

# officiella tidning

Svensk utgåva

## Lagstiftning

Innehållsförteckning

I Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk

- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning")<sup>(1)</sup> ..... 1
- Uttalande från medlemsstaterna om militära frågor avseende det gemensamma europeiska luftrummet ..... 9
- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster")<sup>(1)</sup> ..... 10
- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet")<sup>(1)</sup> ..... 20
- Uttalande från kommissionen ..... 25
- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet")<sup>(1)</sup> ..... 26

2

<sup>(1)</sup> Text av betydelse för EES

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt en begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

## I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 549/2004**

av den 10 mars 2004

**om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet**

**(”ramförordning”)**

**(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska  
gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kom-  
mitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(3)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(4)</sup>, på  
grundval av det gemensamma utkast som förlikningskom-  
mittén godkände den 11 december 2003, och

av följande skäl:

- (1) Genomförandet av den gemensamma transportpolitiken  
kräver ett effektivt system som möjliggör en säker och  
regelbunden luftfart och därmed underlättar fri rörlighet  
för varor, personer och tjänster.
- (2) Vid sitt extra möte i Lissabon den 23–24 mars 2000  
uppmanade Europeiska rådet kommissionen att lägga  
fram förslag om luftrumsplanering, flygkontrolltjänst

och flödesplanering på grundval av arbetet i kommis-  
sionens högnivågrupp för ett gemensamt europeiskt luft-  
rum. Denna grupp, som huvudsakligen bestod av civila  
och militära luftfartsmyndigheter i medlemsstaterna,  
lade fram sin rapport i november 2000.

- (3) För ett väl fungerande system för luftfart krävs flygtra-  
fiktjänster med en enhetlig, hög säkerhetsnivå som  
möjliggör en optimal användning av det europeiska  
luftrummet och en enhetlig, hög flygsäkerhetsnivå, i linje  
med de allmännyttiga uppgifter, inbegripet skyldigheter  
mot allmänheten, som åligger flygtrafiktjänsterna. Myc-  
ket höga krav bör därför ställas på ansvarsmedvetande  
och kompetens i samband med utövandet av dessa  
uppgifter.
- (4) Det gemensamma europeiska luftrumsinitiativet bör  
utvecklas i överensstämmelse med de skyldigheter som  
gemenskapens och dess medlemsstaters medlemskap i  
Eurocontrol medför, och i enlighet med de principer  
som fastställs i 1944 års Chicagokonvention angående  
internationell civil luftfart.
- (5) Beslut som rör innehållet, omfattning eller villkoren för  
genomförandet av militära operationer och militära  
övningar faller inte under gemenskapens behörighet.
- (6) Medlemsstaterna har antagit ett gemensamt uttalande  
om militära frågor i samband med det gemensamma  
europeiska luftrummet <sup>(5)</sup>. Enligt detta uttalande bör  
medlemsstaterna främja civilt och militärt samarbete  
och, om och i den mån alla berörda medlemsstater

<sup>(1)</sup> EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT C 241, 7.10.2002, s. 24.

<sup>(3)</sup> EGT C 278, 14.11.2002, s. 13.

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 3 september 2002 (EUT  
C 272 E, 13.11.2003, s. 296), rådets gemensamma ståndpunkt  
av den 18 mars 2003 (EUT C 129 E, 3.6.2003, s. 1) och  
Europaparlamentets ståndpunkt av den 3 juli 2003 (ännu ej  
offentliggjord i EUT). Europaparlamentets lagstiftningsresolution  
av den 29 januari 2004 och rådets beslut av den 2 februari 2004.

<sup>(5)</sup> Se sidan 9 i detta nummer av EUT.

- anser det nödvändigt, underlätta samarbetet mellan sina väpnade styrkor i alla ärenden som gäller flygledningstjänst.
- (7) Luftrummet utgör en begränsad resurs, vars optimala och effektiva utnyttjande endast kan bli möjligt om alla användares krav beaktas och i relevanta fall företräds under hela utvecklingen, beslutsprocessen och genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, inklusive Kommittén för det gemensamma luftrummet.
- (8) Av alla dessa skäl och för att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till att omfatta ett större antal stater i Europa bör gemenskapen, med beaktande av den utveckling som sker inom Eurocontrol, fastställa gemensamma mål och ett åtgärdsprogram för att mobilisera gemenskapens, medlemsstaternas och de olika ekonomiska aktörernas insatser i syfte att inrätta ett mer integrerat luftrum: det gemensamma europeiska luftrummet.
- (9) När medlemsstaterna ingriper för att säkerställa att gemenskapsbestämmelser efterlevs bör de myndigheter som utför efterlevnadskontroller vara i tillräcklig mån oberoende av leverantörer av flygtrafiktjänster.
- (10) Flygtrafiktjänster, särskilt flygtrafikledningstjänster som är jämförbara med en offentlig myndighet, kräver en funktionell eller strukturell åtskillnad, och är juridiskt sett mycket olikartat organiserade i de olika medlemsstaterna.
- (11) När det krävs oberoende revisioner av leverantörer av flygtrafiktjänster bör inspektioner som genomförs av officiella revisionsmyndigheter i de medlemsstater där den offentliga förvaltningen tillhandahåller sådana tjänster eller av ett offentligt organ som kontrolleras av ovannämnda myndigheter erkännas som oberoende, vare sig de revisionsrapporter som utarbetas offentliggörs eller inte.
- (12) Det är önskvärt att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Europeiska tredje länder, antingen inom ramen för gemenskapens deltagande i Eurocontrols arbete, efter gemenskapens anslutning till Eurocontrol, eller genom avtal mellan gemenskapen och dessa länder.
- (13) Gemenskapens anslutning till Eurocontrol är en viktig faktor vid inrättandet av ett alleuropeiskt luftrum.
- (14) Vid inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet bör gemenskapen, när så är lämpligt, utveckla ett så nära samarbete som möjligt med Eurocontrol för att garantera regleringsmässiga synergieffekter och enhetliga tillvägagångssätt, samt för att undvika alla former av dubblering mellan de två sidorna.
- (15) I enlighet med slutsatserna från arbetet i högnivågruppen är Eurocontrol det organ som har den sakkunskap som behövs för att stödja gemenskapen i dess lagstiftande funktion. Därför bör genomförandebestämmelser utformas, för ärenden som faller inom Eurocontrols ansvarsområde, som en följd av de uppdrag den organisationen erhållit, förutsatt att villkoren för samarbetet mellan kommissionen och Eurocontrol iakttas.
- (16) Utformningen av de bestämmelser som är nödvändiga för att inrätta det gemensamma europeiska luftrummet kräver ett brett samråd med samtliga berörda ekonomiska aktörer och arbetsmarknadsaktörer.
- (17) Arbetsmarknadens parter bör på lämpligt sätt informeras och rådfrågas om alla åtgärder som har stor samhällelig betydelse. Samråd bör också ske med den branschvisa dialogkommitté som inrättats genom kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen med arbetsmarknadens parter på europeisk nivå <sup>(1)</sup>.
- (18) Intressenter såsom leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatser, tillverkningsindustrin och representativa yrkesorganisationer bör ha möjlighet att bistå kommissionen när det gäller de tekniska aspekterna av genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.
- (19) Prestanda hos flygtrafiktjänstsystemet som helhet på europeisk nivå bör utvärderas kontinuerligt, med vederbörligt iakttagande av kravet att bibehålla en hög

(1) EGT L 225, 12.8.1998, s. 27.

flygsäkerhetsnivå, att kontrollera de vidtagna åtgärdernas effektivitet och föreslå ytterligare åtgärder.

- (20) Påföljderna för överträdelse av denna förordning och av de åtgärder som anges i artikel 3 skall vara effektiva, proportionella och avskräckande och inte innebära några avkall på säkerhetskraven.
- (21) Verkningarna av de åtgärder som vidtagits för tillämpningen av denna förordning bör utvärderas mot bakgrund av regelbundna rapporter från kommissionen.
- (22) Denna förordning påverkar inte medlemsstaternas befogenhet att vidta åtgärder som rör organisationen av deras väpnade styrkor. Denna befogenhet kan medföra att medlemsstaterna vidtar åtgärder för att se till att deras väpnade styrkor har ett luftområde som är tillräckligt stort för adekvat utbildning och träning. En skyddsklausul bör därför införas för att göra det möjligt att utöva denna befogenhet.
- (23) En överenskommelse om utökat samarbete i fråga om användningen av flygplatsen i Gibraltar träffades i London den 2 december 1987 mellan Konungariket Spanien och Förenade kungariket genom en gemensam förklaring från de båda ländernas utrikesministrar. Denna överenskommelse fungerar ännu inte i praktiken.
- (24) Eftersom målet för denna förordning, nämligen inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, med tanke på åtgärdens gränsöverskridande dimension, och därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, med möjlighet till tillämpningsföreskrifter där särskilda lokala förhållanden beaktas, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (25) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(1)</sup>.
- (26) I artikel 8.2 i den standardiserade arbetsordningen för kommittéer <sup>(2)</sup> med avseende på beslut 1999/468/EG finns en standardbestämmelse enligt vilken ordföranden

för en kommitté kan besluta att inbjuda tredje part att närvara vid denna kommittés sammanträden. När så är lämpligt, bör ordföranden för Kommittén för det gemensamma luftrummet inbjuda företrädare för Euro-control att delta som observatörer eller experter i kommitténs sammanträden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

### Syfte och räckvidd

1. Syftet med initiativet till det gemensamma europeiska luftrummet är att förbättra de nuvarande flygsäkerhetsstandarderna och den totala effektiviteten för den allmänna flygtrafiken i Europa, optimera den kapacitetsnivå som tillgodoser samtliga användares behov samt minimera förseningarna. För att uppnå detta syfte är målsättningen med denna förordning att inrätta den harmoniserade rättsliga ramen för inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum senast den 31 december 2004.
2. Tillämpningen av denna förordning och av de åtgärder som avses i artikel 3 skall inte påverka medlemsstaternas överhöghet över sitt luftrum och medlemsstaternas krav i fråga om allmän ordning och säkerhet och försvarsfrågor enligt artikel 13. Denna förordning och de ovannämnda åtgärderna omfattar inte militära operationer och militär träning.
3. Tillämpningen av denna förordning och av de åtgärder som avses i artikel 3 skall inte påverka medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart.
4. När det gäller flygplatsen i Gibraltar skall tillämpningen av denna förordning och av de åtgärder som anges i artikel 3 inte påverka Konungariket Spaniens respektive Förenade kungarikets rättsliga ståndpunkter i tvisten om överhögheten över det territorium där flygplatsen är belägen.
5. När det gäller flygplatsen i Gibraltar skall tillämpningen av denna förordning och av de åtgärder som anges i artikel 3 uppskjutas tills överenskommelsen enligt den gemensamma förklaringen från Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets utrikesministrar av den 2 december 1987 har förverkligats i praktiken. Spaniens och Förenade kungarikets regeringar kommer att informera rådet när detta sker.

