



**YTTRANDE NR 05/2011**

**FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET**

**av den 14 november 2011**

**om kommissionens förordning om krav för tjänster inom flygtrafikledning och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr .../... om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafikledning och om ändring av förordningarna (EG) nr 2096/2005, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010**

**"Standardiserade europeiska flygregler (SERA) Del B"**

**"Krav för tjänster inom flygtrafikledning"**

### **Sammanfattning**

Detta yttrande innehåller ett utkast till ändring av artikel 2 i tillämpningsföreskriften samt ett utkast till ändring av bilagan till denna tillämpningsföreskrift.

Genom de föreslagna kraven införlivas innehållet i bestämmelserna i ICAO bilagorna 11 och 3 som innehåller "trafikregler för luftfart".

De föreslagna nya europeiska reglerna har följande huvudsyften:

- Att harmonisera trafikreglerna för luftfart inom det europeiska luftrummet.
- Att underlätta luftrumsanvändarnas fria rörlighet inom det europeiska luftrummet.
- Att underlätta genomförandet av de funktionella luftrumsblocken genom att tillhandahålla en gemensam uppsättning förfaranden och operativa regler för flygledningstjänsten.
- Att stödja medlemsstaterna när det gäller deras skyldigheter i förhållande till Chicagokonventionen genom att skapa förutsättningar för ett gemensamt genomförande av ICAO:s normer och rekommenderade praxis.

De föreslagna kraven är ett resultat av samrådet med myndigheter, leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumsanvändare, organisationer, militärleverantörer och luftfartsexperter.

## Motivering

### I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att lägga fram förslag för kommissionen om ändring av artikel 2 i utkastet till kommissionens förordning (EU) nr .../...<sup>1</sup> om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafikledning och om ändring av förordningarna (EG) nr 2096/2005, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010 (nedan kallad *tillämpningsföreskriften för SERA*) och dess bilaga genom att införa en ny Del B (nedan kallad *SERA Del B*). Omfattningen av denna regleringsaktivitet har fastställts i uppdragsbeskrivningen (Terms of Reference, ToR) ATM.001 (RMT.0148) och specificeras ytterligare i Europeiska kommissionens uppdrag till Eurocontrol om standardiserade europeiska flygregler (SERA)<sup>2</sup> med tillhörande ändring genom brevet MOVE E2/JP/sr som sändes till Eurocontrol den 15 oktober 2010 (nedan kallad *SERA-uppdraget*).
2. Yttrandet har antagits enligt det förfarande som angetts av styrelsen<sup>3</sup> för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*), i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i förordning (EG) nr 216/2008<sup>4</sup> (nedan kallad *grundförordningen*).
3. När det gäller den föreslagna föreskriften har hänsyn tagits till utvecklingen av EU-rätt och internationell rätt (ICAO) samt till harmoniseringen med de regler som tillämpas av andra myndigheter hos Europeiska unionens främsta samarbetsparter i enlighet med målen i artikel 2 i grundförordningen. Den föreslagna föreskriften
  - a) har utvecklats med hänsyn till det arbete som pågår inom den övergripande ramen för det gemensamma europeiska luftrummet i syfte att genomföra artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet, ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet (nedan kallad *förordning om luftrummet*). Detta arbete har genomförts enligt SERA-uppdraget och har resulterat i det utkast till tillämpningsföreskrift för SERA som bör kompletteras enligt förslaget i detta yttrande.
  - b) har införlivat de relevanta bestämmelserna från ICAO-bilagorna 11 och 3 med de minimala ändringar som behövs för att genomföra ICAO-bestämmelserna i det europeiska regelverket.
4. Så som har begärts genom SERA-uppdraget och som förklaras mer ingående i Eurocontrols *Initial Plan on the European Commission's mandate for support on the*

---

<sup>1</sup> Det exakta numret för den här förordningen är inte tillgängligt eftersom Europeiska kommissionen ännu inte har antagit den genom kommittéförfarandet.

<sup>2</sup> Mer information om Europeiska kommissionens uppdrag till Eurocontrol samt Eurocontrols resultat och delleveranser för fas 1 återfinns under följande länk: [http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard\\_page/sk\\_sera.html](http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html).

<sup>3</sup> Styrelsens beslut rörande det förfarande som ska användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och vägledande materiel (regleringsförfarandet). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1), ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 (EUT L 309, 24.11.2009, s. 51).

*development of Standardised Rules of the Air SES/AS/SERA/IPL2*<sup>5</sup> har innehållet i detta yttrande och utkastet till förordning utarbetats på grundval av ett samarbete mellan byrån och Eurocontrol.

## II. Samråd

5. NPA 02-2011<sup>6</sup> (Notice of Proposed Amendment, meddelande om föreslagen ändring), som innehöll utkastet till yttrande över en kommissionsförordning om ändring av tillämpningsföreskriften för SERA, offentliggjordes på byråns webbplats för offentligt samråd den 8 februari 2010.
6. Vid slutdatumet den 10 maj 2010 hade byrån fått in 415 synpunkter från 44 synpunktslämnare, inklusive nationella luftfartsmyndigheter/nationella tillsynsmyndigheter, branschorganisationer och privata företag eller privatpersoner.
7. Alla inkomna synpunkter har bekräftats och införlivats i ett CRD-dokument (Comment Response Document, en förteckning med synpunkter och svar), som offentliggjordes på byråns webbsajt den 23 augusti 2011. CRD-dokumentet innehåller en förteckning över alla personer och/eller organisationer som har lämnat synpunkter samt över byråns svar.
8. Som redan har påpekats i de förklarande anmärkningarna till CRD 2011-02 gjordes de flesta av de synpunkter som framförts i syfte att besvara de frågor som ställts i de förklarande anmärkningarna till NPA 2011-02 samt att kommentera de föreslagna bestämmelserna om luftrumsklassificeringar. Merparten av de farhågor som uttryckts gällde följande punkter:
  - a) Luftrumsklasserna A, F och G.
  - b) Begreppet "behörig myndighet" och hur det används inom utkastet till föreskrift.
  - c) Regelstrukturen i största allmänhet samt inom tillämpningsföreskriften för SERA.
  - d) Frågan om att rätt tid endast ska lämnas till närmaste minut i stället för till närmaste halva minut som krävs enligt ICAO.
  - e) Fartbegränsningen på 250 knop.
  - f) Valet av separationsminima.
  - g) Uppdelning mellan VFR-flygningar under mörker och mellan VFR-flygningar under mörker och IFR-flygningar.
  - h) IFR-klareringen med piloter som bibehåller egen separation i VMC (VMC-klarering).
  - i) De speciella VFR-flygningarna (SVFR).
  - j) ATIS.
  - k) Tillämpningsområdet för FIS.
  - l) MET-rapporteringen.
9. Med stöd av Eurocontrol har byrån analyserat samtliga synpunkter och lämnat ett samordnat svar för varje synpunkt samt en allmän förklaring till svaren med underliggande motiveringar.
10. Under de berörda aktörernas samrådsworkshop som genomfördes i Eurocontrols lokaler den 19 september 2011 behandlades också de viktigaste frågor som det offentliga samrådet hade utmynnat i samt andra frågor som tagits upp under denna workshop. Utifrån resultatet av dessa diskussioner samt de reaktioner som inkommit på CRD-

---

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

<sup>6</sup> Se regelarbetsarkivet på [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

dokumentet har byrån tillsammans med Eurocontrol ändrat utkastet till SERA Del B och därefter utarbetat innehållet i detta yttrande.

11. Byrån fick 62 reaktioner på CRD-dokumentet från sju olika organisationer: fyra myndighetsorganisationer, en militärorganisation, tre leverantörer av flygtrafiktjänster, två regionflygplatsorganisationer, två allmänflygorganisationer och ett flygbolag. Merparten av reaktionerna gäller följande punkter:
  - a) Luftrumsklass F och de svar som har lämnats på synpunkterna om klass F.
  - b) Fartgränsen på 250 knop för vissa luftrumsklasser.
  - c) SERA:s regelstruktur.
  - d) Ingripande mot civila luftfartyg.
  - e) VFR i luftrumsklass A.
  - f) Speciella VFR-flygningar under mörker och behovet att tillåta detta.
  - g) Tillämpningsområdet för FIS och mätbarheten/rättssäkerheten när det gäller dessa bestämmelser.
  - h) Rätt tid.
  - i) Utvecklingen av godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC)/vägledande material (GM).
  - j) Mätbarheten och rättssäkerheten när det gäller bestämmelserna i allmänhet.
  - k) Frågan om den behöriga myndigheten och om att man hellre ser att begreppet "godtagande" eller "godkännande" används.
  - l) Byråns svar som anses ha varit alltför allmänt hållna.
  - m) Synpunkterna kvarstår även efter det att byrån har bemött deras synpunkter i CRD-dokumentet.
12. Som tidigare nämnts har byrån vägt in dessa reaktioner innan innehållet i detta yttrande utarbetades och av nedanstående förklaring framgår det hur de har beaktats.

