

Notat

Saksbehandler

Finn Owen Meling

Dato
02.07.2021

Referanse
21/05508-14

Høring - endringer i forordning (EU) 2017/373 om krav til ytere av flysikringstjenester - flyværtjenester, hendelsesrapportering og nytt format for SNOWTAM

Luftfartstilsynet sender med dette på høring et forslag fra kommisjonen om endringer i forordning (EU) 2017/373 om krav til ytere av flysikringstjenester med mer. Vi understreker at det foreliggende regelverksforslaget ennå ikke er vedtatt av kommisjonen. Det er forventet at vedtakelse vil kunne skje i løpet av juli måned, slik at man får forordningen på plass før 12. august, som er det tidspunktet nytt format for METAR og SNOWTAM vil gjelde globalt.

Det settes derfor en kort nasjonal høringsfrist, 3. august 2021, med tanke på å gjøre endringene gjeldende også i norsk rett.

Innspill til høringen kan sendes til Luftfartstilsynet på epost postmottak@caa.no, og merkes saksnummer 21/05508.

Spørsmål knyttet til flyværtjeneste kan rettes til seniorinspektør Ira Schaug-Pettersen, irs@caa.no, og spørsmål om hendelsesrapportering til juridisk seniorrådgiver Åsa Markhus, aam@caa.no.

Øvrige spørsmål kan rettes til saksbehandler Finn O. Meling, fom@caa.no.

1. Bakgrunn

Europakommisjonen har lagt frem et forslag til en forordning som vil gjøre enkelte endringer i forordning (EU) 2017/373 om krav til ytere av flysikringstjenester med mer.

Regelverksforslaget bygger på en innstilling fra EASA (EUs flysikkerhetsbyrå)¹. I denne innstillingen skriver EASA at det foreslåtte regelverket har tre hovedmålsetninger:

- Tilpasse forordning (EU) 2017/373 til kravene om rapportering, analyse og oppfølging av hendelser i sivil luftfart i forordning (EU) nr. 376/2014.
- Gjennomføre endringene 78 og 79 i vedlegg 3 til Chicagokonvensjonen (ICAO Annex 3) om flyværtjenester i europeisk rett. Dette gjelder særlig tilpasninger i SWIM (system wide information management) for:

¹ Se lenke: <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-no-012021>.

- harmonisering når det gjelder utveksling av meteorologiske observasjoner og rapporter (METAR, SPECI, TAF)
- informasjon om vær fenomener underveis som kan påvirke sikkerheten til flyoperasjoner (SIGMET)
- informasjon om vær fenomener underveis som kan påvirke sikkerheten ved flyoperasjoner på lavt nivå (AIRMET)
- rådgivningsinformasjon om vulkansk aske og tropiske sykloner; rådgivning om romvær osv.

Disse endringene er gjeldende i ICAO-regelverket fra 8. november 2018 og 5. november 2020, unntatt METAR-formatet, som skal gjelde fra 12. august 2021, samtidig som kravene for det nye globale rapporteringsformatet (GRF) for rullebaneoverflateforhold.

- Gjøre nødvendige tilpasninger i europeisk regelverk med hensyn til bruk av SNOWTAM-formatet, tilpasset kravene for det nye globale rapporteringsformatet (GRF) for rullebaneoverflateforhold.

I etterkant av EASAs opinion har regelverksforslaget blitt diskutert i komitologiprosess (EASA-komitéen), og kommisjonen har foreslått enkelte endringer.

Kommisjonens siste utkast til forslag til nytt regelverk er vedlagt dette høringsnotatet, og danner grunnlaget for denne høringen.

2. Innholdet i det foreslåtte nye regelverket

De foreslåtte regelverksendringene innebærer kun endringer i kommisjonsforordning (EU) 2017/373, som stiller krav til ytere av flysikringstjenester, og som er gjennomført i norsk rett i forskrift om krav til ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS) og nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM-nettverksfunksjoner).