<sup>(1)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>(2)</sup> EGT C 38, 6.2.2001, s. 3.

## Artikel 2

## Definitioner

I denna förordning och för de åtgärder som avses i artikel 3 används följande definitioner med de betydelser som här anges:

1. *flygkontrolltjänst*: en tjänst som tillhandahålls i syfte att
  - a) förebygga kollisioner
    - mellan luftfartyg, och
    - mellan luftfartyg och ett hinder inom manöverområdet, samt
  - b) påskynda och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde.
2. *flygplatskontrolltjänst*: en flygkontrolltjänst för flygplats-  
trafik.
3. *flygbriefingtjänst*: en tjänst som inrättats inom ett avgränsat  
täckningsområde och som ansvarar för tillhandahållandet  
av sådan information till luftfarten och sådana data som  
är nödvändiga för en säker, regelbunden och effektiv  
flygtrafik.
4. *flygtrafiktjänster*: flygtrafiklednings-, kommunikations-,  
navigations- och övervakningstjänster, flygvärdertjänst  
och flygbriefingtjänster.
5. *leverantörer av flygtrafiktjänster*: varje offentlig eller privat  
enhet som tillhandahåller flygtrafiktjänster för allmän  
flygtrafik.
6. *luftrumsblock*: ett luftrum av definierad omfattning, i tid  
och rum, inom vilket flygtrafiktjänster tillhandahålls.
7. *luftrumsplanering*: en planeringsfunktion som främst syftar  
till att maximera användningen av tillgängligt luftrum  
genom dynamisk tidsfördelning (time-sharing) och, ib-  
land, separering av luftrummet mellan olika kategorier av  
luftrumets användare utifrån kortsiktiga behov.
8. *luftrumets användare*: alla luftfartyg som opererar som  
allmän flygtrafik.
9. *flödesplanering*: en funktion som inrättats i syfte att bidra  
till ett säkert, välordnat och snabbt trafikflöde i luften  
genom att se till att flygkontrolltjänstens kapacitet utnytt-  
jas i största möjliga utsträckning och att trafikvolymen är  
förenlig med de kapaciteter som uppgetts av de berörda  
leverantörerna av flygtrafikledningstjänster.
10. *flygledningstjänst*: den samling luftburna och markbaserade  
funktioner (flygtrafikledningstjänst, luftrumsplanering,  
och flödesplanering) som krävs för att säkerställa säkra  
och effektiva rörelser för luftfartyg under alla faser av  
flygningen.
11. *flygtrafikledningstjänst*: olika flyginformations-, alarme-  
rings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster (områdes-  
kontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplats-  
kontrolltjänst).
12. *områdeskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för kontrollerade  
flygningar i ett luftrumsblock.
13. *inflygningskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för ankomman-  
de eller avgående kontrollerade flygningar.
14. *paket av tjänster*: två eller fler flygtrafiktjänster.
15. *certifikat*: ett dokument som i någon form utfärdas av en  
medlemsstat med iakttagande av nationell lagstiftning,  
och där det bekräftas att en leverantör av flygtrafiktjänster  
uppfyller kraven för att tillhandahålla en viss tjänst.
16. *kommunikationstjänster*: fasta och rörliga luftfartstjänster  
som möjliggör kommunikation mark/mark, luft/mark  
och luft/luft i syfte att utöva flygkontrolltjänst.
17. *det europeiska nätet för flygledningstjänst*: de system som  
finns upptagna i förteckningen i bilaga I i Europaparla-  
mentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av  
den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det  
europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning  
om driftskompatibilitet")<sup>(1)</sup> och som möjliggör tillhanda-  
hållande av flygtrafiktjänster i gemenskapen, inbegripet  
gränssnitt vid gränser till tredje land.
18. *driftsystem*: kriterierna för operativ användning av det  
europeiska nätverket för flygledningstjänst eller en del av  
detta.
19. *komponenter*: materiella objekt, till exempel maskiner och  
apparater, och immateriella objekt, till exempel program,  
på vilka kompatibiliteten för det europeiska nätet för  
flygledningstjänst beror.

<sup>(1)</sup> Se sidan 33 i detta nummer av EUT.

20. *Eurocontrol*: Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst, inrättad genom den internationella konventionen av den 13 december 1960 om samarbete för luftfartens säkerhet <sup>(1)</sup>.
21. *Eurocontrols principer för upprättande av kostnadsbas för undervägsavgifter och beräkning av avgiftsenhet*: de principer som anges i det dokument nr 99.60.01/01 som Eurocontrol utfärdade den 1 augusti 1999.
22. *flexibel användning av luftrummet*: ett system för luftrumsplanering som tillämpats inom ECAC-området (European Civil Aviation Conference area), såsom specificerat i Eurocontrols första utgåva av den 5 februari 1996 av "Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace".
23. *flyginformationsregion (FIR)*: ett luftrum av definierad omfattning inom vilket flyginformations- och alarmerings-tjänster tillhandahålls.
24. *flygnivå*: en yta med konstant atmosfäriskt tryck vilket är relaterat till tryckvärdet 1 013,2 hPa, och är separerad från andra sådana ytor genom särskilda tryckintervall.
25. *funktionellt luftrumsblock*: ett luftrumsblock som grundas på operativa krav som avspeglar behovet av en mer integrerad luftrumsförvaltning oavsett nuvarande gränser.
26. *allmän flygtrafik*: alla rörelser av civila luftfartyg, liksom alla rörelser av statsluftfartyg (inbegripet militära luftfartyg samt tullens och polisens luftfartyg) när dessa förflyttningar genomförs i överensstämmelse med ICAO:s regler.
27. *ICAO*: Internationella civila luftfartsorganisationen, upprättad genom 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart.
28. *kompatibilitet*: en uppsättning av funktionella, tekniska och operativa egenskaper som krävs av systemen och komponenterna i det europeiska nätverket för flygledningstjänst och av förfarandena för dess drift, i syfte att säkerställa en säker, sammanhängande och effektiv drift. Kompatibilitet uppnås genom att system och komponenter anpassas till de grundläggande kraven.
29. *flygvädertjänst*: de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med meteorologiska prognoser, briefing och observationer liksom all annan meteorologisk information och data som staterna tillhandahåller för användande inom luftfarten.
30. *navigationstjänst*: de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med positionsbestämning och tidsanpassad information.
31. *operativa data*: sådan information, avseende hela flygningen, som leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatsoperatörer och andra berörda aktörer behöver för att fatta operativa beslut.
32. *förfarande*: såsom ordet används i samband med förordningen om driftskompatibilitet: en standardmetod för antingen den tekniska eller den operativa användningen av systemen, inom ramen för överenskomna och godkända driftssystem, som kräver ett enhetligt genomförande i hela det europeiska nätet för flygledningstjänst.
33. *ibruktagande*: den första operativa användningen efter den ursprungliga installationen eller en uppgradering av ett system.
34. *flygvägsnät*: ett nät av fastställda flygvägar för kanalisering av flödet av allmän trafik i den utsträckning detta krävs för tillhandahållande av flygkontrolltjänster.
35. *rutt*: den utvalda färdväg som ett luftfartyg skall följa under sin flygning.
36. *sammanhängande drift*: drift av det europeiska nätverket för flygledningstjänst på ett sådant sätt att det ur användarens synvinkel fungerar som ett enhetligt system.
37. *sektor*: del av ett kontrollområde och/eller en flyginformationsregion/övre region.
38. *övervakningstjänster*: de hjälpmedel och tjänster som används för att fastställa luftfartygs position i syfte att möjliggöra säker separering.
39. *system*: en samling luftburna och markbaserade komponenter liksom ryddbaserad utrustning, som ger stöd till flygtrafiktjänster under hela flygningen.
40. *uppgradera*: varje ändring som innebär en förändring av ett systems operativa kännetecken.

<sup>(1)</sup> Konventionen ändrad genom protokollet av den 12 februari 1981 och reviderad genom protokollet av den 27 juni 1997.

*Artikel 3***Gemenskapens handlingsområden**

1. Med denna förordning fastställs en harmoniserad rättslig ram för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet tillsammans med

- a) Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet")<sup>(1)</sup>,
- b) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster")<sup>(2)</sup>, och
- c) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet")<sup>(3)</sup>,

samt med de genomförandebestämmelser som kommissionen antagit på grundval av denna förordning och de förordningar som nämns ovan.

2. De förordningar och genomförandebestämmelser som avses i punkt 1 skall tillämpas om inte annat följer av bestämmelserna i denna förordning.

*Artikel 4***Nationella tillsynsmyndigheter**

1. Medlemsstaterna skall utse eller inrätta ett eller flera organ som sin nationella tillsynsmyndighet i syfte att åta sig de uppgifter som en sådan myndighet tilldelas enligt denna förordning och enligt de åtgärder som avses i artikel 3.

