



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 26.11.2002

KOM(2002) 658 endelig

2001/0060 (COD)

2001/0235 (COD)

2001/0236 (COD)

2001/0237 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens
artikel 250, stk. 2)

BEGRUNDELSE

1. PRINCIPPER

- 1.1. Kommissionen forelagde i oktober 2001 fire forslag til retsakter vedrørende oprettelse af et fælles europæisk luftrum¹ med henblik på vedtagelse i henhold til den fælles beslutningstagningsprocedure, som fastsat i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab. Regionsudvalget afgav positiv udtalelse den 15. maj 2002. Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav positiv udtalelse den 17. juli 2002.

Europa-Parlamentet vedtog den 3. september 2002 en række ændringsforslag ved førstebehandling og godkendte Kommissionens forslag som ændret. Kommissionen gjorde derefter rede for sin holdning i forhold til hvert enkelt ændringsforslag og specificerede de ændringsforslag, den kunne acceptere og de ændringsforslag, den ikke kunne acceptere.

Kommissionen udarbejdede derefter følgende ændrede forslag.

- 1.2. Ændringerne indeholder de ændringsforslag, der er accepteret i deres helhed af Kommissionen samt de nye bestemmelser som følge af de ændringsforslag, der er blevet accepteret principielt, men som er blevet omformuleret, eller som er blevet delvist accepteret.

Kommissionen ændrer således i medfør af artikel 250, stk. 2, i EF-traktaten sine forslag som følger.

Ændringerne til Kommissionens oprindelige forslag vises som følger: udeladte dele er gennemstreget og nye eller ændrede dele angives med fede typer og understregning.

2. ÆNDRET FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING OM RAMMERNE FOR OPRETTELSE AF ET FÆLLES EUROPÆISK LUFTRUM (2001/0060 (COD))

2.1. Ændringsforslag, der er blevet accepteret i deres helhed

- Ændringsforslag 4 og 30

Formålet med disse ændringsforslag er at indføre en effektiv sanktionsmekanisme mod de operatører, der overtræder bestemmelserne. Det nuværende system kan

¹ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (KOM(2001)123 endelig/2 af 30.11.2001 - 2001/0060 (COD)).
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum (KOM(2001)564 endelig/2 af 11.12.2001 - 2001/0235 (COD)).
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (KOM(2001)564 endelig/2 af 11.12.2001 - 2001/0236 (COD)).
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om interoperabilitet i det europæiske luftstyringsnet (KOM(2001) 564 endelig/21 af 11.12.2001 - 2001/0237 (COD)).

misbruges, og der er risiko for misbrug, navnlig hvad angår lufttrafikstyring. Kommissionen accepterer disse ændringsforslag.

- Ændringsforslag 7, 8, 15, 16, 17, 18, 20, 21 og 32

Disse ændringsforslag tydeliggør eller forbedrer forordningens tekst ved at styrke henvisningen til høring af sociale aktører (7), medlemsstaternes forsvarsbehov (8), kapacitetsbehov (15), flyveeffektivitet (16), præstationsindikatorer (18), sikkerhed (20, 21) og situationsrapporter (32). Kommissionen accepterer disse ændringsforslag.

2.2. Ændringsforslag, der er blevet accepteret i princippet, men ikke i den foreslåede formulering.

- Ændringsforslag 3

Dette ændringsforslag bekræfter, at luftfartstjenester er en opgave af almen interesse. Den hører dog primært ind under flyvekontrol. Kommissionen kan derfor acceptere dette princip, hvis der henvises til denne funktion.

- Ændringsforslag 9

Dette ændringsforslag henviser til samarbejdet mellem Fællesskabet og Eurocontrol. Forholdet mellem Fællesskabet og Eurocontrol behandles gennem Fællesskabets umiddelbart forestående tiltrædelse af denne organisation. Princippet om at udvikle "så nært et samarbejde som muligt" mellem de to organisationer følger af tiltrædelsen i henhold til tiltrædelsesprotokollen². Parallelle henvisninger til dette samarbejde i en fællesskabsforanstaltning er overflødig og skaber forvirring. Kommissionen kan acceptere at minde om dette princip i en betragtning og at indføre en bestemmelse, der henviser til samarbejde med Eurocontrols udøvende organ, dvs. Eurocontrol-agenturet, som skal udvikles på rent administrativt grundlag. Formuleringen af en sådan bestemmelse skal dog være i overensstemmelse med de institutionelle principper vedrørende Kommissionens udøvelse af sine forpligtelser.

- Ændringsforslag 10

Dette ændringsforslag tydeliggør, at det ikke er tilstrækkeligt blot at vedtage en pakke foranstaltninger bestående af rammeforordningen og de tre særforordninger, hvis det fælles europæiske luftrum skal gennemføres hurtigt. Yderligere foranstaltninger er nødvendige inden for det aftalte tidsrum (udgangen af 2004). Kommissionen har til hensigt at vedtage sådanne foranstaltninger i medfør af de procedurer, der fastsættes i pakken. Kommissionen accepterer dette ændringsforslag.

²

“I betragtning af at formålet med Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af Konventionen er at bistå den europæiske organisation for luftfartens sikkerhed, herefter kaldet “EUROCONTROL”, i at nå de mål, der er fastsat i Konventionen, navnlig målet om at være et samlet og effektivt organ for den politiske planlægning af lufttrafikstyring (ATM) i Europa”.

- Ændringsforslag 12

Formålet med dette ændringsforslag er at bekræfte medlemsstaternes rolle, når det drejer sig om at afgøre status og struktur for luftfartstjenesteudbydere og for leverandører af luftfartstjenester af almen interesse, hvilket er særlig relevant for flyvekontrol Kommissionen kan acceptere dette ændringsforslag.

- Ændringsforslag 14

Ændringsforslaget sigter på at tydeliggøre forordningens anvendelsesområde. Udtrykket "jurisdiktion" indebærer luftrummet over internationale farvande. Forordningens anvendelsesområde kan dog ikke udvides, så det er større end traktatens anvendelsesområde. Det er derfor at foretrække at henvise til "luftrummet under medlemsstaternes ansvar".

- Ændringsforslag 22 og 23

Disse ændringsforslag sigter på at tydeliggøre, at udarbejdelse og gennemførelse af tekniske og operative koncepter foretages i forbindelse med programmer, der involverer alle parter og tager hensyn til internationale standarder. Kommissionen kan acceptere dette princip.

- Ændringsforslag 26

Ændringsforslaget vedrører udvalget forretningsorden, men overholder ikke udformningspraksis. Kommissionen kan således principielt acceptere det.

- Ændringsforslag 33

Ændringsforslaget udvider området for foranstaltninger med henblik på sikkerhed og forsvar til at omfatte, at der øjeblikkeligt foreligger luftrum til hurtig mobilisering af væbnede styrker. Artiklens tekst er formuleret, så den ligger så nært som muligt op ad artikel 297 i traktaten. Den vedrører exceptionelle situationer. Ændringen vedrører operationelle situationer (de nødvendige betingelser for hurtig mobilisering af væbnede styrker). Den indfører derfor for generøs margin til at ophæve forordningens anvendelse. Kommissionen kan acceptere det princip, der går ud på at sikre, at medlemsstaterne er i stand til at bibeholde og forbedre eventuelle væbnede styrkers tilstedeværelse. Dette princip bør dog ikke medføre unilaterale undtagelser fra forordningens anvendelse. Effektiv forvaltning af luftrummet påvirkes i så tilfælde.

2.3. Ændringsforslag, der er blevet delvist accepteret med eller uden omformulering

- Ændringsforslag 5

Krav om høring af arbejdsmarkedets parter i henhold til det fælles europæiske luftrum kan eventuelt falde ind under traktatens artikel 138. Formuleringen af sådanne krav bør defineres mere fleksibelt. Kommissionen kan derfor kun acceptere at styrke betragtningens første sætning.

- Ændringsforslag 6 og 28

Ændringsforslag 28, som foreslår at oprette et rådgivende organ for luftfart med en institutionel rolle ville komme til at påvirke Kommissionens initiativret. Kommissionen kan tilslutte sig, at det er nødvendigt at de involverede parter kan bidrage til gennemførelse af reformen. Kommissionen kan derfor acceptere, at princippet om høring indgår i en betragtning. Dette princip indgår også mere detaljeret i forslaget om forordning om lufttrafikstyringsnettets interoperabilitet i artikel 14.

- Ændringsforslag 11

Kommissionen kan acceptere dette ændringsforslag delvist. Henvisningen til radar begrænser overvågningsinfrastrukturen på uacceptabel måde, idet denne også kan anvende andre tekniske midler (f.eks. satellit eller datalink).

- Ændringsforslag 31

Kommissionen kan acceptere dette ændringsforslag under forudsætning af, at henvisningen til Den Europæiske Union ændres, så der henvises til Fællesskabet.

2.4. Forkastede ændringsforslag

- Ændringsforslag 1

Dette ændringsforslag minder om medlemsstaternes forpligtelser i henhold i ICAO og Eurocontrol-konventionerne. Fællesskabet er endnu ikke medlem af disse to internationale organisationer, selv om det er ved at tiltræde Eurocontrol. Forpligtelser som følge af medlemsskab af de to organisationer binder for øjeblikket kun medlemsstaterne. Kommissionen kan derfor ikke for øjeblikket acceptere dette ændringsforslag.

- Ændringsforslag 2 og 13

Disse ændringsforslag streger henvisningen til økonomiske aspekter i betragtning 8 og i artikel 13. Denne reference vedrører afgiftssystemet, som omfattes af bestemmelserne i kapitel III i det relevante forslag. Udeladelse af denne henvisning er således ikke acceptabel.

- Ændringsforslag 19

Dette ændringsforslag begrænser beslutningstræfningsprocessen til en part (lufttrumsbrugere) og gør den afhængig af et specifikt krav (interoperabilitet). Indførelse af nye luftfartstjenester er afhængig af alle involverede parter og af forskellige krav. Dette ændringsforslag er således ikke acceptabelt.

- Ændringsforslag 24 og 27

Disse ændringsforslag er ikke i overensstemmelse med formuleringsbestemmelserne, som er vedtaget til gennemførelse af afgørelsen vedrørende udvalgsprocedurer (Rådets afgørelse 1999/468/EF). Udvalgets art kan ikke fastsættes "a priori", men afhænger af de foranstaltninger, der skal vedtages. Hvad angår Eurocontrols deltagelse i udvalgets arbejde, er det ønskeligt at beslutte dette i henhold til udvalgets

forretningsorden, alt efter tilfældet. Kommissionen kan derfor ikke acceptere disse ændringsforslag.

- Ændringsforslag 29

Dette ændringsforslag påvirker Kommissionens initiativret. Det kan derfor ikke accepteres.

- Ændringsforslag 34

Dette ændringsforslag fastslår noget selvfølgelig og er derfor overflødigt. En fællesskabsforanstaltning kan endvidere ikke gentage medlemsstaternes forpligtelser som følge af eksisterende internationale aftaler.

3. ÆNDRET FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING OM UDØVELSE AF LUFTFARTSTJENESTE I DET FÆLLES EUROPÆISKE LUFTRUM (2001/0235(COD))

3.1. Ændringsforslag, som er accepteret i deres helhed

- Ændringsforslag 1, 2, 4, 7, 9, 11, 15, 17, 19, 24, 25, 31, 33 og 34

Disse ændringsforslag tydeliggør eller forbedrer forordningens tekst ved at styrke henvisningen til sikkerhed (1, 9, 11, 19, 31), beskrivelse af anerkendte organisationer (2, 15, 33, 34), rekruttering af flyveledere (4), internationale standarder (7), samarbejde mellem luftfartstjenesteudbydere (17), samarbejde mellem civile og militære myndigheder (24), anvendelse af data (25). Kommissionen accepterer disse ændringsforslag.

- Ændringsforslag 3

Formålet med dette ændringsforslag er at indføre en betragtning, der afspejler bestemmelserne i andet afsnit i artikel 5 vedrørende det europæiske luftfartssikkerhedsagenturs fremtidige rolle og ansvar. Dette ændringsforslag kan derfor accepteres.

- Ændringsforslag 5

Formålet med dette ændringsforslag er at opfordre til indsats fra Kommissionens side for at hjælpe med at løse problemet forbundet med mangel på flyveledere. Kommissionen er allerede aktiv på dette område og har for nylig lanceret en undersøgelse i samarbejde med arbejdsmarkedets parter. Kommissionen accepterer dette ændringsforslag.

- Ændringsforslag 23

Dette ændringsforslag konstaterer medlemsstaternes hovedansvar, hvad angår forholdene mellem deres civile og militære myndigheder. Kommissionen accepterer dette ændringsforslag.

3.2. Ændringsforslag, der accepteres principielt men ikke, hvad angår formulering.

- Ændringsforslag 6 og 18

Disse ændringsforslag specificerer en varighedsperiode for tilladelserne. Tilladelser skal ikke være licenser, men en certificering af tjenesteydelsesudbydernes egnethed. Gyldigheden af sådanne tilladelser defineres i forbindelse med definitionen af harmoniserede forhold (se bilag III til forordningen). Kommissionen kan derfor acceptere princippet i ændringsforslaget.

- Ændringsforslag 20 og 21

Ændringsforslagene indfører to nye krav for definering af harmoniserede betingelser forbundet med tilladelserne. Kommissionen kan tilslutte sig disse krav, men den mener, at de med tiden skal foreligge som betingelser for drift af luftfartstjenester. Disse betingelser udarbejdes detaljeret gennem udvalgsproceduren.

- Ændringsforslag 22

Dette ændringsforslag tydeliggør, at selv om eksisterende luftfartstjenesteudbydere har ret til at udføre deres operationer efter denne forordnings ikrafttrædelse er dette med forbehold af forpligtelse til fortsat og øget præstation hvad angår sikkerhed og effektivitet. Kommissionen kan acceptere dette princip, hvis denne forpligtelse klart fremgår.

- Ændringsforslag 28

Ændringsforslaget gør den foreslåede afgiftsordning fuldstændig afhængig af det ruteafgiftssystem, der er fastsat i Eurocontrols multilaterale aftale. Den foreslåede afgiftsordning gælder ikke blot for ruteafgifter (som er tilfældet i den multilaterale aftale), men også for terminalafgifter og indflyvningsafgifter (hvor Eurocontrol ikke har kompetence). Endvidere er der i Eurocontrol-ordningen en fortolkningsmargin, og Kommissionen har til hensigt at nå frem til harmoniserede og bindende bestemmelser i Fællesskabet. Ændringsforslaget kan således accepteres under forudsætning af, at det ikke begrænser anvendelsesområdet for en fællesskabsindsats på dette område.

- Ændringsforslag 29

Princippet i dette ændringsforslag er allerede i kraft og ændres ikke af nærværende forordning. Medlemsstaterne har fortsat ansvaret for fastsættelse af enhedsrater for afgifter. Kommissionen kan derfor acceptere princippet i dette ændringsforslag.

- Ændringsforslag 32

Ændringsforslag 32 foreslår oprettelse af en rådgivende gruppe fra branchen med en institutionel rolle, hvilket kommer til at påvirke Kommissionens initiativret. Kommissionen kan tilslutte sig behovet for, at de involverede parter kan bidrage til gennemførelse af reformen. Kommissionen kan derfor acceptere at princippet om høring af branchen bliver udtrykt i en betragtning. Princippet beskrives også mere detaljeret i forslag til forordning om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet i artikel 14.

3.3. Ændringsforslag, der accepteres delvist med eller uden omformulering.

- Ændringsforslag 8

Kommissionen kan acceptere dette ændringsforslag delvist. Henvisningen til radar begrænser på uacceptabel måde anvendelsesområdet for overvågningsinfrastruktur, som også kan anvende andre tekniske midler (f.eks. satellit eller datalink).

- Ændringsforslag 10

Formålet med dette ændringsforslag er at berettige en revision af afgiftssystemet for at indføre større fleksibilitet i definition af omkostningsgrundlaget. Denne fleksibilitet skal anvendes til at imødegå en pludselig nedgang i lufttrafikken, som forårsager øjeblikkelige afgiftsstigninger. Kommissionen kan acceptere dette ændringsforslag delvist. Den sidste sætning påvirker Kommissionens initiativret. Den kan således ikke accepteres.

- Ændringsforslag 16

Formålet med dette ændringsforslag er i detaljer at specificere handlingsområderne med henblik på at imødegå problemerne forbunde med manglende menneskelige ressourcer. Således som det er formuleret, påvirker det dog Kommissionens initiativret. Det er således kun den første del, der kan accepteres.

- Ændringsforslag 27

Formålet med dette ændringsforslag er bedre at specificere betingelserne for udveksling af operationelle data. Kommissionen kan acceptere den første del af dette ændringsforslag, men fortrolighedsbetingelser defineres på et senere tidspunkt i forbindelse med de relevante gennemførelsesbestemmelser. Det er endvidere umuligt at undgå en vis identificering af operationelle grunde. Kommissionen kan derfor ikke acceptere anden del af dette ændringsforslag.

- Ændringsforslag 30

Kommissionen kan acceptere den første del af dette ændringsforslag hvor det understreges, at forbedringer af økonomisk effektivitet ikke bør bringe sikkerhedsniveauet i fare. Hvad angår krydssubsidiering tillader de karakteristiske træk ved sektoren ikke principielt udelukkelse af krydssubsidiering, når dette berettiges af tekniske og operationelle forhold. Den anden del af ændringsforslaget kan derfor ikke accepteres.

- Ændringsforslag 35

Kommissionen kan acceptere den første del af dette ændringsforslag. Henvisningen til Eurocontrols sikkerhedskrav i ændringsforslagets anden del er ikke hensigtsmæssig og kan ikke accepteres.

3.4. Ændringsforslag, der er blevet forkastet

- Ændringsforslag 12

Kommissionen kan ikke acceptere dette ændringsforslag. Henvisning til radar begrænser på uacceptabel måde anvendelsesområdet for overvågningsinfrastruktur, som også kan anvende andre tekniske midler (f.eks. satellit eller datalink).

- Ændringsforslag 13

Dette ændringsforslag indfører princippet om en streng (strukturel) adskillelse mellem de nationale tilsynsmyndigheder og luftfartstjenesteudbydere. Kommissionen er ikke imod dette princip, men den mener, at anvendelsen heraf bør ske gradvist og proportionelt for at tage hensyn til de eksisterende forhold. Vi mener derfor, at medlemsstaterne skal have mulighed for at vælge funktionel adskillelse som et første skridt. Dette ændringsforslag accepteres således ikke.

- Ændringsforslag 14

Dette ændringsforslag indfører en appelmekanisme, hvis der opstår en tvist mellem luftbrugsbrugere og medlemsstater. En sådan ordning foreligger allerede på nationalt plan og på fællesskabsplan. Kommissionen kan derfor ikke acceptere dette ændringsforslag.

- Ændringsforslag 26

Dette ændringsforslag fastsætter princippet om operationelle datas kommercielle værdi. De kommercielle betingelser bør dog defineres i de relevante gennemførelsesforanstaltninger, hvis der overhovedet skal være sådanne betingelser, forbundet med dataudveksling. Der kan være tale om fri udveksling i en række tilfælde. Kommissionen kan derfor ikke acceptere dette ændringsforslag.

- Ændringsforslag 87, 88, 89 og 99

Formålet med disse ændringsforslag er at bekræfte princippet om luftfartstjenesters integritet, behovet for at de leveres af en enkelt organisation. Kommissionen kan ikke acceptere disse ændringsforslag af en række grunde:

- for øjeblikket er de fleste af de "støtte" tjenester normalt fuldt integreret i den organisation, som leverer lufttrafiktjenester. Nogle specifikke funktioner bliver dog allerede på nuværende tidspunkt ikke udført af udbydere af lufttrafiktjenester (f.eks. jord-til-jord telekommunikation og luft-jord datalink). I disse tilfælde anvendes tjenester på kommercielt, kontraktmæssigt grundlag. Nogle tjenesteudbydere udvikler også nu nye samarbejdsmetoder til levering af tjenesteydelser, som fører til mindre opdeling og unbundling. Den væsentlige grund hertil er levering af regionale tjenester. Det drejer sig f.eks. om EAD (European aeronautical information services) eller EAN (European aeronautical telecommunication network). Et andet eksempel på en unbundled navigationstjeneste er Galileo.

