

Gjennomføring av forordning (EF) nr. 29/2009 og 30/2009 – Krav til datalinkkommunikasjon i Det felleseuropeiske luftrommet. Ekstern høringsfrist – 25.06.2009:

Høringsinstans	Høringskommentarer (i venstre kolonne står angitt §, i midtkolonne står paragrafens ledd i høyre kolonne gjengis merknaden eller essensen i merknaden)		LT-prosjektgruppas merknader
Åpen høring			
1 Arbeids og inkluderingsd..		Ingen merknader	
2. FIN		FIN legger til grunn at økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget dekkes innenfor LT-s gjeldende budsjetttrammer eller behandles i den ordinære budsjett prosessen.	Innspill tas til etterretning
3. Olje- direktoratet		Ingen merknader	
4. Brønnøysund- registrene		Ingen merknader	
5. Politi- direktoratet		Ingen merknader	
6. Miljø- departementet		Ingen merknader	
7. Statens havarikomisjon for transport		Ingen merknader	
8. Transport styrelsen		Ingen merknader	
9. Fornyings og adm.dep		Ingen merknader	

<p>10. Post-og teletilsyn</p>		<p>I ETSI har en arbeidsgruppe med representanter fra EUROCONTROL, EASA m.fl. begynt arbeidet med å lage en fellesskapsspesifikasjon (engelsk: "Community Specification") for datalinktjenester i henhold til mandat "M/438 EN" fra EU-kommisjonen. Denne fellesskapsspesifikasjonen vil representere en standardisert måte å dokumentere samvirkingsevne som vil være gyldig i hele EU.</p> <p>Det er meningen at dette dokumentet skal bli gyldig også i EØS-området. Selv om mange av kravene til datalinktjenester allerede foreligger, blant annet i form av enspesifikasjon fra EUROCONTROL, er det en viss usikkerhet knyttet til at EASA holder på med et arbeid som kan påvirke kraven i fellesskapsspesifikasjonen. EASA regner med å fullføre dette arbeidet i løpet av 2009. Per dags dato innebærer planen for arbeidet med fellesskapsspesifikasjonen at den vil bli ferdig i begynnelsen av 2011.</p> <p>Luftfartstilsynet påpeker i sitt høringsbrev at norsk luftrom ikke er omfattet av forordningen etter Vedlegg 1, fordi forordningen retter seg mot landområder utenfor Norge. Men det blir presisert i høringsbrevet at Luftfartstilsynet anser at utstyret må være VDL mode 2 kompatibel. Hvis norske myndigheter formulerer egne tekniske regler, er man forpliktet til å følge kravene til meldeplikt for tekniske regler som fremgår i lov 17. desember 2004 nr. 101 om europeisk meldeplikt for tekniske regler (EØS-høringsloven). Post- og teletilsynet anbefaler at de norske kravene til data link kommunikasjon heller blir basert på felles europeiske krav til samvirkingsevne enn nasjonale regler. Av hensyn til aktører som ønsker å benytte fellesskapsspesifikasjonen for datalinktjenester for å dokumentere samvirkingsevnen anbefaler Post- og teletilsynet at man ikke iverksetter krav om data link kommunikasjon i Norge før denne spesifikasjonen er klar.</p>	<p>Anbefaling faller utenfor prosjektgruppens mandat.</p>
<p>11. Utenriksdep.</p>		<p>Det vises til brev fra Luftfartstilsynet av 30.03.2009 om ovennevnte sak.</p> <p>Utenriksdepartementet vil bemerke at det fremdeles er usikkert når forordning (EF) nr. 29/2009 og 30/2009 blir innlemmet i EØS-avtalen. Siden forordningene er i kraft i EU, vil plikten til gjennomføring i Norge være dagen etter EØS-komiteens beslutning om innlemmelse. Derfor bør ikrafttredelsestidspunktet for forskriften som gjennomfører forordningene ikke settes til 01.01.2010, men først fastsettes når man kjenner det konkrete tidspunktet for EØS-komiteens beslutning.</p>	<p>29/2009 er innlemmet i EØS-avtalen og 30/2009 kommer opp i neste EØS-komiteemøte.</p>