2. De nationella tillsynsmyndigheterna skall vara oberoende av leverantörer av flygtrafiktjänster. Detta oberoende skall uppnås genom lämplig åtskillnad, åtminstone funktionellt sett, mellan de nationella tillsynsmyndigheterna och dessa leverantörer. Medlemsstaterna skall se till att de nationella tillsynsmyndigheterna utövar sina befogenheter opartiskt och på ett öppet sätt.

<sup>(1)</sup> Se sidan 20 i detta nummer av EUT.

<sup>(2)</sup> Se sidan 10 i detta nummer av EUT.

<sup>(3)</sup> Se sidan 26 i detta nummer av EUT.

3. Medlemsstaterna skall till kommissionen anmäla namn och adress vad gäller de nationella tillsynsmyndigheterna, ändringar i samband härmed samt de åtgärder som vidtagits för att följa bestämmelserna i punkt 2.

*Artikel 5***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen skall biträdas av "Kommittén för det gemensamma luftrummet" (nedan kallad "kommittén"), som skall bestå av två företrädare för varje medlemsstat och ha en företrädare för kommissionen som ordförande. Kommittén skall säkerställa att samtliga användares intressen när så är lämpligt beaktas.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i rådets beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.

4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

*Artikel 6***Samrådsorgan för industrin**

Utan att detta inverkar på kommitténs och Eurocontrols roll, skall kommissionen inrätta ett rådgivande organ för industrin (Industry Consultation Body), som skall bestå av leverantörer av flygtrafiktjänster, sammanslutningar för luftrummet användare, flygplatser, tillverkningsindustrin och representativa yrkesorganisationer. Detta organ skall endast bistå kommissionen när det gäller de tekniska aspekterna av genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.

*Artikel 7***Förbindelser med Europeiska tredje länder**

Gemenskapen skall stödja och ha som mål att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till att omfatta länder som inte är medlemmar av Europeiska unionen. I detta syfte skall gemenskapen sträva efter att, antingen inom ramen för avtal med angränsande tredje länder eller inom ramen för Eurocontrol, utvidga räckvidden av denna förordning och av de åtgärder som anges i artikel 3 till att omfatta dessa länder.

## Artikel 8

**Genomförandebestämmelser**

1. För utvecklingen av de genomförandebestämmelser i enlighet med artikel 3 som faller inom Eurocontrols ansvarsområde, skall kommissionen ge Eurocontrol i uppdrag att fastställa de uppgifter som skall utföras samt tidsplanen för dessa. I detta sammanhang skall kommissionen sträva efter att på bästa möjliga sätt tillämpa Eurocontrols metoder för att involvera och samråda med alla berörda parter, om dessa metoder motsvarar kommissionens praxis för insyn och samrådsförfaranden och inte strider mot kommissionens institutionella skyldigheter. Kommissionen skall handla i enlighet med förfarandet i artikel 5.2.

2. På grundval av det arbete som utförts i enlighet med punkt 1, skall beslut om tillämpningen av resultaten av detta arbete inom gemenskapen och om tidsfristen för genomförandet fattas i enlighet med förfarandet i artikel 5.3. Dessa beslut skall offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

3. Om Eurocontrol inte kan godta ett mandat enligt punkt 1 eller om kommissionen, i samråd med kommittén, anser att

a) det arbete som utförs på grundval av ett sådant mandat inte fortskrider tillfredsställande mot bakgrund av den uppgjorda tidsplanen, eller

b) arbetets resultat inte är tillfredsställande,

får kommissionen, i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 och trots vad som sägs i punkt 2, vidta alternativa åtgärder för att uppnå de mål som omfattas av det aktuella mandatet

4. För utvecklingen av de genomförandebestämmelser i enlighet med artikel 3 som faller utanför Eurocontrols befogenheter, skall kommissionen handla i enlighet med förfarandet i artikel 5.3.

## Artikel 9

**Påföljder**

De påföljder som medlemsstaterna skall fastställa för luftrumsanvändares och tjänsteleverantörers överträdelse av denna förordning och av de åtgärder som anges i artikel 3 skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

## Artikel 10

**Konsultation med intressenter**

Medlemsstaterna och kommissionen skall, varvid medlemsstaterna skall handla i överensstämmelse med sin nationella lagstiftning, inrätta mekanismer för konsultation så att intressenter på ett lämpligt sätt kan delta i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.

Dessa intressenter kan bestå av

- leverantörer av flygtrafiktjänster,
- luftrumets användare,
- flygplatser,
- tillverkningsindustrin och
- representativa yrkesorganisationer.

Konsultationen med intressenterna skall särskilt omfatta införande och utveckling av nya begrepp och tekniker i det europeiska nätet för flygledningstjänster.

## Artikel 11

**Kvalitetsgranskning**

1. Kommissionen skall ombesörja undersökning och utvärdering av hur flygtrafiken fungerar, och i detta sammanhang utnyttja Eurocontrols befintliga sakkunskap.

2. Analysen av den information som insamlats i enlighet med punkt 1 syftar till att

- a) göra det möjligt att jämföra och förbättra tillhandahållandet av flygtrafiktjänster,
- b) hjälpa leverantörerna av flygtrafiktjänster att tillhandahålla de tjänster som krävs,
- c) förbättra samrådsförfarandet mellan luftrumets användare, leverantörerna av flygtrafiktjänster och flygplatserna,
- d) göra det möjligt att fastställa och främja bästa metod, bl.a. för ökad säkerhet, effektivitet och kapacitet.

3. Utan att det påverkar allmänhetens rätt att få tillgång till kommissionens handlingar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och



kommissionens handlingar<sup>(1)</sup> skall kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 vidta åtgärder för att sprida den information som avses i punkt 2 till berörda parter.

#### Artikel 12

### Övervakning, kontroll och metoder för konsekvensbedömning

1. Övervakningen, kontrollen och metoderna för konsekvensbedömning skall bygga på att årliga rapporter från medlemsstaterna om genomförandet av de åtgärder som vidtagits i enlighet med denna förordning och om de åtgärder som anges i artikel 3 läggs fram.

2. Kommissionen skall regelbundet granska hur denna förordning och de åtgärder som anges i artikel 3 tillämpas, och rapportera detta till Europaparlamentet och rådet, varvid det första rapporteringstillfället skall infalla senast den 20 april 2007, och därefter vart tredje år. Kommissionen får i detta syfte begära upplysningar av medlemsstaterna som går utöver de upplysningar som finns i de rapporter som dessa har lämnat in i enlighet med punkt 1.

3. Vid upprättandet av de rapporter som avses i punkt 2, skall kommissionen begära ett yttrande från kommittén.

4. Rapporterna skall innehålla en bedömning av de resultat som uppnåtts genom de åtgärder som vidtagits i enlighet med denna förordning, inbegripet lämplig information om utvecklingen i sektorn, i synnerhet gällande ekonomiska, sociala, sysselsättningsrelaterade och tekniska aspekter samt om tjänsternas kvalitet, med beaktande av de ursprungliga målen och framtida behov.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 10 mars 2004.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

#### Artikel 13

### Garantier

Denna förordning skall inte hindra medlemsstaterna från att tillämpa sådana åtgärder som behövs för att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarspolitiska intressen. Åtgärderna utgörs framför allt av sådana som är absolut nödvändiga

- för att i enlighet med ICAO:s regionala flygtrafikavtal övervaka det luftrum som medlemsstaterna ansvarar för, inbegripet förmågan att upptäcka, identifiera och bedöma alla luftfartyg som använder detta luftrum, för att försöka trygga flygsäkerheten och för att ingripa i syfte att trygga säkerhets- och försvarsbehov,
- i händelse av allvarliga interna störningar som påverkar upprätthållandet av lag och ordning,
- i händelse av krig eller allvarlig internationell spänning som innebär krigsfara,
- för att en medlemsstat skall kunna uppfylla sina internationella skyldigheter avseende upprätthållandet av fred och internationell säkerhet,
- för att genomföra militära operationer och träning, inbegripet nödvändiga möjligheter till övningar.

#### Artikel 14

### Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

På rådets vägnar

D. ROCHE

Ordförande

<sup>(1)</sup> EGT L 145, 31.5.2002, s. 43.

**UTTALANDE FRÅN MEDLEMSSTATERNA OM MILITÄRA FRÅGOR AVSEENDE DET GEMENSAMMA EUROPEISKA LUFTRUMMET**

Medlemsstaterna,

- som beaktar att den förordning vars syfte är att åstadkomma ett gemensamt europeiskt luftrum är tillämplig endast på allmän luftfart och inte omfattar militära operationer eller militär utbildning,
- som bekräftar att regelverket för det gemensamma europeiska luftrummet måste tillämpas på ett konsekvent och enhetligt sätt, med full hänsyn till vad som krävs enligt nationell försvars- och säkerhetspolitik och internationella överenskommelser,
- som är övertygade om att en säker och effektiv användning av luftrummet kan åstadkommas endast genom ett nära samarbete mellan civila och militära användare av luftrummet, huvudsakligen på grundval av systemet för flexibel användning av luftrummet och en effektiv samordning av civil och militär verksamhet i enlighet med vad ICAO fastställt,

förklarar att de skall

1. samarbeta med varandra, med beaktande av nationella militära krav, så att systemet för flexibel användning av luftrummet tillämpas fullt ut och enhetligt i alla medlemsstater av alla användare av luftrummet,
2. se till att medlemsstaternas militära luftrumsanvändares intressen i relevanta fall företräds under hela utvecklingen, beslutsprocessen och genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, även i den kommitté för det gemensamma luftrummet som inrättas enligt artikel 7 i förordning (EG) nr 549/2004 (ramförordningen),
3. i förekommande fall se till att militär personal medverkar i det arbete som utförs av erkända organisationer som inrättas enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 550/2004 (förordningen om tillhandahållande av tjänster),
4. när det gäller frågor som rör flygledningstjänst beakta Eurocontrols grundläggande betydelse,
5. stärka det civil-militära samarbetet och, i den mån det bedöms nödvändigt av alla berörda medlemsstater,
  - underlätta samarbetet mellan deras försvarsmakter i alla frågor som rör flygledningstjänst, så att alla relevanta behov kan tas upp till behandling vid genomförandet av regelverket för det gemensamma europeiska luftrummet,
  - med beaktande av målet att inrätta regelverket för det gemensamma europeiska luftrummet senast den 31 december 2004 utarbeta de lösningar som krävs för att stödja ett sådant militärt samarbete så att en avvägning mellan ekonomiska krav och säkerhets- och försvarsrelaterade krav garanteras.

