

Samferdselsdepartementet  
Postboks 80010 Dep  
0030 Oslo

Vår ref.  
14/06783

Vår dato:  
14.12.2014

Deres ref.  
13/783-

Deres dato:  
30.10.2014  
Vår saksbehandler:

## Høring – Forskrift om gjennomføring i norsk rett av EU-rettsakter knyttet til «Single European Sky II»

Avinor ANS har gått igjennom utkast til ovennevnte forskrift og under følger våre kommentarer: §1, nr. 8, Forordning nr 409/2013 om definisjon av felles prosjekter etc.

Avinor ANS har ved flere anledninger tatt opp problemstillingen om insentiver til å innføre Common Projects, ref seksjon 3, artikkel 13 i ovennevnte forordning, hvor man så langt har konkludert med at Avinor ANS ikke har tilgang til slik finansiell støtte. Prinsipielt mener vi at man burde funnet en løsning på hvordan Avinor ANS kan få tilgang til tilsvarende støtte som leverandører av flysikringstjenester innen EU, før ovennevnte forordning ble en del av norsk lov.

### § 3, Geografisk virkeområde, samt § 12, Ytelsesstyringsforordningens virkeområde

Avinor ANS er kjent med at Ytelsesordningen 390/2013 artikkel 1 nr. 6 a) gir Statene anledning til å innføre den angjeldende forordningen til andre ICAO regioner. Vi er også kjent med at Kommisjonen i sitt opprinnelige forslag til Single European Sky (SES) pakke II+, ønsket at det fremtidige SES-regelverket skulle inkludere hele North Atlantic (NAT)-regionen.

Det har vært meget stor motstand mot ovennevnte, spesielt fra Portugal, Storbritannia og Irland som har vært svært aktive. De tre landene har valgt å utelate sitt NAT-luftrom når det gjelder etablering av funksjonelle luftromsblokker og innføring av et ytelsessystem, og de har vært meget klare på at Kommisjonen, etter deres oppfatning, ikke har myndighet til å gjøre SES-regelverket gyldig for NAT-regionen. Her har de for øvrig full støtte fra ICAO NAT/EUR i Paris som også tidvis har kritisert Norge for de beslutningene vi har gjort i denne sammenheng..

En følge av ovennevnte er at problemstillingen ble tatt opp til diskusjon i NAT SPG (System and Planning Group) i juni 2014 som er det øverste beslutningsorganet i NAT-regionen. Etter diskusjon i møtet var det enighet om å fremme følgende konklusjon rundt temaet.

### **NAT SPG Conclusion 50/32 – Geographical Applicability of the European Union Law and Especially the Single European Sky Regulations**

- a) the NAT SPG Service Provider States confirm:
- i) the airspace in the NAT Region is substantially different to the airspace over Europe;
  - ii) the existing arrangements in the NAT Region are ensuring a safe, interoperable, sustainable and seamless operation for all users in all phases of flight; and
  - iii) neither the EU, nor any NAT Provider State (as a contracting Member State of ICAO) has the power to unilaterally extend, without due process, the Single European Sky regulations' applicability to the high seas airspace;

- b) the European Commission is reminded that the development and implementation of any binding Single European Sky regulation must be fully consistent with the provisions of the ICAO Convention and specifically with regard to the airspace over the High Seas, with the provision the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS III);
- c) it is therefore inappropriate for the European Commission to pursue legal infringement proceedings against EU Member States who are observing ICAO's responsibility for the NAT airspace and therefore not applying EU regulations to it; and
- d) ICAO is invited to further engage the European Commission to help bring this matter to a conclusion.

Norge tok i møtet forbehold om sin eventuelle tilslutning til forslaget. Dette fordi angjeldende sakspapir kom sent og gjorde det umulig å koordinere en norsk posisjon før møtet. I etterkant av møtet har Norge gitt sin tilbakemelding til NAT SPG i brev fra Luftfartstilsynet datert 03.07.2014, ref 14/01018-5 hvor det blant annet fremgår følgende:

Norway can understand the concerns put forward in the working paper presented by UK, Ireland and Portugal. We must however make sure that the inclusion of Bodø Oceanic FIR into the NEFAB airspace will not be reversed as a consequence. This may have an adverse effect on the service being provided in the region.

Due to practical arrangements such as sector configuration, staffing, equipment and charging, Norway has on a voluntary basis included Bodø Oceanic in the NEFAB. However, Norway will strictly adhere to ICAO Annex 2 and Annex 11 and the legal framework developed and agreed with respect to the Bodø Oceanic within the ICAO structure and the NAT Region. This is also reflected in the NEFAB Agreement.

Having regard to the fact that Norway has included the Bodø Oceanic FIR into NEFAB, and that we want to retain the Bodø Oceanic FIR in NEFAB, Norway can support some of the conclusions in working paper 30 of NAT SPG/50, primarily points **a), b) and d)**.

NAT SPG conclusion 50/32 ble dermed ikke endret og er formelt oversendt ICAO Montreal for videre oppfølging. NAT SPG poengterte imidlertid at man ikke så noen formelle problemer med at Norge har inkludert Bodø Oceanic Airspace i NEFAB og at man har tatt inn kostnadene for driften av det samme luftrommet i ytelsesregimet, så lenge dette ble gjort på frivillig basis uten henvisning til SES-regelverket. Dette er gjenspeilet i referatet fra møtet.

Basert på ovenstående ber Avinor Flysikring Samferdselsdepartementet om å utelate den norske delen av NAT-luftrommet (Bodø Oceanic) fra å omfattes av SES-regelverket, idet vi mener det ikke foreligger tilstrekkelig rettslig grunnlag for å gjøre SES-Regelverket gjeldene for de aktivitetene som Norge og Avinor ANS er ansvarlig for i NAT-regionen, ref § 3 og § 12.

Dersom Samferdselsdepartementet likevel kommer til at Bodø Oceanic bør omfattes, vil løsningen innebære at det innføres en særnorsk regel i forhold til de andre nasjoner som har ANSP-virksomheter som opererer både innfor EUR og NAT.

Med vennlig hilsen  
Avinor Flysikring AS



Kristin Asgard Kleven  
Leder Eksterne relasjoner