebnih primerih, če se regulator/pristojni organ držav članic odloči za izvajanje območij RMZ in/ali TMZ v zračnem prostoru razredov G, F in E, se lahko za omejeno število zrakoplovov, ki se uporabljajo za splošno letalstvo, zahteva dodatna oprema, vendar lahko oceno stroškov opravijo lokalno samo tiste države članice, ki izvajajo te ukrepe.

iii. Učinek na okolje

121. Učinka na okolje se ne pričakuje oziroma bo majhen.

iv. Družbeni učinek

122. Družbeni učinek se ne pričakuje.

v. Druge zahteve za letalstvo zunaj področja uporabe agencije EASA ali SES

123. Brez drugih zahtev zunaj področja uporabe agencije EASA ali SES. Vendar je treba priznati, da čeprav operacije vojaških zrakoplovov in izvajalci vojaških služb, ki izvajajo storitve zlasti za OAT, ne spadajo na področje uporabe SES ali osnovne uredbe agencije EASA, bi lahko izvajanje teh določb na evropski ravni imelo posledice za njihove

dejavnosti, ki pa jih ni mogoče oceniti z dostopnimi informacijami. Poleg tega je treba poudariti, da bodo vplivale predvsem na del vojaških dejavnosti GAT (kot so regulatorji, uporabniki zračnega prostora ali izvajalci ANSP) in v tem smislu se učinek lahko šteje podoben kot pri civilnih subjektih.

Povzetek in končna ocena

a. Primerjava pozitivnih in negativnih učinkov za vsako ocenjeno možnost

124. Kot je bilo omenjeno zgoraj, je bila možnost izbire načinov nadaljnjega razvoja dela B SERA omejena. Zato ta ocena RIA ne more zagotoviti primerjalne analize za učinek posameznih možnosti, temveč je osredotočena na oceno pozitivnih in negativnih učinkov izbrane možnosti za „prenos pravil za izvajanje zračnega prometa iz prilog ICAO, razen Priloge 2“.

a.1 Pozitivni učinki:

- enotno izvajanje standardiziranih evropskih pravil zračnega prometa v okviru osnovne uredbe in uredb SES;
- enotna uredba, ki vključuje zahteve, pomembne za pravila zračnega prometa iz Priloge 2 ICAO, in prenaša pravila za izvajanje zračnega prometa iz prilog ICAO, razen Priloge 2;
- uporabnikom zračnega prostora pri letenju v evropskem zračnem prostoru ne bo treba upoštevati prenosa standardov in priporočenih praks ICAO v zvezi s pravili zračnega prometa posameznih držav članic;
- manj neprijetnosti in tveganj za napačno razumevanje zaradi različnih nacionalnih sklopov pravil zračnega prometa in različne uporabe razvrstitve zračnega prostora;
- podpora državam članicam, z zagotovitvijo enotne in skladne uporabe standardov in priporočenih praks ICAO. Državam članicam v prihodnje ne bo treba več skrbeti za prenos sprememb ustreznih določb prilog 11 in 3 ICAO, saj se bo to izvajalo centralizirano na evropski ravni z ustreznimi nalogami oblikovanja pravil;
- usklajuje izvajanje razvrstitve zračnega prostora ICAO;
- usklajuje določbe o posebnih VFR in zagotavlja jasne pogoje za njegovo izvajanje;
- državam članicam zagotavlja orodja za povečanje varnosti v tistih predelih zračnega prostora, za katere menijo, da je to potrebno, z vzpostavitvijo območij obvezne uporabe radijske zveze (RMZ) in območij obvezne uporabe odzivnika (TMZ). Tako je državam članicam omogočeno, da razvrstitev zračnega prostora ICAO prilagodijo svojim potrebam.

a.2 Negativni učinki:

- Kot je bilo že navedeno, se je pri oceni učinka upoštevalo načelo omejitve obsega splošnih vprašanj, saj se ni mogla poglobljati v podrobne vidike izvajanja ali nacionalne posebnosti izvajanja dela B SERA. Zaradi kratkega roka tudi ni bila izvedena raziskava podrobnih vidikov izvajanja ali nacionalnih posebnosti izvajanja dela B SERA.