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 550/2004****av den 10 mars 2004****om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet****(”förordning om tillhandahållande av tjänster”)****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska  
gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kom-  
mitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(3)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(4)</sup>, på  
grundval av det gemensamma utkast som förlikningskom-  
mittén godkände den 11 december 2003, och

av följande skäl:

(1) Medlemsstaterna har i varierande utsträckning omstruk-  
turerat sina nationella leverantörer av flygtrafiktjänster  
genom att öka deras självständighet och frihet att  
tillhandahålla tjänster. Det blir allt nödvändigare att se  
till att kraven på en lägsta nivå för att tillvarata  
allmänintresset tillgodoses i denna nya miljö.

(2) I rapporten från högnivågruppen för ett gemensamt  
europeiskt luftrum, i november 2000, bekräftas behovet  
av bestämmelser på gemenskapsnivå som gör det möjligt  
att skilja mellan reglering och tillhandahållande av

tjänster och att införa ett certifieringssystem för att  
tillvarata allmänintresset, i synnerhet i fråga om flygsä-  
kerhet, samt förbättra avgiftssystemet.

(3) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/  
2004 av den 10 mars 2004 (”ramförordning”) <sup>(5)</sup> fast-  
ställs ramen för inrättande av det gemensamma europeis-  
ka luftrummet.

(4) För att inrätta det gemensamma europeiska luftrummet  
bör bestämmelser som garanterar ett säkert och effektivt  
tillhandahållande av flygtrafiktjänster antas vilka skall  
överensstamma med den organisation och användning  
av luftrummet som föreskrivs i Europaparlamentets och  
rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars  
2004 om organisation och användning av det gemen-  
samma europeiska luftrummet (”förordning om luftrum-  
met”) <sup>(6)</sup>. Införandet av en harmoniserad organisation  
för tillhandahållande av sådana tjänster är viktigt för  
att kraven från luftrumets användare skall kunna  
tillgodoses i tillräcklig utsträckning och för en säker och  
effektiv reglering av flygtrafiken.

(5) Tillhandahållandet av flygtrafiktjänster i enlighet med  
denna förordning är kopplat till utövandet hos en  
offentlig myndighet av befogenheter som inte är av en  
sådan ekonomisk art att de motiverar att fördragets  
konkurrensregler tillämpas.

(6) Medlemsstaterna är ansvariga för övervakningen av ett  
säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster  
och kontrollen av att leverantörer av flygtrafiktjänster  
följer de gemensamma bestämmelser som har fastställts  
på gemenskapsnivå.

(7) Medlemsstaterna bör tillåtas att överlämna åt erkända  
organisationer med fackmässig erfarenhet att kontrollera  
att leverantörer av flygtrafiktjänster uppfyller de gemen-  
samma bestämmelser som har fastställts på gemenskaps-  
nivå.

<sup>(1)</sup> EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 26.

<sup>(2)</sup> EGT C 241, 7.10.2002, s. 24.

<sup>(3)</sup> EGT C 278, 14.11.2002, s. 13.

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 3 september 2002 (EUT  
C 272 E, 13.11.2003, s. 303), rådets gemensamma ståndpunkt av  
den 18 mars 2003 (EUT C 129 E, 3.6.2003, s. 16) och  
Europaparlamentets ståndpunkt av den 3 juli 2003 (ännu ej  
offentliggjord i EUT). Europaparlamentets lagstiftningsresolution  
av den 29 januari 2004 och rådets beslut av den 2 februari 2004.

<sup>(5)</sup> Se sidan 1 i detta nummer av EUT.

<sup>(6)</sup> Se sidan 20 i detta nummer av EUT.

- (8) Ett väl fungerande luftfartssystem kräver också enhetliga och höga flygsäkerhetsregler för leverantörer av flygtrafiktjänster.
- (9) Det bör vidtas åtgärder för att harmonisera licensieringssystemen för flygledare för att förbättra tillgången på flygledare och för att främja ömsesidigt erkännande av licenser.
- (10) Samtidigt som kontinuiteten för tillhandahållande av tjänster garanteras bör det inrättas ett gemensamt system för certifiering av leverantörer av flygtrafiktjänster som ett sätt att fastställa rättigheter och skyldigheter för leverantörer av flygtrafiktjänster och regelbundet öververka att dessa krav uppfylls.
- (11) De villkor som är förenade med certifikat bör vara objektivt berättigade, icke-diskriminerande, proportionerliga och öppna för insyn samt följa relevanta internationella standarder.
- (12) Certifikaten bör erkännas ömsesidigt av samtliga medlemsstater för att göra det möjligt för leverantörer av flygtrafiktjänster att tillhandahålla tjänster i en annan medlemsstat än den där de har erhållit sina certifikat, inom de gränser som flygsäkerheten kräver.
- (13) Tillhandahållande av tjänster för kommunikation, navigation, flygtrafik och övervakning samt flygbriefingtjänst för luftfarten bör organiseras på marknadsvillkor med beaktande av de särdrag som betecknar sådana tjänster och med upprätthållande av en hög flygsäkerhetsnivå.
- (14) Certifieringssystemet bör, för att underlätta en säker flygtrafik över medlemsstaternas gränser till nytta för luftrumets användare och deras passagerare, tillhandahålla en ram som gör det möjligt för medlemsstaterna att utnämna leverantörer av flygtrafikledningstjänster, oavsett var de har certifierats.
- (15) Medlemsstaterna bör på grundval av sina analyser av flygsäkerhetsöverväganden kunna utse en eller flera leverantörer av flygvädertjänster med avseende på hela eller delar av det luftrum som ingår i deras ansvarsområde utan att behöva anordna en anbudsinfordran.
- (16) Leverantörer av flygtrafiktjänster bör genom lämpliga överenskommelser inleda och upprätthålla ett nära samarbete med de militära myndigheter som ansvarar för verksamhet som kan inverka på allmän flygtrafik.
- (17) Räkenskaperna för alla leverantörer av flygtrafiktjänster bör vara öppna för insyn i största möjliga utsträckning.
- (18) Införandet av harmoniserade principer och villkor för tillgång till verksamhetsrelaterade uppgifter bör underlätta tillhandahållandet av flygtrafiktjänster samt luft- rumsanvändarnas och flygplatsernas verksamhet i en ny omgivning.
- (19) Villkoren i fråga om avgifter som gäller för luftrumets användare bör vara rättvisa och öppna för insyn.
- (20) Användaravgifterna bör utgöra ersättning för de hjälpmedel och tjänster som leverantörerna av flygtrafiktjänster och medlemsstaterna tillhandahåller. Storleken på användaravgifterna bör vara proportionella mot kostnaderna, med beaktande av målen för flygsäkerhet och ekonomisk effektivitet.
- (21) Det bör inte förekomma någon diskriminering mellan luftrumets användare när det gäller tillhandahållande av likvärdiga flygtrafiktjänster.
- (22) Leverantörerna av flygtrafiktjänster erbjuder ett visst antal hjälpmedel och tjänster som är direkt knutna till framförandet av ett luftfartyg, och kostnaderna för detta bör kunna återkrävas i enlighet med principen om att användaren betalar, vilket innebär att luftrumets användare bör betala för de kostnader, eller så nära som möjligt av de kostnader, som deras användning orsakar.
- (23) Det är viktigt att se till att de kostnader som föranleds av dessa hjälpmedel och tjänster är öppna för insyn. Ändringar av avgiftssystemet eller avgiftsnivån bör därför förklaras för luftrumets användare. Sådana ändringar eller investeringar som föreslås av leverantörerna av flygtrafiktjänster bör förklaras som en del av ett utbyte av information mellan deras förvaltningsorgan och luftrumets användare.
- (24) Det bör finnas utrymme för att anpassa avgifter som bidrar till att maximera kapaciteten inom hela systemet. Ekonomiska stimulansåtgärder kan vara ett användbart sätt att påskynda införandet av markbaserad eller luftburen utrustning som ökar kapaciteten för att belöna goda prestationer eller uppväga olägenheter i samband med val av mindre önskvärda rutter.

- (25) Vad gäller de intäkter som görs i syfte att uppnå en rimlig avkastning på tillgångarna, och som står i direkt relation till de besparingar som görs genom ökad effektivisering, bör kommissionen undersöka möjligheten att upprätta en reserv för att minska effekterna av plötsliga kostnadsökningar för luftrumets användare vid perioder med minskad lufttrafik.
- (26) Kommissionen bör undersöka möjligheten att organisera ett tillfälligt ekonomiskt stöd för att öka kapaciteten hos systemet för Europas flygkontrollsystem i dess helhet.
- (27) Införandet och tillämpningen av avgifter för luftrumets användare bör regelbundet ses över av kommissionen, i samarbete med Eurocontrol och med nationella tillsynsmyndigheter samt luftrumets användare.
- (28) Med tanke på att information om leverantörer av flygtrafiktjänster är särskilt känslig bör de nationella tillsynsmyndigheterna inte röja information som omfattas av tystnadsplikt, vilket dock inte bör hindra att det införs ett system för att övervaka och offentliggöra dessa tjänsteleverantörers prestationer.

säker och effektiv drift av den verksamhet som utövas av sådana leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster för det luftrum som faller under ansvarsområdet för den medlemsstat som har utsett eller inrättat den aktuella myndigheten.