### III. Innehåll i byråns yttrande

#### a. Allmänt

13. Syftet med detta yttrande är att i SERA Del B införliva de relevanta bestämmelserna från ICAO-bilagorna 11 och 3 som anses vara av typen "trafikregler för luftfart", enligt de principer för utarbetandet som förklaras närmare i NPA 2011-02, för att därigenom komplettera tillämpningsföreskriften för SERA och dess bilaga SERA Del A.
14. Som redan har förklarats i NPA 2011-02 finns det en dubbel rättslig grund för utvecklingen av dessa trafikregler för luftfart. Dels EASA:s grundförordning, där det föreskrivs att EASA ska utarbeta tillämpningsföreskrifter för att täcka in de gemensamma allmänna operativa förfaranden och eventuella tillämpliga förfaranden som fastställts för utnyttjandet av luftrummet, dels förordningen om det gemensamma europeiska luftrummet, där det föreskrivs att Europeiska kommissionen ska anta tillämpningsföreskrifter för trafikreglerna för luftfart och tillämpa luftrumsklassificeringen på ett enhetligt sätt.
15. Redan i Europeiska kommissionens ursprungliga uppdrag till Eurocontrol angavs det därför att det arbete som behövdes med avseende på den institutionella utvecklingen handlade om en utvidgning av EASA:s grundförordning till flygledningstjänst/flygtrafiktjänster (ATM/ANS). Europeiska kommissionen ändrade uppdraget för att det skulle avspegla EASA:s nya behörighet efter utvidgningen av grundförordningen.

16. Innehållet i detta yttrande har därför utarbetats i samarbete med Eurocontrol eftersom det ska uppfylla byråns skyldigheter i förhållande till grundförordningen respektive Europeiska kommissionens uppdrag till Eurocontrol när det gäller skyldigheterna i luftrumsförordningen.

**b. Huvudsakliga reaktioner som inkommit och byråns ståndpunkt**

**i. Definitioner**

17. Baserat på de synpunkter som inkommit under perioden med offentligt samråd har det gjorts en översyn av de definitioner som gäller SERA Del B och som enligt förslagen i NPA-dokumentet ska läggas till utöver dem som redan ingår i artikel 2 i tillämpningsföreskriften för SERA, och definitionerna "moln av operativ betydelse", "trafikrådgivning" och "genomgångsnivå" har införts eftersom dessa begrepp används i bestämmelserna. Dessa definitioner kommer från välkända källor (t.ex. bilagorna 11 och 3 samt Metoder för flygtrafiktjänster och flygledningstjänst, PANS-ATM), och tillägget anses förbättra förståelsen av förordningen.
18. Definitionen av "luftfartygsoperatör", som föreslogs i NPA-dokumentet, har dessutom tagits bort eftersom begreppet "operatör" definieras redan i grundförordningen och detta begrepp inte behöver definieras på nytt i tillämpningsföreskriften. För att säkerställa vilken operatör som föreskriften riktar sig till har emellertid begreppet "operatör" specificerats som "luftfartygsoperatör" när det används.
19. Slutligen skulle byrån vilja påpeka att det finns några definitioner i de föreslagna reglerna för luftfartygsoperatörer<sup>7</sup> (som EASA-kommittén nyligen har röstat ja till) som inte följer definitionerna i SERA Del A. Det rör sig om definitionerna av "mörker", "utelandningsplats" och "befälhavare". Byrån anser att kommissionen tillsammans med byrån bör utvärdera hur denna fråga ska hanteras på bästa sätt med tanke på hur viktigt det är att använda överensstämmande definitioner i olika regler samt deras tillämpningsområde och syfte.

**ii. Behörig myndighet**

20. I vissa kommentarer påpekades det att om man ersätter "vederbörande ATS-myndighet" eller "vederbörande myndighet" som används i ICAO med begreppet "behörig myndighet" eller "leverantörer av flygtrafiktjänster" skulle detta kunna leda till att det nuvarande systemet blir mindre stabilt och skapa problem i det befintliga nationella ramverket. Som har förklarats i svaren på synpunkterna förekommer inte begreppen "ATS" eller "MET-myndighet" i det nuvarande europeiska regelverket som bygger på förordningarna om det gemensamma europeiska luftrummet (som t.ex. klagör ansvarsområdena utifrån principen om åtskillnad mellan tillhandahållande av tjänster och övervakning). Den nationella tillsynsmyndighetens eller den behöriga myndighetens roll har därför skilts från den roll som leverantören av flygtrafiktjänster respektive medlemsstaterna har [förordning (EG) nr 550/2004 och förordning (EG) nr 216/2008]. Den terminologi som används i högnivåförordningar behöver följas i förordningar på lägre nivå. På basis av ovanstående behöver utkastet till tillämpningsföreskriften för SERA också följa samma principer och därför har varje hänvisning till "ATS" eller "MET-myndighet" i ICAO-bilagorna 11 och 3 setts över för att i linje med förordningarna om det gemensamma europeiska luftrummet ange/besluta om uppgiften/funktionen ska utföras av tillsynsmyndigheten eller av tjänsteleverantören (leverantörer av flygtrafiktjänster eller flygtrafikledningsheter).

---

<sup>7</sup> <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>

21. Byrån anser att det krävs ett klagörande av den definition av "behörig myndighet" som anges i tillämpningsföreskriften för SERA och hur den tolkas. Definitionen: *behörig myndighet: den myndighet i en medlemsstat som har till uppgift att se till att kraven i denna förordning följs eller en annan enhet som denna befogenhet har delegerats till* har av vissa aktörer tolkats som att den behöriga myndigheten får delegera vissa uppgifter till tjänsteleverantörerna och skulle därför kunna ses som att principen om åtskillnad mellan tillhandahållande av tjänster och övervakning inte följs.
22. Byrån anser att denna definition kan tyckas stå i strid med konceptet om tilldelning av uppgifter till behöriga organ, som förekommer både i förordningen om det gemensamma europeiska luftrummet och i EASA:s grundförordning. I båda förordningarna skiljer man mellan det som kan kallas en "lagstadgad delegering" (en lagstadgad befogenhetsfördelning till en viss enhet), varigenom en behörig myndighet upprättas och en andraledsdelegering (eller tilldelning) av uppgifter från den behöriga myndigheten till ett behörigt organ.
23. Byrån anser att denna definition bör ändras till följande lydelse: *behörig myndighet: den myndighet som av en medlemsstat har utsetts som behörig att se till att kraven i denna förordning följs.*
24. Om den behöriga myndigheten beslutar sig för att delegera vissa uppgifter till en annan enhet och samtidigt iakttar principerna om åtskillnad mellan tillhandahållande av tjänster och övervakning, gör inte detta enheten till en behörig myndighet. Som framgår av grundförordningen respektive ramförordningen om det gemensamma europeiska luftrummet kan endast vissa certifierings- och tillsynsuppgifter delegeras till behöriga organ. I dessa fall står det emellertid klart att dessa enheter inte är behöriga myndigheter enligt förordningen eftersom de agerar på uppdrag av den behöriga myndigheten, och endast denna myndighet är ansvarig. Vissa aktiviteter, uppgifter och befogenheter får därför delegeras, men däremot inte den behöriga myndighetens ansvarighet eller ansvar.
25. Om kommissionen inte kan behandla en ändring av definitionen i det här skedet, anser byrån att denna fråga bör klargöras av kommissionen längre fram samtidigt som det bör göras en genomgripande översyn av varje bestämmelse för att säkerställa att ansvarsområdena och den befintliga balansen och oberoendet mellan tillhandahållande av tjänster och tillsyn upprätthålls.
26. Det är också viktigt att påpeka att i vissa fall behöver flygtrafiktjänstleverantörens eller flygtrafikledningsenhetens uppgift, beslut, förfarande eller åtgärd godkännas av den behöriga myndigheten innan någon åtgärd kan vidtas. Detta innebär inte att det krävs ett godkännande innan varje åtgärd genomförs, utan detta kan ges generellt när anknytande förfaranden godkänns av den behöriga myndigheten under certifieringsförfarandet eller när en ändring granskas. Detta gäller t.ex. i fråga om valet av separationsminima.
27. Av vissa synpunkter och reaktioner på synpunkterna framgick det att man hellre såg att den behöriga myndigheten skulle ge sitt "godtagande" och inte "godkännande". Byrån anser att begreppet "godtagande" inte är juridiskt klart eftersom det skulle kunna tolkas på flera olika sätt. Exempelvis skulle det kunna tolkas som en tyst mottagningsbekräftelse där den behöriga myndigheten endast skulle "bekräfta" förfarandet utan att informera leverantören av flygtrafiktjänster eller flygtrafikledningsenheten och därför är det inte klarlagt om den behöriga myndigheten behöver granska förfarandet eller ej. Det skulle också kunna tolkas som om den behöriga myndigheten måste granska och bedöma förfarandet eller åtgärden samt informera leverantören av flygtrafiktjänster eller flygtrafikledningsenheten om sitt beslut innan förfarandet kan tillämpas eller åtgärden kan genomföras. Eftersom samtliga organisationer som omfattas av regelverket behöver ha en klar förståelse och tolkning av rättshandlingar och rättsliga skyldigheter, har begreppet "godkännande" valts i stället för "godtagande". När begreppet "godkännande" används blir det tydligt att myndigheten

behöver bedöma och granska och ge ett formellt godkännande av dokumentet, förfarandet eller handlingen.