<p>12. Flygelederfor.</p>		<p><u>Generelt:</u> NFF deler Luftfartstilsynets (LT) tolkning ved at forordningen ikke vil være relevant for Norge i første omgang. Selv om Norge er definert utenfor det området der implementering vil være pålagt, mener vi at LT bør vurdere og være mer fremtidsrettet, og sørge for at norsk luftrom også får fremtidens infrastruktur på kommunikasjon innen ATM så snart det er praktisk mulig. NFF mener at dette kan være avgjørende for at vi også i fremtiden har muligheten for å påvirke hvordan nasjonalt luftrom skal utformes og administreres. I den anledning ber vi om at LT vurderer å innføre krav om implementering av ny teknologi som støtter forordningskravene i 29/2009 og 30/2009.</p> <p><u>Konkret:</u> NFF mener at regelverket gjeldende for norsk luftfart må være så robust at man sørger for at ATM leverandøren av underveistjenester i Norge (Avinor) anskaffer nødvendig infrastruktur for implementering av CPDLC/VDL 2 i relevante deler av norsk luftrom. Dette mener vi bør skje før det foreslåtte FAB prosjektet realiseres. De siste 15 års erfaringer flysikringstjenesten i Norge har med tanke på tidshorisoner for implementering av ny teknologi, samt utbedring og tilpassing av eksisterende systemer, gjør at vi mener at en forskriftsfestet kravspesifikasjon av hvilke systemer som skal være på plass før en FAB blir realisert er en nødvendighet. NFF håper at LT gjennom en gjennomføringsforskrift kan sørge for at kravene som ligger i forordningene (EF) 29/2009 og 30/2009 blir innført selv om norsk luftrom ikke er definert omfattet av de respektive krav. NFF mener at dette vil være strategisk riktig og svært klokt.</p>	<p>Innspill i hovedsak ligger utenfor prosjektgrupens mandat.</p>
<p>13. LO</p>		<p>LO støtter i hovedsak innføring av forordning (EF) nr. 29/2009 og 30/2009 i det norske luftrommet, men mener likevel at de administrative og økonomiske konsekvensene må bli utredet og gjort kjent før endelig godkjenning og beslutning tas. Dette har en ukjent kostnadsside for flyselskapene.</p>	<p>Økonomisk konsekvens er utredet jf, EØS posisjonsnotat og høringsbrev.</p>

