

Notat

Saksbehandler
Finn Owen Meling

Til
Nina B. Vindvik/Direktorat, Henning Raymond
Tennes/Flyplass-flysikring

Kopi til

Høring - ny forordning (EU) 2020/469 som gjennomfører enkelte endringer i gjeldende regelverk for flysikringstjenesten med mer

Innledning

Kommisjonen vedtok 14. februar 2020 en ny gjennomføringsforordning med tittelen *"Commission Implementing Regulation (EU) 2020/469 of 14 February 2020 amending Regulation (EU) No 923/2012, Regulation (EU) No 139/2014 and Regulation (EU) 2017/373 as regards requirements for air traffic management/air navigation services, design of airspace structures and data quality, runway safety and repealing Regulation (EC) No 73/2010"*.

Forordningen ble publisert i «Official Journal of the European Union» 3. april 2020¹.

Forordningen kommer som en følge av behov for oppdateringer og endringer i felleseuropeisk regelverk knyttet til lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS). Forordningen kan sies å være en «endringsforordning», som gjør en rekke forskjellige regelverksendringer på området. Nærmere bestemt gjelder dette regler knyttet til lufttrafikkstjenester (ATS), meteorologi (MET), kvalitet på aeronautisk data og informasjon (AIS), design av luftromsstrukturer (ASD) og design av flygeprosedyrer (FPD). Det siste har også medført et behov for å knytte reglene for *lufthavner* tettere sammen med reglene for flysikringstjenester.

Forordningen gjelder kun endringer i eksisterende forordninger. Først og fremst gjøres det endringer i forordning (EU) 2017/373, som er en forordning som setter felles og spesifikke krav til de forskjellige tjenesteyterne innen lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenesten. Det gjøres noen få endringer i forordning (EU) 139/2014 om lufthavner (ADR), og enkelte endringer i forordning (EU) 923/2012 om felleseuropeiske lufttrafikkregler (SERA). Forordning (EU) 73/2010 om kvalitet på aeronautisk data og informasjon oppheves.

De fleste bestemmelsene i forordningen vil gjelde fra 27. januar 2022. Enkelte bestemmelser vil gjelde fra 5. november 2020. Disse er:

- Forordningens vedlegg I, punkt 10(b); som slår fast at alle luftfartøyer skal observere og melde inn når bremseeffekten på rullebanen oppleves dårligere enn rapportert.
- Forordningens vedlegg III, punkt 5; som gjelder endringer i MET-regelverket.

¹ Se link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0469&from=EN>, og en etterfølgende retting: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0469R\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0469R(01)&from=EN).

- Forordningens vedlegg III, punkt 6: Appendix 3 'SNOWTAM FORMAT'; som gjelder format for utstedelse av SNOWTAM.

Det er videre viktig å påpeke at kommisjonen, i forbindelse med Covid-19-krisen, har forespeilet medlemsstatene at de vil vedta en endring som skal forskyve ikrafttredelsesdatoene i forordningen med seks måneder. Denne endringen er ennå ikke formelt vedtatt.

Nærmere om forordningens innhold

Forordning (EU) 2020/469 gjør som nevnt endringer i tre eksisterende forordninger, samt at den opphever gjeldende forordning om kvalitet på luftfartsdata. Nedenfor gis en nærmere overordnet redegjørelse for endringene i de enkelte forordningene.

Endringer i forordning (EU) 2017/373 – krav til ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester

Forordning (EU) 2017/373 om lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS) var på vedtakelsestidspunktet i 2017 ikke komplett med hensyn til regler på alle de underliggende fagområdene. Spesielt vedlegg IV om «air traffic services» var ment å skulle kompletteres med relevante ICAO-bestemmelser (ICAO Annex 11 og Doc 4444 Pans-ATM). Med foreliggende forordning gjennomføres dette.

Samme situasjon forelå med hensyn til design av luftromsstrukturer og flygeprosedyrer, som innebærer endringer i vedlegg XI i forordning (EU) 2017/373. I tilknytning til at det nå nedfelles et krav om sertifisering av tjenesteytere som skal utføre prosedyredesign (FPD)², gis det i vedlegg XI en del overordnede minimumskrav hvordan disse tjenesteyterne skal være organisert og utøve oppgavene sine, samt at det stilles krav om formalisert kompetanse for de fysiske personene som skal utføre slik prosedyredesign. I et eget «appendix» til vedlegg XI settes enkelte minimumskrav til utforming av luftrommet (airspace design), samt noe mer detaljerte krav til hvordan prosedyredesign faktisk skal utføres.

Også på området for kvalitet på aeronautisk data og informasjon (AIS) tar foreliggende forordning sikte på å komplettere forordning (EU) 2017/373, i dette tilfellet med hensyn til vedlegg VI. De nye reglene bygger på relevante ICAO-bestemmelser (ICAO Annex 15 og Pans AIM), og medfører opphevelse av dagens forordning (EU) 73/2010.

Når det gjelder meteorologi (MET), så har dagens vedlegg V i forordning (EU) 2017/373 allerede utførlige bestemmelser på området. Det har imidlertid vært behov for å oppdatere disse i samsvar med endring 77-A av ICAO Annex 3. Dette gjelder spesifikt regler som tar sikte på å forbedre informasjonsflyten knyttet til farlige meteorologiske forhold, forbedre situasjonsbevisstheten og bidra til en mer effektiv ruting av flyginger, herunder det å kunne fly utenom områder med farlige meteorologiske forhold.

Endringer i forordning (EU) 139/2014 – krav til lufthavner

Endringene i forordning (EU) 139/2014 går ut på å endre et par bestemmelser slik at flygeprosedyrer for den aktuelle lufthavnen er tilpasset de nye reglene om flygeprosedyrer i forordning (EU) 2017/373.