### iii. Regelstruktur

28. Under byråns samrådsprocess om SERA Del B uttryckte vissa aktörer farhågor för att SERA:s internstruktur inte var tillräckligt optimal genom ett "läsvänligt" upplägg. Den nuvarande SERA-internstrukturen är ett resultat av kommissionens uppdrag till Eurocontrol, där en strategi i flera steg begärdes, med start från Del A varigenom ICAO bilaga 2 införlivats nästan helt. Det är också resultatet av man vill genomföra en mjuk övergång där läsarna skulle känna igen en internstruktur som är välbekant för dem. Men med SERA Del B och införlivandet av endast vissa delar av ICAO-bilagorna 11 och 3 förefaller den logiska uppbyggnaden i denna struktur vara mindre tydlig och det verkar som om vissa bestämmelser också skulle kunna grupperas annorlunda beroende på vilket ämne de gäller. En del aktörer anser att de olika delarna som upprättats kronologiskt skulle kunna ha organiserats på ett bättre sätt i en mer homogen förordning som strukturerats enligt en annan logik, så att den blev mer enhetlig och lättläst. Detta var emellertid inget som togs upp av andra aktörer, som föreföll vara nöjda med den nuvarande strategin och strukturen.
29. Byrån anser att frågan om SERA-strukturen är motiverad och behöver övervägas ordentligt innan beslut om den slutliga strukturen fattas. På så sätt kan man åstadkomma ett bättre regelarbete och underlätta genomförandeprocessen för tillämpningsföreskriften.
30. Enligt byrån har det visserligen varit till fördel att följa ICAO-strukturen under utarbetandefasen eftersom det gör att man känner igen vad det handlar om och det blir lättare att jämföra, men att dela upp bestämmelserna om en viss fråga på olika delar enligt strukturen allmänt (Del A), tjänster (Del B) och förfaranden (Del C) är inte det enda alternativet för att den slutliga tillämpningsföreskriften för SERA ska vara optimal. Andra alternativ kan vara mer effektiva och användarvänliga och detta förtjänar att undersökas ordentligt. Att omotiverat splittra bestämmelser som gäller samma fråga mellan olika delar är något man bör undvika för att föreskriften ska vara tydlig och läsbar. Någon sådan slutgranskning har emellertid inte kunnat göras när SERA Del B har utarbetats. Anledningen till det är dels tidspressen, dels att de olika SERA-delarna ännu inte har samma status i fråga om mognad och antagandeprocess (Del A är "frost", Del B är i den slutliga utarbetandefasen och Del C är under utveckling).

Enligt byrån skulle det emellertid varken vara genomförbart eller fördelaktigt att omstrukturera SERA Del A och Del B i det här skedet. Det främsta skälet till det är att SERA Del C just nu är under utveckling och att mognadsnivån för denna del inte tillåter någon genomgripande utvärdering av hela SERA-strukturen. SERA:s regelstruktur bör därför beaktas när utkastet till SERA Del C är tillräckligt moget och enhetligt konsekvent med det planerade genomförandedatumet.

31. Slutligen ska det understrykas att varje tänkbar omstrukturering av tillämpningsföreskriften för SERA inte innebär att innehållet i bestämmelserna i SERA Del A eller B (eller den framtida Del C) skulle ändras. Däremot bör inte innehållet i SERA-bestämmelserna i Del A och Del B (och framtida Del C) ändras, utan det enda som skulle kunna påverkas är deras placering i lämpliga kapitel och stycken i den SERA-struktur som eventuellt skulle kunna ändras.

### iv. Rätt tid

32. Enligt ICAO bilaga 11 ska flygtrafikledningensenheter lämna rätt tid "till närmaste halva minut". I den ursprungliga SERA Del B hade detta krav införlivats utan någon ändring och när det gäller denna punkt inkom ett stort antal synpunkter. I det stora flertalet synpunkter angavs att denna "halva minut" inte motsvarade rådande praxis i Europa, att nu för tiden har luftfartyg och piloter mycket mer exakta metoder för att få rätt tid från andra källor samt att det skulle räcka med att få rätt tid till närmaste minut. Vissa



aktörer angav också att det förelåg vissa inkonsekvenser mellan ICAO bilaga 11 och ICAO bilaga 10 volym 2 när det gäller beskrivningen av tid (halv minut i bilaga 11 jämfört med timmar och minuter i bilaga 10). Men bestämmelsen i punkt 5.2.1.4.1.4 i bilaga 10 volym 2 avser överföring av tid i största allmänhet, medan bilaga 11 specifikt beskriver "angivelse av rätt tid". Begäran om att lämna rätt tid till närmaste minut i stället för till närmaste halva minut fick starkt stöd av granskningsgruppen och den offentliga workshopen, även om det aldrig framfördes något klart argument för att det skulle vara omöjligt att ange rätt tid till närmaste halva minut.

33. Detta är en fråga som allvarligt har övervägts av byrån och Eurocontrol, men en sådan förändring kräver ytterligare studier. Att i Del B införa ett kriterium som är mindre exakt än det ursprungliga ICAO-värdet kan utgöra en avvikelse från ICAO-normen som hör till kategori C<sup>8</sup>. Det skulle vara av stor betydelse om man på europeisk nivå gemensamt enades om en samordnad nationell anmälan av en sådan avvikelse till ICAO, och någon sådan avvikelse har aldrig någonsin övervägts inom SERA förut.
34. För en sådan ändring skulle det hur som helst krävas en rejäl motivering för att se till att alla relevanta aspekter har undersökts ordentligt och beaktats innan beslutet fattas. Studien har inletts och håller för närvarande på att genomföras i samarbete och samordning mellan byrån, Eurocontrol och de berörda aktörerna, inklusive luftrumsanvändarna. För att denna fråga ska få genomslag på säkerheten måste arbetet få den uppmärksamhet, de resurser och den tid som krävs.
35. Utkastet till rättsakt som bifogas detta yttrande innehåller därför inte denna ändring (trots att frågan är berättigad och att rådande praxis i Europa enligt synpunkterna faktiskt avviker från beskrivningen i bilaga 11) utan följer fortfarande ICAO-kravet fram till dess att resultatet av studien finns tillgängligt. Alla ansträngningar kommer att göras för att se till att resultatet blir tillgängligt innan kommissionen slutför kommittéförfarandet om utkastet till SERA Del B.

#### **v. Klassificeringen av luftrum A**

36. Enligt ICAO-definitionen av luftrumsklass A är den endast avsedd för IFR-flygningar. Alla piloter förväntar sig därför att endast möta IFR-flygningar och kommer att separeras från all trafik i detta luftrum. I vissa synpunkter samt även reaktioner på svar som lämnats på kommentarerna har det begärts att en avvikelse från ICAO:s luftrumsdefinition av klass A ska gälla så att det blir tillåtet med VFR-flygningar under vissa omständigheter. Efter ytterligare analys och diskussioner med vissa av aktörerna erinras det om rådande praxis i vissa områden där luftrumsklass A används, men där VFR-verksamhet får användas enligt särskilda tillstånd, något som väcker en rad olika frågor.
37. Några exempel på olika saker som tagits upp: medvetenheten hos andra användare som förväntar sig att all trafik ska vara separerad, bristen på tydlighet när det gäller VFR-flygningarnas status i ett luftrum där VFR-flygningar inte antas vara tillåtna, inklusive vilka separationsbestämmelser som tillämpas, eller inte tillämpas, på dem. Därefter konstaterades det att för denna lösning skulle det krävas en avvikelse av kategori C i förhållande till ICAO-standarden. Därför anses det vara nödvändigt att luftrumsklass A fortsätter att användas så att den enbart omfattar IFR-flygningar. Dessutom anser man att det inom ramen för tillämpningsföreskriften för SERA skulle kunna vara möjligt att finna andra lösningar för att erbjuda alternativ med tanke på de nuvarande behoven att skapa utrymme för VFR-uppdrag som är tydligt berättigade.
38. Exempel på lösningar i tillämpningsföreskriften för SERA som innebär att VFR-flygningar godtas i en viss luftrumsvolym omfattar t.ex., när det gäller vanlig verksamhet, en omklassificering av vissa delar av luftrummet, införande av korridorer eller upprättande av en TSA/TRA. För särskild verksamhet bör tillämpningen av artikel 4 i utkastet till tillämpningsföreskrift för SERA övervägas, och för oväntade omständigheter kan

---

<sup>8</sup> Kategori C — Ger mindre skydd eller har delvis genomförts/inte genomförts.

tillämpningen av artikel 3 i utkastet till denna tillämpningsföreskrift (som hänvisar till artikel 14.1 i EASA:s grundförordning) täcka behoven. Ett sådant arbete för att identifiera och genomföra lösningar som i första hand bygger på en optimal luftrumsutformning bör vara en lämplig lösning för att behandla dessa frågor, samtidigt som man bibehåller en god kännedom om luftrumsklassificeringen och de tjänster som tillhandahålls av alla piloter och fortsätter att uppfylla ICAO-kraven, vilket är ett av målen med EASA:s grundförordning samt luftrumsförordningen och avspeglas i kommissionens uppdrag.