2. I detta syfte skall varje nationell tillsynsmyndighet organisera lämpliga inspektioner och undersökningar för att kontrollera överensstämmelsen med kraven i denna förordning. Den berörda leverantören av flygtrafiktjänster skall underlätta detta arbete.

3. När det gäller funktionella luftrumsblock som sträcker sig över luftrum som faller under flera medlemsstaters ansvarsområde, skall de berörda medlemsstaterna ingå en överenskommelse om den tillsyn som föreskrivs i denna artikel med avseende på de leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster i dessa block. Medlemsstater får ingå en överenskommelse om den tillsyn som föreskrivs i denna artikel med avseende på den leverantör av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster i en annan medlemsstat än den där leverantören bedriver sin huvudsakliga verksamhet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

#### Artikel 1

#### Syfte och räckvidd

1. Inom ramförordningens räckvidd omfattar denna förordning tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet. Syftet med den här förordningen är att fastställa gemensamma krav för säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster i gemenskapen.
2. Denna förordning skall tillämpas på tillhandahållande av flygtrafiktjänster för allmän luftfart i enlighet med och inom ramförordningens räckvidd.

#### Artikel 2

#### De nationella tillsynsmyndigheternas uppgifter

1. De nationella tillsynsmyndigheter som avses i artikel 4 i ramförordningen skall säkerställa en lämplig tillsyn av tillämpningen av denna förordning, särskilt när det gäller en

4. Nationella tillsynsmyndigheter skall på lämpligt sätt komma överens om ett nära samarbete med varandra för att säkerställa adekvat övervakning av leverantörer av flygtrafiktjänster som innehar ett giltigt certifikat från en medlemsstat och som också tillhandahåller tjänster med avseende på det luftrum som omfattas av en annan medlemsstats ansvarsområde. Sådant samarbete skall innefatta överenskommelser om hur fall av bristande efterlevnad av de tillämpliga gemensamma kraven i artikel 6 eller villkoren i bilaga II skall hanteras.

#### Artikel 3

#### Erkända organisationer

1. Nationella tillsynsmyndigheter får besluta att helt eller delvis delegera de inspektioner och undersökningar som avses i artikel 2.2 till erkända organisationer som uppfyller kraven i bilaga I.

2. Ett erkännande som beviljas av en nationell tillsynsmyndighet skall gälla inom gemenskapen för en tid av tre år med möjlighet till förnyelse. Nationella tillsynsmyndigheter får överlämna åt vilken som helst av de erkända organisationer som är belägna inom gemenskapen att utföra dessa inspektioner och undersökningar.

## Artikel 4

**Flygsäkerhetskrav**

Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen fastställa och anta Eurocontrols flygsäkerhetskrav (ESARR, Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) och senare ändringar av dessa krav inom ramen för denna förordning, som skall vara bindande enligt gemenskapsrätten. Offentliggörandet skall ha formen av hänvisningar till sådana flygsäkerhetskrav i *Europeiska unionens officiella tidning*.

## Artikel 5

**Licensiering av flygledare**

Om så är lämpligt, skall kommissionen så snart som möjligt efter denna förordnings ikraftträdande för Europaparlamentet och rådet lägga fram ett förslag om licensiering av flygledare.

## KAPITEL II

**BESTÄMMELSER FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV TJÄNS-  
TER**

## Artikel 6

**Gemensamma krav**

Gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen. De gemensamma kraven skall omfatta följande:

- Teknisk och operativ kompetens och lämplighet.
- System och förfaranden för flygsäkerhets- och kvalitetsstyrning.
- Rapporteringssystem.
- Tjänsternas kvalitet.
- Finansiell styrka.
- Ansvar och försäkringstäckning.
- Ägande och organisationsstruktur, inbegripet förhindrande av intressekonflikter.
- Mänskliga resurser, bland annat lämplig planering av personalstyrkan.
- Säkerhet.

## Artikel 7

**Certifiering av leverantörer av flygtrafiktjänster**

1. Tillhandahållande av alla flygtrafiktjänster inom gemenskapen skall omfattas av medlemsstaternas certifiering.

2. Ansökningar om certifiering skall lämnas till den nationella tillsynsmyndigheten i den medlemsstat där sökanden bedriver sin huvudsakliga verksamhet och, i förekommande fall, har sitt säte.

3. Nationella tillsynsmyndigheter skall utfärda certifikat till leverantörer av flygtrafiktjänster om de uppfyller de gemensamma krav som avses i artikel 6. Certifikat får utfärdas för varje enskild flygtrafiktjänst som definieras i artikel 2 i ramförordningen eller för ett paket av sådana tjänster, bland annat de fall då en leverantör av flygtrafiktjänster, oavsett rättslig status, driver och underhåller sina egna kommunikations-, navigations- och övervakningssystem. Certifikaten skall regelbundet kontrolleras.

4. I certifikaten skall anges rättigheterna och skyldigheterna för leverantörer av flygtrafiktjänster, inklusive luftrumsanvändarnas tillgång till tjänsterna på en icke-diskriminerande grundval, med särskilt beaktande av säkerheten. Certifieringen får endast omfattas av de villkor som anges i bilaga II. Dessa villkor skall vara objektivt berättigade, icke-diskriminerande, proportionerliga och öppna för insyn.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får medlemsstaterna tillåta tillhandahållande av flygtrafiktjänster i hela eller delar av det luftrum som tillhör deras ansvarsområde utan certifikat, om leverantören av dessa tjänster erbjuder dem först och främst till flygplansrörelser som inte är allmän lufttrafik. I dessa fall skall den berörda medlemsstaten informera kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut och de åtgärder som har vidtagits för att säkerställa maximal överensstämmelse med de gemensamma kraven.

6. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8 och om inte annat anges i artikel 9 skall utfärdandet av certifikat till leverantörer av flygtrafiktjänster medföra att dessa har möjlighet att erbjuda sina tjänster till andra leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumsanvändare och flygplatser i gemenskapen.

7. De nationella tillsynsmyndigheterna skall övervaka att de gemensamma kraven och de villkor som är knutna till certifikaten uppfylls. Uppgifter om sådan övervakning skall ingå i de årliga rapporter som medlemsstaterna skall lägga fram i enlighet med artikel 12.1 i ramförordningen. Om en nationell tillsynsmyndighet finner att innehavaren av ett certifikat inte längre uppfyller dessa krav eller villkor skall den vidta lämpliga åtgärder samtidigt som den ser till att tjänsterna upprätthålls. Dessa åtgärder får omfatta återkallande av certifikatet.

8. Medlemsstaterna skall erkänna alla certifikat som har utfärdats i en annan medlemsstat i enlighet med denna artikel.

9. Medlemsstaterna får i undantagsfall skjuta upp efterlevnaden av denna artikel med sex månader efter den tidpunkt som framgår av artikel 19.2. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om sådana förlängningar och ange skälen till dessa.

#### Artikel 8

### Utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster

1. Medlemsstaterna skall se till att flygtrafikledningstjänster tillhandahålls med ensamrätt inom särskilda luftrumsblock avseende det luftrum som de ansvarar för. I detta syfte skall medlemsstaterna utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster som innehar ett giltigt certifikat i gemenskapen.

2. Medlemsstaterna skall fastställa de rättigheter och skyldigheter som skall uppfyllas av de tjänsteleverantörer som utnämns. Sådana skyldigheter får innehålla villkor för att tidsanpassat tillhandahålla relevant information som är lämplig för att fastställa identiteten på alla luftfartygsrörelser i det luftrum som de är ansvariga för.

3. Medlemsstaterna har handlingsfriheten att välja en tjänsteleverantör på villkor att den senare uppfyller de krav och villkor som avses i artiklarna 6 och 7.

4. När det gäller funktionella luftrumsblock som fastställs i enlighet med artikel 5 i förordning om luftrummet och som sträcker sig över luftrum som faller under flera medlemsstaters ansvarsområde skall de berörda medlemsstaterna gemensamt utse en eller flera leverantörer av flygtrafikledningstjänster, minst en månad före genomförandet av det funktionella luftblocket.

5. Medlemsstaterna skall omedelbart underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna om beslut som fattas i

enlighet med denna artikel om utseende av leverantörer av flygtrafikledningstjänster inom särskilda luftrumsblock i det luftrum som ligger inom deras ansvarsområde.

#### Artikel 9

### Utnämning av leverantörer av flygvädertjänster

1. Medlemsstaterna får utse en leverantör av flygvädertjänster att leverera alla eller delar av flygväderdata med ensamrätt i hela eller delar av det luftrum som de ansvarar för med beaktande av flygsäkerhetsöverväganden.

2. Medlemsstaterna skall utan dröjsmål underrätta kommissionen och andra medlemsstater om beslut inom ramen för denna artikel med avseende på utnämning av leverantör av flygvädertjänster.

#### Artikel 10

### Förhållandet mellan tjänsteleverantörer

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster får använda sig av tjänster från andra leverantörer som har blivit certifierade i gemenskapen.

2. Leverantörer av flygtrafiktjänster skall formalisera sina arbetsrelationer med hjälp av skriftliga avtal eller likvärdiga juridiska överenskommelser i vilka leverantörernas särskilda uppgifter och funktioner fastställs och som möjliggör ett utbyte av verksamhetsrelaterade uppgifter mellan alla tjänsteleverantörerna när det gäller allmän flygtrafik. Dessa överenskommelser skall anmälas till den berörda nationella tillsynsmyndigheten eller berörda myndigheter.

3. För tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster krävs medlemsstaternas godkännande. För tillhandahållandet av flygvädertjänster krävs medlemsstaternas godkännande, om de har utsett en leverantör med ensamrätt i enlighet med artikel 9.1.

#### Artikel 11

### Förhållandet till militära myndigheter

Medlemsstaterna skall inom ramen för den gemensamma transportpolitiken vidta nödvändiga åtgärder för att se till att det mellan behöriga civila och militära myndigheter upprättas skriftliga överenskommelser eller likvärdiga juridiska överenskommelser avseende förvaltningen av särskilda luftrumsblock.