² Se artikkel 3(5)(b) i forordning (EU) 2020/469, som endrer artikkel 6(k) i forordning (EU) 2017/373.

I utgangspunktet var det også tilført/endret en rekke regler som skal tilpasse kravene for drift av lufthavner med de nye reglene i forordning (EU) 2017/373 om kvalitet på aeronautisk data og informasjon (AIS). Dette har imidlertid blitt tatt ut i en egen forordning ("delegated act").

Endringer i forordning (EU) 923/2012 – felleseuropeiske lufttrafikkregler

Reglene i forordning (EU) 923/2012 (SERA) har nær sammenheng med reglene om ATS som skal tas inn i vedlegg IV i forordning (EU) 2017/373.

Endringene i forordning (EU) 923/2012 knytter seg således i hovedsak til lufttrafiktjenesten sine oppgaver, blant annet for AFIS (trafikkinformasjonstjeneste ved en flyplass), samt at det gjøres enkelte endringer vedrørende luftfartøyers manøvrering på landingsplassen. I tillegg er det tatt inn en regel som spesifiserer i hvilke tilfeller VHF-nødkanalen (121.500 MHz) skal kunne benyttes.

Konsekvenser av den nye forordningen

Rettslige konsekvenser

Den nye forordningen (EU) 2020/469 er gitt med hjemmel i Europaråds- og parlamentsforordning (EU) 2018/1139, den nye såkalte «EASA-basisforordningen».

Forordning (EU) 2018/1139 er på sin side foreløpig ikke gjennomført i norsk rett, men antas å bli det i løpet av 2020. Forordning (EU) 2020/469 vil dermed ikke kunne gjennomføres i norsk rett, som en del av EØS-avtalen, før (EU) 2018/1139 er gjennomført. Dette antas ikke å by på særlige praktiske problemer, ettersom hoveddelen av den nye rettsakten uansett ikke vil virke fra tidligere enn 27. januar 2022. De delene av forordning (EU) 2020/469 som får et tidligere virkningstidspunkt, kan om nødvendig vurderes tatt inn i norsk rett uavhengig av EØS-avtalen.

Gjennomføringen av forordning (EU) 2020/469 vil måtte skje gjennom norsk forskrift. Luftfartstilsynet ser for seg at dette vil skje i en totrinnsprosess:

1. Selve vedtakelsen av at forordning (EU) 2020/469 skal gjelde som norsk rett, vil bli gjort gjennom en tilføyelse av dette i *forskrift om felles krav til ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester og andre nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring samt tilsyn med disse* (kjent som BSL G 1-3), trolig forskriftens § 1. Det antas i den forbindelse ikke å være behov for materielle endringer i BSL G 1-3 eller andre norske forskrifter.
2. Forordningen vil imidlertid medføre behov for en del endringer i eksisterende norske forskrifter før de enkelte reglene i forordningen får materiell virkning (hovedsakelig 27. januar 2022, eventuelt seks måneder senere). Detaljene i dette arbeidet må avklares nærmere, men følgende forskrifter antas i hvert fall å bli berørt:
 - a. forskrift om etablering, organisering og drift av lufttrafiktjeneste (BSL G 2-1)
 - b. forskrift om radiotelefoniprocedurer (BSL G 5-1)
 - c. forskrift om lufttrafikkledelse (BSL G 8-1).

Økonomiske og administrative konsekvenser

Luftfartstilsynet har ikke identifisert vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for norske myndigheter eller norske aktører som følge av endringsforordningen.

Det vil tilfalle både myndighetene og tjenesteyterne en del arbeid med å ajourføre prosedyrer og rutiner i forbindelse med det nye regelverket, men dette antas å kunne dekkes innenfor normale driftsrammer. Et mulig unntak kan tenkes for tjenesteytere som har ansvar for design av flygeprosedyrer, med hensyn til kostnader som vil påløpe som følge av kravet om formaliserte kvalifikasjonskrav for de som utfører slik design. Disse utgiftene antas imidlertid heller ikke å være av betydelig omfang.

Tidligere merknader fra sakkyndige instanser

Det bakenforliggende forarbeidene (NPAs og Opinions) til forordning (EU) 2020/469 har vært drøftet og til dels hørt med nasjonale interessenter. De har imidlertid ikke vært noen formell høring av kommisjonens tidligere utkast til forordning. Den nå vedtatte forordningen anses likevel ikke å inneholde *vesentlige* materielle endringer fra det som er foreslått tidligere i prosessen.

Formålet med denne høringen

Luftfartstilsynet vurderer at forordning (EU) 2020/469 er EØS-relevant og akseptabel for gjennomføring i norsk rett. Det anses ikke å være behov for nasjonale tilpasningstekster gjennom EØS-avtalen, men dette er fortsatt til endelig vurdering.

Formålet med denne høringen er først og fremst å få høringsinstansenes innspill på:

- 1) om det er sider ved det nye regelverket som medfører at det ikke bør gjennomføres i norsk rett, eventuelt om det bør gjøres nasjonale tilpasninger i EØS-avtalen, og
- 2) om det er behov for å lage særskilte nasjonale regler som utfyller den nye forordningen.

Som en følge av at Luftfartstilsynet må gi tilbakemelding til EFTA med hensyn til EØS-prosessen innen slutten av juli, ber vi om at høringsinstansene gir sine innspill til oss så snart som mulig og senest 17. juli 2020.

Høringsinnspill bes sendt per e-post til postmottak@caa.no. Alternativt kan innspill sendes per post til Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø. Vi ber om at innspill merkes med saksnummer: 20/09665.