#### vi. Klassificeringen av luftrum F

39. För det första är det viktigt att understryka att luftrumsklass F (så som den definieras genom ICAO bilaga 11) har upprättats för att göra det möjligt att tillfälligt tillhandahålla rådgivningstjänst till dess att fullständig flygtrafikledning kan erbjudas.
40. Att rådgivningstjänsten bör genomföras som tillfällig åtgärd var något som infördes i ICAO bilaga 11 2001 på grundval av bestämmelserna i PANS-ATM, 9.1.4.1.2: *"Med beaktande av de överväganden som beskrivs i punkt 2.4 i bilaga 11 bör flygrådgivningstjänst endast genomföras när flygtrafikledningstjänsten inte lämpar sig för att tillhandahålla flygkontrolltjänst, och den begränsade rådgivning om kollisionsrisker som ges av flyginformationstjänsten inte uppfyller kravet. Om flygrådgivningstjänsten genomförs bör detta normalt endast anses som en tillfällig åtgärd fram till dess att den kan ersättas av flygkontrolltjänst."*
41. Det bör även noteras att den sista meningen *"Om flygrådgivningstjänsten genomförs bör detta normalt endast anses som en tillfällig åtgärd fram till dess att den kan ersättas av flygkontrolltjänst"* går tillbaka till 1960 när den infördes i den sjunde utgåvan av dokument 4444, del VII, punkt 1.1.2.
42. Frågan diskuterades även i *ICAO ATS Planning Manual* (dok 9426) som publicerades 1984. I dok 9426, del I avsnitt 2 kapitel 1 avsnitt 1.5 – *Progressive development of ATS*, punkt 1.5.9, konstateras följande: *"Det är mot denna bakgrund som ICAO i sina bestämmelser om flygtrafikledningstjänsten har fastställt att flygtrafikledningstjänsten ska utvecklas successivt som en tillfällig mellanfas i övergången från flyginformationstjänst till områdeskontrolltjänst för att möjliggöra en systematisk övergång från en tjänst som i första hand är av informerande karaktär till en tjänst som kräver att flygledare tar ett ökat ansvar för flygverksamhetens säkerhet."* I kapitel 2 punkt 2.7.1 konstateras vidare: *"När det gäller införandet i relevant ICAO-bestämmelse var tanken att flygrådgivningstjänsten skulle betraktas som en tillfällig mellanform av ATS i syfte att möjliggöra en systematisk, successiv övergång från flyginformationstjänst (på sträcka eller runt flygplatser) till tillhandahållande av områdeskontrolltjänst. Det ska därför tolkas som att flygrådgivningstjänsten varken kan eller bör vara något självändamål, utan endast bör införas för att göra det möjligt för personalen att under en begränsad tidsperiod få den erfarenhet som krävs för att tillhandahålla fullständig områdeskontrolltjänst genom att de får möjlighet att agera som om de kontrollerade flygtrafiken utan att behöva ta hela det medföljande ansvaret."*
43. Den tillämpningsföreskrift om rådgivningsluftrum som ursprungligen föreslogs ansågs avspegla ICAO:s avsikt på ett korrekt sätt. Genom att fortsätta låta den vara av tillfällig karaktär behöll man den grundtanke som ICAO hade haft. Men för att göra tillämpningsföreskriftens bestämmelser mätbara valdes en tidsgräns på tre år som kompromiss mellan ett tillfälligt och ett långsiktigt tidsperspektiv.
44. De synpunkter som gällde frågan om luftrumsklass F samt reaktionerna på de svar som lämnats på dessa synpunkter handlade framför allt om att klass F enligt ICAO bör tillåtas utan någon tidsgräns för att de länder som för närvarande använder luftrumsklass F ska kunna fortsätta göra det. På den offentliga workshopen framfördes dessa synpunkter framför allt av företrädare för den medlemsstat som i högre grad har utnyttjat detta inom sitt luftrum samt även av företrädare för vissa regionala flygplatser i samma land.

45. På basis av argumenten för dessa synpunkter beslöt man sedan att stryka treårsgränsen i tillämpningsföreskriften, och frågan kommer att övervägas ytterligare för att besluta om den helt enkelt ska strykas eller om den ska tas upp i de godtagbara sätten att uppfylla kraven.
46. Slutligen ska det noteras att beroende på hur trafiken utvecklas kan det vara en lämpligare lösning att ersätta luftrumsklass F med klass G. I den föreslagna föreskriften har därför texten i ICAO-anmärkningen ändrats för att avspegla detta.

#### **vii. Klassificeringen av luftrum G och kravet på radiokommunikationskapacitet för IFR**

47. Denna synpunkt framfördes inte under perioden med offentligt samråd utan kom fram under workshopen, och byrån har ansett det vara viktigt att förklara detta mer ingående i yttrandet. Kravet på att radioutrustning ska medföras under en IFR-flygning i okontrollerat luftrum ifrågasattes under workshopen, där man använde sig av exemplet med segelflygplan som flyger i okontrollerat luftrum under VMC.
48. Denna fråga är dessutom kopplad till ett klargörande som gjordes under det offentliga och informella samråd som utfördes av Eurocontrol beträffande innebörden av tillägg 1 till Del B där luftrumsklasserna beskrivs. Enligt klargörandet skulle radiokommunikationskapacitet krävas för IFR-flygningar i okontrollerat luftrum, men detta krav skulle inte tolkas som en skyldighet att upprätta kontinuerlig dubbelriktad kommunikation.
49. Detta har analyserats och man har kommit fram till att det nuvarande regelverket om IFR-flygningar, flygningar i okontrollerat luftrum, flygbesättningens kvalifikationer, luftfartygsbesättningar samt praxis och säkerhetskONSEKVENSER för sådan verksamhet inte gjorde det möjligt att avlägsna radiokommunikationskapaciteten på ett säkert sätt när detta införlivades från ICAO bilaga 11 till SERA Del B. I stället anser man att verksamhet som t.ex. segelflygplan som flyger i okontrollerat luftrum under VMC-förhållanden bör skyddas av en särskild luftrumsstatus som gör att den skiljs från annan trafik och eventuellt möjliggör driftsförhållanden där radiokommunikationskapacitet kan vara valfri.

#### **viii. Valet av separationsminima**

50. När Del B först utarbetades beslöt man att låta detta avsnitt stå med en platshållare där det hänvisades till kommissionens beslut som skulle tas längre fram. Anledningen var att detta är en komplex fråga och att man redan från början såg att det fanns ett behov av flexibilitet samt ett behov att införliva material som hämtats från PANS till tillämpningsföreskrifter och godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material eller också inte införliva det alls, beroende på vilken bedömning som gjordes från fall till fall. För att undvika att Del B-processen försenades beslöt man därför att behandla denna fråga mer ingående längre fram när utvecklingsarbetet skulle genomföras om de kompletterande delarna av SERA.
51. Värdet för vertikala separationsminima fanns inte med i NPA-dokumentet där det ursprungligen konstaterades att "*kommissionen ska föreslås åtgärder när det gäller valet av separationsminima*".
52. Med tanke på att minima på 1 000 ft and 2 000 ft redan är implicita genom att det finns en hänvisning till tabellen med marschnivåer i tillägg 2 till bilaga I i SERA, ansågs det lämpligt att ta med texten från ICAO PANS ATM 5.3.2 för att klargöra detta när det gäller vertikal separation. Därigenom skapas en gemensam, standardiserad förståelse för kriterierna för vertikal separation. När det gäller horisontell separation skulle detta inte ingå i tillämpningsföreskriften utan, som sades under workshopen, behandlas i godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) eller vägledande material (GM).

53. Detta upplägg väckte en rad synpunkter under samrådet, med alltifrån frågor om den framtida kommissionens beslut till att man inte förstod platshållarens exakta innebörd och syfte. Efter det offentliga samrådet kom man fram till att avsnittet om val av separationsminima skulle kunna utarbetas med en hänvisning om att den generella principen skulle vara att leverantören av flygtrafiktjänster skulle lämna förslaget om val av separationsminima för godkännande av den behöriga myndigheten. Förslagsgruppen ansåg detta vara en sund och säker strategi där man följde principerna om åtskillnad mellan tillhandahållande av tjänster och övervakning.
54. Som föreslogs i NPA:n och senare togs upp i CRD-dokumentet var tanken att detta val skulle tas med i den framtida Del-ATS som ska utarbetas efter SERA, eftersom detta uppenbarligen inte uppfyllde det överenskomna kriteriet om "trafikregler för luftfart". Men av workshopdiskussionerna framgick det att de berörda aktörerna förväntade sig att få mer konkret material om detta inom en snar framtid, något som ledde fram till den text som nu föreslås i detta yttrande. Fördelen med denna strategi är också att den gör att överensstämmelsen inom hela avsnitt 2.3 konsolideras i utkastet till tillämpningsföreskrift, eftersom vissa underavsnitt definitivt måste finnas kvar i SERA.
55. I utkastet till föreskrift som bifogas detta yttrande har samtliga inkomna kommentarer beaktats. Utkastet till föreskrift anses ge den flexibilitet och proportionalitet som krävs och kan vid behov kompletteras med godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material. Det anses också vara det tillvägagångssätt som är mest ändamålsenligt för att i EU:s regelverk avspegla det speciella förhållande som finns mellan ICAO:s normer och ICAO:s förfaranden.

#### **ix. Speciella VFR-flygningar (SVFR) under mörker**

56. Avsnitt 2.6.1 i utkastet till SERA Del B har utarbetats på grundval av verktyg nr 4 i verktygslådan för luftrumsklassificering som tidigare har utarbetats av Eurocontrols luftrums- och navigeringsteam. I enlighet med de berörda aktörernas begäran har bestämmelserna tagits med i utkastet till tillämpningsföreskriften för SERA och kompletteras därför ICAO:s standarder. När detta verktyg utvecklades fanns det en utbredd uppfattning bland aktörerna att SVFR endast skulle vara tillåtet under dager. På den tiden var allmänflygets representanter starkt emot SVFR under mörker av säkerhetsskäl. Följaktligen beslöt förslagsgruppen att SVFR skulle tillåtas "enbart under dager" och detta infördes som ett av kriterierna för SVFR-klarering för NPA-publiceringen.
57. Det inkom emellertid ett antal synpunkter där man förordade att SVFR även skulle tillåtas under mörker. Förslagsgruppen reserverade sig i denna fråga eftersom det inte fanns något tillgängligt säkerhetsmaterial att tala om för att motivera till en avvikelse från verktygslådebestämmelserna, vilka utgjorde grunden för det svar som lämnades i fråga om dessa synpunkter. Å andra sidan hade det aldrig gjorts någon formell säkerhetsbedömning av själva verktygslådan, och säkerhetsnivån för verktygen berodde huvudsakligen på att de baserades på europeisk "bästa praxis" och har utvecklats av kunniga flygexperter med ansvar för säkerhetsfrågor.
58. Ett av de tekniska skälen till att SVFR under mörker inte ansågs lämpligt var att SVFR i första hand har utformats för att göra det möjligt att låta en VFR-flygning att inträda i eller lämna en kontrollzon (CTR) när VFR-villkoren inte uppfylls inom denna CTR. På grund av NVFR-kraven i SERA Del A, som ligger mycket nära VMC-kriterierna inom en CTR, innebar emellertid införlivandet av dessa villkor under mörker emellertid mycket begränsade möjligheter att flyga ut från CTR.
59. Diskussionerna under workshopen visade att de synpunkter som gällde SVFR under mörker grundade sig på faktiska farhågor och att det fanns en godtagbar motivering och logisk grund för denna begäran, framför allt att olika kriterier kan leda till att otillräckliga väderförhållanden uppstår. Det framfördes att om enbart molntäckeshöjden var för låg för normala VMC men det fortfarande var tillåtet med verksamhet som att träna

trafikvarv för att bibehålla sin kvalifikation för VFR under mörker, kunde det finnas vissa fördelar med att flyga SVFR under mörker, förutsatt att den lokala flygtrafikledningensheten ansåg det vara lämpligt och gav klarering.