- Forordningens mål er at indføre en ramme, som gør det muligt og som gør det lettere for de individuelle tjenesteudbydere - efter eget behov og i henhold til statskontrol - at adskille "støtte" tjenesteydelser fra lufttrafiktjenesternes kernefunktion. Dette giver tjenesteudbydere en konkret mulighed for at etablere regionale tjenester og gør det lettere at fjerne den eksisterende opdeling og at fremme konsolidering (de nuværende infrastrukturer er blevet etableret på nationalt plan og der er et stort behov for at udforme og gennemføre dem på regionalt plan). Dette kan opnås gennem joint ventures og strategiske sammenslutninger, hvor tjenesteudbydere bedre kan udnytte tjenesterne ved at optimere ressourcer på en større skala hvilket medfører besparelser og integrering af lufttrafikstyringssystemer.
- Skabelse af funktionelle luftrumsblokke kræver fleksibilitet ved levering af støttetjenester. Erfaringerne i Skandinavien (oprettelse af en luftrumsblok, der omfatter det øvre luftrum i Danmark, Sverige, Finland og Norge) er et eksempel (men også Maastricht UAC). Disse enheder, der leverer lufttrafiktjenester på regionalt plan bygger på de tjenesteydelser, der allerede leveres af de eksisterende tjenesteudbydere (navnlig hvad angår infrastruktur: kommunikation, navigation og overvågning).
- Hvis det kræves, at luftfartstjenester skal organiseres af et integreret organ, fastfrysers den eksisterende situation, og fremskridt ved udvikling og anvendelse af teknologier hindres. De fleste af disse er grænseoverskridende og er i højere grad forbundet af regionale end nationale tjenester. Hvis disse hindres ved fastsættelse af begrebet om "et integreret organ" mister Fællesskabet en konkret mulighed for at blive ledende på markedet for lufttrafikstyringsteknologier.
- Enhver bekymring om unbundlings eventuelle påvirkning af sikkerheden er uberettiget. Hvis en tjenesteudbyder ønsker at anvende en anden udbyders tjenesteydelser, definerer og kontrollerer den de "støtte" tjenester, der ønskes, ved at specificere de tekniske og operationelle betingelser samt kvalitetskontrol. Dette foregår endvidere under den nationale overvågende myndigheds strenge kontrol. Da støttetjenesterne (f.eks. kommunikation, navigation og overvågning) også skal godkendes, betyder dette en overvågning af sikkerhedsstandardernes anvendelse.

4. ÆNDRET FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING OM ORGANISATION OG UDNYTTELSE AF DE FÆLLES EUROPÆISKE LUFTRUM (2001/0236(COD))

4.1. Ændringsforslag, der er blevet accepteret i deres helhed

- Ændringsforslag 38, 44, 45, 52, 53, 54 og 62

Disse ændringsforslag tydeliggør eller forbedrer forordningens tekst ved at styrke henvisningen til operationelle forhold (38, 44, 54, 62) og sikkerhed (45, 52, 53). Kommissionen accepterer disse ændringsforslag.

4.2. Ændringsforslag, der er blevet accepteret i princippet, men ikke hvad angår formulering

- Ændringsforslag 36

Dette ændringsforslag indfører en henvisning til behovet for en grænseflade mellem Fællesskabets lufttrafikstyringsnet og nettet i de tilstødende lande. Dette princip kan accepteres under forudsætning af, at det ikke fører til et eksklusivt krav.

- Ændringsforslag 42

Denne ændring kvalificerer sikkerhedsstandarder ved anvendelse af ordet "maksimale". Dette kan give anledning til fortolkningsproblemer, da sikkerhedsstandarder bør sættes på et passende niveau. Kommissionen kan derfor acceptere dette ændringsforslag efter omformulering.

- Ændringsforslag 48

Dette ændringsforslag fastsætter en periode på fem år for udvidelse af begrebet en fælles europæisk flyveinformationsregion til at omfatte det lavere luftrum. Kommissionen foretrækker at beholde en tidsperiode på tre år, men den kan acceptere at forbinde denne periode med resultaterne af anvendelse af dette begreb på det øvre luftrum.

- Ændringsforslag 49

Formålet med dette ændringsforslag er at afspejle de situationer, der er følgen af ICAO's mandater til staterne om at forvalte luftrummet over internationale farvande. Kommissionen kan acceptere ændringsforslaget med forbehold af omformulering.

- Ændringsforslag 64

Dette ændringsforslag foreslår oprettelse af en rådgivende gruppe bestående af repræsentanter fra branchen med en institutionel rolle, og påvirker dermed Kommissionens initiativret. Kommissionen kan tilslutte sig behovet for, at de involverede parter bidrager til gennemførelse af reformen. Kommissionen kan derfor acceptere at princippet om høring udtrykkes i en betragtning. Dette princip fastsættes også mere detaljeret i forslaget om forordning om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet, artikel 14.

4.3. Ændringsforslag, der er blevet delvist accepteret med eller uden omformulering

- Ændringsforslag 37

Dette ændringsforslag specificerer Eurocontrols rolle ved oprettelse af funktionelle luftrumsblokke. Der stilles ikke spørgsmålstejn ved princippet om, at Eurocontrol fungerer som forbindelsesflade og rådgiver ved definition af funktionelle luftrumsblokke. Denne rolle omfatter dog ikke at diktere løsninger, men bør tage hensyn til de forskellige parters ansvar.

- Ændringsforslag 39, 43 og 55

Formålet med disse ændringsforslag er at tydeliggøre de vejledende principper for definition af rutenettet. Kommissionen kan acceptere disse principper. Hvad angår ændringsforslag 55, er henvisningen til Eurocontrol ikke hensigtsmæssig, da den pålægger en international organisation en forpligtelse, som ligger uden for Fællesskabets jurisdiktion. Kommissionen kan derfor ikke støtte denne henvisning.

- Ændringsforslag 40

Formålet med dette ændringsforslag er at henvise til civilt/militært samarbejde på nationalt plan og på internationalt plan. Hvad angår samarbejdet på internationalt plan går Kommissionen ind for en henvisning til Den Europæiske Union, som skal betyde at hensigtsmæssige løsninger kan findes under bestemmelserne i den anden søjle.

- Ændringsforslag 41

Dette ændringsforslag understreger Eurocontrols rolle, dvs. den centrale trafikreguleringsenhed, i trafikstrømsregulering. Kommissionen kan acceptere en formulering, der i højere grad fokuserer på denne enheds operationelle funktion. Hvad angår sanktioner, indgår de allerede i forslag til forordning om oprettelse af et fælles europæisk luftrum.

- Ændringsforslag 47

Formålet med dette ændringsforslag er at gøre grænsefladen mellem det øvre og nedre luftrum afhængig af operative krav. Kommissionen mener, at der er behov for en fælles grænseflade for at harmonisere og koordinere procedurer. Det kan dog acceptere, at operative krav kan medføre marginale afvigelser fra et sådant fælles niveau.

4.4. Ændringsforslag, der er blevet forkastet

- Ændringsforslag 46

Dette ændringsforslag fastsætter en tidsfrist for oprettelse af en fælles europæisk flyveinformationsregion i det øvre luftrum (EUIR). Oprettelse af EUIR bør påbegyndes efter vedtagelse af denne forordning og er uafhængig af skabelse af de funktionelle luftrumsblokke. Kommissionen kan således ikke acceptere dette ændringsforslag.

- Ændringsforslag 50

Dette ændringsforslag er overflødigt, da det gentager kriterier, som allerede er specificeret i artikel 5, stk. 2. Dette ændringsforslag kan derfor ikke accepteres.

- Ændringsforslag 51

Dette ændringsforslag sigter på at indføre en mekanisme til bilæggelse af tvister, hvis medlemsstaterne er uenige om definitionen af (grænseoverskridende) funktionelle luftrumsblokke. Mægling mellem medlemsstaterne vedrørende en sådan definition kommer til at foregå inden for udvalgsproceduren. Dette ændringsforslag kan således ikke accepteres.

- Ændringsforslag 56

Dette ændringsforslag foreslår, at luftrumsudformningsprocessen udvikles på centralt niveau. I realiteten udvikles processen vedrørende definition af luftrumskonfiguration og planlægning af ruter generelt på lokalt plan og koordineres centralt. Kommissionen kan derfor ikke acceptere dette ændringsforslag.

- Ændringsforslag 57 og 59

Disse ændringsforslag styrker de bestemmelser, der vedrører civil/militært samarbejde. Den foreslåede formulering er dog for præskriptiv og kan påvirke medlemsstaternes kompetence, hvad angår forsvarsspørgsmål. Dette ændringsforslag kan således ikke accepteres.

- Ændringsforslag 58

Dette ændringsforslag gør ideen om fleksibel udnyttelse af luftrummet afhængig af lufttrafikreguleringsbestemmelser. Kommissionen kan ikke acceptere dette ændringsforslag.

- Ændringsforslag 60, 61 og 63

Formålet med disse ændringsforslag er at indføre henvisninger til Eurocontrolorganisationen. Kommissionen glæder sig til at involvere Eurocontrol i gennemførelse af det fælles europæiske luftrum, men disse henvisninger til Eurocontrol er ikke hensigtsmæssige, da de pålægger en international organisation forpligtelser. Hvad angår ændringsforslag 61, må det understreges, at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger nogen bestemmelser på Eurocontrol-plan vedrørende trafikregulering. Kommissionen kan derfor ikke støtte denne henvisning.

5. ÆNDRET FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING OM INTEROPERABILITET I DET EUROPÆISKE LUFTSTYRINGSNET (2001/0237(COD))

5.1. Ændringsforslag, der accepteres i deres helhed

- Ændringsforslag 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72 og 74

Disse ændringsforslag tydeliggør eller forbedrer forordningens tekst ved at styrke henvisningen til sikkerhed og nødvendigheden af at høre de involverede parter. Kommissionen accepterer disse ændringsforslag.

5.2. Ændringsforslag, der accepteres principielt, men med en anden formulering.

- Ændringsforslag 73

Dette ændringsforslag foreslår oprettelse af en rådgivende gruppe bestående af repræsentanter fra branchen med en institutionel rolle, og påvirker dermed Kommissionens initiativret. Kommissionen kan tilslutte sig behovet for at de involverede parter bidrager til gennemførelse af reformen. Kommissionen kan derfor acceptere at princippet om høring udtrykkes i en betragtning. Dette princip fastsættes mere indgående i artikel 14 i nærværende forordningsforslag.

- Ændringsforslag 76

Dette ændringsforslag understreger behovet for systematisk analyse af hændelser. Kommissionen kan støtte dette princip. Det bør dog ikke foreligge i forordningens tekst. Det bør forekomme med tiden i gennemførelsesbestemmelserne og tilknyttede standarder.

5.3. Ændringsforslag, der er blevet forkastet.

- Ændringsforslag 66

Dette ændringsforslag henviser til den europæiske organisation for luftfartssikkerhed. Denne organisations rolle er at supplere de interoperabilitetskrav, der defineres ved denne forordning, ved at udstede sikkerhedskrav for udstyr, der anvendes i luften. Kommissionen kan derfor ikke acceptere dette ændringsforslag.

- Ændringsforslag 75

Formålet med dette ændringsforslag er at sikre at alle systembrugere involveres i defineringen af systemer. Nogle af disse brugere (f.eks. flyveledere) kan dog ikke på hensigtsmæssig måde bidrage til alle faserne i udviklingsprocessen. F.eks. må ingeniørerne tage sig af designfasen på grundlag af krav, der formuleres af flyvelederne. Kommissionen kan således ikke acceptere dette ændringsforslag.

- Ændringsforslag 77, 78 og 79

Disse ændringsforslag er ikke nødvendige, da de gentager de væsentlige krav, der allerede foreligger i bilag II, del A, punkt 3. Kommissionen kan derfor ikke acceptere disse ændringsforslag.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om rammerne for oprettelse af et fælles europæiske luftrum

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen³,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁴,

under henvisning til udtalelse fra Regionsdvalget⁵,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁶, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Gennemførelsen af den fælles transportpolitik kræver et effektivt lufttrafiksystem, der tillader en sikker og regelmæssig funktion af lufttrafikken, således at den frie bevægelighed for varer, personer og tjenesteydelser lettes.
- (2) På sit ekstraordinære møde i Lissabon den 23. og 24. marts 2000 opfordrede Det Europæiske Råd Kommissionen til at fremsætte forslag om regulering af luftrummet, lufttrafikken og trafikstrømmene på grundlag af arbejdet i Gruppen på Højt Plan om det Fælles Europæiske Luftrum, nedsat af Kommissionen. Gruppen består navnlig af civile og militære luftfartsmyndigheder i medlemsstaterne, og den aflagde rapport i november 2000.
- (3) Hvis lufttrafiksystemet skal fungere tilfredsstillende, kræver det luftfartstjenester, der muliggør en optimal udnyttelse af det europæiske luftrum og et ensartet, højt sikkerhedsniveau for lufttrafikken i overensstemmelse med luftfartstjenesteudbydernes almene økonomiske interesser.
- (4) Luftfartstjenesterne skal udvikles i henhold til de generelle sikkerheds- og præstationsmål i overensstemmelse med de principper, der er fastlagt i Konventionen angående International Civil Luftfart, der blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944.

³ EFT C

⁴ EFT C

⁵ EFT C

⁶ EFT C

- (5) Af disse grunde og med henblik på udvidelsen af det fælles europæiske luftrum til flere europæiske lande må Fællesskabet opstille en række fælles mål og et handlingsprogram, som kan mobilisere Fællesskabets, medlemsstaternes og de forskellige økonomiske aktørers indsats for at skabe et fælles europæisk luftrum, det fælles europæiske luftrum, samtidig med at der tages hensyn til udviklingen inden for Den Europæiske Organisation for Luftfartssikkerhed ("Eurocontrol").
- (6) Et udvidet civil-militært samarbejde, som er af afgørende betydning for en effektiv udnyttelse af luftrummet, bør fremmes, så vidt muligt under anvendelse af eksisterende samarbejdsrammer og alle egnede instrumenter i forbindelse med ethvert spørgsmål vedrørende lufttrafik og luftfartstjenester udelukkende til militære formål.
- (7) Fastsættelse af bestemmelser på fællesskabsniveau bør muliggøre en optimering af udnyttelsen af hele luftrummet og ydelsen af luftfartstjenester.
- (8) Disse bestemmelser bør både omfatte organisation og udnyttelse af luftrummet og de dertil knyttede procedurer, udførelse af luftfartstjenester, herunder de økonomiske aspekter, og luftfartstjenesteudstyr og -systemer og de dertil knyttede procedurer.
- (9) Flyvekontrolltjeneste er en opgave af almen interesse, der sigter på at beskytte både luftfartens brugere og de befolkningsgrupper, der berøres af overflyvninger. Den må derfor udføres med maksimal ansvarsbevidsthed og kompetence.**
- (10)** Udnyttelsen af luftrummet bør tilrettelægges og styres effektivt og med fuldstændig sikkerhed, så behovene hos både civile og militære brugere imødekommes, og der sikres en retfærdig, ikke-diskriminerende fordeling af ressourcerne mellem alle brugere.
- (11)** Luftfartstjenesterne bør udføres på et ensartet, højt sikkerhedsniveau for lufttrafikken, som er afhængig af disse tjenester. Udøvelsen af disse tjenesteydelser bør optimeres, så der sikres den bedst mulige udnyttelse af Europas luftrumsressourcer.
- (12)** De tekniske og operative løsninger bør garantere og forbedre sikkerhedsniveauet, systemets globale kapacitet samt en fuldstændig og effektiv udnyttelse af den disponible kapacitet.
- (13)** Nogle af de foranstaltninger, der er nødvendige for at oprette det fælles europæiske luftrum, kræver, at Kommissionen af hensyn til effektivitet og hurtighed udøver de gennemførelsesbeføjelser, som den har fået tildelt i overensstemmelse med Rådets beslutning 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁷. Oprettelse af det fælles europæiske luftrum kræver derfor, at der nedsættes et samarbejdsorgan med medlemsstaterne i form af et udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne, som gør det muligt at tilgodese både de civile og militære interesser, og tilknytte eksterne eksperter.
- (14) Som led i oprettelsen af det fælles europæiske luftrum bør Fællesskabet i passende omfang indgå i så nært et samarbejde som muligt med Eurocontrol, først og fremmest for at sikre synergi i lovgivningen og ensartede strategier og undgå overlapning mellem de to organisationer.** Indtil afslutningen af

⁷

EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

forhandlingerne om Fællesskabets tiltrædelse af Eurocontrol, som udgør et vigtigt led i gennemførelsen af et fælleseuropæisk luftrum, kan Kommissionen indgå egnede aftaler med henblik på at give Eurocontrol mulighed for at bidrage til udarbejdelsen af Fællesskabets lovgivning om luftfart i Europa.

- (15) Det er ønskeligt at udvide det fælles europæiske luftrum til at omfatte tredjelande, enten inden for rammerne af Fællesskabets deltagelse i Eurocontrols arbejde, forudsat at Fællesskabet tiltræder denne internationale organisation, eller gennem aftaler, som Fællesskabet indgår med tredjelande.
- (16) Det er nødvendigt at etablere en ordning, der sikrer Kommissionen effektiv og regelmæssig bistand i dens arbejde med at overvåge og kontrollere oprettelsen af det fælles europæiske luftrum, bl.a. ved at udnytte medlemsstaternes og Eurocontrols ekspertise.
- (17) Det bør til stadighed vurderes, hvordan luftfartstjenesterne som helhed fungerer på europæisk plan for at sikre, at de vedtagne foranstaltninger er effektive og for at kunne foreslå yderligere foranstaltninger.
- (18) **Af hensyn til driftssikkerheden og for at garantere håndhævelse af denne forordning bør der foreligge et system bestående af effektive, proportionale og afskrækkende sanktioner mod luftfartsselskaber og tjenesteudbydere, som overtræder denne forordnings bestemmelser.**
- (19) Arbejdsmarkedets parter vil **bør på passende måde** informeres og høres om alle foranstaltninger, der har vigtige sociale virkninger. Sektordialogudvalget der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 1998/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af sektor-dialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan⁸ kan også høres.
- (20) **Sammenslutninger af luftrumsbrugere, luftfartstjenesteudbydere og fremstillingsindustrien bør informeres og høres om alle foranstaltninger vedrørende de tekniske aspekter af gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum.**
- (21) Udarbejdelsen af de foranstaltninger, der er nødvendige for at oprette det fælles europæiske luftrum, forudsætter en bred høring af ~~de berørte parter i branchen~~ **alle økonomiske og sociale aktører.**
- (22) Virkningerne af de foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning, bør vurderes på grundlag af de rapporter, som Kommissionen regelmæssigt bør forelægge.
- (23) Målene for denne forordning, nemlig at fastlægge rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens grænseoverskridende omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan, samtidig med at det sikres, at der i gennemførelsesbestemmelserne tages hensyn til de specifikke lokale forhold; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål

⁸

EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

Formålet med denne forordning er senest den 31. december 2004 at oprette et europæisk luftrum, der udformes og styres som et enhedsluftrum med optimale sikkerheds- og effektivitetsvilkår for lufttrafikken i Fællesskabet, og som sikrer et kapacitetsniveau, der opfylder de civile og militære brugeres behov. Dette enhedsluftrum benævnes herefter "det fælles europæiske luftrum".

Denne forordning fastlægger de generelle retningslinjer for oprettelsen af det fælles europæiske luftrum og præciserer Fællesskabets interventionsområder og de midler, i form af strukturer, procedurer og ressourcer, der er nødvendige for at skabe det fælles europæiske luftrum, samtidig med at der tages hensyn til **medlemsstaternes forsvarsbehov og** Eurocontrols opgave, som er at oprette et fælleseuropæisk luftrum.

Retningslinjerne efter andet afsnit gennemføres ved fælles sikkerheds- og præstationsregler for luftfartstjenesterne, ved ordninger, der muliggør en bedre udnyttelse af luftrummet på fællesskabsplan, og under inddragelse af alle berørte økonomiske og sociale aktører.