## Artikel 12

### Insyn i räkenskaper

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster skall, oavsett form för ägande och rättslig form, utforma, inlämna till granskning och offentliggöra sina finansiella räkenskaper. Dessa räkenskaper skall överensstämma med de internationella redovisningsstandarder som antagits av gemenskapen. Om det på grund av tjänsteleverantörens rättsliga status inte är möjligt att uppnå full överensstämmelse med de internationella redovisningsstandarderna, skall leverantören sträva efter att i möjligaste mån uppfylla dessa krav.

2. I varje fall skall leverantörer av flygtrafiktjänster offentliggöra en årsredovisning och regelbundet underställas en oberoende revision.

3. Vid tillhandahållande av ett paket av tjänster skall leverantörer av flygtrafiktjänster i sin interna redovisning identifiera relevanta kostnader och inkomster för flygtrafiktjänster uppdelade i enlighet med Eurocontrols principer för upprättande av kostnadsbas för undervägsavgifter och beräkningen av avgiftsenheter och vid behov ge en sammanställd redovisning för tjänster som inte är flygtrafiktjänster på samma sätt som de skulle vara tvungna att göra om de berörda tjänsterna tillhandahölls av separata företag.

4. Medlemsstaterna skall utse behöriga myndigheter som skall ha rätt att ta del av räkenskaperna för de tjänsteleverantörer som tillhandahåller tjänster inom det luftrum som ligger inom deras ansvarsområde.

5. Medlemsstaterna får tillämpa övergångsbestämmelserna i artikel 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder<sup>(1)</sup> på leverantörer av flygtrafiktjänster som omfattas av denna förordning.

## Artikel 13

### Tillgång till och skydd av uppgifter

1. När det gäller allmän flygtrafik skall relevanta verksamhetsrelaterade uppgifter utbytas i realtid mellan alla leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare och flygplatser så att deras operativa behov kan underlättas. Uppgifterna skall användas endast för verksamhetsrelaterade ändamål.

2. Berörda myndigheter, certifierade leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare och flygplatser skall beviljas tillgång till verksamhetsrelaterade uppgifter på ett icke-diskriminerande sätt.

3. Certifierade tjänsteleverantörer, användare av luftrummet och flygplatser skall fastställa standardvillkor för tillgång till andra relevanta verksamhetsrelaterade uppgifter än sådana som avses i punkt 1. De nationella tillsynsmyndigheterna skall godkänna dessa standardvillkor. Närmare föreskrifter för sådana villkor skall vid behov fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen.

## KAPITEL III

### AVGIFTSSYSTEM

## Artikel 14

### Allmänt

I enlighet med kraven i artiklarna 15 och 16 skall det utarbetas ett avgiftssystem för flygtrafiktjänster som bidrar till att större insyn uppnås med avseende på fastställande, påläggande och uttagande av avgifter från luftrumets användare. Detta system skall också överensstämma med artikel 15 i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart och med Eurocontrols avgiftssystem för undervägsavgifter.

## Artikel 15

### Principer

1. Avgiftssystemet skall grundas på de beräknade kostnader för flygtrafiktjänster som tjänsteleverantörerna ådragit sig till gagn för luftrumets användare. Avgiftssystemet skall fördela dessa kostnader mellan olika användarkategorier.

2. Följande principer skall tillämpas vid fastställandet av kostnadsbasen för utgifter:

a) Den kostnad som skall fördelas mellan luftrumets användare skall vara hela kostnaden för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, inklusive lämpliga belopp för ränta på kapitalinvesteringar och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration.

b) De kostnader som skall beaktas i detta sammanhang skall vara de kostnader i relation till de hjälpmedel och tjänster som är föreskrivna och införlivade enligt ICAO:s regionala flygtrafikplan, europeiska regionen. De kan även omfatta sådana kostnader som nationella tillsyns-

<sup>(1)</sup> EGT L 243, 11.9.2002, s. 1.



- myndigheter och/eller erkända organisationer ådragit sig, samt andra kostnader som den berörda medlemsstaten och tjänsteleverantören ådragit sig i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster.
- c) Kostnaden för olika flygtrafiktjänster skall identifieras separat i enlighet med artikel 12.3.
- d) Korssubventionering mellan olika flygtrafiktjänster skall vara tillåten endast när detta motiveras av objektiva skäl och under förutsättning att den är tydligt identifierbar.
- e) Insyn i beräkningen av avgifter skall garanteras. Tillämpningsföreskrifter för tjänsteleverantörernas tillhandahållande av information skall fastställas för att göra det möjligt att granska deras prognoser, faktiska kostnader och intäkter. Information skall regelbundet utbytas mellan nationella tillsynsmyndigheter, tjänsteleverantörer, luftrumets användare, kommissionen och Eurocontrol.
3. Utan att det påverkar tillämpningen av Eurocontrols avgiftssystem för undervägsavgifter, skall medlemsstaterna i enlighet med punkt 2 iakta följande principer när de fastställer avgifter:
- a) Avgifter skall fastställas för tillgängligheten av flygtrafiktjänster på ett icke-diskriminerande sätt. När avgifter tas ut från olika användare av luftrummet för samma tjänst skall ingen åtskillnad göras med hänsyn till användarens nationalitet eller kategori.
- b) Undantag för vissa användare, i synnerhet lätta flygplan och statsluftfartyg, får tillåtas, under förutsättning att kostnaden för sådana undantag inte läggs över på andra användare.
- c) Flygtrafiktjänster får generera tillräckliga intäkter som överstiger alla direkta och indirekta driftskostnader och som ger en rimlig avkastning på tillgångar som bidrar till nödvändiga kapitalförbättringar.
- d) Avgifterna skall avspegla kostnaderna för de flygtrafiktjänster och anläggningar som görs tillgängliga för luftrumets användare, med beaktande av den relativa produktionskapaciteten hos de olika typerna av berörda luftfartyg.
- e) Avgifterna skall främja ett säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster i syfte att uppnå en hög flygsäkerhetsnivå och kostnadseffektivitet samt främja ett integrerat tillhandahållande av tjänster. För detta ändamål får sådana avgifter användas
- till mekanismer, inbegripet stimulansåtgärder i form av ekonomiska för- och nackdelar, för att stimulera leverantörer av flygtrafiktjänster och/eller luftrumets användare att stödja förbättringar i flödesplanering, till exempel ökad kapacitet och minskning av förseningar, samtidigt som optimal säkerhetsnivå upprätthålls. Beslutet om huruvida sådana mekanismer skall tillämpas ligger fortfarande inom varje medlemsstats ansvarsområde,
- inkomster som gynnar projekt som stödjer specifika kategorier av luftrumets användare och/eller leverantörer av flygtrafiktjänster i syfte att förbättra den gemensamma infrastrukturen för flygtrafiktjänster, tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och användningen av luftrummet.
4. Tillämpningsföreskrifter på de områden som omfattas av punkterna 1, 2 och 3 skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 8 i ramförordningen.

#### Artikel 16

### Kontroll av avgifter

1. Kommissionen skall fortlöpande, i samarbete med medlemsstaterna, säkerställa fortlöpande granskning av överensstämmelsen med de principer och regler som avses i artiklarna 14 och 15. Kommissionen skall sträva efter att inrätta nödvändiga mekanismer för att Eurocontrols sakkunskap skall kunna tas i anspråk.

2. På begäran av en eller flera medlemsstater som anser att de ovannämnda principerna och reglerna inte har tillämpats korrekt, eller på kommissionens eget initiativ, skall kommissionen genomföra en undersökning av varje påstående om bristande efterlevnad eller bristande tillämpning av den eller de berörda principerna och/eller reglerna. Kommissionen skall, inom två månader från det att den fått en begäran och efter att ha hört den berörda medlemsstaten och samrått med Kommittén för det gemensamma europeiska luftrummet i enlighet med förfarandet i artikel 5.2 i ramförordningen, fatta ett beslut om tillämpningen av artiklarna 14 och 15 och om huruvida den berörda tillämpningen får fortsätta att tillämpas.

3. Kommissionen skall rikta sitt beslut till medlemsstaterna och informera tjänsteleverantören, i den mån denne är rättsligt berörd, om sitt beslut. En medlemsstat får hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom en månad. Rådet, som skall fatta beslut med kvalificerad majoritet, får fatta ett annat beslut inom en månad.

## KAPITEL IV

## SLUTBESTÄMMELSER

## Artikel 17

**Anpassning till den tekniska utvecklingen**

1. I syfte att företa anpassningar till den tekniska utvecklingen kan ändringar av bilagorna göras i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen.
2. Kommissionen skall offentliggöra de genomförandebestämmelser som antagits på grundval av denna förordning i *Europeiska unionens officiella tidning*.

## Artikel 18

**Sekretess**

1. De nationella tillsynsmyndigheterna får i enlighet med sin nationella lagstiftning, i likhet med kommissionen, inte röja förtrolig information, särskilt om informationen avser

leverantörer av flygtrafiktjänster, deras affärsmässiga förhållanden och deras kostnadskomponenter.

2. Punkt 1 skall inte påverka de nationella tillsynsmyndigheternas rätt att röja information, när detta behövs för att de skall kunna uppfylla sina uppgifter, i vilka fall ett sådant röjande skall vara proportionerligt och ta i beaktande de berättigade intressena för leverantörer av flygtrafiktjänster när det gäller skyddet av deras affärshemligheter.

3. Punkt 1 skall inte heller hindra offentliggörande av information om villkoren för och utförandet av tillhandahållande av tjänster som inte innehåller förtrolig information.