60. För att väga in samtliga dessa synpunkter beslöt man därför att kriteriet om att endast dagar skulle tillåtas kunde kompletteras med möjligheten att tillåta SVFR under mörker, förutsatt att detta gjordes efter en lokal säkerhetsbedömning, inklusive en utvärdering av NVFR/SVFR-kulturen och förhållandena på platsen. Liksom när det gäller SERA Del A ska hur som helst samtliga bestämmelser som hämtas från verktygslådan om luftrumsklassificering och samtliga delar i utkastet till tillämpningsföreskrift som anses komplettera ICAO-materialet genomgå en säkerhetsbedömning. Den rapport som detta leder fram till kommer att finnas tillgänglig innan kommissionen slutför kommittéförfarandet om utkastet till SERA Del B.

#### **x. Tillämpningsområdet för FIS**

61. Ett stort antal synpunkter gäller tillämpningsområdet för de krav som beskrivs i Del B punkt 3.2.2 och framför allt att en strikt tolkning av kraven i deras nuvarande lydelse skulle kunna resultera i ogenomförbara skyldigheter att lämna väldiga mängder uppgifter som inte behövs eller ibland inte finns tillgängliga. Dessa farhågor upprepades vid workshopen med utgångspunkt i det svar som lämnats på dessa synpunkter i CRD-dokumentet, där det förklarades att man hade för avsikt att klargöra frågan i det vägledande materialet. Enligt de berörda aktörerna kvarstod vissa farhågor eftersom det vägledande materialet inte kan medföra någon rättslig ändring av innehållet i ett bindande krav.
62. Under workshopen enades byrån och Eurocontrol om att man skulle försöka hitta en optimal formulering, där man tar hänsyn till piloternas berättigade förväntningar och garanterar en "säkrare normalsituation", utan att det ger en alltför stor arbetsbelastning för flygtrafikledningensheterna som skulle kunna bli obalanserad med tanke på rådande, rimlig praxis och även skulle kunna skapa operativ ineffektivitet genom att frekvensen används alltför mycket.
63. Byrån och Eurocontrol har noggrant gått igenom bestämmelserna och möjligheten att ändra lydelsen utan att ICAO ska behöva underrättas om en kategori C-avvikelse. Efter denna analys har de kommit fram till att om bestämmelserna ändras med ord som "i tillämpliga fall" eller "om möjligt" leder detta till suboptimala bestämmelser och skulle kunna skapa obalans i befintlig praxis och även leda till en kategori C-avvikelse.
64. Slutsatsen blev därför att texten inte kommer att ändras. Men utkastet till krav i dess slutliga form kommer även att kompletteras av vägledande material för att klargöra syftet och förklara att det är nödvändigt att frekvensen inte upptas av information som inte behövs, inte finns tillgänglig eller inte begärs av piloten om det rör sig om allmän information. Det vägledande materialet kommer att utarbetas med hjälp av Not 1 i ICAO bilaga 11, punkt 4.2.2, att man måste förstå att en flygtrafikledningenshet inte alltid kanske är medveten om all trafik (detektionstäckning, radiokontakt osv.) och följaktligen inte kan ge relevant information om kollisionsrisker i vissa fall.

#### **xi. MET-tjänster**

65. Som redan har nämnts i NPA införlivar kapitel 5 i utkastet till tillämpningsföreskrift relevanta bestämmelser från ICAO bilaga 3 som anses vara av typen trafikregler för luftfart. Dessa punkter gäller i huvudsak flygrapporter som lämnas av luftfartyg.
66. Resultatet av NPA-dokumentet visade att det fanns en mycket utbredd uppfattning bland de berörda aktörerna att avsnitten om automatisk dataöverföring inte skulle behandlas i SERA. Av synpunkterna framgick det att automatisk dataöverföring (datalänk) skulle behandlas tillsammans med alla övriga aspekter när automatisk dataöverföring och datalänk reglerades.

67. Kapitel 5 i SERA Del B som bifogas detta yttrande innehåller därför endast bestämmelser som rör särskilda flygrapporter och andra röstförmedlade luftfartygsobservationer som inte är av rutinkaraktär.
68. För att bemöta de farhågor som de berörda aktörerna redan har uttryckt när det gäller att dessa bestämmelser har lyfts ut från ett allmänt avsnitt i ICAO bilaga 3, tänker byrån så småningom ta fram en matris för att säkerställa att ingen bestämmelse råkar utelämnas i det allmänna införlivande som görs från ICAO:s normer och rekommenderade praxis (SARP) i det europeiska regelverket.

#### **xii. Ingripande mot civila luftfartyg**

69. Avsnittet om ingripande mot civila luftfartyg införlivades från ICAO bilaga 11 till SERA Del B utan att det gjordes några ändringar i den ursprungliga ICAO-texten. Ingen av EU-medlemsstaterna har anmält någon avvikelse till ICAO om de relaterade avsnitten i ICAO bilaga 11. En synpunkt har däremot lämnats, som upprepades både under och efter workshopen och presenterades som reaktion. Det som ifrågasattes var framför allt kravet att flygtrafikledningsenheten ska försöka upprätta dubbelriktad kommunikation med det luftfartyg som är föremål för ingripandet samt att informera piloten om ingripandet. Utöver den kommunikation och de förklaringar som redan lämnats samt för att förhindra risken för ändringar som skulle skada säkerheten och integriteten i fråga om SERA Del B om bestämmelserna ändras, är det viktigt att framhålla att de relevanta bestämmelserna endast gäller den civila flygtrafikledningsenheten för det civila luftfartyg som kan komma att bli föremål för ingripande och att dessa bestämmelser endast har ett säkerhets syfte och absolut inte kan eller ska behandla tillvägagångssättet för detta ingripande.
70. Vidare måste det förklaras att det relevanta avsnittet inleds med en formulering om att flygtrafikledningsenheten "ska vidta de av följande åtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna: ...". Detta ger den flexibilitet som krävs och anses ge medlemsstaternas myndigheter frihet att upprätta sina nationella förfaranden.
71. I punkt 4.2.2 klargörs det ytterligare hur kommunikationen mellan mark och luftfartyg ska upprättas.

#### **xiii. Motläsning av meddelande via datalänkförbindelse (CPDLC)**

72. Enligt det utkast till SERA Del B som föreslås i NPA-dokumentet är det upp till den behöriga myndigheten att avgöra om motläsning av meddelande via datalänkförbindelse (CPDLC) ska krävas eller ej. Detta är ett exempel på införlivandet av begreppet "ATS-myndighet" som förekommer i ICAO-materialet och som behövde ändras till "tjänsteleverantör" eller "behörig myndighet" i det europeiska regelverket, enligt förklaringen i punkt i ovan. Enligt ett stort antal synpunkter var beslutet om en sådan motläsning uppenbart av operativ karaktär. Man anser dessutom att detta operativa beslut skulle bli föremål för en säkerhetsbedömning som i så fall måste godkännas av den behöriga myndigheten.
73. De förklaringar som har tagits emot under det skriftliga samrådet och workshopen har godtagits som giltiga och utkastet till tillämpningsföreskrift som bifogas detta yttrande avspeglar beslutets operativa karaktär genom att hänvisa till leverantören av flygtrafiktjänster i stället för till den behöriga myndigheten.

#### **xiv. Obligatorisk radiozon (RMZ) — obligatorisk transponderzon (TMZ)**

74. Begreppen obligatorisk radiozon och obligatorisk transponderzon har hämtats från Eurocontrols verktygslåda för luftrumsklassificering. De infördes som svar på en utbredd oro samt för att höja säkerheten i vissa delar av luftrummet där ett sedvanligt genomförande av ICAO:s luftrumsklassificering inte var tillräckligt för att ge den förväntade säkerhetsnivån med tanke på graden av luftfartsverksamhet i detta luftrum.

75. I de synpunkter som inkommit stöder man i allmänhet ett införande av RMZ och TMZ i SERA Del B, vilket bör ses som en stor förbättring av det allmänna genomförandet i Europa av de metoder som finns tillgängliga för att höja säkerheten. Vissa synpunkter har innehållit förslag till förbättringar av den föreslagna rättsakten som har godtagits och förts in i utkastet till föreskrift som bifogas detta yttrande.
76. Det ska noteras att även om RMZ och TMZ inte har sitt ursprung i ICAO bilaga 11 eller bilaga 3, utgör de inte någon avvikelse från ICAO eftersom redan bilaga 11 innehöll vissa bestämmelser som innebar att det var tillåtet med specifika krav för obligatorisk radiokontakt eller användning av transponder i angivna delar av luftrummet. Det nyligen införda konceptet är att dessa krav kommer att utformas och genomföras på samma sätt i hela Europa, på ett sätt som också är klart och tydligt för alla piloter, oberoende av ursprung eller nationalitet. RMZ och TMZ kommer emellertid att ingå i det paket med punkter som ska genomgå en säkerhetsbedömning och lämnas till kommissionen efter det att yttrandet har publicerats.