Afgørelser om foranstaltninger med henblik på oprettelse af det fælles europæiske luftrum, træffes snarest muligt, for at de første nyttevirkninger kan vise sig inden udgangen af 2004.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning gælder følgende definitioner:

- (a) "luftfartstjeneste": Alle former for flyvekontrolltjeneste, herunder **hjelptjenester**, der stiller kommunikations- **og flynavigations-** og overvågningsinfrastruktur **og -funktioner** til rådighed, vejrtjenester for brugere af luftrummet, eftersøgnings- og redningstjenester samt luftfartsinformationstjenester, idet alle disse tjenester ydes til luftrumsbrugere under alle flyvningens etaper
- (b) "luftfartstjenesteudbydere": enhver offentlig eller privat enhed, **efter medlemsstaternes valg**, der har til opgave at drive og forvalte luftfartstjenester **inden for rammerne af de opgaver af almen interesse, de har fået tildelt**
- (c) "lufttrafik": alle bevægelser, der foretages af civile luftfartøjer og statsluftfartøjer, herunder militærets, toldvæsenets og politiets luftfartøjer
- (d) "luftrumsbrugere": alle civile luftfartøjer og statsluftfartøjer, herunder militærets, toldvæsenets og politiets luftfartøjer

- (e) "Eurocontrol": Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed, som blev oprettet i henhold til den internationale konvention af 13. december 1960⁹.

Artikel 3

Kommissionens interventionsområder

1. For at gennemføre det fælles europæiske luftrum træffes der på følgende områder foranstaltninger, der samtidig skal garantere et maksimalt sikkerhedsniveau:
 - a) organisation og udnyttelse af luftrummet og de dertil knyttede procedurer
 - b) udøvelse af luftfartstjeneste, herunder de økonomiske aspekter
 - c) udstyr og systemer til lufttrafikstyring og de dertil knyttede procedurer.
2. Foranstaltningerne efter stk. 1 skal fastlægge mål og eventuelt midler, der gør det muligt at nå målene i offentlighedens interesse.

Artikel 4

Organisation og udnyttelse af luftrummet

Foranstaltningerne vedrørende organisation og udnyttelse af luftrummet skal udformes på en sådan måde, at:

- (a) luftrummet ~~over Fællesskabets område~~ **under medlemsstaternes ansvar** behandles som en fælles ressourcer, der udgør et kontinuum
- (b) udnyttelsen af luftrummet bliver fleksibel, dvs. uden permanent opdeling og således, at varigheden af enhver midlertidig opdeling til militære formål optimeres
- (c) der tilvejebringes tilstrækkelig kapacitet til at dække behovet**
- (d)** størsteparten af flyvningerne kan udføres i lige linje mellem afgangsstedet og ankomststedet eller efter den rute, der ligger tættest på denne lige linje, **og kan foretages i optimal flyvehøjde**, samtidig med at kravene til sikkerhed, **forsvar, energibesparelse,** miljøbeskyttelse og **mere effektiv** regulering af lufttrafikken overholdes
- (e)** luftrummet opdeles i flyvekontrolsektorer, hovedsagelig på grundlag af operative hensyn
- (f)** planlægning og regulering af lufttrafikken muliggør en smidig og fleksibel lufttrafik, hvor den disponible kapacitet udnyttes bedst muligt.

⁹ Konventionen er ændret ved protokollen af 12. februar 1981 og revideret ved protokollen af 27. juni 1997.

Artikel 5

Udøvelse af luftfartstjenester

Foranstaltningerne vedrørende udøvelse af luftfartstjeneste skal udformes på en sådan måde, at:

- (a) fastlæggelsen af den i artikel 1 omhandlede regulering og kontrollen med dens gennemførelse foregår adskilt fra driften af de luftfartstjenester, som reguleringen gælder for
- (b) luftfartstjenesteudbydere gennemfører formelle og regelmæssige høringer af brugerne af lufrummet vedrørende udformningen af og betalingen for luftfartstjenester for at sikre, at der tages hensyn til disse brugeres behov ~~ved udformningen af tjenesterne~~, **i forbindelse med udøvelse af disse tjenester**
- (c) luftfartstjenesteudbydere sikrer gennemskuelighed i luftfartstjenesterne ved at offentliggøre årsregnskaber og årsberetninger **og indikatorer for tjenesterne** og underkastes regelmæssig uafhængig revision tager hensyn til
- (d) udøvelsen af luftfartstjeneste harmoniseres for at sikre integrering og sammenhæng mellem luftfartstjenesteudbydernes operationer, lufrumsbrugerne og lufthavnene.
- (e) samarbejdet mellem de civile luftfartstjenesteudbydere styrkes, især ved at lette dannelsen af grupper, der består af to eller flere tjenesteudbydere
- (f) der tilskyndes til samarbejde mellem civile og militære luftfartstjenesteudbydere
- (g) etableringen af de nye tjenester sker samtidig for alle berørte aktører i de berørte medlemsstater
- (h) luftfartstjenesteudbyderne udveksler alle oplysninger om flyvesituationen under alle faser af en flyvning for at lette driften af luftfartstjenester, og således at disse oplysninger er tilgængelige for alle berørte aktører uden forskelsbehandling og under iagttagelse af sikkerhedskravene
- (i) de økonomiske bestemmelser medvirker til at effektivisere udøvelsen af luftfartstjeneste og fremmer kapacitetsfrigørende tjenesteudøvelse, så behovene i Europa kan opfyldes
- (j) der opstår præstationsfremmende incitamenter, som kan stimulere nye investeringer i sektoren og belønne rettidig tilrådighedsstillelse af højkvalitetsydelse, der opfylder **høje sikkerheds- og kvalitetmæssige krav og** lufrumsbrugernes behov.

Artikel 6

Luftfartstjenesteudstyr og -systemer

Foranstaltningerne vedrørende udstyr og systemer til lufttrafikstyring skal udformes på en sådan måde, at:

- (a) de tekniske og operative løsninger tillader en ensartet planlægning og drift af det europæiske system, herunder interoperabilitet
- (b) oprettelsen af det fælles europæiske luftrum fremmer indførelse af nye tekniske og operative løsninger for luftfarten, **forudsat at sådanne løsninger øger sikkerheden, effektiviteten og kapaciteten**
- (c) udarbejdelsen og valideringen af de tekniske og operative løsninger modsvarer **de i fællesskab vedtagne programmer på grundlag af høje internationale standarder og** luftrumsbrugernes fælles behov og tager hensyn til disse brugeres ønsker med hensyn til valg af ruter og flyveprofiler
- (d) der udvikles forskrifter for udstyr ombord med henblik på overholdelse af den fastlagte gennemførelsesfrist.**

Artikel 7

Udvalg for det Fælles Luftrum

1. A committee, hereinafter referred to as "the Single Sky Committee", is hereby set up, composed of the representatives of the Member States and chaired by the representative of the Commission.
- 2. Udvalget for det Fælles Luftrum fastsætter selv sin forretningsordning.**
- 3.** Medlemsstaterne udpeger hver to repræsentanter og to suppleanter.
- 4.** Tredjelande, som har indgået luftfartsaftaler med Fællesskabet, deltager i udvalgets arbejde i henhold til aftalernes bestemmelser.

Artikel 8

Forbindelser med tredjelande

Ved udarbejdelsen af foranstaltningerne i medfør af denne forordning sørger Kommissionen for at holde muligheden åben for, at det fælles europæiske luftrum kan udvides til at omfatte stater, der ikke er medlemmer af Fællesskabet, enten ved bilaterale aftaler, som indgås med tredjelande, eller inden for rammerne af Eurocontrol.

Artikel 9

Forholdet mellem Kommissionen og Eurocontrol

Ved udarbejdelsen af gennemførelsesbestemmelser som anført i artikel 3, forsøger Kommissionen at indhente det tekniske grundlag for disse bestemmelser hos Eurocontrol for emner, hvor denne organisation har den relevante ekspertise.

Artikel ~~9~~10

Tilsyn og kontrol

1. Foranstaltningerne i henhold til artikel 3 skal fastlægge passende ordninger med henblik på at bistå Kommissionen i dens arbejde med at overvåge og kontrollere anvendelsen af disse foranstaltninger, herunder tilvejebringelse af en civil og militær teknisk ekspertise.
2. Tilsyns- og kontrolmetoderne bygger på indsendelse af regelmæssige rapporter fra luftfartstjenesteudbydere om gennemførelsen af de vedtagne foranstaltninger.

Artikel 11

Sanktioner

Medlemsstaterne fastlægger en række sanktioner for brud på bestemmelserne i denne forordning og træffer de nødvendige foranstaltninger til sikring af, at disse sanktioner iværksættes. Sanktionerne skal være effektive og proportionelle og have afskrækkende virkning.

Artikel ~~10~~12

Vurdering af virkningerne

Kommissionen forestår vurdering og sammenligning af præstationerne i luftfartssektoren ~~bl.a. med bistand fra Eurocontrol's Præstationsvurderingskommission.~~ **Kommissionen sikrer formidling af bedste praksis på fællesskabsplan.**

Artikel ~~11~~13

Konsekvensanalyse

Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en vurderingsrapport om oprettelsen af det fælles europæiske luftrum hvert femte år efter denne forordnings ikrafttræden og første gang senest den 30. juni 2005.

Ved udarbejdelsen af denne rapport kan Kommissionen høre Udvalget for det Fælles Luftrum.

Rapporten skal indeholde en evaluering af resultaterne af de foranstaltninger, der er truffet i henhold til denne forordning ~~på de forskellige interventionsområder,~~ **herunder hensigtsmæssig information om udviklingen i sektoren, og navnlig de økonomiske, sociale, beskæftigelsesmæssige og teknologiske aspekter samt om tjenesternes kvalitet i forhold til de oprindelige mål og det fremtidige behov.**

Artikel ~~12~~14

Beskyttelsesklausul

Denne forordning er ikke til hinder for, at medlemsstaterne kan vedtage eller gennemføre nødvendige foranstaltninger i tilfælde af alvorlige nationale uroligheder, der påvirker den offentlige orden, i tilfælde af krig eller alvorlig international spænding, som udgør en krigstrussel, eller for at opfylde deres forpligtelser med sigte på at opretholde fred og international sikkerhed.

Artikel ~~13~~15

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Europa-Parlamentets vegne
Formand*

*På Rådets vegne
Formand*

Ændret forslag til

EUROPA- PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹⁰,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg¹¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹²,

efter proceduren i traktatens artikel 251¹³, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Medlemsstaterne har i forskelligt omfang omstruktureret deres nationale luftfartstjenesteudbydere ved at udvide deres selvstændighed og frihed til tjenesteudøvelse. Under disse nye forhold er det i stigende grad nødvendigt at sikre, at minimumskrav i offentlighedens interesse bliver opfyldt.
- (2) Rapporten fra Gruppen på Højt Plan om et Fælles Europæisk Luftrum (herefter "Gruppen på Højt Plan") har bekræftet, at der er behov for bestemmelser på fællesskabsniveau, så der kan skelnes mellem regulering og tjenesteudøvelse, og for at indføre et system med godkendelser, **der opfylder kravene til almenvellets interesse, især med hensyn til sikkerhed** og en afgiftsordning, som kan stimulere omkostningseffektiviteten.
- (3) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. xxx/xx¹⁴ fastlægges rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum.
- (4) Med henblik på oprettelsen af det fælles europæiske luftrum bør der vedtages foranstaltninger, der kan sikre, at luftfartstjeneste udøves sikkert og effektivt, og som er forenelige med organisationen og brugen af luftrummet, som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. xxx/xx af ... 2001 [om organisation og

¹⁰ EFT C

¹¹ EFT C

¹² EFT C

¹³ EFT C

¹⁴ EFT L

udnyttelse af det fælles europæiske luftrum]¹⁵. Det er vigtigt at tilrettelægge harmoniserede rammer for udøvelsen af luftfartstjeneste, således at luftrumsbrugernes behov kan opfyldes i tilstrækkeligt omfang og lufttrafikken afvikles sikkert og effektivt.

- (5) Det er hovedsagelig medlemsstaternes opgave at kontrollere, at udbydere af luftfartstjenester og andre relevante operatører opfylder Fællesskabets krav. Heraf følger, at de myndigheder, der udfører en sådan kontrol, på passende vis bør være uafhængige af udbyderne af luftfartstjenester.
- (6) Medlemsstaterne bør have mulighed for at overdrage det til anerkendte organisationer, **der har teknisk erfaring hermed**, at verificere og certificere, at udbyderne af luftfartstjenester og andre relevante operatører overholder Fællesskabets krav.
- (7) For at lufttransportsystemet skal kunne fungere tilfredsstillende, kræves det også, at luftfartstjenesteudbydere anvender de samme høje sikkerhedsstandarder. **Indførelse af sikkerhedskrav påvirker ikke det europæiske luftfartssikkerhedsagenturs rolle og ansvarsområde, der i forbindelse med etableringen af det fælles europæiske luftrum på længere sigt må defineres tydeligere.**
- (8) Der vil blive fremsat forslag til afhjælpning af mangelen på flyveledere i form af bedre **og harmoniserede** procedurer for **udvælgelse**, uddannelse **godkendelse, bedømmelse** og licensgivning, ~~samt ved en harmonisering af sådanne procedurer inden for Fællesskabet~~ **gensidig anerkendelse af licenser samt udarbejdelse af rekrutteringsprogrammer.**
- (9) **Kommissionen overvåger medlemsstaternes udvikling af rekrutteringsprogrammer for at konstatere, hvorvidt der kræves økonomisk støtte fra Fællesskabet hertil.**
- (10) Samtidig med at det sikres, at der er kontinuitet i tjenesteudøvelsen, bør der indføres et fælles system for godkendelse af luftfartstjenester, som kan udgøre et middel til at fastlægge luftfartstjenesteudbydernes rettigheder og forpligtelser.
- (11) Godkendelsesordningen bør omfatte metoder til at kontrollere adgangen til erhvervet. Der bør tages højde for behovet for at lette indførelsen af nye tjenesteydelser samt nye regler for tjenesteudøvelse. Godkendelserne bør derfor give adgang til den bedst mulige kontrol, som er forenelig med opfyldelsen af de gældende krav. Det er også vigtigt at fastsætte ikke-diskriminerende krav vedrørende etableringssted for og kontrol med tjenesteudbydere, især udbydere af lufttrafiktjenester, som anmoder om godkendelse.
- (12) Det er nødvendigt at fastsætte betingelser i forbindelse med godkendelserne, således at målsætningerne om offentlighedens interesser opfyldes til gavn for brugere af luftrummet og flypassagerer. Betingelserne bør begrundes objektivt og bør være ikke-diskriminerende, rimelige og gennemskuelige **samt forenelige med gældende internationale standarder.**

- (13) Harmoniseringen af betingelserne i forbindelse med godkendelserne og af procedurerne for udstedelse af godkendelser burde i væsentlig grad lette udøvelsen af luftfartstjeneste i Fællesskabet.
- (14) Inden for en rimelig periode bør eksisterende udbydere af luftfartstjenester have mulighed for at tilpasse sig til den nye godkendelsesordnings krav.
- (15) Alle medlemsstater bør gensidigt acceptere hinandens godkendelser, så luftfartstjenesteudbydere kan udøve tjeneste i en anden medlemsstat end den, hvor de fik tildelt deres godkendelser, inden for de grænser kravene til sikkerhed stiller.
- (16) Med henblik på at muliggøre en sikker afvikling af lufttrafikken på tværs af medlemsstaternes grænser til gavn for brugerne af luftrummet og deres passagerer bør godkendelsesordningen omfatte rammer, der gør det muligt for medlemsstaterne at udpege udbydere af lufttrafiktjenester, uanset hvor de er blevet godkendt.
- (17) Udøvelse af ~~hjelptjeneste~~ **kommunikationstjenester, flynavigations- og overvågningstjenester**, flyvevejrtjeneste og luftfartsinformationstjeneste bør tilrettelægges inden for et konkurrencepræget marked, samtidig med, at der tages hensyn til de særlige forhold i forbindelse med disse ydelser, **og der samtidig opretholdes et højt sikkerhedsniveau**.
- (18) Samarbejdet mellem tjenesteudbydere, luftrumsbrugere og andre operatører bør fremmes på et kontraktmæssigt grundlag.
- (19) Luftfartstjenesteudbydere bør gennem passende aftaler etablere og opretholde et nært samarbejde med de militære myndigheder, der er ansvarlige for aktiviteter, som kan påvirke lufttrafikken.
- (20) Regnskaberne for alle luftfartstjenesteudbydere bør være så gennemskuelige som muligt. Med henblik herpå bør der foreligge særskilte regnskaber for hver tjeneste og kontrolcenter.
- (21) Indførelsen af harmoniserede principper og betingelser for adgang til operative data bør lette udøvelsen af luftfartstjeneste og luftrumsbrugerens og lufthavnes operationer under nye forhold.
- (22) Betingelserne vedrørende afgifter for luftrumsbrugere bør være rimelige og gennemskuelige.
- (23) Brugeravgifter tjener som modydelse for de faciliteter og tjenester, som luftfartstjenesteudbydere stiller til rådighed, og sådanne faciliteter og tjenester kan i sagens natur kun stilles til rådighed af luftfartstjenesteudbydere selv; i betragtning af denne monopolstilling bør brugeravgifternes størrelse stå i et rimeligt forhold til omkostningerne i forbindelse med tilrådighedsstillelse af sådanne faciliteter og tjenester under hensyntagen til målsætningen om økonomisk effektivitet, **samtidig med at der opretholdes et højt sikkerhedsniveau**.
- (24) Der bør ikke finde nogen forskelsbehandling sted mellem luftrumsbrugere i forbindelse med ydelse af ækvivalente luftfartstjenester.

- (25) Luftfartstjenesteudbydere tilbyder en række faciliteter og tjenester, som har direkte relation til styringen af luftfartøjet, og omkostningerne herved bør kunne dækkes ind efter princippet om at "brugeren betaler", dvs. at luftrumsbrugere bør betale for de omkostninger, de forårsager på selve brugsstedet eller så tæt som muligt på dette.
- (26) Det er vigtigt at sikre, at der er gennemsækelighed med hensyn til de omkostninger, som sådanne tjenester eller faciliteter giver anledning til. Derfor bør luftrumsbrugere orienteres om enhver ændring af afgiftsordningen eller afgifternes størrelse; der bør redegøres for sådanne ændringer eller investeringer, som luftfartstjenesteudbydere foreslår, som led i en udveksling af oplysninger mellem deres forvaltningsorganer og luftrumsbrugere.
- (27) Der bør være mulighed for at modulere afgifter, som bidrager til at maksimere systemets samlede kapacitet. Økonomiske incitamenter er en hensigtsmæssig måde, hvorpå indførelse af jordbaseret eller luftbåret udstyr, som øger kapaciteten, kan fremskyndes, et højt præstationsniveau belønnes eller ulemperne ved at vælge mindre ønskværdige ruteføringer afbødes.
- (28) **Inden for rammerne af de indtægter, der indhentes for at opnå et rimeligt afkast, samt i direkte sammenhæng med de besparelser, som effektivitetsforbedringerne medfører, bør det også være muligt at oprette en reserve med det formål at undgå pludselige afgiftsstigninger for luftrumets brugere i perioder med reduceret trafik.**
- (29) Kommissionen bør undersøge muligheden for at indføre en midlertidig økonomisk støtte til foranstaltninger, som kan øge kapaciteten inden for det europæiske flyvekontrollsystem som helhed.
- (30) Kommissionen skal konstant føre tilsyn med fastlæggelsen og opkrævningen af afgifter fra luftrumsbrugere i samarbejde med Den Europæiske Organisation for Luftfartssikkerhed ("Eurocontrol") og i samarbejde med de nationale tilsynsmyndigheder og luftrumsbrugere.
- (31) Præstationerne i luftfartstjenestesystemet som helhed på europæisk niveau bør konstant undersøges, **under behørig hensyntagen til opretholdelsen af et højt sikkerhedsniveau**, med henblik på at kontrollere effektiviteten af de vedtagne foranstaltninger og foreslå fremtidige foranstaltninger.
- (32) Da der er tale om meget følsomme oplysninger vedrørende tjenesteudbydere, bør de nationale tilsynsmyndigheder ikke frigive oplysninger, som er omfattet af tavshedspligt, hvilket dog ikke bør hindre, at der kan tilrettelægges en ordning, hvorved der føres kontrol og offentliggøres oplysninger om tjenesteudbydernes præstationer.
- (33) **Sammenslutningerne af luftrumsbrugere, luftfartstjenesteudbydere og fremstillingsindustrien bør informeres og høres om alle foranstaltninger vedrørende de tekniske aspekter ved gennemførelse af det fælles europæiske luftrum.**

- (34)** Målene for denne forordning, nemlig at fremme en sikker og effektiv udøvelse af luftfartstjeneste, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens grænseoverskridende omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan, samtidig med at det sikres, at der i gennemførelsesbestemmelserne tages hensyn til de specifikke lokale forhold; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (35)** Da hovedparten af de for gennemførelsen af denne forordning nødvendige foranstaltninger er generelle foranstaltninger efter artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹⁶ bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i nævnte afgørelse. I medfør af artikel 2, litra c), i nævnte afgørelse bør visse gennemførelsesbestemmelser imidlertid fastsættes efter rådgivningeproceduren i artikel 3 i afgørelsen -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Kapitel I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Anvendelsesområde

Denne forordning gælder for udøvelse af luftfartstjeneste for civil flyvning, herunder lufttrafiktjeneste, vejrtjeneste, eftersøgnings- og redningstjeneste, hjælpetjenester, som leverer kommunikations-, navigations- og overvågningsinfrastruktur, samt luftfartsinformationstjeneste som specificeret i bilag I, i overensstemmelse med og inden for anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. xxx/xx [om rammerne for oprettelsen af et fælles europæisk luftrum].