## Artikel 19

**Ikraftträdande**

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Artiklarna 7 och 8 skall emellertid träda i kraft ett år efter det att de gemensamma krav som avses i artikel 6 har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 10 mars 2004.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

D. ROCHE

Ordförande

## BILAGA I

**KRAV FÖR ERKÄNDA ORGANISATIONER**

Den erkända organisationen skall uppfylla följande:

- Den måste ha dokumenterad omfattande erfarenhet av att bedöma offentliga och privata enheter inom luftfartssektorn, särskilt leverantörer av flygtrafiktjänster, och inom andra liknande sektorer på ett eller flera områden som omfattas av denna förordning.
  - Den måste ha omfattande regler rörande regelbundna kontroller av nämnda enheter, som offentliggörs och kontinuerligt uppdateras och förbättras genom forsknings- och utvecklingsprogram.
  - Den får inte vara kontrollerad av leverantörer av flygtrafiktjänster, av flygplatsledningsmyndigheter eller av andra som har ett kommersiellt intresse i tillhandahållande av flygtrafiktjänster eller luftfartstjänster.
  - Den måste ha en betydande teknisk lednings-, stöd- och forskningspersonal som står i rimlig proportion till de uppgifter som skall utföras.
  - Den måste ledas och administreras på ett sådant sätt att sekretessen hos den information som krävs av administrationen säkerställs.
  - Den måste vara beredd att tillhandahålla relevant information till den berörda nationella tillsynsmyndigheten.
  - Den måste ha definierat och dokumenterat sin politik och sina mål och åtaganden med avseende på kvalitet och ha säkerställt att denna politik är tydlig samt genomförs och upprätthålls på alla nivåer inom organisationen.
  - Den måste ha utvecklat, genomfört och upprätthållit ett effektivt internt kvalitetssystem som grundas på tillämpliga delar av internationellt erkända kvalitetsstandarder och är förenligt med EN 45004 (inspektionsorgan) och med EN 29001, i enlighet med IACS Quality System Certification Scheme.
  - Den måste vara underkastad certifiering av sitt kvalitetssystem utförd av ett oberoende granskningsorgan som är erkänt av förvaltningen i den medlemsstat där den är belägen.
-

## BILAGA II

## VILLKOR SOM SKALL KNYTAS TILL CERTIFIKAT

1. I certifikaten skall följande anges:
    - a) Den nationella tillsynsmyndighet som har utfärdat certifikatet.
    - b) Sökanden (namn och adress).
    - c) De tjänster som är certifierade.
    - d) En försäkran om att sökanden överensstämmer med de gemensamma krav som fastställs i artikel 6 i denna förordning.
    - e) Datum för utfärdande av certifikatet och dess giltighetsperiod.
  
  2. Ytterligare villkor som knyts till certifikaten kan, i förekommande fall, avse följande:
    - a) Luftrumsanvändarnas tillgång till tjänsterna på en icke-diskriminerande grundval och krav i fråga om sådana tjänsters prestanda, inklusive säkerhet och driftskompatibilitet.
    - b) Driftsspecifikationerna för den eller de särskilda tjänsterna.
    - c) Den tidpunkt då tjänsterna skall tillhandahållas.
    - d) De olika driftsutrustningar som skall användas inom de särskilda tjänsterna.
    - e) Avgränsning eller begränsning av annan verksamhet än den som avser tillhandahållande av flygtrafik-tjänster.
    - f) Kontrakt, överenskommelser eller andra bestämmelser mellan tjänsteleverantören och en tredje part vilka rör tjänsterna.
    - g) Tillhandahållande av den information som rimligen kan krävas för att kontrollera att tjänsterna överensstämmer med de gemensamma kraven, inklusive planer och ekonomiska och verksamhetsrelaterade uppgifter, samt viktigare ändringar av typen och/eller omfattningen av de flygtrafiktjänster som tillhandahålls.
    - h) Andra villkor av rättslig art som inte är specifika för flygtrafiktjänster, t.ex. villkor som avser upphävande eller återkallande av certifikatet.
-

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 551/2004****av den 10 mars 2004****om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet****(”förordning om luftrummet”)****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(3)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(4)</sup>, på grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 11 december 2003, och

av följande skäl:

- (1) Skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum kräver ett harmoniserat tillvägagångssätt för att reglera luftrumets organisation och användning.
- (2) I rapporten från högnivågruppen för ett gemensamt europeiskt luftrum, i november 2000, anses det att luftrummet bör utformas, regleras och förvaltas strategiskt på europeisk basis.
- (3) I kommissionens meddelande av den 30 november 2001 om skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum uppmanas till en strukturell reform för att möjliggöra

skapandet av det gemensamma europeiska luftrummet genom en stegvis mer integrerad förvaltning av luftrummet och utveckling av nya koncept och förfaranden för flygledningstjänst.

- (4) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 (”ramförordning”) <sup>(5)</sup> fastställs ramen för skapandet av det gemensamma europeiska luftrummet.
- (5) Enligt artikel 1 i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart erkänner de fördragsslutande staterna att varje stat har fullständig och exklusiv suveränitet i luftrummet över sitt territorium. Det är inom ramen för denna suveränitet som gemenskapens medlemsstater, om inte annat följer av tillämpliga internationella konventioner, verkställer myndighetsutövning genom kontroll av flygtrafik.
- (6) Luftrummet är en gemensam resurs för alla användarkategorier som bör användas flexibelt av alla dessa kategorier för att säkerställa rättvisa och öppenhet, samtidigt som medlemsstaternas behov i fråga om säkerhet och försvar och deras åtaganden i internationella organisationer beaktas.
- (7) En effektiv luftrumsplanering är grundläggande för att öka kapaciteten hos flygtrafikledningssystemet, ge optimal respons på olika användarkrav och uppnå den mest flexibla användningen av luftrummet.
- (8) De verksamheter som bedrivs av Eurocontrol bekräftar att det inte är realistiskt att flygvägsnätet och luftrumets struktur utvecklas isolerat eftersom varje enskild medlemsstat är en integrerad del av det europeiska nätet för flygledningstjänst (EATMN – European Air Traffic Management Network) både inom och utanför gemenskapen.

<sup>(1)</sup> EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 35.

<sup>(2)</sup> EGT C 241, 7.10.2002, s. 24.

<sup>(3)</sup> EGT C 278, 14.11.2002, s. 13.

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 3 september 2002 (EUT C 272 E, 13.11.2003, s. 316), rådets gemensamma ståndpunkt av den 18 mars 2003 (EUT C 129 E, 3.6.2003, s. 11) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 3 juli 2003 (ännu ej offentliggjord i EUT). Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 29 januari 2004 och rådets beslut av den 2 februari 2004.

<sup>(5)</sup> Se sidan 1 i detta nummer av EUT.

- (9) Ett stegvis mer integrerat operativt luftrum bör inrättas för allmän flygtrafik på sträcka (en route) i det övre luftrummet; gränssnittet mellan det övre luftrummet och det undre luftrummet bör identifieras i enlighet därmed.
- (10) En europeisk övre flyginformationsregion (EUIR – European Upper Flight Information Region) som omfattar det övre luftrummet under medlemsstaternas ansvar inom räckvidden för denna förordning bör underlätta gemensam planering och offentliggörande av flyginformation för att lösa problemet med regionala flaskhalsar.
- (11) Luftrummet användare möter olika villkor avseende tillgång till och rörelsefrihet inom gemenskapens luftrum. Detta beror på den bristande harmoniseringen av luftrumsklassificeringen.
- (12) Omstruktureringen av luftrummet bör grundas på operativa krav utan hänsyn till befintliga gränser. Gemensamma allmänna principer för att inrätta enhetliga funktionella luftrumsblock bör utarbetas i samråd med och på grundval av teknisk rådgivning från Eurocontrol.
- (13) Det är väsentligt att uppnå en gemensam och harmoniserad struktur för luftrummet när det gäller flygvägar och sektorer, att basera det nuvarande och framtida organiserandet av luftrummet på gemensamma principer och att utforma och förvalta luftrummet i enlighet med harmoniserade regler.
- (14) Konceptet för flexibel användning av luftrummet bör fungera effektivt. Det är nödvändigt att optimera användningen av sektorer i luftrummet, särskilt under rusningstid för allmän flygtrafik och i luftrum med hög trafiktäthet, genom samarbete mellan medlemsstaterna, avseende sådana sektorer användning för militär verksamhet och utbildning. Det är därför nödvändigt att avsätta lämpliga resurser för ett effektivt genomförande av konceptet för flexibel användning av luftrummet, med hänsyn till både civila och militära krav.
- (15) Medlemsstaterna skall sträva efter att samarbeta med angränsande medlemsstater för att tillämpa principen om en flexibel användning av luftrummet över de nationella gränserna.
- (16) Skillnader i fråga om hur samarbetet mellan civila och militära myndigheter inom gemenskapen är organiserat hindrar en enhetlig och tidsmässigt god planering av

luftrummet och genomförande av förändringar. Om det gemensamma europeiska luftrummet blir framgångsrikt eller ej beror på om det finns ett effektivt samarbete mellan de civila och militära myndigheterna, utan att detta påverkar medlemsstaternas prerogativ och ansvar på försvarsområdet.

- (17) Militär verksamhet och utbildning bör skyddas närhelst tillämpningen av gemensamma principer och krav äventyrar ett säkert och effektivt genomförande.
- (18) Lämpliga åtgärder bör införas för att förbättra flödesplaneringens effektivitet i syfte att bistå existerande operativa enheter, däribland Eurocontrols centrala enhet för flödeskontrolltjänst, för att säkerställa effektiva flygoperationer.
- (19) Det är önskvärt att överväga om principerna för det övre luftrummet bör utvidgas till att även omfatta det undre luftrummet i enlighet med en tidsplan och på grundval av lämpliga undersökningar.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### KAPITEL I

### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

#### Artikel 1

#### Syfte och räckvidd

- Inom ramförordningens räckvidd omfattar den här förordningen organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet. Denna förordning syftar till att inom den gemensamma transportpolitiken stödja ett koncept för ett stegvis mer integrerat operativt luftrum och att inrätta gemensamma förfaranden för utformning, planering och förvaltning som säkerställer att flygledningstjänsten fungerar effektivt och säkert.
- Användningen av luftrummet skall stödja driften av flygtrafiktjänster som en sammanhängande helhet i enlighet med förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordningen om tillhandahållande av tjänster")<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Se sidan 10 i detta nummer av EUT.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 10 skall denna förordning tillämpas på det luftrum inom ICAO-regionerna Europa och Afrika där medlemsstaterna har ansvar för tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster i enlighet med förordningen om tillhandahållande av tjänster. Medlemsstaterna får också tillämpa denna förordning på det luftrum för vilket de ansvarar inom andra ICAO-regioner på villkor att de informerar kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

4. De flyginformationsregioner som ligger inom det luftrum som omfattas av denna förordning skall offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

## KAPITEL II

### LUFTRUMMETS UPPBYGGNAD

#### Artikel 2

#### **Avgränsning**

Gränsen mellan det övre och det undre luftrummet fastställs till flygnivå 285.