<p>14. Forsvarsdep.</p>	<p>Forsvarsdepartementet bemerker til høringsutkastet det forhold at militær lufttrafikk i utgangspunktet er unntatt fra kravene om datalinkkommunikasjon. Dette gjelder uansett om den militære lufttrafikken enten defineres innenfor General Air Traffic (GAT) eller Operational Air Traffic. Forordningen vil imidlertid ha en konsekvens for militære transportfly – dersom fremtidig konfigurasjon inneholder en datalinkløsning som ikke er gitt ut fra militære spesifikasjoner og krav. Følgelig vil en ikke militærspesifikk datalinkløsning for militære transportfly måtte være i samsvar med de spesifikasjoner gjeldende for den luftfart som da ikke berøres av forordningens unntaksbestemmelser.</p> <p>Forsvaret anvender i dag en rekke taktiske datalinker for kontroll og informasjonsutveksling mellom fly og bakkestasjoner. Dersom en fremtidig sivil datalinkkommunikasjon innen det felleseuropeiske luftrom skal benytte samme system til informasjonsutveksling som Forsvaret, kan dette på sikt føre til restriksjoner eller begrensninger i Forsvarets bruk av disse.</p> <p>Forsvarets taktiske datalinker benyttes i dag i henhold til en frekvensavtale der Post- og teletilsynet, i samarbeid med Luftfartstilsynet, har godkjent Forsvarets bruk av frekvenser. Dersom nye systemer innføres for bruk i samme frekvensbånd kan dette også føre til restriksjoner eller begrensninger for Forsvarets anvendelse av disse.</p> <p>Norsk luftrom er i utgangspunktet ikke nevnt i forordningene som er på høring, men det fremgår at det pågår et utredningsarbeid der norsk luftrom sør for ca. 62. breddegrad (over FL 285) kan bli omfattet av forordningen. Dersom deler av norsk luftrom blir omfattet av forordningen er det sannsynlig at Forsvarets KKI-systemer og øvrig informasjonsinfrastruktur må tilpasses og oppgraderes for informasjonsutveksling med det sivile system. Dersom Luftfartstilsynet og Avinor kun utplasserer bakkeutstyr for formidling av informasjon mellom den europeiske luftromskontroll og fly i vårt luftrom, vil utstyr sannsynligvis plasseres på lokasjoner der Forsvaret i dag holder til.</p> <p>Alle bakkesystemer som yter flysikringstjenester skal oppfylle kravene i forordningen. Dette omfatter også norske bakkesystemer som i fremtiden inngår i den internasjonale luft-til-bakke datalinjekommunikasjon. Forsvaret er ansvarlig for suverenitetshevdelse og billedbygging i vårt luftrom og må derfor ha tilgang på informasjonen i det nye datalinjekommunikasjonssystemet.</p> <p>Dersom introduksjonen av et nytt sivilt datalinkkommunikasjonssystem skal integreres mot Forsvarets systemer, hvilket er sannsynlig, vil spørsmålet om informasjonssikkerhet måtte utredes og godkjente sikkerhetsløsninger må implementeres.</p> <p>For å oppfylle fremtidige krav om digitalisert kommunikasjon i det europeiske luftrom, må Forsvarets fly i fremtiden tilpasses utviklingen. Oppgraderingen av flyene vil da kunne gjennomføres som en del av planlagte hovedettersyn.</p> <p>I forordningene som Luftfartstilsynet har sendt på høring er det ikke identifisert forhold som står i motsetning til Forsvarets interesser ved etablering av et felleseuropeisk luftrom. Gjennomføringen av forordningene vil i fremtiden få konsekvenser for Forsvaret da det vil bli behov for oppgradering av eksisterende plattformer, utstyr og systemer. Det er departementets syn at dette er håndterbart innenfor våre nåværende oppfølgingsrutiner.</p> <p>Ut over dette har Forsvarsdepartementet ingen motforestillinger mot gjennomføring av forordningene og stiller seg således enig til forslaget.</p>	<p>Innspill tas til orientering, og oppfølging.</p>
--------------------------------	--	---

15. Samferdselsd.		<p>Departementet har ingen kommentarer til høringsbrevet eller utkastet til forskrift. Vi har imidlertid merket oss at henvisningen til plassering i EØS-avtalen står åpen i høringsutkastet for forordning 29/2009 da denne plasseringen ikke var klar på tidspunktet for Luftfartstilsynets utsendelse av høringen. Vi antar at Luftfartstilsynet har registrert at henvisningen til EØS-avtalen for nevnte forordning skal være Nr. 66 wg i Annex XIII, men nevner det her for ordens skyld.</p>	Innspill tas til etterretning.
16. Justis-og politidep.		<p>Uttalelsen gjenspeiler Direktoratet for nødkommunikasjon (DNK) sin vurdering. DNK disponerer for Nødnett en frekvenstillatelse for 2 x 5Mz i følgende områder: 380-385 MHz. For bakke til luft til bakke kommunikasjon (Air Ground Air –AGA) i Nødnettet er reservert 10 frekvenser i øverste del av frekvensbåndet angitt ovenfor. DNK har i den forelagte dokumentasjon i høringen ikke kunnet finne ut hvilke frekvensbånd det planlegges med for de nye datatjenestene for flysikring beskrevet i (EF) nr. 29/2009 og 30/2009.</p> <p>DNK forutsetter imidlertid at det nye Nødnettet og den planlagte luft – bakke – lufttjenesten skal forbeholdes nødetatens operasjonelle behov i forbindelse med deres innstas under ulykker og katastrofer, og ikke inngå som en del av nye datatjenester for flysikring beskrevet i (EF) nr. 29/2009 og 30/2009.</p> <p>DNK forutsetter videre at nye datatjenester for flysikring beskrevet i (EF) nr. 29/2009 og 30/2009 ikke opererer på en slik måte at Nødnett forstyrres og vice versa.</p> <p>Verken Justisdepartementet eller DNK har øvrige kommentarer til det tilsendte materiale.</p>	Innspill tas til orientering og oppfølging.