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning finder definitionerne i artikel 2 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk rum] anvendelse.

Endvidere finder følgende definitioner anvendelse:

- a) "national tilsynsmyndighed": Et eller flere organer, som er udpeget af en medlemsstat til at føre tilsyn med udbydere af luftfartstjenester

¹⁶ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- b) "anerkendt organisation": Et privat eller offentligt organ, som er anerkendt i overensstemmelse med artikel 4, og som udfører vurderingsarbejde for en national tilsynsmyndighed
- c) "godkendelse": En tilladelse, som udstedes af en medlemsstat, og som certificerer, at en udbyder af luftfartstjenester er egnet til at levere en specifik tjeneste
- d) "bundt af tjenester": To eller flere luftfartstjenester som anført i bilag I
- e) "lufttrafiktjenester": Alle flyveinformationstjenester, alarmeringstjenester, lufttrafik-rådgivningstjenester og flyvekontroltjenester, herunder områdekонтроltjenester, indflyvningskontroltjenester og tårnkontroltjenester som anført i bilag I
- f) "udpegelse": En udnævnelse, som en medlemsstat eller flere medlemsstater foretager i overensstemmelse med denne forordning, og som giver en tjenesteudbyder eneret til at være ansvarlig for udøvelse af lufttrafiktjeneste
- g) "hjælpetjenester": Kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester som yderligere defineret i bilag I
- h) "lufrumsblok": Et lufrum af definerede dimensioner, over land eller vand, inden for hvilket der udøves luftfartstjeneste
- i) "funktionel lufrumsblok": En lufrumsblok med optimalt afgrænsede dimensioner
- j) "operative data": Oplysninger og/eller data, som anvendes af luftfartstjenesteudbydere og lufrumsbrugere under udøvelsen af deres operative aktiviteter
- k) "afgifter": Den pris, der har relation til drifts- og investeringsomkostningerne for luftfartstjenester og dertil relaterede anlæg.

Artikel 3

National tilsynsmyndighed

1. Der bør oprettes nationale tilsynsmyndigheder i hver medlemsstat, som kan påtage sig de relevante ansvar og forpligtelser i henhold til kravene i denne forordning. De nationale tilsynsmyndigheder skal være uafhængige af luftfartstjenesteudbydere. Denne uafhængighed skal opnås gennem en passende adskillelse i det mindste på det funktionelle plan mellem de nationale tilsynsmyndigheder og sådanne tjenesteudbydere.
2. Den nationale tilsynsmyndighed skal varetage passende tilsyn med og gennemførelse af denne forordning og især tilse, at udbydere af luftfartstjenester opererer sikkert og effektivt. I denne forbindelse skal den nationale tilsynsmyndighed gennemføre behørig inspektioner og undersøgelser for at sikre, at bestemmelserne i denne forordning overholdes.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navne og adresser på de nationale tilsynsmyndigheder og anfører, hvilke foranstaltninger der er truffet for at sikre, at bestemmelserne i stk. 1 overholdes. Medlemsstaterne kan indgå aftale om den tilsynsrolle, der er omhandlet i denne artikel, over for regionale tjenesteudbydere.
4. Medlemsstaterne giver underretning om enhver ændring af de oplysninger, der er afgivet i henhold til stk. 3, inden én måned efter at de foreligger

Artikel 4

Anerkendte organisationer

1. De nationale tilsynsmyndigheder kan beslutte, at de i forbindelse med udbydere af luftfartstjenester, som opererer under deres ansvar, vil overdrage det til anerkendte organisationer, **der har teknisk erfaring hermed**, fuldt ud eller delvis at foretage inspektioner og undersøgelser.
2. Medlemsstaterne må kun anerkende de organisationer, som opfylder de kriterier, der er fastsat i stk. 4, og som har forelagt de nationale tilsynsmyndigheder en anmodning om anerkendelse.
3. En anerkendelse, som er udstedt af en national tilsynsmyndighed, er gyldig i Fællesskabet. Nationale tilsynsmyndigheder kan pålægge enhver af de anerkendte organisationer, som er beliggende i Fællesskabet, at foretage de i artikel 3, stk. 2, nævnte inspektioner og undersøgelser.
4. De anerkendte organisationer skal opfylde de minimumskrav, der er fastlagt i bilag II, samt enhver anden foranstaltning, der er defineret efter fremgangsmåden i artikel 19, stk. 2, herunder procedurerne for tildeling af anerkendelse, kontrollen med dem og arbejdsforholdet mellem dem og ansvaret mellem de anerkendte organisationer og de nationale tilsynsmyndigheder.

Artikel 5

Sikkerhedskrav

1. Eurocontrols sikkerhedskrav, (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) (ESARR) og Eurocontrols efterfølgende ændringer af disse krav identificeres og vedtages efter fremgangsmåden i artikel 19, stk. 2. Offentliggørelse foretages i form af referencer til sådanne ESARR i De Europæiske Fællesskabers Tidende.
2. Stk. 1 berører ikke artikel 1, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EØF) nr. xxxx/xx¹⁷ [om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur].

¹⁷ EFT L

Artikel 6

Licens til flyveledere og deres uddannelse

~~Flyveledernes mobilitet og forbedrede uddannelsesvilkår skal fremmes.~~ **På grundlag af et forslag fra Kommissionen, vedtager** Europa-Parlamentet og Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen **,hvor dette er hensigtsmæssigt, foranstaltninger til at imødegå mangelen på flyveledere og personale inden for lufttrafikstyring.**

Kapitel II

BESTEMMELSER VEDRØRENDE TJENESTEUDØVELSE

Artikel 7

Godkendelsesordning

1. Udøvelse af luftfartstjeneste betinges af en godkendelsesordning, hvorved det certificeres, at tjenesteudbydere er egnede til at udøve denne virksomhed, **samt sikres, at samarbejde mellem tjenesteudbydere er muligt.**
2. Medlemsstaterne udsteder og fører tilsyn med godkendelser af luftfartstjenester. Godkendelserne kan udstedes for hver enkelt luftfartstjeneste som anført i bilag I eller for en samling af sådanne tjenester.
3. Medlemsstaterne accepterer enhver tilladelse, som er udstedt i Fællesskabet i henhold til kravene i denne artikel. Med forbehold af internationale aftaler og konventioner, som Fællesskabet er en kontraherende part af, skal udbydere af lufttrafiktjenester ejes og forblive ejet direkte eller gennem majoritetsejerskab af medlemsstater og/eller statsborgere i medlemsstaterne. De skal til enhver tid reelt være kontrolleret af sådanne medlemsstater eller sådanne statsborgere.
4. Udbydere af luftfartstjenester, som opfylder godkendelsesordningens krav, skal være berettiget til en godkendelse med henblik på at levere luftfartstjenester. I den forbindelse skal udbydere af luftfartstjenester indgive ansøgning til den nationale tilsynsmyndighed i den medlemsstat, hvor de har deres hovedaktivitetssted og eventuelt deres hjemsted.
5. Godkendelserne skal specificere de betingelser med hensyn til rettigheder og forpligtelser **især med hensyn til sikkerhed** for udbydere af luftfartstjenester, som er objektivt berettigede med henblik på at imødekomme denne forordnings målsætninger. Betingelserne i forbindelse med godkendelserne og procedurerne med henblik på deres tildeling skal:
 - a) være i overensstemmelse med de generelle retningslinjer, der er fastlagt i bilag III
 - b) være ikke-diskriminerende, rimelige og gennemskuelige

- c) forhindre enhver form for interessekonflikt i administrationen eller driften af luftfartstjenester og sikre lige adgang for alle luftrumsbrugere
 - d) afspejle den betydning for offentligheden, som luftfartstjenester har.
- 6. Godkendelsesordningen, herunder harmoniserede betingelser med hensyn til de forskellige luftfartstjenester og de relevante betingelser og procedurer for tildeling af godkendelser, fastlægges efter fremgangsmåden i artikel 19, stk. 2.
 - 7. Udbydere af luftfartstjenester, som eksisterer på det tidspunkt, hvor denne forordning træder i kraft, får tilladelse til fortsat at udbyde tjenester, forudsat at de opfylder betingelserne i stk. 1-5 inden for en periode på seks måneder fra vedtagelsen af gennemførelsesbestemmelserne for godkendelser i overensstemmelse med stk. 5.
 - 8. Det er en forudsætning for, at en udbyder af luftfartstjenester, som er etableret i Fællesskabet, kan få tilladelse til at operere inden for Fællesskabet, at den pågældende har fået tildelt en godkendelse.

Artikel 8

Udpegelse af tjenesteudbydere

- 1. Udøvelse af lufttrafiktjenester er underkastet en ordning med udpegelse, som giver tjenesteudbyderen mulighed for at operere med eneret inden for specifikke luftrumsblokke og som fastlægger forpligtelser og krav til driften. Medlemsstaterne skal udpege tjenesteudbydere til at udøve lufttrafiktjeneste vedrørende luftrummet over deres territorium. Med henblik herpå kan medlemsstaterne udpege en hvilken som helst tjenesteudbyder, som er i besiddelse af en gyldig godkendelse inden for Fællesskabet.
- 2. Lufttrafiktjenester, som på det tidspunkt, hvor denne forordning træder i kraft, ydes af en luftfartstjenesteudbyder vedrørende specifikke luftrumsblokke, skal give den pågældende tjenesteudbyder ret til at blive udpeget for de samme tjenester inden for samme luftrumsblokke for en periode på højst tre år, uden at det påvirker anvendelsen af bestemmelserne i artikel 5 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum]. **Luftfartstjenesteudbydere skal til stadighed foretage drifts- og sikkerhedsmæssige forbedringer.**
- 3. Tildeling af de relevante godkendelser giver tjenesteudbyderne ret til at udøve hjælpetjeneste, vejrtjeneste og luftfartsinformationstjeneste inden for Fællesskabet, på betingelse af at de til de relevante nationale tilsynsmyndigheder i medlemsstaterne samt til Kommissionen giver underretning om de luftrumsblokke, for hvilke sådanne tjenester vil blive ydet.
- 4. Luftfartstjenesteudbydere skal udøve deres tjeneste på en åben, ikke-diskriminerende og gennemskelig måde. Deres tjenester skal leveres i overensstemmelse med betingelserne i de relevante godkendelser og eventuelt de relevante udpegelser.

5. Når funktionelle luftrumsblokke, som er fastlagt i overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum], konfigurationsmæssigt adskiller sig fra de luftrumsblokke, der er tildelt på grundlag af stk. 1 og 2 i denne artikel, udpeger medlemsstaterne tjenesteudbydere, som kan levere lufttrafiktjenester i funktionelle luftrumsblokke. Når funktionelle luftrumsblokke omfatter mere end ét lands territorium, udpeger de berørte medlemsstater tjenesteudbyderen i fællesskab senest en måned efter fastlæggelsen af den funktionelle luftrumsblok.

Kommissionen skal omgående underrettes om sådanne luftfartstjenesteudbydere.

Artikel 9

Forbindelserne mellem tjenesteudbydere

Luftfartstjenesteudbydere kan benytte sig af andre tjenesteudbyderes tjenester, især for så vidt angår hjælpetjenester, vejrtjenester og luftfartsinformationstjenester. I sådanne tilfælde skal luftfartstjenesteudbyderne formalisere deres samarbejdsforhold ved hjælp af skriftlige aftaler eller tilsvarende juridiske ordninger, som fastlægger udbydernes specifikke forpligtelser og funktioner. Disse ordninger skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning.

Artikel 10

Forbindelserne til de militære myndigheder

1. ~~Udbydere af luftfartstjenester~~ **Medlemsstaterne** skal træffe nødvendige foranstaltninger ~~med henblik på at indgå~~ **for at sikre, at luftfartstjenesteudbydere indgår** skriftlige aftaler eller tilsvarende juridiske ordninger med de militære myndigheder for de luftrumsblokke, som de er udpeget for. Disse ordninger skal fastlægge hver parts specifikke forpligtelser, herunder omfanget af og procedurerne for at udveksle data og for overførslen af kontrol efter vedtagelsen af foranstaltningerne i artikel 12 i forordning (EF) nr. xxxx/xx [om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum]. Disse ordninger skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning.
2. Så længe medlemsstaterne har særskilte enheder til at yde lufttrafiktjenester til den civile og militære lufttrafik skal de **holde** Kommission ~~meddelelse~~ **underrettet** om, hvordan samarbejdet mellem sådanne enheder er organiseret, **og om de foranstaltninger, der træffes med henblik på at forbedre dette samarbejde eller, hvor det er muligt, at sammenlægge sådanne enheder.**

Artikel 11

Særskilte regnskaber

1. Udbydere af luftfartstjenester skal, uanset deres form for ejerskab eller juridiske form, udarbejde, forelægge til revision og offentliggøre deres årsregnskaber i overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder, som Fællesskabet har vedtaget.
2. Når luftfartstjenesteudbydere yder et bundt af tjenester, skal de i deres interne bogføring føre særskilte regnskaber for hver tjeneste, som er opført i bilag I, og i givet fald konsoliderede regnskaber for andre tjenester, som ikke er luftfartstjenester, som det ville blive krævet af dem, hvis de pågældende tjenester blev ydet af forskellige virksomheder. Når udbydere af lufttrafiktjenester opererer inden for funktionelle luftrumsblokke, skal de i deres interne regnskaber føre særskilte regnskaber for hvert kontrolcenter, der er ansvarlig for den pågældende blok.
3. Tjenesteudbydere skal meddele Kommissionen de regler for allokering af aktiver, passiver, indtægter og udgifter, som tjenesteudbydere anvender i forbindelse med udarbejdelsen af de i stk. 2 nævnte særskilte regnskaber.
4. Medlemsstaterne eller enhver kompetent myndighed, som de udpeger, samt Kommissionen, skal have ret til adgang til tjenesteudbydernes regnskaber.

Artikel 12

Adgang til og beskyttelse af data

1. Operative data skal udveksles i realtid mellem tjenesteudbydere og mellem sådanne tjenesteudbydere og luftrumsbrugere for at lette begge parter operative behov. **Disse data skal kun anvendes til operative formål.**
2. Der skal gives alle godkendte luftfartstjenesteudbydere, luftrumsbrugere og andre berørte operatører adgang til operative data på et ikke-diskriminerende grundlag.
3. Hver tjenesteudbyder skal udforme standardbetingelser for andre tjenesteudbydere og luftrumsbrugeres adgang til de operative data. Nationale tilsynsmyndigheder skal godkende sådanne standardbetingelser **og skal træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at disse data udelukkende anvendes til operative formål.** Der udarbejdes i givet fald detaljerede regler om sådanne betingelser efter fremgangsmåden i artikel 19, stk. 2.

Kapitel III

AFGIFTSORDNINGER

Artikel 13

Generelle bestemmelser

I overensstemmelse med kravene i artikel 14 og 15 udarbejdes der en afgiftsordning for luftfartstjenester, som bidrager til skabelse af større gennemsækelighed i forbindelse med beregning, pålæggelse og opkrævning af afgifter for lufrumsbrugere. Denne afgiftsordning skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 15 i 1944 Chicago-Konventionen om international civil luftfart **og, hvor dette er relevant, med Eurocontrols multilaterale aftale vedrørende ruteafgifter.**

Artikel 14

Generelle principper

1. Afgiftsordningen skal omfatte en redegørelse for de luftfartstjenestekomkostninger som tjenesteudbyderne påføres på grund af lufrumsbrugerne.

Ordningen allokerer omkostningerne ved luftfartstjenester mellem brugerkategorier og udvikler en afgiftspolitik.
2. Følgende principper skal anvendes ved fastlæggelsen af omkostningsgrundlaget for afgifterne:
 - a) De omkostninger, som skal fordeles på lufrumsbrugerne, skal være de fulde omkostninger ved at udøve luftfartstjeneste, herunder passende beløb til forrentning af kapitalinvesteringer og afskrivning af aktiver samt omkostninger til vedligeholdelse, drift, forvaltning og administration.
 - b) De omkostninger, der skal tages hensyn til, skal være sådanne, som anses for at vedrøre anlæg og tjenester, og som der er fastsat bestemmelser for og som er gennemført i henhold til den 24. udgave fra 1998 af ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region dok. nr. 7754.
 - c) Omkostningerne ved de forskellige luftfartstjenester skal anføres særskilt, jf. artikel 11.
 - d) Krydssubsidiering mellem forskellige luftfartstjenester skal klart angives.
 - e) Omkostninger, som er eksterne i forhold til drift af anlæg og af tjenester for lufrumsbrugere såsom miljøomkostninger, indgår på den mest hensigtsmæssige måde som del af brugerafgifterne.

- f) Luftfartstjenester kan give så store indtægter, at de overstiger alle direkte og indirekte driftsomkostninger og skaber et rimeligt afkast på aktiverne, så de kan bidrage til nødvendige kapitalforbedringer.
3. For så vidt angår afgiftsfastsættelsen finder følgende principper anvendelse:
- a) Afgifter for tilrådighedsstillelse af luftfartstjenester skal fastsættes på ikke-diskriminerende vilkår. Der bør ikke være forskel på afgifter, der pålægges forskellige grupper af luftrumsbrugere for brug af samme tjeneste for så vidt angår nationalitet eller kategori af luftrumsbrugere.
 - b) Afgifterne skal afspejle omkostningerne ved de luftfartstjenester og anlæg, som benyttes af de luftrumsbrugere, som forårsager dem.
 - c) Det skal sikres, at omkostningsgrundlaget for afgifterne er gennemskueligt. Der skal fastsættes standarder for tjenesteudbydernes fremsendelse af oplysninger, således at der kan gennemføres revision af udbyderens prognoser, faktiske omkostninger og indkomst. Der skal regelmæssigt udveksles oplysninger mellem de nationale tilsynsmyndigheder, tjenesteudbyderne, luftrumsbrugere, Kommissionen og Eurocontrol.
 - d) Afgifterne skal ~~skabe incitament~~ til **gøre det muligt** at fremme en sikker, effektiv og rentabel udøvelse af luftfartstjeneste på det lavest mulige omkostningsniveau, **der er foreneligt med opretholdelsen af et højt sikkerhedsniveau.** De kan omfatte incitament og præventive foranstaltninger, der består i økonomiske fordele og ulemper, som gælder for udbydere af luftfartstjenester og/eller luftrumsbrugere. De kan også omfatte indtægter, der kan benyttes til projekter, som er beregnet til at bistå specifikke kategorier af brugere og/eller luftfartstjenesteudbydere med henblik på at forbedre de kollektive luftfartsinfrastrukturer, udøvelsen af luftfartstjeneste og brugen af luftrummet.
4. Gennemførelsesbestemmelserne på de områder, som denne artikel stk. 1, 2 og 3 omfatter, fastlægges efter fremgangsmåden i artikel 19, stk. 2.