- Negativni učinki bi lahko bili stroški izvajanja dela B SERA v zvezi z usposabljanjem osebja in spremembami postopkov.

b. Končna ocena in priporočilo izbrane možnosti

125. Sprejetje enotnih pravil zračnega prometa za prenos določb iz prilog ICAO, razen Priloge 2, vključuje stroške, ki bodo odvisni od prvotnega stanja v državah članicah.
126. Kjer so potrebne spremembe, morajo imeti že vzpostavljene postopke v okviru zadevnih sistemov upravljanja varnosti in sprememb za razširjanje informacij ustreznim osebam, dodatni stroški vključitve informacij navedenih predlaganih sprememb pravil v ta postopek pa bi morali biti minimalni.
127. Čeprav se v zvezi z usposabljanjem lahko pojavijo nekateri stroški zaradi spremembe gradiva za usposabljanje, se lahko stroški usposabljanja po uvedbi novih pravil ocenijo samo lokalno.
128. Kjer so potrebne večje spremembe, zlasti v zvezi z uvedbo nove razvrstitve zračnega prostora in/ali območij TMZ in RMZ, se bodo s tem povezani stroški ustrezno zvišali, vendar trenutno tega ni mogoče oceniti.
129. Morebitni negativni učinek, povezan z morebitnim zvišanjem stroškov nekaterih držav članic, ki so začele izvajati prilogi 11 in 3 z nekaterimi razlikami, bi moral biti izničen s splošnim pozitivnim učinkom na varnost, saj se bodo v evropskem zračnem prostoru enotno izvajali standardi in priporočene prakse ICAO po sprejetju in izvedbi vseh ustreznih ukrepov (izvedbenih pravil, sprejemljivih postopkov usklajevanja in navodil). Poleg tega državam članicam ne bo treba skrbeti za prenos sprememb prilog 11 in 3 ICAO, ker se bo to izvajalo na evropski ravni.
130. Pomembno je še poudariti pozitiven učinek izvajanja izvedbenega pravila dela B SERA, ki bo podpiral prost pretok zrakoplovov čez meje v Evropi ter države članice pri njihovih prizadevanjih za ohranitev visoke ravni varnosti in izvajanju funkcionalnih blokov zračnega prostora.

V. Končno mnenje agencije

131. Določbe dela B SERA, kot so priložene k temu mnenju, so bile razvite po postopkih agencije za oblikovanje pravil in ob upoštevanju specifikacij, ki jih je sestavila Komisija za pooblastilo SERA, ki ga je podelila organizaciji EUROCONTROL.
132. Na podlagi posvetovanja, ki ga je opravila agencija, odgovorov na pripombe zainteresiranih strani in prejetih odzivov, skupaj s pričakovanji in utemeljitvami iz oddelka b), se končno mnenje agencije lahko povzame na naslednji način:
 - a) določbe dela B SERA, priloženega k temu mnenju, prenašajo določbe prilog 11 in 3 ICAO, ki se po svoji naravi štejejo za „pravila zračnega prometa“, ter podpirajo usklajeno in enotno uporabo razvrstitve zračnega prostora in uporabo zračnega prostora v Evropi;
 - b) razlike, ki so ostale med delom B SERA in ustreznimi prilogami ICAO, so glede na veljavno besedilo bolj omejevalne (kategorije A);
 - c) vprašanja v zvezi s pojasnitvijo opredelitve izraza „pristojni organ“ in opisom „preverjanja točnega časa“ bi bilo treba obravnavati, preden Komisija konča postopek komitologije;

- d) veliko navedenih vprašanj, ki so jih zastavile zainteresirane strani med postopkom razvoja, je bilo rešenih v predlaganem osnutku pravila, priloženega k temu mnenju;
- e) odprta so še druga vprašanja, ki bodo rešena v bližnji prihodnosti po varnostni oceni, ki jo bo agencija opravila v zvezi s temi vprašanji, kot je navedeno v tem mnenju, z razvojem sprejemljivih postopkov usklajevanja/navodil ali s prihodnjim delom v zvezi z delom C SERA.

V Kölnu, 14. novembra 2011

P. GOUDOU
Izvršni direktor