#### **xv. Fartbegränsningen på 250 knop**

77. När det gäller fartbegränsningen i samband med luftrumsklassificeringen innehåller utkastet till SERA Del B inte någon ändring av de ursprungliga ICAO-kraven. Här har motstridiga synpunkter kommit in liksom en del motstridiga reaktioner på CRD-dokumentet. I vissa synpunkter önskade man att fartbegränsningen skulle utvidgas till samtliga luftrumsklasser under 10 000 fot och i andra att den endast skulle gälla för VFR-flygningar eller att särskilda flygningar skulle undantas från skyldigheten av olika skäl.
78. "Se och undvik"-principen, som är själva grunden för fartbegränsningen gäller för VFR och IFR samt för situationer när det inte finns någon separering. Det ska noteras att operativa fartbegränsningar fortfarande är tillåtna i samband med särskilda klareringar eller förfaranden, förutsatt att den behöriga myndigheten har gett sitt godkännande, så länge de inte strider mot den ICAO/SERA-fartbegränsning som hänger samman med luftrumsklassificeringen (t.ex. specifik fart i samband med flygvägar för ankommande och avgående trafik, SID/STAR).
79. När det gäller en synpunkt, där man önskar undantag från fartbegränsningen för vissa kategorier av luftfartyg som skulle behöva flyga i hög fart av operativa eller tekniska skäl, måste det upprepas att SERA-tillämpningsföreskriften endast gäller för allmän flygtrafik. Tvärt emot vad som sägs i ICAO kan det bara vara medlemsstatens ansvar att tillåta hög fart i det egna luftrummet i en luftfartsmiljö som öppnats för alla kategorier av luftrumsanvändare, inom ramen för medlemsstatens egna nationella bestämmelser (t.ex. operationell flygtrafik, OAT), men ett sådant beslut skulle vara mycket svårt att utvidga och bör inte tillämpas på hela det europeiska luftrummet eller på regler för allmän flygtrafik som är tillämpliga på det luftrummet.
80. Därefter beslutades det att man skulle behålla fartbegränsningen på 250 knop enligt beskrivningen i ICAO bilaga 11 i utkastet till föreskrift som bifogas detta yttrande.

#### **xvi. Tillägg till SERA Del B**

81. Tillägget, där det anges vilka skillnader mellan SERA Del B och tillämpliga ICAO-bilagor som skulle kräva medlemsstaternas enighet och anmälan till ICAO, har utarbetats enligt innehållet i utkastet till Del B i NPA. Det har inkommit ett antal synpunkter om förbättringar eller ändringar som man önskade få införda i linje med de ändringar som har föreslagits för själva utkastet till tillämpningsföreskrift.
82. Tillägget har granskats och ändrats i enlighet med de ändringar som införts i själva utkastet till tillämpningsföreskriften och bifogas detta yttrande.
83. Tillägget till SERA Del B innehåller nu nio avvikelser, däribland de som motsvarar ICAO-noter som upphöjts till bindande status, jämfört med 253 anmälda avvikelser i förhållande till hela ICAO bilaga 11 samt 111 som avser de punkter i ICAO bilaga 11 som har bibehållits för SERA Del B.

#### IV. Konsekvensbedömning

Syfte och avsedd effekt

84. Syftet med konsekvensbedömningen är att fastställa bästa alternativet för att uppnå regleringsaktivitetens mål och samtidigt minimera potentiella negativa konsekvenser. Den omfattar en serie med fem logiska steg som ger struktur åt analysen: identifiering av vilken fråga det gäller, måldefinition, utveckling av alternativ, konsekvensanalys och jämförelse av alternativen. I just det här fallet görs det en tämligen begränsad jämförelse av olika alternativ eftersom utkastet till tillämpningsföreskrift för SERA har utarbetats i enlighet med SERA:s uppdrag, och som angavs redan i NPA 2011-02 fanns det begränsad möjlighet att välja mellan olika alternativ för hur man skulle gå vidare med utvecklingsarbetet med utkastet till tillämpningsföreskrift om SERA Del B. Därför kommer endast det alternativ som valts att undersökas vidare.

85. Den här konsekvensbedömningen utgör ingen fullständig upprepning av den konsekvensbedömning som presenteras i NPA-dokumentet. Här tas huvudpunkterna upp kompletterat med några nya konsekvenser som har fastställts under samrådsprocessen.

*a. Frågor som behandlas i konsekvensbedömningen av SERA Del B*

86. Införlivandet av de tillämpliga bestämmelserna från ICAO bilagorna 11 och 3 till de standardiserade europeiska flygreglerna (SERA).

87. Inom SERA-uppdraget begärde Europeiska kommissionen uttryckligen att arbetet i första hand skulle resultera i ett utkast till kommissionens tillämpningsföreskrift, om det inte ansågs att en fullständig harmonisering inte var nödvändig. Det begärdes också att lösningar som överensstämmer med ICAO skulle prioriteras.

*b. Frågans omfattning*

88. Som tidigare nämnts har man kunnat konstatera att även om ICAO bilaga 2 har titeln "Rules of the Air" (trafikregler för luftfart) finns det bestämmelser som har karaktär av "trafikregler för luftfart" även i andra ICAO-handlingar. Detta utgjorde grunden för utvecklingsarbetet med utkastet till SERA Del B genom att man fastställde vilka bestämmelser från ICAO bilagorna 3 och 11 som bör införlivas i EU-lagstiftningen som trafikregler för luftfart.

89. Syftet med utkastet till tillämpningsföreskrift för SERA är inte i första hand att införa nya skyldigheter för medlemsstaterna, utan att standardisera det sätt som befintliga ICAO-skyldigheter genomförs inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet. Eftersom de införlivade ICAO-bestämmelserna har använts världen över under lång tid, anses detta inte vara någon omfattande fråga.

90. Det finns några fall där det föreslagna utkastet till SERA Del B avviker (kategori A-avvikelse) från ICAO:s normer och rekommenderade praxis (SARP). De föreslagna avvikelserna är befogade. När det gäller förslaget som avser kontroll av rätt tid till närmaste hela minut, som antagligen skulle utgöra en kategori C-avvikelse, kommer en säkerhetsbedömning att utföras och lämnas till kommissionen som underlag till kommittéförfarandet.

*c. Målen med yttrandet i korthet*

91. Det främsta målet är att fortsätta med det arbete som Europeiska kommissionen redan har inlett för att upprätta en harmoniserad samling trafikregler för luftfart inom det europeiska luftrummet i syfte att höja säkerheten och minimera den olägenhet och risk för missförstånd som orsakas av olika nationella regelverk samt för att säkerställa en snabb och effektiv internationell flygtrafik, vilket kräver en samsyn i fråga om skyltar, antikollisionsförfaranden, flygtrafikledningens instruktioner, fraseologi och andra liknande frågor.



## Alternativ

92. Det alternativ som har valts är "Utkast till SERA Del B som införlivar bestämmelser om trafikregler för luftfart från andra ICAO-bilagor än bilaga 2". Detta alternativ har valts i enlighet med SERA-uppdraget.

## Berörda sektorer

93. Tillämpningsföreskriften för SERA kommer att påverka personer (piloter, flygledare) och enheter (medlemsstater, behöriga myndigheter, leverantörer av flygtrafiktjänster, luftfartygsoperatörer och med stor sannolikhet flygplatsoperatörer).

## Konsekvenser

*a. Samtliga konsekvenser som identifierats*

94. Personer och enheter med verksamhet i medlemsstater som har genomfört en luftrumsklassificering som inte exakt följer ICAO-bestämmelsen (t.ex. att viss VFR tillåts i klass A eller att klass F inte används som tillfällig klassificering osv.) kan påverkas av genomförandet av denna förordning. De identifierade sektorerna kan också påverkas av vissa tillägg till ICAO:s normer och rekommenderade praxis (som t.ex. upphöjer vissa noter till bestämmelser enligt beskrivningen i SERA Del B Tillägg samt nya bestämmelser som baseras på verktygslådan för luftrumsklassificering).
95. Inför arbetet med att förbereda en välstrukturerad och uppdelad kvantitativ bedömning behövs det en Europaomfattande undersökning för att fastställa följande:
- Medlemsstater där SERA:s luftrumsklassificering kommer att medföra ändringar.
  - Hur de ändringar som införts kommer att påverka anknytande nationell lagstiftning och hur genomförandet kan utföras.
  - I vilken omfattning som vissa luftrumsanvändares tillgång till vissa delar av luftrummet kommer att påverkas samt om de nyinförda verktygen i SERA Del B kommer att mildra detta genom nya förfaranden.
  - Vilka resurser, inklusive utbildning, som skulle behövas för att genomföra nya förfaranden.
96. En sådan undersökning skulle antagligen kräva både tid och resurser. Med tanke på den snäva tidsramen för att utarbeta SERA i största allmänhet anses detta inte genomförbart och det är därför knappast möjligt att genomföra en trovärdig kvantitativ bedömning.