Artikel 15

Tilsyn med afgifter

1. Kommissionen skal, navnlig i samarbejde med de nationale tilsynsmyndigheder, sørge for, at der løbende føres tilsyn med i overensstemmelsen med principperne og reglerne i artikel 13 og 14. Kommissionen kan også indføre de nødvendige mekanismer til at anvende Eurocontrols ekspertise.
2. Efter anmodning fra en eller flere medlemsstater, som mener, at principperne og reglerne ikke er blevet anvendt korrekt, eller på eget initiativ, skal Kommissionen gennemføre en undersøgelse af enhver påstand om, at tjenesteudbyderne ikke overholder bestemmelserne eller principperne. Senest to måneder efter modtagelse af en anmodning, og efter at Udvalget for det Fælles Luftrum er blevet rådspurgt efter fremgangsmåden i artikel 19, stk. 3, træffer Kommissionen beslutning om

anvendelse af artikel 13 og 14 og afgør, om tjenesteudbyderen fortsat må anvende de pågældende principper eller regler.

3. Kommissionen meddeler medlemsstaterne og den berørte tjenesteudbyder sin beslutning. Enhver medlemsstat kan forelægge Rådet Kommissionens afgørelse inden en måned. Rådet, som handler på grundlag af kvalificeret flertal, kan træffe en anden afgørelse inden en frist på en måned.

Kapitel IV

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 16

Præstationsordning

Der skal fastsættes detaljerede bestemmelser om forelæggelse af de oplysninger, der kræves i henhold til artikel 10 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum] efter fremgangsmåden i denne forordnings artikel 19, stk. 2, med henblik på at gøre det muligt at foretage en sammenligning og at forbedre udøvelsen af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum. Forelæggelsen af disse oplysninger skal:

- (a) fremme det brede præstationsniveau for et net af luftfartstjenesteudbydere i Fællesskabet
- (b) give en oversigt over luftfartstjenesteudbydernes evne til at levere de krævede tjenester
- (c) forbedre konsultationsprocessen mellem luftrumsbrugere og luftfartstjenesteudbydere
- (d) gøre det muligt at identificere og fremme bedste praksis, **bl.a. ved hjælp af et sæt indikatorer for sikkerhed.**

Artikel 17

Tilpasning til den tekniske udvikling

1. Med henblik på at foretage tilpasninger til den tekniske udvikling kan der foretages ændringer efter fremgangsmåden i artikel 19, stk. 2, i:
 - a) bilagene
 - b) henvisningen til ICAO Regional Air Navigation Plan, jf. artikel 14, stk. 2.
2. Kommissionen offentliggør de gennemførelsesregler, der vedtages på grundlag af denne forordning, i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 18

Fortrolig behandling af oplysninger

Nationale tilsynsmyndigheder skal ikke afsløre oplysninger, som er omfattet af tavshedspligt, især oplysninger om tjenesteudbydere, deres forretningsforbindelser eller deres omkostningskomponenter..

Første afsnit griber ikke ind i de nationale tilsynsmyndigheders ret til at kræve dispensation fra tavshedspligten, når dette er af afgørende betydning i forbindelse med opfyldelsen af deres pligter, og i så fald skal dispensationen være afpasset og tage hensyn til tjenesteudbydernes legitime interesser med hensyn til beskyttelse af deres forretningshemmeligheder.

Første afsnit udelukker endvidere ikke offentliggørelse af oplysninger om betingelser og præstationsniveau for tjenesteudøvelsen i henhold til artikel 16, når de ikke omfatter oplysninger af fortrolig art.

Artikel 19

Udvalgsproceduren

1. Kommissionen bistås af Udvalget for det Fælles Luftrum, jf. artikel 7 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum].
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7, og artikel 8.

Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til en måned.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes rådgivningsproceduren i artikel 3 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7, og artikel 8.

Artikel 20

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

ANVENDELSESOMRÅDE FOR OG DEFINITION PÅ LUFTFARTSTJENESTER

Lufttrafiktjenester

- (1) **Områdekontrolltjeneste:** Flyvekontrol for kontrollerede flyvninger inden for et kontrolområde. Flyvekontrol er en tjeneste, som har til opgave at forebygge sammenstød mellem luftfartøjer og på manøvreområdet mellem luftfartøjer og hindringer og at fremme og opretholde en ordentlig regulering af lufttrafikken.
- (2) **Indflyvningskontrolltjeneste:** Flyvekontrolltjeneste for ankommende og afgående flyvninger.
- (3) **Tårnkontrolltjeneste:** Flyvekontrolltjeneste for flyvepladstrafik.

Andre tjenester

- (4) **Eftersøgnings- og redningstjeneste:** En tjeneste, der yder bistand til luftfartøjer, der er i vanskeligheder og til overlevende fra flyulykker.
- (5) **Vejrtjeneste:** En tjeneste, som giver operatører, flybesætningsmedlemmer, lufttrafiktjenesteenheder, eftersøgnings- og redningsenheder, lufthavne og andre, der er beskæftiget med gennemførelse eller udvikling af luftfart de nødvendige meteorologiske meldinger til brug for udøvelse af deres respektive funktioner.
- (6) **Luftfartsinformationstjeneste:** En tjeneste, der har til opgave at sikre den informationsstrøm, som er nødvendig for den internationale luftfarts sikkerhed, regelmæssighed og effektivitet.

Hjælpetjenester

- (7) **Kommunikationstjeneste:** En kommunikationstjeneste til brug for luftfarten.
- (8) **Navigationstjeneste:** En navigationstjeneste til brug for luftfarten.
- (9) **Overvågningstjeneste:** En overvågningstjeneste til brug for luftfarten.

BILAG II

MINIMUMSKRAV TIL ANERKENDTE ORGANISATIONER

En anerkendt organisation skal:

- kunne dokumentere omfattende erfaring med vurdering af offentlige og private enheder inden for lufttransportsektorerne, især udbydere af luftfartstjenester, og inden for andre lignende sektorer på et eller flere af de områder, som forordningen omfatter
- organisationen skal have omfattende regler og forskrifter for de periodiske undersøgelser med ovennævnte enheder, og disse regler og forskrifter skal offentliggøres og løbende ajourføres og forbedres gennem forsknings- og udviklingsprogrammer
- organisationen må ikke være **økonomisk tilknyttet eller** kontrolleret af udbydere af luftfartstjenester eller **være økonomisk tilknyttet eller kontrolleret** af andre med kommerciel interesse i udøvelse af luftfartstjeneste eller lufttrafiktjeneste
- organisationen skal beskæftige et betydeligt **og kvalificeret** personale inden for teknik, ledelse, støtte og forskning, der står i et rimeligt forhold til de opgaver, der skal udføres
- organisationen skal ledes og administreres på et sådan måde, at det sikres, at der er tavshedspligt omkring de oplysninger, som er nødvendige for administrationen
- organisationen skal være indstillet på at give den nationale tilsynsmyndighed og Kommissionen alle relevante oplysninger
- organisationen skal have defineret og dokumenteret sin politik, sine mål og sin forpligtelse med hensyn til kvalitet, og den skal have sikret, at politikken er blevet forstået og gennemført og opretholdt på alle niveauer i organisationen
- organisationen skal have udviklet og gennemført og opretholdt et effektivt internt kvalitetsstyringssystem, der er baseret på relevante dele af de internationalt anerkendte kvalitetsstandarder, og som er i overensstemmelse med EN 45004 (inspektionsorganer) og med EN 29001, som fortolket i IACS Quality System Certification Scheme Requirements (krav til en ordning for certificering af kvalitetsstyringssystemer)
- organisationens kvalitetsstyringssystem skal være certificeret af et uafhængigt organ med auditorer, der er anerkendt af administrationen i den stat, hvor det er beliggende.

BILAG III

EVENTUELLE BETINGELSER I TILKNYTNING TIL GODKENDELSENE

1. Generelle oplysninger vedrørende:

- modtageren af godkendelsen
- en generel beskrivelse af formålet med godkendelsen
- bekræftelse på det udstedende organs myndighed til at udstede godkendelsen
- omfattende henvisninger til den gældende lovgivning, i henhold til hvilken godkendelsen udstedes, og i henhold til hvilken den vil blive anvendt
- en klar angivelse af den periode, godkendelsen gælder for
- den frist, der kræves, for at den godkendte tjenesteudbyder kan give afkald på godkendelsen eller den nationale tilsynsmyndighed kan tilbagekalde den
- definitioner på udtryk, der er anvendt i godkendelsen.

2. Betingelser vedrørende:

- tjenesteudbyderens organisatoriske struktur og ejerskab, herunder forebyggelse af interessekonflikter
- tjenesteudbyderens finansielle styrke og forsikring med hensyn til ansvarsrisici
- godkendelsesmodtagerens egnethed, især vedrørende tidligere erfaring og troværdighed, sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemer og -processer, politik for menneskelige ressourcer **samt passende bemandingsplaner for alle kategorier af ATM-personale**
- forelæggelse af oplysninger i rimeligt omfang med henblik på verificering af overensstemmelse med de gældende betingelser, herunder regelmæssig offentliggørelse fra tjenesteudbyderens side af erhvervsplaner, finansielle og operative data og rapportering af sikkerhedshændelser
- styring af aktiver i forbindelse med udøvelse af den godkendte tjenesteudøvelse, herunder kapital og menneskelige ressourcer
- ikke-diskriminerende adgang til tjenester for luftbrugsbrugere og det krævede præstationsniveau for sådanne tjenester, herunder sikkerheds- og inter-operabilitetsniveauer
- afgrænsning eller restriktioner vedrørende erhvervsudøvelse ud over dem, der er relateret til udøvelsen af luftfartstjeneste
- alle andre juridiske betingelser, som ikke er specifikke for luftfartstjenester

- foranstaltninger truffet af medlemsstaterne i overensstemmelse med krav af hensyn til almenvellet, som er anerkendt i traktaten, især vedrørende den offentlige sædelighed, den offentlige sikkerhed, herunder undersøgelse af kriminelle aktiviteter, samt den offentlige orden.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹⁸,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²⁰,

efter proceduren i traktatens artikel 251²¹, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Oprettelse af et fælles europæisk luftrum kræver, at luftrumets organisation og udnyttelse reguleres efter ensartede principper.
- (2) I rapporten fra Gruppen på Højt Plan om et Fælles Europæisk Luftrum (herefter "Gruppen på Højt Plan") bekræftes det, at der er behov for regler på fællesskabsplan for at udforme og regulere luftrummet og forvalte det strategisk på et europæisk grundlag og for at styrke lufttrafikreguleringen.
- (3) Kommissionens meddelelse om skabelse af et fælles europæisk luftrum²² slår til lyd for strukturelle reformer, så der kan oprettes et fælles europæisk luftrum gennem integreret luftrumsregulering og udvikling af nye begreber og procedurer for lufttrafikstyring.
- (4) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. xxx/xx²³ fastlægges rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum.

¹⁸ EFT C

¹⁹ EFT C

²⁰ EFT C

²¹ EFT C

²² KOM(2001) 123 endelig.

²³ EFT L

- (5) Luftrummet er en fælles ressource, som skal udnyttes på fleksibel måde for at sikre samtlige brugere lige adgang og gennemskuelige vilkår, dog under hensyntagen til medlemsstaternes sikkerheds- og forsvarsbehov og deres forpligtelser i internationale organisationer.
- (6) Effektiv regulering af luftrummet er en nødvendig forudsætning for, at vi kan øge lufttrafiktjenestesystemets kapacitet, imødekomme de forskellige brugerkrav på bedst mulig måde og udnytte luftrummet så fleksibelt som muligt.
- (7) Aktiviteterne i Den Europæiske Organisation for Luftens Sikkerhed (herefter "Eurocontrol") bekræfter, at det ikke er realistisk at udvikle rutenet og luftrumsstruktur isoleret i hver medlemsstat, eftersom de alle indgår som en integreret del i det europæiske lufttrafikstyringsnet. **Det er derfor vigtigt at denne forordning tager fornødent hensyn til det europæiske lufttrafikstyringsnet udover Fællesskabets område.**
- (8) Aktiviteterne i Den Europæiske Organisation for Luftens Sikkerhed (herefter "Eurocontrol") bekræfter, at det ikke er realistisk at udvikle rutenet og luftrumsstruktur isoleret i hver medlemsstat, eftersom de alle indgår som en integreret del i det europæiske lufttrafikstyringsnet.
- (9) Der bør oprettes et fælles europæisk luftrum for en route-lufttrafik i det øvre luftrum; grænsefladen mellem dette luftrum og det nedre luftrum, dvs. det regionale og lokale luftrum, bør fastlægges i overensstemmelse hermed. **Planen for skabelse af funktionelle luftrumsblokke bør, når dette er muligt og hensigtsmæssigt, tage hensyn til Eurocontrols henstillinger.**
- (10) ~~Luftrumets brugere har ikke alle de samme betingelser for adgang til og fri bevægelighed i Fællesskabets luftrum. Dette skyldes~~ **Manglende** harmonisering af luftrumsklassifikationen **påvirker dennes optimale operative organisation.**
- (11) Som følge af restriktioner i fastlæggelsen af rutenettet koncentrerer lufttrafikken omkring ~~faste~~ luftvejskryds, mens ~~princippet om~~ **indførelse** af direkte **optimeret** ruteføring derimod, **under forudsætning af, at der opretholdes et højt sikkerhedsniveau,** giver mulighed for at udnytte Fællesskabets luftrum bedre i både økonomisk og miljømæssig henseende.
- (12) Der er vigtigt at realisere en fælles, harmoniseret luftrumsstruktur, at bygge den nuværende og fremtidige tildeling af luftrum på fælles principper og at udforme og regulere luftrummet efter ensartede regler.
- (13) Det er ønskeligt, at den harmoniserede luftrumsstruktur udvides til at omfatte det nedre luftrum.
- (14) Forskellene i tilrettelæggelsen af civil/militært samarbejde i Fællesskabet skaber hindringer for en ensartet og rettidig regulering af luftrummet og for gennemførelse af ændringer. Kun med et effektivt samarbejde mellem civile og militære myndigheder kan det fælles europæiske luftrum realiseres, **på nationalt plan og i Den Europæiske Union.**

- (15) Effektiv anvendelse af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet og samarbejdsbaseret forvaltning er en forudsætning for, at militære øvelser og civil lufttrafik uden vanskeligheder kan afpasses efter hinanden. Placeringen og omfanget af og tidsrummene for udnyttelse af de luftrumssektorer, der er tildelt militære formål, bør optimeres, navnlig i perioder med tæt civil lufttrafik og i stærkt trafikerede luftrum.
- (16) Militære operationer bør sikres, hvis anvendelsen af fælles principper og kriterier er til hinder for, at sådanne operationer kan gennemføres sikkert og effektivt.
- (17) Der bør indføres passende foranstaltninger til at effektivisere lufttrafikreguleringen, **for at bistå de eksisterende operationelle enheder, herunder, hvor dette er hensigtsmæssigt, Eurocontrols centrale trafikreguleringsenhed, med henblik på at sikre effektive flyveoperationer.**
- (18) Som anført i konklusionerne fra Gruppen på Højt Plan er Eurocontrol i besiddelse af den ekspertise, der skal til for at bistå Fællesskabet med at udfylde sin funktion som regulerende myndighed. I overensstemmelse hermed bør Eurocontrol have adgang til at udarbejde udkast til foranstaltninger efter passende retningslinjer under den forudsætning, at Eurocontrol overholder betingelserne i en rammeaftale om samarbejde mellem Kommissionen og Eurocontrol.
- (19) Sammenslutningerne af luftrumsbrugere, luftfartstjenesteudbydere og fremstillingsindustrien bør informeres og høres om alle foranstaltninger vedrørende de tekniske aspekter forbundet med gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum.**
- (20)** Målene for denne forordning, nemlig oprettelse af et fælles europæisk operativt luftrum, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens grænseoverskridende omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan, samtidig med at det sikres, at der i gennemførelsesbestemmelserne tages **hensyn** til de specifikke lokale forhold; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (21)** Gennemførelsesbestemmelserne til forordningen er generelle foranstaltninger, jf. artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen²⁴, bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i nævnte afgørelse -

²⁴ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Kapitel I

GENERELE BESTEMMELSER

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Denne forordning omhandler organisationen og udnyttelsen af luftrummet i overensstemmelse med og inden for anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. xxx/xx [om rammerne for oprettelse af et fælles europæiske luftrum].
2. Denne forordning finder anvendelse på det luftrum, hvori medlemsstaterne udpeger udbydere af luftfartstjenester som fastsat i artikel 8 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. xxx/xx²⁵ [om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum].

Artikel 2

Formål

Formålet med denne forordning er at oprette et fællesskabsluftrum, der fungerer som et enkelt operativt luftrum, hvor fælles procedurer for udformning, planlægning og regulering sikrer, at styringen af lufttrafikken er effektiv og sikker.

Fællesskabsluftrummet skal udnyttes på en måde, der beforder driften af luftfartstjenesterne som et sammenhængende hele i overensstemmelse med forordning (EF) nr. xxx/xx [om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum].

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning finder definitionerne i artikel 2 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum] anvendelse.

Endvidere finder følgende definitioner anvendelse:

- (a) "fælles operativt luftrum": **et luftrum, hvor der anvendes** ensartede luftrumsreguleringsprocedurer og **fælles** sikkerhedsstandarder for **at sikre effektiv og sikker** udøvelse af flyvekontrol

²⁵ EFT L

- b) "udformning af luftrummet": En hensigtsmæssig og effektiv proces til strukturering, opdeling og kategorisering af luftrummet og til rute- og luftrumsplanlægning
- c) "flyveinformationsregion": Et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der udøves flyveinformations- og alarmeringstjeneste
- d) "grænseflade": Grænsen mellem det øvre og det nedre luftrum
- e) "øvre luftrum": Luftrummet over et bestemt flyveniveau
- f) "nedre luftrum": Luftrummet under et bestemt flyveniveau
- g) "flyveniveau": Flade med konstant lufttryk, som bestemmes med trykværdien 1013,2 hektopascal som udgangspunkt, og som er adskilt fra andre sådanne flader med bestemte trykintervaller
- h) "luftrumsblok": Et luftrum af definerede dimensioner, over land eller vand, inden for hvilket der udøves luftfartstjeneste
- i) "funktionel luftrumsblok": En luftrumsblok med optimalt afgrænsede dimensioner
- j) "kontrolcentral": En enhed, som udøver flyvekontrolltjeneste inden for en luftrumsblok under dens ansvarsområde
- k) "luftrumsklassifikation": Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO)'s klassifikation af luftrum i klasse A-G, som anført i tillæg 4 til den tolvte udgave fra juli 1998 af bilag 11 til Chicago-konventionen angående international civil luftfart, også defineret som luftrum af bestemte dimensioner, betegnet med bogstaver, hvori nærmere bestemte flytyper må flyve, og for hvilke der er fastsat bestemte lufttrafiktjenester og driftsregler
- (l) "~~direkte~~ **optimeret** ruteføring": drift af et luftfartøj, der giver mulighed for flyvning direkte mellem to punkter ~~udenfor de fastlagte ruter~~ **under forudsætning af, at der findes teknologiske midler til at støtte denne operation**
- m) "rutenet": Et net af nærmere fastsatte ruter til kanalisering af lufttrafik, hvor dette er nødvendigt for udøvelse af lufttrafiktjeneste
- n) "sektor": En opdeling af ~~de den samlede kontrolopgaver~~ **luftrumsblok** i håndterbare luftrumsafsnit, hvor trafik og kapacitet kan måles
- o) "fleksibel udnyttelse af luftrummet": Et luftrumsreguleringskoncept, der anvendes i ECAC-området (ECAC - Den Europæiske Civile Luftfartskonference), som anført i den første udgave af 5. februar 1996 af "Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace", udgivet af Eurocontrol
- p) "luftrumsregulering": En planlægningsfunktion, der primært tager sigte på bedst mulig udnyttelse af det disponible luftrum gennem dynamisk fordeling af tiden og eventuelt opdeling af luftrummet mellem de forskellige kategorier af luftrumsbrugere ud fra behovene på kort sigt

- (q) "lufttrafikregulering": En tjeneste, der har til opgave at bidrage til sikker, ordnet og hurtig lufttrafik ved at sikre, at flyvekontrollens kapacitet udnyttes **på en sikker og effektiv måde**, og at trafikmængden er i overensstemmelse med den kapacitet, som de pågældende udbydere af lufttrafiktjenester har angivet
- (r) "samarbejdsbaseret beslutningsproces": En proces for udveksling af oplysninger mellem udbydere af lufttrafiktjenester, lufthavnsoperatører, udbydere af lufttrafikreguleringstjenester og lufttrumsbrugere med henblik på større fleksibilitet i processerne for tildeling af landings- og afgangsperioder og ruter og i flyvekoordineringsprocesserne, således at den sparsomme kapacitet kan udnyttes optimalt.