Nærmere bestemt foreslås det endringer i følgende vedlegg (annekser) til forordning (EU) 2017/373:

- **Vedlegg I**, som kun inneholder definisjoner. Her gjøres det endring eller tas inn nye definisjoner av begrepene:
 - cloud of operational significance
 - volcanic ash advisory centre (VAAC)
 - data link-VOLMET (D-VOLMET)
 - volcano observatory
 - geography markup language (GML)
 - space weather centre (SWXC)
- **Vedlegg II**, som gjelder krav til tilsynsmyndighetene. Her gjøres det endringer i kravene til nasjonale tilsynsmyndigheters rapportering til EASA:
 - Henvisningen til gamle basisforordninger - (EC) Nr. 216/2008, (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 og (EC) No 552/2004 - oppdateres med henvisning til ny basisforordning (EU) 2018/1139.

- Utveksling av opplysninger med andre myndigheter: Kravene oppdateres i forhold til de nye kravene til flysikringstjenesteyteren som fremkommer nedenfor, under Vedlegg III.
- **Vedlegg III**, som gjelder krav til flysikringstjenesteytere. Her gjøres det endringer i bestemmelsen ATM/ANS.OR.A.065, som gjelder krav til hendelsesrapportering. Den viktigste endringen er at tjenesteyterne skal ta inn hendelsesrapporteringssystemet i sitt styringssystem.
- **Vedlegg V**, som gjelder krav til flyværtjenesteytere (MET). Her foreslås det:
 - Endringer i bestemmelsen MET.OR.200 (a) som omhandler meteorologiske observasjoner. Det foreslås at det *kan* sendes ut METAR hver time og SPECI (oppdatert meteorologisk observasjon ved endringer) på lufthavner som utsteder meteorologiske observasjoner.

(Bestemmelsen er endret fra et opprinnelig forslag fra EASA som hadde som utgangspunkt at SPECI var pliktig utover opprinnelseslufthavnen. Mange land i Europa bemerket at de ikke ønsker denne regelverksendringen fordi det enkelte land, med bakgrunn i eksisterende regelverk, har anledning til selv å beslutte at SPECI kan utstedes. De fleste land i Europa ønsket at bestemmelsen MET.OR.200 (a) opprettholdes som i dag. Dette var også Norges holdning til den foreslåtte endringen.)
 - Endringer i SIGMET i MET.TR.260 (b)(1) og (2). Det foreslås at dagens referanse til «*icing, turbulence*» endres til «*severe icing, severe turbulence*» ved utstedelse av SIGMET (opplysninger om værphenomener underveis som kan påvirke sikkerheten ved luftfartøyoperasjoner).
 - Endring i MET.TR.260 4.6 «Meteorological station» (flyplassens værtjenestekontor) til «Aeronautical Meteorological station».
 - Endringer i bruk av terminologi fra entall til flertalls form f.eks.: «*meteorological services provider*» versus «*meteorological service provider*»; «*local routine report, local special report*» versus «*local routine reports, local special reports*».
- **Vedlegg VI**, som gjelder krav til informasjonstjenesteytere (AIS): Her gjøres det endringer i bestemmelsen AIS.TR.330, som omhandler krav til NOTAM. Endringen knytter seg til at man skal bruke et oppdatert skjema/format for SNOWTAM, slik at dette tilpasses ICAOs globale rapporteringsformat (GRF).

(Merk for øvrig at den opprinnelige bestemmelsen AIS.TR.330 ikke er en del av forordning (EU) 2017/373 pr i dag, men kommer inn fra 27. januar 2022 som følge av endringsforordning (EU) 2020/469.)

3. Vurdering av regelverket

Ved vurderingen av om endringene til forordning (EU) 2017/373 skal tas inn i norsk rett, har Luftfartstilsynet tatt utgangspunkt i de føringer som ligger i regjeringens utredningsinstruks. Et minimumskrav er å besvare følgende seks spørsmål:

- Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
- Hvilke tiltak er relevante?
- Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
- Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?
- Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?
- Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

a. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Problemene som ønskes løst med det nye regelverket er tredelt.