*i. Säkerhet*

97. För att göra en korrekt bedömning av alla konsekvenser som tillämpningsföreskrifter, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material kommer att få för säkerheten behöver man ha tillgång till hela lagstiftningspaketet. Dessutom anses det nödvändigt att behandla tillämpningsföreskriften för SERA tillsammans med de nyligen antagna tillämpningsföreskrifterna för certifiering av flygbesättningar, med de bestämmelser om flygdrift som EASA-kommittén redan har röstat igenom samt med de kommande bestämmelserna om Del-ATS och Del-MET. I EU-lagstiftningen inför SERA Del B här endast de bestämmelser som införlivats från ICAO bilagorna 3 och 11, vilka anses vara av typen "trafikregler för luftfart". SERA Del B kompletterar SERA Del A, som införlivar bestämmelserna från ICAO bilaga 2. Något annat som ska följas är det fortsatta arbetet med att utveckla tillämpningsföreskriften för SERA, där relevanta bestämmelser från ICAO bilaga 10, PANS-ATM, PANS-OPS införlivas i EU:s lagstiftning. Hela lagstiftningen ska anses vara fullständig först när samtliga tillämpningsföreskrifter som beskrivs i avsnittet "Regelstruktur" har antagits. Men det är viktigt att framhålla att när alla tillämpliga åtgärder (tillämpningsföreskrifter, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material) har fastställts och genomförts, anses de samlade konsekvenserna för säkerheten vara positiva jämfört med dagens situation, eftersom ICAO:s normer och rekommenderade praxis genomförs på ett enhetligt sätt i det europeiska luftrummet.

98. Som tidigare har förklarats kan man inte förvänta sig att en fullständig uppsättning harmoniserade europeiska regler ska kunna utarbetas samtidigt. Detta erkänner också Europeiska kommissionen i SERA-uppdraget till Eurocontrol, där det fastställs att tillämpningsföreskriften för SERA ska utarbetas stegvis.
99. Det är emellertid nödvändigt att bedöma säkerhetskONSEKVENSerna av detta införlivande med hänsyn till tillämpningsområdet för SERA Del B i syfte att visa att föreskriften är säker i sig. En konsekvensbedömning av säkerheten har genomförts – kapitel III i NPA-dokumentet ("Summary of Safety assessment of SERA Part B") – för att behandla det europeiska införlivandet av kraven för flygtrafikledningstjänsten, som är av typen "trafikregler för luftfart", i lagstiftningsramen för det gemensamma europeiska luftrummet.
100. Denna konsekvensbedömning av säkerheten har utförts under olika faser av arbetet med att utveckla föreskriften.
101. Under den inledande fasen har sex SERA-säkerhets-specifikationer på hög nivå fastställts för att utveckla bestämmelserna i SERA Del B på rätt sätt. Syftet med detta är att visa att *"man har fastställt en fullständig och korrekt uppsättning krav för flygtrafikledningstjänsten, som är av typen 'trafikregler för luftfart', i syfte att garantera ett säkert flygtrafikflöde inom EU"*.
102. I slutet av utvecklingsfasen har det visats att SERA Del B är fullständig, korrekt, har tillräcklig stabilitet och integritet, är potentiellt genomförbar/uppnåelig och överensstämmer med tillämpningsföreskriftens syfte. Det ska noteras att merparten av kraven i SERA Del B anses vara säkerhetskrav eftersom deras främsta syfte är att mildra de faror/risker som tidigare har förekommit inom luftfarten (t.ex. kollision i luften, kollision på taxibana osv.).
103. På samma sätt som krävs i tillämpningsföreskriften för SERA ska övergången från medlemsstaternas nuvarande situation till tillämpningen av bestämmelserna i SERA Del B också underbyggas genom en lokal säkerhetsbedömning för att hantera denna övergångsfas på ett säkert sätt.
104. I en sådan bedömning konstaterades slutligen att det inte ska vara tillåtet med några undantag från föreskriften samt att en "underhållsprocess" ska införas för att ta hänsyn till framtida säkerhetsbehov, ändringar i ICAO bilagorna 11 och 3 eller någon ändring som härrör från en ändring inom EU:s operativa miljö.
105. Sammanfattningsvis har genomförandet av denna strukturerade konsekvensbedömning för säkerheten visat att flygtrafikledningskraven i SERA Del B, som är av typen "trafikregler för luftfart", garanterar ett säkrare flygtrafikflöde inom EU. Tillämpningen kommer att vara helt säker först när det europeiska luftfartsregelverket är fullständigt och genomfört. Samtliga säkerhetsfrågor, rekommendationer och antaganden som har identifierats under säkerhetsbedömningen har behandlats korrekt i den tillämpningsföreskrift för SERA som bifogas detta yttrande eller också har en åtgärd inletts för att hantera dem korrekt (t.ex. genom pågående utveckling av godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledande material (GM) till SERA Del B samt pågående utveckling av andra bestämmelser inom ramen för grundförordningen).
106. Slutligen är det viktigt att framhålla att säkerhetskONSEKVENSerna för vissa frågor, som kontroll av rätt tid till närmaste minut i stället för till närmaste halva minut samt nya bestämmelser som RMZ och TMZ, kommer att analyseras och resultatet av denna bedömning lämnas till kommissionen.

## ii. Ekonomi

107. I det här skedet avser kostnaderna i första hand informationsspridning, utbildning och familjarisering för leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer och luftrumsanvändare. De anses emellertid vara engångskostnader för att ändra regler och förfaranden första gången. Efter detta räknar man med en minskning av de löpande

kostnaderna på grund av harmoniseringen. Det ska emellertid också understrykas att bristen på tillgängliga uppgifter från respektive medlemsstat gör att det endast går att göra en kvalitativ utvärdering av den ekonomiska konsekvensbedömningen.

108. I olika områden av det europeiska luftrummet kan effekten bli som följer:

- Ingen förändring när de nationella reglerna redan överensstämmer helt med SERA Del B.
- Ändring av vissa nationella föreskrifter för att de ska överensstämma med SERA Del B (eftersom tillämpningsföreskriften för SERA inte införlivar hela ICAO bilaga 11 eller 3 och hela införlivandet kommer att ske längre fram).
- Inga medlemsstater behöver längre anstränga sig för att införliva ändringarna i ICAO bilagorna 11 och 3<sup>9</sup>, eftersom detta kommer att göras på EU-nivå genom att den europeiska tillämpningsföreskriften ändras.

109. Vilken omfattning konsekvenserna kommer att få är beroende av:

- Nationella kostnader för att uppfylla kraven på nationella säkerhetsbedömningar av (eventuella) ändringar i samband med genomförandet av SERA Del B.
- Fastställda avvikelser mellan SERA Del B och de nationella reglerna – antal och omfattning.
- I vad mån ändringar (i förekommande fall) måste göras i operativa förfaranden i olika medlemsstater.
- I vad mån det enligt säkerhetsbedömningen krävs åtgärder för att minska riskerna (i förekommande fall) som behöver utföras lokalt.

110. Kostnaderna för tillämpningsföreskriften för SERA Del B kan omfatta följande:

- Kostnader för informationsspridning, utbildning och familjarisering när det gäller tillämpningsföreskriften för SERA.
- Kostnader för ändringar i operativa förfaranden.
- Kostnader för åtgärder för att minska riskerna (i förekommande fall) som enligt säkerhetsbedömningen behöver utföras lokalt.

111. Konsekvenserna för lagstiftare, leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer och luftrumsanvändare är klart beroende av i vilken omfattning deras nationella regler avviker från ICAO bilagorna 3 och 11 och följaktligen från SERA Del B. Leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer och luftfartygsoperatörer kommer bl.a. att involveras genom informationsspridning till sin personal om eventuella regeländringar samt genomförande av lämpliga personalutbildningar respektive eventuella nödvändiga ändringar i operativa förfaranden. De behöriga myndigheterna måste se till att deras personal är medveten om eventuella ändringar av regler inom det egna luftrummet och säkerställa att leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer och luftrumsanvändare följer de ändrade reglerna. Att fastställa en lämplig övergångsperiod för ikraftträdandet av reglerna i SERA Del B skulle kunna mildra konsekvenserna.

### **Lagstiftare/behörig myndighet**

112. Lagstiftare/behöriga myndigheter kommer till att börja med att behöva övertygas om att de nödvändiga ändringarna av reglerna har genomförts, något som medför en kostnad (t.ex. för inspektörer). Kostnaderna för att säkerställa överensstämmelse med ändrade regler är sedan inte annorlunda än de nuvarande kostnaderna för att säkerställa överensstämmelse med de befintliga reglerna. Det är möjligt att vissa medlemsstater

---

<sup>9</sup> Gäller ICAO:s normer och rekommenderade praxis som redan har införlivats i EU-lagstiftning.

som berörs av bestämmelserna i SERA Del B kan behöva ändra sin nationella lagstiftning i enlighet med detta.

113. I vissa specialfall kan kostnaden bero på behovet att införa ändringar i luftrumsklassificeringen och därmed att ändra alla relevanta kartor och publikationer. Utöver detta skulle det i vissa medlemsstater behöva införas ändringar i luftrumsutformningen, som nya ATS-rutter, begränsade eller separerade luftrum osv., för att följa luftrumsklassificeringen och för att kunna hantera vissa luftrumsanvändare.

#### **Leverantörer av flygtrafiktjänster och flygplatsoperatörer**

114. Samtliga leverantörer av flygtrafiktjänster bör redan ha infört de förfaranden som krävs för att säkerställa en fullständig spridning av lämplig information till all nödvändig personal. Med tanke på de ändringar som krävs för varje leverantör av flygtrafiktjänster kan det bli en del administrativa konsekvenser, men användningen av befintliga förfaranden för att genomföra SERA Del B bör inte få någon betydande effekt på kostnaderna för leverantörerna av flygtrafiktjänster.
115. Vad gäller utbildning kan det visserligen förekomma en del mindre kostnader för uppdatering av utbildningsmaterial, men kostnaden för utbildningskurser när de nya reglerna har införts bör inte vara annorlunda än den nuvarande kostnaden för att upprätthålla personalens kompetens. Utbildningskostnaderna skulle kunna öka enbart i de medlemsstater där luftrumsklassificeringen behöver ändras, och flygtrafikledningsförfarandena måste också ändras i enlighet med detta. Kostnaderna för att ändra de operativa förfarandena som stöd för genomförandet av SERA Del B kan hur som helst bara bedömas lokalt.
116. Om medlemsstaterna dessutom skulle besluta att omklassificera luftrumsklass F till kontrollerat luftrum, kan detta sannolikt medföra ytterligare kostnader som gäller utbildning och anställning av flygledare.
117. I de fall där flygplatsoperatörerna även tillhandahåller flygtrafiktjänster kommer de också att påverkas av hur leverantörerna av flygtrafiktjänster påverkas av genomförandet av SERA Del B.