Kapitel II

LUFTRUMMETS STRUKTUR

Artikel 4

Oprettelse af en europæisk øvre flyveinformationsregion

1. Under hensyntagen til ICAO-kravene, som anført i den tolvte. udgave fra juli 1998 af bilag 11 til Chicago-konventionen angående international civil luftfart fra 1944, skal der oprettes en fælles europæisk flyveinformationsregion i det øvre lufterum (European Upper Flight Information Region) (EUIR).
2. Grænsefladen mellem det øvre og nedre lufterum sættes ved flyveniveau 285 **dog med marginale afvigelser, som besluttet i henhold til proceduren i artikel 16, stk. 2, og som berettiges af en sikker, velordnet, effektiv og hurtig levering af lufttrafiktjenester.**
3. Senest tre år efter oprettelsen af EUIR udvider Europa-Parlamentet og Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen **og på baggrund af opnåede fremskridt**, det i stk. 1 omhandlede koncept til at omfatte oprettelsen af en europæisk flyveinformationsregion i det nedre lufterummet
4. Kommissionen træffer de nødvendige foranstaltninger for, at EUIR anerkendes af ICAO, som foreskrevet i den 10. udgave fra juli 1997 af bilag 15 til Chicago-konventionen angående international civil luftfart fra 1944. Kommissionen sørger i samarbejde med Eurocontrol også for, at der gennem en sammenfatning af de bestående nationale luftfartsinformationer offentliggøres en fælles luftfartsinformation gældende for EUIR. Denne publikation skal omfatte alle ændringer i krav og procedurer, som indføres med virkeliggørelsen af det fælles europæiske lufterum.
5. **I udførelsen af sine opgaver tager Kommissionen behørigt hensyn til forpligtelserne som følge af regionale aftaler, som er indgået under ICAO om lufterum, hvorved ydelse af luftfartstjenester er overdraget til medlemsstaterne.**

Artikel 5

Omkonfigurering af det øvre luftrum

1. EUIR omkonfigureres i funktionelle luftrumsblokke af en vis mindstestørrelse ud fra sikkerheds- og effektivitetshensyn. Grænserne for sådanne funktionelle luftrumsblokke behøver ikke at falde sammen med landegrænser. Funktionelle luftrumsblokke oprettes for at befordre udøvelsen af lufttrafiktjeneste gennem de kontrolcentraler, der har ansvaret for en optimal luftrumsstørrelse i EUIR.
2. Funktionelle luftrumsblokke fastlægges efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2. Disse funktionelle luftrumsblokke fastlægges ud fra følgende kriterier:
 - (a) de skal være til **sikker og** effektiv støtte for de nuværende og fremtidige lufttrafikmønstre
 - (b) hver enkelt luftrumsblok skal skabes med henblik på at gøre det europæiske luftrum som helhed så effektivt som muligt **under behørig hensyntagen til opretholdelsen af et højt sikkerhedsniveau**
 - (c) der skal tages hensyn til menneske- og kapitalressourcerne hos de forskellige udbydere af luftfartstjenester
 - (d) ~~transaktionsomkostningerne~~ **koordineringen** mellem de forskellige kontrolcentraler skal ~~begrænses mest muligt~~ **optimeres**
 - e) der skal sikres sammenhæng mellem det øvre og det nedre luftrums konfigurationer.

Artikel 6

Luftrumsklassifikation

EUIR udformes i overensstemmelse med en harmoniseret luftrumsklassifikation, så der kan sikres sømløs udøvelse af luftfartstjeneste i hele Fællesskabet og yderligere skabes en fælles kategori, hvor udbydere af lufttrafiktjenester har kendskab til den samlede lufttrafik, både med hensyn til position og flyveintentioner.

Denne klassifikation etableres på grundlag af en fælles og forenklet anvendelse af den luftrumsklassifikation, der er foreskrevet i kapitel 2 i den 12. udgave fra juli 1998 af bilag 11 til Chicago-konventionen angående international civil luftfart fra 1944.

De nødvendige gennemførelsesbestemmelser på de områder, som første og andet afsnit omfatter, fastlægges efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2.

Artikel 7

*Direkte **Optimeret** ruteføring i det øvre luftrum*

Efter at have foretaget en analyse af sikkerhedsaspekterne **og have taget hensyn til generelle kapacitetsproblemer** indfører udbyderne af luftfartstjenester gradvis ~~direkte~~ **optimeret** ruteføring i EUIR med sigte på en i optimal økonomisk og miljøvenlig udnyttelse af fællesskabsluftrummet.

Udbyderne af luftfartstjenester aflægger regelmæssig beretning for Kommissionen om gennemførelsen heraf.

Artikel 8

Ensartet udformning af luftrummet

Ved struktureringen, opdelingen og kategoriseringen af luftrummet og ved planlægningen af luftruterne anvendes ensartede og effektive udformningsprincipper inden for rammerne af det vedtagne driftskoncept. Til dette formål opstilles luftrumsregler, fælles principper og kriterier for sektoropdeling, navnlig for udformning af sektorer på tværs af grænserne, og for udformning af rutenettet på grundlag af "Concept and Criteria for Medium Term EUR Route Network and Associated Airspace Sectorisation", EATMP ARN, udg. 4, udgivet af Eurocontrol den 1. april 2001.

Gennemførelsesbestemmelserne på de områder, som første afsnit omfatter, fastlægges efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2.

Artikel 9

Sammenhæng med udformningen af det nedre luftrum

På grundlag af kriterierne i artikel 5, stk. 2, for definitionen af funktionelle luftrumsblokke og efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2, harmoniseres planlægningen og udformningen af det nedre luftrum, så der skabes sammenhæng med det øvre luftrum og tages hensyn til miljøet i og omkring lufthavnene. Konceptet udvides for at etablere tilsvarende blokke i det nedre luftrum, navnlig til løsning af problemer i forbindelse med grænseoverskridelse ved korte og mellemlange flyvninger.

Udbydere af luftfartstjenester harmoniserer arbejdsgangene i forbindelse med luftfartøjers indflyvninger og afgang til og fra lufthavne og deres bevægelser på lufthavnsarealet. En fælles procedure for fastlæggelse af sådanne arbejdsgange, herunder risikovurderingsmetoder til undersøgelse af, om de kan anvendes lokalt, opstilles efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2.

Kapitel III

CIVIL OG MILITÆR KOORDINERING

Artikel 10

Civilt og militært samarbejde

1. Medlemsstaterne sørger for effektiv tildeling af luftrummet til civile og militære brugere og effektiv udnyttelse heraf gennem en ensartet og konsekvent gennemførelse af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet.
2. Medlemsstaterne fremmer tilrettelæggelsen af civilt/militært samarbejde, navnlig inden for alle aspekter af luftrums- og lufttrafikregulering. De civile og militære udbydere af luftfartstjenester udveksler oplysninger i henhold til de i artikel 10 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum] omhandlede aftaler.
3. Under hensyntagen til de generelle regler for lufttrafikregulering som fastsat i artikel 13 fastlægges der kriterier efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2, for:
 - a) udnyttelsen af adskilte luftrum, herunder faktorer for fastsættelse af vandrette og lodrette grænser, sådanne luftrums placering og deres opdeling i funktionelle elementer, der kan aktiveres efter behov
 - b) anvendelse af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet.

Kriterierne tjener til at gennemføre principperne i artikel 4 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum].

4. Medlemsstaterne ansporer til, at luftforsvaret integreres fuldt ud i luftrumsreguleringen, for at sikre, at luftrummet udnyttes til fulde under skyldig hensyntagen til visse vedtagne betingelser og aftaler og til de nationale sikkerhedskrav.
5. Medmindre andet er fastsat i internationale aftaler og konventioner, hvori Fællesskabet er kontraherende part, kan medlemsstaterne af hensyn til den civile luftfarts sikkerhed kræve forelagt en flyveplan for alle militære fly, der flyver ind i det luftrum, hvor de har udpeget udbydere af lufttrafiktjenester i overensstemmelse med artikel 8 og 9 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum], uanset flyvningens afgang- og/eller bestemmelsessted.

Artikel 11

Midlertidig undtagelse med henblik på tilpasninger

I tilfælde af alvorlig forstyrrelse af militære operationer kan én eller flere medlemsstater anmode Kommissionen om på deres område at foreslå tilpasninger af de kriterier, der er

opstillet i overensstemmelse med artikel 10, stk. 3. Indtil sådanne tilpasninger er udarbejdet, undtager Kommissionen midlertidigt den eller de pågældende medlemsstater fra disse kriterier.

Artikel 12

Videregivelse af oplysninger

I henhold til artikel 10 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum] forelægger medlemsstaterne, med henblik på nøjere granskning og offentliggørelse, Kommissionen oplysninger om behovet for og den faktiske udnyttelse af luftrum, der er forbudt, lukket eller behæftet med restriktioner af militære årsager.

Kapitel IV

TRAFIKREGULERING

Artikel 13

Lufttrafikregulering

Der fastsættes regler for lufttrafikregulering med henblik på at optimere udnyttelsen af det disponible luftrum og forbedre trafikreguleringsprocesserne. Disse regler skal være gennemsikkelige og effektive og sikre, at disponibel kapacitet stilles til rådighed fleksibelt og rettidigt. De skal fremme tilvejebringelsen af en operativ beslutningsramme for luftfartstjenesteudbydere, lufthavnsejere og luftrumsbrugere, hvor beslutningstagning baseres på samarbejde. Disse regler skal omfatte:

- a) en sammenhængende rute- og trafikpolitik, der nedfældes i en enkelt publikation
- b) sammenhæng mellem landings- og afgangperioder i lufthavnene og landings- og afgangperioder, der tildeles i forbindelse med trafikreguleringen
- c) uoverensstemmelser i flyveplanlægningen
- d) muligheder for omledning af lufttrafikken fra tæt trafikerede områder til ruter i mindre trafikerede områder
- e) prioriteringsregler for adgang til luftrummet, navnlig i stærkt trafikbelastede perioder og i kriseperioder, **der muliggør sikker og velordnet regulering af trafikken.**

Gennemførelsesbestemmelser vedtages efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2.

Kapitel V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 14

Procedurer

Når Kommissionen udarbejder til gennemførelsesreglerne for denne forordning, kan den i givet fald anmode Eurocontrol om at udarbejde udkast til foranstaltninger på grundlag af et arbejdsprogram, som Kommissionen har opstillet.

Artikel 15

Revision

1. Af hensyn til tilpasningen til den tekniske udvikling kan der efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2, foretages ændringer i:
 - a) flyveniveauet som omhandlet i artikel 4, stk. 2
 - b) henvisninger til ICAO- og Eurocontrol-dokumenter som omhandlet i artikel 3, 4, 6 og 8.
2. Kommissionen offentliggør de gennemførelsesregler, der vedtages på grundlag af denne forordning, i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 16

Udvalgsprocedurer

1. Kommissionen bistås af Udvalget for det Fælles Luftrum, jf. artikel 7 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum].
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7 og artikel 8.
3. Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til en måned.

Artikel 17

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen²⁶,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²⁷,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²⁸,

efter proceduren i traktatens artikel 251²⁹, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Til etablering af det fælles europæiske luftrum bør der træffes foranstaltninger vedrørende udstyr, systemer og tilhørende procedurer for at sikre sømløs drift af lufttrafikstyringsnettet; foranstaltningerne bør således passe til den udøvelse af luftfartstjeneste, som der er fastsat bestemmelser om i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. xxx/xx af ... 2001 [om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum]³⁰, og til den organisation og udnyttelse af luftrummet, som der er fastsat bestemmelser om i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. xxx/xx af ... 2001 [om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum]³¹.
- (2) Rapporten fra Gruppen på Højt Plan om et Fælles Europæisk Luftrum (herefter "Gruppen på Højt Plan") har bekræftet, at det er nødvendigt at fastsætte tekniske regler på grundlag af "den nye metode" i overensstemmelse med Rådets resolution af 7. maj 1985 om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder³², med komplementære og konsistente væsentlige krav, regler og standarder.

²⁶ EFT C

²⁷ EFT C

²⁸ EFT C

²⁹ EFT C

³⁰ EFT L

³¹ EFT L

³² EFT C 136 af 4.6.1985, s. 1.

- (3) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. xxx/xx³³. fastlægges rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum.
- (4) Lufttrafikstyringsnet er en kompleks og stærkt interaktiv struktur, der omfatter et stort antal systemer og komponenter på jorden og i luften og også i rummet herunder anlæg, udstyr, edb-materiel og programmer, samt de personer, der betjener dem.
- (5) Rapporten fra Gruppen på Højt Plan har bekræftet, at nok er der gjort fremskridt i de senere år hen imod sømløs drift af lufttrafikstyringsnettet i Europa, men situationen er stadig utilfredsstillende, idet integrationen mellem de nationale lufttrafikstyrings-systemer stadig er ringe, og det går langsomt at indføre de nye driftskoncepter og teknologier, som er en forudsætning for den påkrævede kapacitetsforøgelse.
- (6) Denne svage integration i europæisk skala betyder, at effektiviteten i mange situationer er alt for ringe, at anskaffelser og vedligeholdelse bliver dyrere, og at drifts-koordineringen vanskeliggøres.
- (7) Nationale tekniske specifikationer, der ofte er udviklet i samarbejde mellem luftfartstjenesteudbyderen og den nationale industri, dominerer ved anskaffelser, og det har ført til opsplitning af markedet for udstyr, hvad der ikke letter industrisamarbejde på fællesskabsplan. Det er således særlig industrien, der mærker virkningerne, fordi den i høj grad må tilpasse sine produkter til hvert lands marked. Udvikling og ibrugtagning af ny teknik bliver på den måde et unødigt vanskeligt forehavende, og indførelsen af nye driftskoncepter, der er nødvendige for at øge kapaciteten, sinkes.
- (8) Derfor har alle, der er involveret i lufttrafikstyring, interesse i at få etableret en ny form for partnerskab, der inddrager alle på en afbalanceret måde, stimulerer kreativitet og udveksling af viden, erfaringer og risici. Et sådant partnerskab bør sigte mod i samarbejde med industrien at tilrettelægge et sammenhængende sæt fællesskabs-specifikationer, der kan imødekomme det bredest mulige spektrum af behov; ~~blandt disse specifikationer skal en udbyder af luftfartstjenester kunne vælge de dele, der passer bedst til udbyderens forhold, og nøjes med så få lokale tilpasninger som muligt.~~
- (9) Derfor bør der fastlægges væsentlige krav til systemer og komponenter i lufttrafikstyringsnettet. Kompleksiteten i lufttrafikstyringsnettet har gjort det nødvendigt at opdele det i en række systemer.
- (10) Udarbejdelsen og vedtagelsen af fællesskabsspecifikationer til lufttrafikstyringsnettet, dets systemer og komponenter er et egnet middel til at fastlægge de tekniske og driftsmæssige betingelser, der skal opfyldes med henblik på overholdelse af de væsentlige krav. Opfyldelse af disse fællesskabsspecifikationer bør skabe en formodning for overensstemmelse med de væsentlige krav.
- (11) For nogle systemer, som er vigtige for opfyldelsen af de væsentlige krav i denne forordning, bør der vedtages gennemførelsesregler. Desuden bør der vedtages gennemførelsesregler for at lette samordning og indførelse af nye principper for lufttrafikstyring. Gennemførelsesregler bør til enhver tid overholdes. Gennemførelses-reglerne bør bygge på regler og standarder, der er udarbejdet af internationale organisationer som Eurocontrol og ICAO.

³³

EFT L

- (12) Som anført i konklusionerne fra Gruppen på Højt Plan er Eurocontrol i besiddelse af den ekspertise, der skal til for at bistå Fællesskabet med at udfylde sin funktion som regulerende myndighed. Eurocontrol bør derfor have adgang til at udarbejde forslag til foranstaltninger efter passende retningslinjer under den forudsætning, at Eurocontrol overholder betingelserne i en rammeaftale om samarbejde mellem Kommissionen og Eurocontrol.
- (13) For at sikre adskillelsen mellem funktionerne regeludstedelse og standardisering bør fællesskabsspecifikationer overvejende udarbejdes af de europæiske standardiseringsorganer i samarbejde med European Organisation for Civil Aviation Equipment (Eurocae); de bør have form af europæiske standarder.
- (14) Eurocae er en nonprofit-organisation hvis opgave er at udarbejde udkast til tekniske specifikationer for udstyr til civil luftfart. Alle interessenter på luftfartsområdet kan blive medlemmer, herunder bl.a. luftfartstjenesteudbydere, brugere af luftrummet og virksomheder i fremstillingsindustrien. Eurocae skal oprette formelle forbindelser til europæiske standardiseringsorganer, så dens specifikationer kan blive anerkendt som europæiske standarder efter de procedurer, der er fastlagt af de europæiske standardiseringsorganisationer.
- (15) Eurocontrol bør om nødvendigt have adgang til at udarbejde fællesskabsspecifikationer, hvis principperne i Rådets resolution af 7. maj 1985 overholdes og Fællesskabets almindelige standardiseringsprocedurer følges. Disse procedurer bør som minimum omfatte overholdelse af principperne for åbenhed, gennemsækelighed, upartiskhed, konsensus, vedligeholdelse, offentlig adgang til specifikationerne, effektivitet, ansvarlighed og kohærens. Detaljerede bestemmelser herom vil være omfattet af en rammeaftale om samarbejde med Eurocontrol.
- (16) Procedurerne for vurdering af komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed bør bygge på modulerne i Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i procedurerne for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af "CE-overensstemmelsesmærkningen", med henblik på anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering³⁴. Disse moduler bør i nødvendigt omfang kunne udvides til at omfatte særlige behov hos de berørte industrier.
- (17) Det marked, det drejer sig om, er ikke ret stort; det omfatter systemer og komponenter, der næsten udelukkende bruges til lufttrafikstyring og ikke er bestemt for almindelige forbrugere. Derfor ville det være en overdrivelse at CE-mærke komponenter, for en fabrikanterklæring om overensstemmelse på grundlag af en vurdering af overensstemmelse og/eller anvendelsesegnethed er tilstrækkelig. Dette bør ikke indskrænke fabrikanternes pligt til at anbringe CE-mærket på visse komponenter som angivelse af, at de er i overensstemmelse med andre EF-bestemmelser, som de er omfattet af.

³⁴

EFT L 220 af 30.8.1993, s. 23.

- (18) Ibrugtagning, fornyelse eller opgradering af lufttrafikstyringssystemer bør betinges af, at overensstemmelsen med de væsentlige krav er verificeret. Overensstemmelsen bygger på gennemførelsesreglerne. Brug af fællesskabsspecifikationer bør skabe en formodning om, at der er overensstemmelse med de væsentlige krav. Alt efter hvilket system der er tale om, bør det - navnlig af sikkerhedsmæssige grunde - anses for nødvendigt at inddrage et bemyndiget organ.
- (19) Som anbefalet i konklusionerne i rapporten fra Gruppen på Højt Plan bør Kommissionen konsultere industrien for at lette tilrettelæggelsen af et sammenhængende strategisk styringsprogram for indførelse af nye principper for lufttrafikstyring.
- (20) Med henblik på fuld anvendelse af denne forordning bør der tilrettelægges en overgangsstrategi, som bør søge at fastholde målet om sømløs drift af lufttrafikstyringsnettet, uden at der ud fra en cost-benefit-betragtning opstår urimelige hindringer for bevaring af den eksisterende infrastruktur.
- (21) Målene for denne forordning, nemlig at gennemføre interoperabilitet i Fællesskabets lufttrafikstyringsnet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens grænseoverskridende omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (22) Inden for rammerne af den relevante fællesskabslovgivning bør der tages behørigt hensyn til behovet for at sikre harmoniserede forhold, hvad angår rådighed over og effektiv udnyttelse af de radiofrekvenser, der er nødvendige for at realisere det fælles europæiske luftrum; herunder skal der også tages hensyn til forhold vedrørende elektromagnetisk kompatibilitet. Der bør sikres effektiv og hensigtsmæssig udnyttelse af frekvenser, som tildeles og forvaltes af luftfartssektoren alene.
- (23) Rådets direktiv 93/65/EØF af 19. juli 1993 om definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken (air-traffic-management equipment and systems)³⁵, gælder kun for ordregivende myndigheder. Denne forordning er mere omfattende; den vedrører alle aktørers forpligtelser, herunder udbydere af luftfartstjenester, luftrumsbrugere, fremstillingsindustrien og lufthavne og giver både mulighed for at fastsætte regler, der gælder for alle, og for at vedtage fællesskabsspecifikationer, som det er frivilligt, om man vil følge, men som giver formodning om overensstemmelse med de væsentlige krav. Derfor bør direktiv 93/65/EØF ophæves.
- (24) Da Kommissionens direktiv 97/15/EF af 25. marts 1997 om vedtagelse af Eurocontrol-standarder og om ændring af Rådets direktiv 93/65/EØF om definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken (air-traffic-management equipment and systems)³⁶ er forældet, bør det ophæves.