For det første ønsker man å samkjøre kravene til hendelsesrapportering med kravene til ytere av flysikringstjenester. Dette er en del av et helhetlig arbeid der kravene om rapportering, analyse og oppfølging av hendelser i sivil luftfart i forordning (EU) nr. 376/2014 skal samkjøres bedre med annet flysikkerhetsregelverk, slik at det ikke blir uklarheter når man ser på reglene i sammenheng. Blant annet pålegges ytere av flysikringstjenester å ta inn hendelsesrapportering som en del av sitt styringssystem. I tillegg gjøres det tilpasninger i de kravene som påligger tilsynsmyndighetene med hensyn til behandling av hendelsesrapporter.

For det andre gjøres det en del oppdateringer i kravene til flyværtjeneste, i samsvar med de siste endringene på globalt nivå (ICAO). Det var her også foreslått et noe strengere europeisk krav til SPECI, men dette har kommisjonen til dels gått tilbake på.

For det tredje formaliseres kravet til at ytere av luftfartspublikasjonstjeneste bruker et oppdatert format for SNOWTAM, slik at dette tilpasses ICAOs globale rapporteringsformat (GRF).

b. Hvilke tiltak er relevante?

Siden Norge allerede har implementert forordning (EU) 2017/373 med senere endringer, så bør nye tilpasninger til forordningen gjøres gjennom endringer i nasjonal gjennomføringsforskrift. Siden det eksisterende regelverket er bygd opp som en felleseuropeisk struktur, anses den eneste hensiktsmessige løsningen å være å følge de tilpasninger som gjøres til dette regelverket også på et nasjonalt nivå.

c. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?

Regelverket reiser etter Luftfartstilsynets vurdering ingen spørsmål av prinsipiell karakter slik dette er beskrevet i utredningsinstruksen.

d. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?

Den viktigste positive siden av det foreslåtte regelverket er at man får et mer samkjørt og oppdatert regelverk på de områdene som er nevnt under punkt a ovenfor.

Det anses ikke å være noen vesentlige negative sider ved regelverksforslaget.

De som blir berørt av regelverket er ytere av flysikringstjenester, og deres tilsynsmyndighet (Luftfartstilsynet). Luftromsbrukerne vil også kunne sies å bli berørt, som brukere av flysikringstjenester. Regelverksforslaget antas ikke å ville få vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for noen parter.

e. Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Luftfartstilsynets foreløpige vurdering av regelverksforslaget er at det er akseptabelt slik det nå foreligger, særlig etter det siste forslaget fra kommisjonen som gjorde endringer knyttet til kravet om SPECI.

Forutsatt at regelverket blir vedtatt av kommisjonen slik det er foreslått, anbefaler Luftfartstilsynet at den nye forordningen tas inn i norsk rett gjennom tilpasning av den nasjonale forskriften som gjennomfører forordning (EU) 2017/373. Luftfartstilsynet antar at nasjonal gjennomføring av forordningen blir det beste tiltaket i påvente av at ny EASA-basisforordning tas inn i norsk rett.

Påkrevde endringer i nasjonal forskrift gjøres rede for under punkt 4 nedenfor.

Luftfartstilsynet registrerer at det i løpet av våren fortløpende har pågått, og fortsatt pågår, diskusjon på europeisk nivå om enkelte sider av regelverket, særlig det som gjelder flyvær og SPECI. Dette er også mye av grunnen til at Luftfartstilsynet har ventet med å sende saken på høring. Slik det ser ut nå, er det vår vurdering at de eventuelle endringer som vil kunne bli gjort i regelverket, i alle tilfeller vil være akseptable fra norsk side.

f. Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

Forutsetningene for en vellykket gjennomføring er at aktørene gjøres kjent med regelverket i tilstrekkelig tid før det trer i kraft, slik at de får anledning til å innrette seg etter dette. Særlig vil det være fordelaktig om reglene formelt får virkning i norsk rett innen 12. august, som er det tidspunktet nytt format for METAR og SNOWTAM vil gjelde globalt.

4. Forskriftsendring

En gjennomføring av det nye regelverket vil medføre behov for en endring i forskrift 24. september 2018 nr. 1407 om krav til ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS) og nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM-nettverksfunksjoner), gjerne referert til som BSL G 1-3.

Ny forordning gjennomføres ved at den legges til i § 1a om nasjonal gjennomføring av forordninger som gjør endringer i forordning (EU) 2017/373.

Vedlegg:

- Kommisjonens siste utkast til forordning med vedlegg (anneks)