#### **Luftfartygsoperatörer och luftrumsanvändare**

118. Nuvarande rutinförfaranden för pilotgenomgång som krävs enligt europeiska eller nationella bestämmelser omfattar informationsspridning om den föreslagna föreskriften. Denna process bör därför kunna hanteras inom ramen för de nuvarande förfarandena så att det påverkar kostnaderna minimalt.
119. När det gäller utbildning och examinationer gäller, på samma sätt som för leverantörer av flygtrafiktjänster, att det visserligen kan förekomma en del mindre kostnader för uppdatering av utbildningsmaterial, men att utbildningskostnaden när de nya reglerna har införts endast kan uppskattas lokalt.
120. I vissa specialfall när lagstiftaren/den behöriga myndigheten i olika medlemsstater beslutar att genomföra RMZ och/eller TMZ i luftrumsklass G, F och E, kan en begränsad grupp luftfartyg som används inom allmänflyget behöva tilläggsutrustning, men kostnadsbedömningen för detta kan endast utföras lokalt av de medlemsstater som genomför dessa åtgärder.

#### **iii. Miljö**

121. Inga eller försumbara miljökonsekvenser beräknas.

#### **iv. Sociala området**

122. Inga sociala konsekvenser beräknas.

v. Övriga luftfartskrav utanför tillämpningsområdet för EASA eller det gemensamma europeiska luftrummet

123. Inga övriga krav utanför tillämpningsområdet EASA eller det gemensamma europeiska luftrummet. Det ska konstateras att även om militär luftfartygsverksamhet och militära tjänsteleverantörer som framför allt tillhandahåller operationella flygtrafiktjänster inte omfattas av tillämpningsområdet för det gemensamma europeiska luftrummet eller EASA:s grundförordning, skulle genomförandet av dessa bestämmelser på europeisk nivå till viss del kunna inverka på deras verksamhet. Någon bedömning av detta kan emellertid inte göras med den information som nu finns tillgänglig, men det är viktigt att understryka att det som framför allt påverkas skulle vara "allmän flygtrafik"-delen av militärverksamheten (som lagstiftare, luftrumsanvändare eller leverantörer av flygtrafiktjänster) och i det hänseendet skulle inverkan kunna anses vara ungefär densamma som för civila enheter.

#### *Sammanfattning och slutlig bedömning*

a. Jämförelse av de positiva och negativa konsekvenserna för varje utvärderat alternativ.

124. Som tidigare har nämnts finns det begränsad möjlighet att välja alternativ om hur man ska gå vidare med utvecklingen av SERA Del B. Därför är det i denna konsekvensanalys inte möjligt att göra någon jämförande analys av vilka konsekvenser varje alternativ innebär. Analysen inriktas i stället på en utvärdering av de positiva och negativa konsekvenserna av det valda alternativet "införlivande av bestämmelser om trafikregler för luftfart från andra ICAO-bilagor än bilaga 2".

a.1 Positiva konsekvenser:

- Enhetligt genomförande av standardiserade europeiska trafikregler för luftfart inom ramen för grundförordningen respektive förordningarna om det gemensamma europeiska luftrummet.
- En enda förordning som täcker in de krav som är relevanta för trafikreglerna för luftfart från ICAO bilaga 2 och som införlivar bestämmelser om trafikregler för luftfart från andra ICAO-bilagor än bilaga 2.
- Luftrumsanvändare behöver inte rätta sig efter varje medlemsstats specifika införlivande av ICAO:s normer och rekommenderade praxis som avser trafikreglerna för luftfart när de flyger inom det europeiska luftrummet.
- Mindre olägenheter och risker för missförstånd till följd av olika nationella regelverk när det gäller trafikregler för luftfart samt olika tillämpning av luftrumsklassificeringen.
- Stöd till medlemsstaterna genom att ICAO:s normer och rekommenderade praxis genomförs på ett enhetligt och överensstämmande sätt. Medlemsstaterna behöver inte längre anstränga sig för att införliva ändringarna i de tillämpliga bestämmelserna i ICAO bilagorna 11 och 3, eftersom detta kommer att göras centralt på EU-nivå genom relevanta regleringsuppgifter.
- Harmoniserar genomförandet av ICAO:s luftrumsklassificering.
- Harmoniserar bestämmelserna om speciella VFR-flygningar och ger entydiga villkor för genomförandet.
- Tillhandahåller verktyg till medlemsstaterna för att höja säkerheten inom de delar av luftrummet där det anses vara nödvändigt genom att införa obligatoriska radiozoner (RMZ) och obligatoriska transponderzoner (TMZ). På så vis kan medlemsstaterna skapa utrymme för ICAO:s luftrumsklassificering i enlighet med sina specifika behov.

a.2 Negativa konsekvenser:

- Som tidigare har nämnts har man vid konsekvensbedömningen hållit sig till principen att begränsa tillämpningsområdet till allmänna frågor, eftersom det inte är möjligt att gå in på detaljerade aspekter av genomförandet eller nationella särdrag när det gäller genomförandet av SERA Del B. På grund av den snäva tidsramen har det inte heller gjorts någon undersökning om de detaljerade aspekterna av genomförandet eller de nationella särdragen när det gäller genomförandet av SERA Del B.
- Möjliga negativa konsekvenser är kostnaden för att genomföra SERA Del B när det gäller utbildning av personal och ändrade förfaranden.

b. Slutlig bedömning och rekommendation av det valda alternativet

125. Att anta enhetliga trafikregler för luftfart som införlivar bestämmelser från andra ICAO-bilagor än bilaga 2 medför kostnader som är beroende av hur situationen tidigare har sett ut i medlemsstaterna.
126. I de fall där det krävs ändringar bör det redan nu finnas förfaranden inom ramen för de tillämpliga systemen för säkerhets- och ändringshantering för att sprida sådan information till lämpliga personer. Merkostnaden för att integrera information om de föreslagna regeländringarna i denna process bör vara minimal.
127. När det gäller utbildning kan det visserligen förekomma en del kostnader i samband med att utbildningsmaterialet ändras, men utbildningskostnaderna när de nya reglerna har införts kan endast uppskattas lokalt.
128. I de fall där det krävs mer betydande ändringar, särskilt i samband med införandet av en ny luftrumsklassificering och/eller TMZ och RMZ, kommer kostnaden för detta att öka i motsvarande grad, men för närvarande kan detta inte bedömas.
129. De potentiella negativa konsekvenser som hänger samman med en potentiell kostnadsökning för vissa medlemsstater som har genomfört bilagorna 11 och 3 med några avvikelser bör kompenseras av de övergripande positiva säkerhetskonsekvenserna eftersom ICAO:s normer och rekommenderade praxis kommer att genomföras på ett enhetligt sätt i det europeiska luftrummet, så snart alla relevanta åtgärder (tillämpningsföreskrifter, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material) har antagits och genomförts. Medlemsstaterna kommer dessutom inte längre att behöva anstränga sig för att införliva ändringarna i ICAO bilagorna 11 och 3, eftersom detta kommer att göras på EU-nivå.
130. Det är också viktigt att understryka de positiva konsekvenserna i samband med att tillämpningsföreskriften för SERA Del B genomförs. Den kommer att stödja luftfartygens fria rörlighet över gränserna i Europa samt medlemsstaterna i deras arbete för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå samt genomföra funktionella luftrumsblock.

## V. Byråns slutliga yttrande

131. Bestämmelserna i SERA Del B som bifogas detta yttrande har utarbetats enligt byråns regelprocess samt även enligt de specifikationer som kommissionen har angett i det SERA-uppdrag som har lämnats till Eurocontrol.
132. Efter byråns samrådsprocess, svaren på de berörda aktörernas synpunkter och de reaktioner som har inkommit tillsammans med de förklaringar och motiveringar som anges i punkt b kan byråns slutliga yttrande sammanfattas enligt följande:
  - a) Genom bestämmelserna i SERA Del B som bifogas detta yttrande införlivas bestämmelserna i ICAO:s bilagor 11 och 3, som anses vara av typen "trafikregler för luftfart". Därigenom stöds en harmoniserad och enhetlig tillämpning av luftrumsklassificeringen och luftrumsanvändningen i Europa.

- b) De bestående skillnaderna mellan SERA Del B och tillämpliga ICAO-bilagor är mer restriktiva än den nuvarande texten (kategori A).
- c) Frågor som rör klargörandet av definitionen av "behörig myndighet" och beskrivningen av "rätt tid" bör behandlas innan kommissionen slutför kommittéförfarandet.
- d) Ett stort antal av de frågor som har beskrivits ovan och som har tagits upp av de berörda aktörerna under utarbetandet har lösts i det föreslagna utkastet till föreskrift som bifogas detta yttrande.
- e) Andra frågor kommer att lösas inom en snar framtid efter byråns säkerhetsbedömning av dessa frågor enligt detta yttrande, genom utveckling av godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC)/vägledande material (GM) eller med det framtida arbetet om SERA Del C.

Köln den 14 november 2011

P. GOUDOU  
Verkställande direktör