³⁵ EFT L 187 af 29.7.1993, s. 52.

³⁶ EFT L 95 af 10.4.1997, s. 16.

- (25) Foranstaltningerne til anvendelse af direktiv 93/65/EØF som fastsat i bilag I, II og III til Kommissionens forordning (EF) nr. 2082/2000 af 6. september 2000 om vedtagelse af Eurocontrol-standarder og om ændring af direktiv 97/15/EF om vedtagelse af Eurocontrol-standarder og om ændring af Rådets direktiv 93/65/EØF³⁷ er forenelige med bestemmelserne i denne forordning.
- (26) Da hovedparten af de for gennemførelsen af denne forordning nødvendige foranstaltninger er generelle foranstaltninger efter artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen³⁸ bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i nævnte afgørelse. I medfør af artikel 2, litra c), i nævnte afgørelse bør visse gennemførelsesbestemmelser imidlertid fastsættes efter rådgivningeproceduren i artikel 3 i afgørelsen -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Kapitel I

GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Denne forordning gælder for udstyr, systemer og tilhørende procedurer for etablering af et lufttrafikstyringsnet og dets driftskoncept i overensstemmelse med og inden for anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. xx/xxx [om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum].
2. Generelle vilkår i tilknytning til luftfartstjenesteudbyderes rettigheder og pligter som omhandlet i forordning (EF) nr. xxx/xx [om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum] er ikke omfattet af nærværende forordning.

Artikel 2

Formål

Hovedformålet med denne forordning er at fastlægge de betingelser, der skal være opfyldt, for at der kan opnås interoperabilitet mellem de forskellige systemer og komponenter i lufttrafikstyringsnettet på Fællesskabets område, herunder **sikker og** sømløs drift og videreudvikling af disse systemer samt opgradering til ny teknologi, **uanset den endelige målsætning om at opnå global interoperabilitet.**

³⁷ EFT L 254 af 9.10.2000, s. 1.

³⁸ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

For at opfylde det formål, der er nævnt i første afsnit, skal denne forordning også bidrage til, at der efterhånden opbygges et indre marked for udstyr, systemer og tilhørende tjenester.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning finder definitionerne i artikel 2 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum] anvendelse.

Endvidere finder følgende definitioner anvendelse:

- a) "lufttrafikstyringsnet" ("ATM-net"): Et system af jord- og flybaserede elementer, der muliggør udøvelse af luftfartstjeneste, og hvis formål er at give luftrumsbrugerne mulighed for at overholde deres planmæssige afgangs- og ankomsttider og følge deres foretrukne flyveprofiler med færrest mulige begrænsninger uden at de i fællesskab fastlagte sikkerhedsniveauer forringes
- b) "systemer": Lufttrafikstyringsnettet består af systemer, jf. bilag I, for hvilke der skal fastlægges væsentlige krav. Hvert system udgøres af et antal komponenter og har grænseflader til andre systemer. Begrebet komponent omfatter både materielle og immaterielle objekter, for eksempel programmel eller procedurer
- c) "driftskoncept": Specifikation af kriterierne for operativ anvendelse af luftnavigationsudstyr og -systemer. Driftskonceptet indeholder oplysninger om de involverede driftselementer, behovene hos alle, der anvender dem operativt, funktionalitet i jord- og flybaseret udstyr samt om, hvilke foranstaltninger der er nødvendige for at garantere en fortsat sikker og effektiv lufttrafikstyring
- d) "sømløs drift": Drift af hele systemet på en sådan måde, at det for brugeren at se fungerer, som om det var et eneste system
- e) "væsentlige krav": Alle de betingelser, der er fastlagt i bilag II, og som lufttrafikstyringsnettet, dets systemer og disses komponenter skal opfylde
- f) "fællesskabsspecifikation": En europæisk standard som defineret i artikel 1 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF³⁹ eller en teknisk specifikation fra Eurocontrol, hvis referencenummer er offentliggjort i De Europæiske Fællesskabers Tidende
- g) "gennemførelsesregler": Regler, der gælder for et system eller en del af et system, og hvis formål er at sikre opfyldelse af de væsentlige krav og sømløs drift af lufttrafikstyringsnettet, herunder interoperabilitet
- h) "national tilsynsmyndighed": Et eller flere organer, som er udpeget af en medlemsstat til at føre tilsyn med udbydere af luftfartstjenester
- i) "opgradering": Enhver større ændring af et system eller en del af et system, der kræver udarbejdelse af en verifikationserklæring

³⁹ EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37.

- j) "fornyelse": Ethvert større udskiftningsarbejde på et system eller en del af et system, der kræver udarbejdelse af en verifikationserklæring.

Kapitel II

VÆSENTLIGE KRAV, FÆLLESSKABSSPECIFIKATIONER OG GENNEMFØRELSESREGLER

Artikel 4

Væsentlige krav

Det europæiske lufttrafikstyringsnet, dets systemer og komponenter skal opfylde de væsentlige krav, der er beskrevet i bilag II.

Artikel 5

Fællesskabsspecifikationer

1. Systemer og komponenter formodes at opfylde de væsentlige krav i bilag II, når de opfylder de relevante fællesskabsspecifikationer eller dele deraf, hvis referencenumre er offentliggjort i De Europæiske Fællesskabers Tidende.
2. Mener en medlemsstat eller Kommissionen, at opfyldelse af en given fællesskabsspecifikation ikke sikrer opfyldelse af de væsentlige krav i bilag II, som det er meningen, at fællesskabsspecifikationen skal omfatte, finder proceduren, der er omhandlet i artikel 16, stk. 3, anvendelse.
3. Er der mangler i europæiske standarder set i forholdt til de væsentlige krav, kan de pågældende standarder eller ændringer af dem trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvor de er nævnt; dette gøres efter fremgangsmåden i artikel 5 i direktiv 98/34/EF.
4. Er der mangler i tekniske specifikationer udarbejdet af Eurocontrol set i forhold til de væsentlige krav, kan de pågældende specifikationer eller ændringer af dem trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvor de er nævnt, efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 3.

Artikel 6

Gennemførelsesregler

1. Der udarbejdes gennemførelsesregler:
 - a) for systemer, der er vigtige for opfyldelsen af formålet med denne forordning

- b) til støtte for samordnet og hurtig indførelse af nye driftskoncepter og nye teknologiske koncepter inden for lufttrafikstyring.
2. Et system eller en del af et system kan være omfattet af flere gennemførelsesregler, når det er nødvendigt; dette gælder især hvis det er nødvendigt for at kunne behandle kategorier af systemer, for at give løsningen af visse problemer forrang eller for at afspejle en gradvis indførelse af ny teknologi. Omvendt kan det for at opnå givne operative præstationer i dele af nettet være nødvendigt, at udarbejde regler, hvori der stilles krav til mere end ét system.
 3. Systemer eller dele heraf skal opfylde de relevante gennemførelsesregler; reglerne skal være opfyldt til enhver tid, sålænge det enkelte system er i brug.
 4. I det omfang det er nødvendigt for at opfylde de formål, der er fastlagt i artikel 2, skal hver gennemførelsesregel fastlægge følgende forhold:
 - a) den skal fastlægge specifikke krav vedrørende sømløs drift, herunder interoperabilitet, sikkerhed og præstationer, som er afgørende for opfyldelsen af denne forordnings formål
 - b) den skal i hvert enkelt af de behandlede tilfælde fastlægge, hvilke af de i afgørelse 93/465/EØF definerede moduler eller i givet fald hvilke specifikke procedurer der skal anvendes ved vurderingen af komponenternes overensstemmelse henholdsvis anvendelsesegnethed med henblik på sømløs drift, sikkerhed eller præstationer, samt ved verifikationen af systemerne.
 5. Mener en medlemsstat eller Kommissionen, at opfyldelse af en gennemførelsesregel ikke sikrer opfyldelse af de væsentlige krav i bilag II, som var sigtet med udformningen af den pågældende gennemførelsesregel, finder proceduren, der er omhandlet i artikel 16, stk. 2, anvendelse.
 6. Er der mangler i gennemførelsesreglerne set i forhold til de væsentlige krav, besluttet det efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2, at de pågældende regler eller ændringer af dem skal trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvor de er nævnt.

Kapitel III

PROCEDURER

Artikel 7

Fællesskabsspecifikationer

1. Fællesskabsspecifikationer er europæiske standarder udarbejdet af de europæiske standardiseringsorganer i samarbejde med Eurocae efter mandat fra Kommissionen i overensstemmelse med artikel 6, stk. 4, i direktiv 98/34/EF.

På visse specialiserede områder, navnlig i sager om intern samordning mellem udbydere af luftfartstjenester, f.eks. procedurer, kan Kommissionen anmode Eurocontrol om at udarbejde tekniske specifikationer ud fra en liste, som tilvejebringes efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 3.

2. Kommissionen offentliggør referencerne til de i stk. 1 nævnte europæiske standarder i De Europæiske Fællesskabers Tidende.
3. Referencerne til de i stk. 1 nævnte europæiske specifikationer fra Eurocontrol offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 3.

Artikel 8

Gennemførelsesregler

1. Under forberedelsen af gennemførelsesregler, jf. artikel 6, kan Kommissionen i givet fald anmode Eurocontrol om at udarbejde et udkast til foranstaltninger på grundlag af et arbejdsprogram, som Kommissionen har vedtaget. Gennemførelsesregler vedtages og revideres efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2. De offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende.
2. For at finde den mest holdbare løsning tages der under udarbejdelse, vedtagelse og revision af gennemførelsesregler hensyn til de anslåede omkostninger ved tekniske løsninger, **der samtidig sikrer opretholdelsen af et højt sikkerhedsniveau**, der kan opfylde reglerne. Med dette formål vedlægges hvert udkast til gennemførelsesregel en vurdering af omkostninger og udbytte ved de pågældende løsninger både for alle interessenter og for det europæiske lufttrafikstyringsnet.
3. Ved vedtagelsen af hver gennemførelsesregel fastsættes ikrafttrædelsesdatoen efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2. Når det er en forudsætning for opfyldelse af denne forordnings formål, at forskellige interessenter handler samtidig, **kan skal** ikrafttrædelsesdatoen **, hvor det er relevant,** også være en måldato for, hvornår alle interessenter skal have anskaffet systemer, der opfylder den relevante gennemførelsesregel.

Kapitel IV

OVERENSSTEMMESESKONTROL

Artikel 9

EF-erklæring om komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed

1. Komponenter formodes at opfylde denne forordnings væsentlige krav, når de er forsynet med en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed; erklæringen skal indeholde de elementer, der er anført i bilag III.

2. Ved udarbejdelse af en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed skal fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant følge bestemmelserne i de relevante gennemførelsesregler. Kræves det i den pågældende gennemførelsesregel, skal komponenten vurderes af det bemyndigede organ jf. artikel 12, som fabrikanten eller dennes repræsentant har indsendt ansøgningen til.
3. Er komponenter omfattet af andre fællesskabsbestemmelser, der vedrører andre aspekter, anføres det på EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, at komponenten også opfylder disse andre bestemmelser.

Artikel 10

EF-erklæring om systemverifikation

1. Ibrugtagning, fornyelse og opgradering af de systemer, der udgør det europæiske lufttrafikstyringsnet, forudsætter verifikation af, at disse systemer konstrueres, udvikles, installeres og drives på en sådan måde, at de væsentlige krav, der gælder for dem, opfyldes, når de integreres i det europæiske lufttrafikstyringsnet.
2. Før ibrugtagning sender udbyderen af luftfartstjenester den berørte nationale tilsynsmyndighed en EF-erklæring om overensstemmelse, der bekræfter, at de væsentlige krav er opfyldt; erklæringen vedlægges et teknisk dossier, som skal have det indhold, der foreskrives i bilag IV. Det tekniske dossier vil indeholde resultaterne af en verifikation foretaget af et bemyndiget organ jf. artikel 12, når den eller de relevante gennemførelsesregler kræver det.
3. Ved opgradering, der omfatter flybaserede komponenter, erklærer lufrumsbrugerne overensstemmelse med denne forordnings bestemmelser, samtidig med at de ansøger om sikkerhedsgodkendelse hos den nationale tilsynsmyndighed.

Article 11

Beskyttelsesklausul

1. Finder en national tilsynsmyndighed, at der er sandsynlighed for, at komponenter, der er forsynet med en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, eller systemer, der er ledsaget af en EF-verifikationerklæring, ikke vil opfylde de væsentlige krav ved tilsigtet brug, så træffer den alle nødvendige foranstaltninger for at begrænse deres anvendelsesområde, forbyde deres anvendelse eller trække dem tilbage fra markedet.

Den nationale tilsynsmyndighed underretter omgående Kommissionen om sådanne foranstaltninger og angiver begrundelsen for dem, herunder navnlig om den forventede manglende opfyldelse skyldes:

- a) manglende opfyldelse af de væsentlige krav i bilag II
- b) forkert anvendelse af gennemførelsesregler eller fællesskabsspecifikationer

- c) mangler i gennemførelsesreglerne eller fællesskabsspecifikationerne.
2. Kommissionen hører ~~hurtigst muligt~~ **øjeblikkeligt** de berørte parter. Hvis Kommissionen efter høringen konstaterer, at foranstaltningen er berettiget, underretter den omgående den medlemsstat, der har taget initiativet, og de andre medlemsstater. Når den afgørelse, der er omhandlet i stk. 1, er begrundet med mangler i gennemførelsesreglerne eller fællesskabsspecifikationerne, anvendes den i artikel 5 og 6 omhandlede fremgangsmåde. Hvis Kommissionen efter **denne** høringen konstaterer, at foranstaltningen ikke er berettiget, underretter den omgående den medlemsstat, der har taget initiativet, og fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant.
 3. Hvis komponenter, der er forsynet med en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelseegnethed, eller systemer, der er ledsaget af en EF-verifikationserklæring ikke opfylder kravene, træffer medlemsstaten passende foranstaltninger over for den, der har udstedt EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelseegnethed eller EF-verifikationserklæringen.

Artikel 12

Bemyndigede organer

1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen og de andre medlemsstater om, hvilke organer der har fået til opgave at gennemføre proceduren for vurdering af overensstemmelse eller anvendelseegnethed, jf. artikel 9, og verifikationsproceduren, jf. artikel 10, hvert enkelt af organernes kompetenceområde samt de identifikationsnumre, som disse har fået tildelt af Kommissionens tjenestegrene.

I De Europæiske Fællesskabers Tidende offentliggør og ajourfører Kommissionen en fortegnelse over organerne, deres identifikationsnumre og kompetenceområder.

2. Medlemsstaterne anvender de i bilag V anførte kriterier ved bedømmelsen af de organer, der skal bemyndiges. Organer, som opfylder bedømmelseskriterierne i de relevante europæiske standarder, formodes at opfylde ovennævnte kriterier.
3. En medlemsstat trækker sin godkendelse af et organ tilbage, hvis det ikke længere opfylder kriterierne i bilag V.

Den underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

4. Medlemsstaterne kan vedtage at udpege den eller de organisationer, der er anerkendt efter artikel 4 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum] som bemyndigede organer, men dette indskrænker ikke gyldigheden af bestemmelserne i stk. 1, 2 og 3.

Kapitel V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 13

Revision af bilagene

Efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2, kan bilag I og II tilpasses til den tekniske udvikling, navnlig til udviklingen i fastlæggelsen af det fremtidige driftskoncept, jf. artikel 14.

Artikel 14

Indførelse af ny teknologi og branchehøringsproces for høring af interessenterne

1. Kommissionen udarbejder et driftskoncept, som skal gennemføres under denne forordning med henblik på at opnå sikker og effektiv udnyttelse af luftrummet for alle faser i flyvningen.
2. Til støtte for rettidig indførelse af det i stk. 1 omhandlede **fremtidige** driftskoncept hører Kommissionen interessenterne, herunder udbydere af luftfartstjenester, **branchesammenslutninger**, luftrumsbrugere, **brugere af luftnavigationssystemer** og fremstillingsindustrien, med det mål at udarbejde et strategisk styrings-program for indførelse af nye koncepter og teknologier til Fællesskabets lufttrafik-styringsnet og sikre, at det får bred tilslutning.
3. Under udførelsen af sine opgaver kan Kommissionen indhente udtalelser fra branchen som nævnt i stk. 2, for at sikre, at de gennemførelsesregler og fællesskabsspecifikationer, som der stilles forslag om at vedtage i henhold til denne forordning, er gennemførlige, rimelige og omkostningseffektive.

Artikel 15

Overgangsordninger

1. Fra den 1. januar 2003 finder de væsentlige krav i bilag II anvendelse for ibrugtagning, fornyelse og opgradering af systemer og komponenter i lufttrafikstyringsnettet.
2. Pr. 1. januar 2009 skal alle idriftværende systemer og komponenter opfylde de væsentlige krav i bilag II.

Artikel 16

Udvalgsprocedurer

1. Kommissionen bistås af Udvalget for det Fælles Luftrum, jf. artikel 7 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum].
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7 og artikel 8.

Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til en måned.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes rådgivningsproceduren i artikel 3 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7 og artikel 8.

Artikel 17

Ophævelse

Direktiv 93/65/EØF og 97/15/EF ophæves.

Henvisninger til det ophævede direktiv anses for henvisninger til denne forordning.

Artikel 18

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

LISTE OVER LUFTTRAFIKSTYRINGSNETTETS SYSTEMER

I denne forordning opdeles lufttrafikstyringsnettet i syv systemer.

Når der er behov for det, tænkes et system at omfatte ikke blot den jordbaserede del, men også det flybaserede udstyr og de procedurer om bord, som er knyttet til lufttrafikstyringsoperationer, samt udstyr og procedurer i lufthavne i forbindelse med lufttrafikstyringsoperationer.

1. Udstyr og procedurer, der benyttes til lufttrafikregulering.
2. Udstyr og procedurer til luftrumsregulering.
3. Udstyr og procedurer til flyvekontrol, herunder navnlig til systemer til behandling af flyvningsdata, systemer til behandling af overvågningsdata og menneske/maskine-grænseflader.
4. Kommunikationsudstyr og procedurer for jord-jord-, luft-jord- og luft-luft-kommunikation.
5. Navigationsudstyr og -procedurer.
6. Overvågningsudstyr og -procedurer.
7. Udstyr og procedurer til luftfartsinformation og vejrinformation.

BILAG II

VÆSENTLIGE KRAV

Del A: Generelle krav

1. Sømløs drift

Lufttrafikstyringsystemer og disses komponenter skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives på en sådan måde, at det sikres, at lufttrafikstyringsnettet fungerer som én sammenhængende, sømløs helhed i hele Fællesskabet til enhver tid og for alle faser af en flyvning. Sømløs drift viser sig navnlig ved informationsudveksling, ensartet forståelse af informationer, sammenlignelige forarbejdningspræstationer og tilhørende procedurer, idet alt dette muliggør fælles driftspræstationer, der er aftalt for hele lufttrafikstyringsnettet eller dele af det.

2. Understøttelse af nye driftskoncepter

Lufttrafikstyringsnettet, dets systemer og disses komponenter skal på samordnet måde understøtte nye, indbyrdes aftalte driftskoncepter, der forbedrer luftfartstjenesternes kvalitet, navnlig på områderne sikkerhed og kapacitet; herunder skal der tages behørigt hensyn til teknologiudviklingen og til sikkerheden under koncepternes indførelse.

3. Sikkerhed

Ved udviklingen af systemer og operationer i lufttrafikstyringsnettet skal der opnås indbyrdes aftalte, høje sikkerhedsniveauer. For at nå dette mål skal der opstilles indbyrdes aftalte sikkerhedsledelsesmetoder. Der skal fastlægges et harmoniseret sæt sikkerhedskrav til systemerne og deres bestanddele med det formål at nå de aftalte sikkerhedsniveauer.

4. Integreret civil og militær drift

Lufttrafikstyringsnettet, det systemer og disses komponenter skal understøtte integrerede civile og militære operationer i det omfang det er nødvendigt for effektiv udnyttelse af luftrummet.

5. Miljøhensyn

Ved udviklingen af systemer og operationer i lufttrafikstyringsnettet skal påvirkningen af miljøet minimeres i **henhold til sikkerhedskrav og i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning.**

6. Principper for systemopbygningen

Systemer skal konstrueres, fremstilles og vedligeholdes på grundlag af solide tekniske principper, herunder navnlig principper for høj disponibilitet, redundans og fejltolerance for de kritiske komponenter.

Del B: Specifikke krav

1. Udstyr og procedurer, der benyttes til luftrumsregulering

1.2. Sømløs drift

Informationer om prætaktiske og taktiske aspekter af luftrumets disponibilitet skal stilles til rådighed for de berørte parter på passende måde og i rette tid, så der sikres en effektiv allokering og udnyttelse af luftrummet for alle luftrumsbrugere. Der skal herunder tages nationale sikkerhedshensyn.

1.3. Sikkerhed

Konstruktion, implementering, vedligeholdelse og drift af udstyr og procedurer for luftrumsregulering skal opfylde gældende sikkerhedskrav for de relevante dele af nettet (eller de relevante udsnit af luftrummet).

1.4. Integreret civil og militær drift

Udstyr og procedurer, der benyttes til luftrumsregulering skal understøtte og lette gradvis integration af civile og militære operationer, herunder navnlig fleksibel udnyttelse af luftrummet.

2. Udstyr og procedurer, der benyttes til lufttrafikregulering

2.1 Sømløs drift

Udstyr og procedurer skal understøtte tovejsudveksling af korrekte, sammenhængende og relevante strategiske og prætaktiske flyveinformationer og give mulighed for dialog med henblik på optimeret udnyttelse af luftrummet.

For yderligere at optimere luftrumsudnyttelsen skal der tilvejebringes nøjagtige og relevante taktiske flyveinformationer vedrørende alle faser af en flyvning.

2.2. Sikkerhed

For at sikre at belastningen af nettet holder sig inden for de grænser, der sættes af standarder for adskillelse og sikkerhed, skal udstyr og procedurer afstemme efterspørgslen efter brug af luftrummet med den til rådighed stående luftrumskapacitet under optimal udnyttelse af luftrummet.

2.3. Integreret civil og militær drift

Udstyr og procedurer skal understøtte og lette gradvis integration af civile og militære operationer, herunder navnlig fleksibel udnyttelse af luftrummet.

3. Udstyr og procedurer til flyvekontrol

3.1. Generelle krav

3.1.1. Principper for systemopbygningen

Systemer skal konstrueres, fremstilles og vedligeholdes på grundlag af solide tekniske principper, herunder navnlig principper vedrørende modularitet med henblik på udskiftelighed mellem komponenter.

3.1.2. Sikkerhed

Systemer skal konstrueres, fremstilles og vedligeholdes på en sådan måde, at der under både nominelle og forringede driftsvilkår opretholdes høje sikkerhedsniveauer, især når automatiseringen øges.

Systemer skal konstrueres, fremstilles og vedligeholdes på en sådan måde, at der ved svigt sker en gradvis og ordnet overgang fra nominelle vilkår for automatiseret drift til forringede driftsvilkår.

3.2. Systemer til bearbejdning af flyvedata

3.2.1. Sømløs drift

Systemer for flyvedatabearbejdning skal være driftskompatible, hvad angår rettidig udveksling af korrekte og sammenhængende informationer og ensartet operativ opfattelse af disse informationer, så det sikres, at planlægningsprocessen er sammenhængende og konsistent, og at der kan foregå en ressourceeffektiv taktisk koordinering i hele Fællesskabet under alle faser af en flyvning.

For at databehandlingen kan forløbe sikkert, gnidningsfrit og hurtigt i hele Fællesskabet, skal flyvedatabehandlingssystemernes præstationer være ensartede og formålstjenlige i et givet miljø (overflade, flyvepladsmanøvreområde, en-route) for kendte trafikkarakteristika og ved drift under et bestemt driftskoncept, navnlig med hensyn til behandlingsresultaternes nøjagtighed og fejltolerance.

3.2.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

Flyvedatabehandlingssystemer skal kunne understøtte gradvis indførelse af avancerede driftskoncepter for alle faser af en flyvning, navnlig med hensyn til samarbejdsbaserede beslutningsprocesser, forstærket automatisering og uddelegering af ansvaret for adskillelse til luftfartøjerne.

Stærkt automatiserede værktøjer skal have karakteristika, der muliggør en sammenhængende og effektiv prætaktisk og taktisk behandling af flyveinformation i dele af nettet.

Fly- og jordbaserede systemer og disses komponenter, som understøtter samarbejdsbaserede beslutningsprocesser og uddelegering af ansvaret for adskillelse til luftfartøjerne, skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives på en sådan måde, at de er driftskompatible, hvad angår rettidig udveksling af korrekte og sammenhængende informationer og fælles opfattelse af den aktuelle og fremtidige driftssituation.

3.2.3. Sikkerhed

Flyvedatabehandlingssystemer skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives på en sådan måde, at der opnås høje sikkerhedsniveauer både under nominelle og under forringede driftsvilkår; formålet hermed er at mindske antallet af uheld og risikobehæftede hændelser, hvis årsag ligger i lufttrafikstyringen; dette gælder for alle faser af en flyvning og hele det europæiske lufttrafikstyringsnet.

Sikkerhedsnet skal have indbyrdes aftalte fælles ydeevneegenskaber, der afledes af de indbyrdes aftalte sikkerhedsniveauer for nettet som helhed eller del af det.

3.2.4. Integreret civil og militær drift

Flyvedatabehandlingssystemer skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives på en sådan måde, at de understøtter rettidig udveksling af korrekte og sammenhængende informationer mellem civile og militære instanser; de skal omfatte alle faser af en flyvning og hele det europæiske lufttrafikstyringsnet, og de skal i videst mulig udstrækning fungere i et ensartede arbejdsomgivelser.

3.3. Systemer til behandling af overvågningsdata

3.3.1. Sømløs drift

Systemer til behandling af overvågningsdata skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives på en sådan måde, at en ydelse af den fornødne kvalitet kan leveres i et givet miljø (overflade, flyvepladsmanøvreområde, en-route) ved kendte trafikforhold, navnlig med hensyn til de beregnede resultaters nøjagtighed og pålidelighed og informationernes rigtighed, integritet, disponibilitet, kontinuitet og rettidige fremkomst på flyvelederens arbejdsplads.

Systemer til behandling af overvågningsdata skal kunne understøtte rettidig indbyrdes udveksling af relevante, nøjagtige, konsistente og sammenhængende informationer, således at operationerne optimeres undervejs gennem de forskellige dele af nettet.

3.3.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

Systemer til behandling af overvågningsdata skal kunne understøtte gradvis fremkomst af nye kilder til overvågningsinformationer på en sådan måde, at ydelsernes samlede kvalitet opretholdes.

3.4. Menneske/maskine-grænseflade

3.4.1. Sømløs drift

Menneske/maskine-grænseflader i jordbaserede lufttrafikstyringssystemer skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives på en sådan måde, at alle flyveledere får ensartede arbejdsomgivelser.

3.4.2. Sikkerhed

Menneske/maskine-grænseflader skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives således, at flyvelederopgaverne ligger inden for det menneskeligt muliges grænser både under normale og forringede driftsvilkår, og på en måde, der er forenelig med de fastsatte sikkerhedsnormer.

4. Kommunikationsudstyr og procedurer for jord-jord-, luft-jord- og luft-luft-kommunikation

4.1. Sømløs drift

Kommunikationssystemer skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives på en sådan måde, at de påkrævede ydeevner opnås inden for et givet udsnit af luftrummet eller i forbindelse med en bestemt anvendelse, navnlig hvad angår behandlingstid, integritet, disponibilitet og funktionskontinuitet for kommunikationen.

Kommunikationsnettet, der dækker hele Fællesskabet, skal opfylde kravene til tjenestekvalitet, dækningsomfang og redundans.

4.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

Kommunikationssystemer skal understøtte gradvis indførelse af avancerede driftskoncepter for alle faser af en flyvning, navnlig hvad angår samarbejdsbaserede beslutningsprocesser, forstærket automatisering og uddelegering af ansvaret for adskillelse til luftfartøjerne.

4.3. Miljøhensyn

Jordbaserede kommunikationssystemer skal placeres og drives under hensyntagen til miljøet.

Jordbaserede kommunikationssystemer skal konstrueres, fremstilles, installeres, vedligeholdes og drives på en sådan måde, at de er elektromagnetisk immune og ikke interfererer med anlæg, udstyr og offentlige eller private net i deres normale miljø.

5. Navigationsudstyr og -procedurer

5.1. Sømløs drift

Navigationssystemer skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives på en sådan måde, at de yder den for givne omgivelser (overflade, flyvepladsmanøvreområde, en-route) påkrævede horisontale og vertikale præcision i navigationen ved kendte trafikforhold og ved drift under et bestemt driftskoncept.

5.2. Sikkerhed

Navigationssystemer skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives på en sådan måde, at der er garanti for sikkerhed på det niveau, der er fastsat for nettet eller dele af det, herunder det, der er fastsat for specifikke forringede driftsforhold.

5.3. Miljøhensyn

Jordbaserede navigationssystemer skal placeres og drives under hensyntagen til miljøet, og kravene til elektromagnetisk kompatibilitet skal opfyldes.

Jordbaserede navigationssystemer skal konstrueres, fremstilles, installeres, vedligeholdes og drives på en sådan måde, at de elektromagnetisk immune og ikke interfererer med anlæg, udstyr og offentlige eller private net i deres normale miljø.

6. Overvågningsudstyr og -procedurer

6.1. Sømløs drift

Overvågningssystemer skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives på en sådan måde, at de yder den for givne omgivelser (overflade, flyvepladsmanøvreområde, en-route) påkrævede mindste adskillelse ved kendte trafikforhold og ved drift under et bestemt driftskoncept, navnlig for så vidt angår præcision ved kontrolpositionen, dækningsomfang, rækkevidde og tjenestekvalitet.

Overvågningsnettet, der dækker hele Fællesskabet, skal opfylde kravene til præcision, dækningsomfang og redundans, herunder rådighed over informationer, således at operationerne optimeres undervejs gennem de forskellige dele af nettet.

6.2. Miljøhensyn

Jordbaserede overvågningssystemer skal placeres og drives under hensyntagen til miljøet.

Jordbaserede overvågningssystemer skal konstrueres, fremstilles, installeres, vedligeholdes og drives på en sådan måde, at de elektromagnetisk immune og ikke interfererer med anlæg, udstyr og offentlige eller private net i deres normale miljø.

7. Udstyr og procedurer vedrørende luftfartsinformation og vejrinformation

7.1. Sømløs drift

Der skal efterhånden tilvejebringes nøjagtige og konsistente luftfartsinformationer i elektronisk form på grundlag af en indbyrdes aftalt og standardiseret datamodel.

Nøjagtige, fuldstændige og ajourførte vejrinformationer skal stilles til rådighed rettidigt på grundlag af et indbyrdes aftalt datasæt.

7.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

Stadig mere nøjagtige, fuldstændige og ajourførte luftfartsinformationer skal stilles til rådighed og bruges i rette tid med henblik på løbende effektivisering af luftrumsudnyttelsen.

Stadig mere nøjagtige, fuldstændige og ajourførte vejrinformationer skal stilles til rådighed og bruges i rette tid med henblik på løbende effektivisering af luftrumsudnyttelsen.

7.3. Sikkerhed

Nøjagtig og konsistent luftfartsinformation skal stilles rettidigt til rådighed, navnlig ved udveksling mellem fly- og jordbaserede komponenter eller systemer.

BILAG III

KOMPONENTER

EF-erklæring

om overensstemmelse

om anvendelsesegnethed

1. Komponenter

EF-erklæringer udstedes for komponenter, der er væsentlige for opfyldelsen af denne forordnings formål. Hvilke komponenter der er tale om, vil blive fastlagt i gennemførelsesreglerne, jf. forordningens artikel 6.

2. Omfang

EF-erklæringen omfatter:

- enten et eller flere bemyndigede organers vurdering af, om en komponent isoleret set opfylder de fællesskabsspecifikationer, som den skal opfylde,
- eller et eller flere bemyndigede organers vurdering/bedømmelse af en komponents anvendelsesegnethed, når den betragtes som et led i det lufttrafikstyringssystem, den skal indgå i.

Til vurderingsprocedurerne i konstruktionsfasen og produktionsfasen benytter de bemyndigede organer de moduler, der er defineret i afgørelse 93/465/EØF, således som anført i gennemførelsesbestemmelserne.

3. EF-erklæringens indhold

EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og de dokumenter, der ledsager den, skal dateres og underskrives.

Erklæringen skal affattes på samme sprog som instruktionshæftet og skal indeholde følgende elementer:

- henvisninger til forordningen og i givet fald til andre anvendte fællesskabsbestemmelser
- navn og adresse på fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant. (Der angives firmanavn og fuld adresse. Er der tale om en repræsentant, anføres fabrikantens firmanavn også)
- beskrivelse af komponenten
- angivelse af, hvilken procedure der er fulgt med henblik på erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed (artikel 9)
- alle relevante beskrivelser vedrørende komponenten, herunder navnlig anvendelsesbetingelserne

- i givet fald navn og adresse på det eller de bemyndigede organer, som har medvirket i den procedure, der er fulgt for at konstatere overensstemmelsen eller anvendelsesegnheden, samt undersøgelsescertifikatets dato og, i givet fald, varigheden af og betingelserne for certifikatets gyldighed
- i givet fald henvisning til de fællesskabsspecifikationer, der er fulgt
- identitetsoplysninger for den, der har fået fuldmagt til at skrive under med forpligtende virkning for fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant.

BILAG IV

SYSTEMER

EF-erklæring om systemverifikation

Verifikationsprocedure for systemer

1. Indholdet af en EF-erklæring om systemverifikation

EF-verifikationserklæringen og de dokumenter, der ledsager den, skal dateres og underskrives.

Erklæringen skal affattes på samme sprog som det tekniske dossier og skal indeholde følgende elementer:

- henvisninger til forordningen og i givet fald til andre anvendte fællesskabsbestemmelser
- navn og adresse på ordregiveren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant. (Der angives firmanavn og fuld adresse. Er der tale om en repræsentant, anføres ordregiverens firmanavn også.)
- en kortfattet beskrivelse af systemet
- angivelse af, hvilken procedure der er fulgt med henblik på erklæring om systemets overensstemmelse (jf. artikel 10)
- i givet fald navn og adresse på det bemyndigede organ, som har gennemført verifikationsproceduren
- henvisninger til dokumenterne i det tekniske dossier
- i givet fald henvisning til fællesskabsspecifikationerne
- alle relevante bestemmelser, hvad enten de er foreløbige eller endelige, som systemerne skal overholde, herunder i givet fald begrænsninger i eller betingelser for driften
- er EF-erklæringen foreløbig, angives dens gyldighedsperiode
- underskriverens identitet.

2. Verifikationsprocedure for systemer

Verifikationsproceduren for systemer er den procedure, hvorved en udbyder af luftfartstjenester eller, hvis det kræves af den gældende gennemførelsesregel, et bemyndiget organ kontrollerer og attesterer, at et system er:

- i overensstemmelse med denne forordning
- i overensstemmelse med andre gældende fællesskabsbestemmelser

og kan sættes i drift.

Verifikationen af systemet finder sted i følgende etaper:

- konstruktionen som helhed
- udvikling og integration af systemet, herunder navnlig samling af komponenter og generelle tilpasninger
- operativ systemintegration.

Når der gøres brug af et bemyndiget organ, udarbejder dette et overensstemmelsescertifikat for ordregiveren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant. Ordregiveren udarbejder derpå verifikationserklæringen til den nationale tilsynsmyndighed.

3. Teknisk dossier

Det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen skal indeholde alle nødvendige dokumenter om systemets egenskaber, herunder betingelser for og begrænsninger i dets anvendelse samt i givet fald dokumentation for komponenternes overensstemmelse.

Dossieret skal mindst indeholde følgende dokumenter:

- en angivelse af de relevante dele af de tekniske specifikationer, der er brugt til anskaffelsen, og som sikrer overensstemmelse med de gældende gennemførelsesregler, samt i givet fald fællesskabsspecifikationer
- en liste over de komponenter, der er afgørende for sømløs drift, jf. artikel 6
- kopier af de EF-erklæringer om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, som skal være udstedt for komponenterne i henhold til artikel 9, i givet fald ledsaget af en kopi af protokollerne for de prøvninger og undersøgelser, som de bemyndigede organer har gennemført
- når et bemyndiget organ har været inddraget i verifikationen af systemet eller systemerne, vedlægges et certifikat, der er kontraseret af organet, og hvori det erklæres, at systemet er i overensstemmelse med forordningen, og anføres hvilke eventuelle forbehold, der er taget under udførelsen af aktiviteterne, og som ikke er ophævet
- når et bemyndiget organ ikke har været inddraget, vedlægges en dokumentation for de prøvninger og installationskonfigurationer, der er gennemført for at sikre, at de væsentlige krav og eventuelle særlige krav i de relevante gennemførelsesregler er opfyldt.

4. Deponering

Det tekniske dossier skal vedlægges verifikationserklæringen, som ordregiveren sender til den nationale tilsynsmyndighed.

Ordregiveren opbevarer en kopi af det tekniske dossier i hele systemets levetid. Dossieret fremsendes til de øvrige medlemsstater, som anmoder herom.

BILAG V

BEMYNDIGEDE ORGANER

1. Organet, dets leder og det personale, som skal udføre verifikationen, må hverken direkte eller som repræsentanter være impliceret i konstruktion, fremstilling, markedsføring eller vedligeholdelse af komponenterne eller systemerne; de må heller ikke være impliceret i anvendelsen af dem. Dette udelukker ikke, at der kan udveksles tekniske oplysninger mellem fabrikanten eller entreprenøren og det bemyndigede organ.
2. Organet og kontrolpersonalet skal udføre verifikationen med den største faglige integritet og tekniske kompetence og være uafhængige af enhver form for pression eller incitament, navnlig af økonomisk art, som kunne øve indflydelse på deres vurdering eller resultaterne af deres kontrol, især fra personer eller grupper af personer, der har interesse i verifikationsresultaterne.
3. Organet skal råde over det nødvendige personale og besidde de nødvendige midler til på fyldestgørende måde at udføre de tekniske og administrative opgaver i forbindelse med udførelsen af verifikation; det skal også have adgang til det udstyr, der er nødvendigt for at gennemføre de ekstraordinære verifikationer.
4. Inspektionspersonalet skal være i besiddelse af:
 - en solid teknisk og faglig uddannelse
 - tilfredsstillende kendskab til forskrifterne for den kontrol, det udfører, og tilstrækkelig erfaring med udførelse af den form for opgaver
 - den fornødne færdighed i at udarbejde certifikater, protokoller og rapporter, der kan vise, at kontrollen er gennemført.
5. Der skal være sikkerhed for kontrolpersonalets upartiskhed. Medarbejdernes aflønning må hverken være afhængig af, hvor mange kontroller de gennemfører, eller af kontrolresultaterne.
6. Organet skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre det civile retlige ansvar ifølge nationale retsregler dækkes af staten, eller medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for kontrollen.
7. Organets personale har tavshedspligt om alle oplysninger, det får kendskab til under udførelsen af sine opgaver i henhold til denne forordning.