De avvikelser i gränsen som är berättigade av operativa krav får beslutas efter överenskommelse med de berörda medlemsstaterna i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen.

#### Artikel 3

### **Gemensam europeisk övre flyginformationsregion (EUIR)**

1. Gemenskapen och dess medlemsstater skall sträva efter att inrätta en gemensam europeisk övre flyginformationsregion (EUIR) som erkänns av ICAO. I detta syfte skall kommissionen i frågor som omfattas av gemenskapens behörighet ge rådet en rekommendation i enlighet med artikel 300 i fördraget senast inom två år efter det att denna förordning har trätt i kraft.

2. EUIR skall utformas så att det omfattar det luftrum som omfattas av medlemsstaternas ansvar i enlighet med artikel 1.3 och det får även omfatta luftrum tillhörande tredje länder i Europa.

3. Inrättandet av EUIR skall inte påverka medlemsstaternas ansvar för utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster för luftrum som omfattas av deras ansvar i enlighet med artikel 8.1 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

4. Medlemsstaterna skall behålla sitt ansvar gentemot ICAO inom de geografiska gränserna för de övre flyginformationsregionerna och de flyginformationsregioner som ICAO har tilldelat dem vid denna förordnings ikraftträdande.

5. Utan att det påverkar medlemsstaternas offentliggörande av flyginformation och i överensstämmelse med detta offentliggörande skall kommissionen, i nära samarbete med Eurocontrol, samordna skapandet av en gemensam publikation för flyginformation avseende EUIR med beaktande av relevanta ICAO-krav.

#### Artikel 4

### **Luftrumsklassificering**

Kommissionen och medlemsstaterna skall inrätta EUIR i enlighet med en successivt harmoniserad luftrumsklassificering, utformat för att säkerställa ett likartat tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet. Denna gemensamma inriktning skall bygga på en förenklad tillämpning av luftrumsklassificering, definierat inom dokumentet Eurocontrol Airspace Strategy for the European civil aviation conference (ECAC) States i enlighet med ICAO:s standarder.

Nödvändiga genomförandebestämmelser på detta område skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 8 i ramförordningen.

#### Artikel 5

### **Omstrukturering av det övre luftrummet**

1. I syfte att uppnå maximal kapacitet och effektivitet hos det europeiska nätet för flygledningstjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet och för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå skall det övre luftrummet omstruktureras till funktionella luftrumsblock.

2. Funktionella luftrumsblock skall bl.a.

- a) grunda sig på en flygsäkerhetsbevisning,
- b) möjliggöra optimerad användning av luftrummet med beaktande av flygtrafikflödena,
- c) motiveras av det sammanlagda mervärdet, inbegripet optimal användning av tekniska och mänskliga resurser, grundat på kostnadsnyttoanalyser,
- d) säkerställa en löpande och flexibel överföring av ansvaret för flygkontrolltjänsten mellan flygtrafikledningsheter,

- e) säkerställa att konfigurationerna av det övre och det undre luftrummet är förenliga,
- f) uppfylla de villkor som härrör från regionala överenskommelser som har ingåtts inom ICAO, och
- g) respektera befintliga regionala avtal vid ikraftträdandet av denna förordning, särskilt avtal med Europeiska tredje länder.

3. Gemensamma allmänna principer för inrättande och ändring av funktionella luftrumsblock skall utvecklas i enlighet med förfarandet i artikel 8 i ramförordningen.

4. Ett funktionellt luftrumsblock skall inrättas endast genom ömsesidig överenskommelse mellan alla de medlemsstater som har ansvar för någon del av det luftrum som ingår i blocket, eller genom ett tillkännagivande från en medlemsstat, om luftrummet som omfattas av blocket helt faller inom dess ansvarsområde. Den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna skall handla endast efter samråd med berörda parter, inbegripet kommissionen och de övriga medlemsstaterna.

5. Om ett funktionellt luftrumsblock gäller luftrum som helt eller delvis omfattas av två eller fler medlemsstaters ansvarsområde skall det avtal genom vilket luftrumsblocket inrättas innehålla de nödvändiga bestämmelserna om det sätt på vilket blocket kan ändras och det sätt på vilket en medlemsstat kan utträda ur blocket, inbegripet övergångsarrangemang.

6. Vid problem mellan två eller flera medlemsstater om ett gränsöverskridande funktionellt luftrumsblock som rör luftrum som faller inom deras ansvarsområden, kan de berörda medlemsstaterna tillsammans överlämna ärendet till Kommittén för det gemensamma luftrummet för yttrande. Yttrandet skall tillställas de berörda medlemsstaterna. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4 skall medlemsstaterna ta hänsyn till ett sådant yttrande för att finna en lösning.

7. Sådana beslut som nämns i punkterna 4 och 5 skall meddelas kommissionen för offentliggörande i *Europeiska unionens officiella tidning*. Den tidpunkt då besluten träder i kraft skall anges i offentliggörandet.

#### Artikel 6

### Optimerad flygvägs- och sektorsutformning i det övre luftrummet

1. Gemensamma principer för och krav på flygvägar och sektorsutformning skall fastställas för att säkerställa en säker,

ekonomiskt effektiv och miljövänlig användning av luftrummet. Sektorsutformningen skall överensstämma bland annat med flygvägsutformningen.

2. Genomförandebestämmelserna för de områden som omfattas av punkt 1 skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 8 i ramförordningen.

3. Beslut om inrättande eller ändring av flygvägar och sektorer skall godkännas av de medlemsstater som har ansvar för det luftrum som besluten gäller.

#### KAPITEL III

### FLEXIBEL ANVÄNDNING AV LUFTRUMMET (FUA) I DET GEMENSAMMA EUROPEISKA LUFTRUMMET

#### Artikel 7

#### Flexibel användning av luftrummet

1. Med beaktande av hur de militära frågorna under deras ansvar är organiserade skall medlemsstaterna säkerställa en enhetlig tillämpning inom det gemensamma europeiska luftrummet av det koncept för flexibel användning av luftrummet som beskrivits av ICAO och utarbetats av Eurocontrol för att underlätta luftrumsplanering och flygledningstjänst i samband med den gemensamma transportpolitiken.

2. Medlemsstaterna skall årligen rapportera till kommissionen om tillämpningen av systemet med en flexibel användning av luftrummet med avseende på det luftrum som omfattas av deras ansvar i samband med den gemensamma transportpolitiken.

3. När det blir nödvändigt att stärka och harmonisera tillämpningen av systemet med flexibel användning av luftrummet inom det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt efter rapporter som lagts fram av medlemsstater, skall genomförandebestämmelser antas inom ramen för den gemensamma transportpolitiken i enlighet med förfarandet i artikel 8 i ramförordningen.

#### Artikel 8

#### Tillfälligt upphävande

1. Om tillämpningen av artikel 7 ger upphov till betydande operativa svårigheter får medlemsstaterna tillfälligt upphäva en sådan tillämpning under förutsättning att de utan dröjsmål informerar kommissionen och de andra medlemsstaterna.



2. Efter det att ett tillfälligt upphävande har införts får justeringar av de bestämmelser som antagits i enlighet med artikel 7.3 utarbetas för luftrummet för vilket den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ansvarar, i enlighet med förfarandet i artikel 8 i ramförordningen.

#### Artikel 9

### Flödesplanering

1. Genomförandebestämmelser för flödesplanering skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 8 i ramförordningen, för att optimera tillgänglig kapacitet vid användningen av luftrummet och förbättra flödesplaneringsprocessen. Dessa bestämmelser skall grundas på öppenhet och effektivitet så att kapaciteten kan tillhandahållas på ett flexibelt sätt inom de angivna tidsramarna, i överensstämmelse med rekommendationerna i ICAO:s regionala plan för flygtrafiktjänst för Europa-regionen (ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region).

2. Genomförandebestämmelserna skall stödja operativa beslut som fattas av leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer och luftrumets användare och skall omfatta följande områden:

- a) Färdplanering.
- b) Användning av tillgänglig luftrumskapacitet under alla faser av flygningen, även tilldelning av avgångs- och ankomsttider.
- c) Den allmänna flygtrafikens användning av flygvägar, inbegripet
  - skapandet av en enda publikation för flygvägar och trafikflödesplanering,

- alternativ för omläggning av allmän flygtrafik från hårt belastade områden,
- prioriteringsregler för allmän flygtrafiks tillträde till luftrummet, särskilt under hårt belastade perioder och krisperioder.

#### KAPITEL IV

### SLUTBESTÄMMELSER

#### Artikel 10

### Översyn

I samband med den regelbundna översyn som det hänvisas till i artikel 12.2 i ramförordningen skall kommissionen genomföra en framåtblickande undersökning av förutsättningarna för en framtida tillämpning i det undre luftrummet av de modeller som avses i artiklarna 3, 5 och 6.

På grundval av slutsatserna från denna undersökning och med ledning av de framsteg som gjorts skall kommissionen senast den 31 december 2006 lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med, om så är lämpligt, ett förslag om att utvidga tillämpningen av dessa modeller till att omfatta det undre luftrummet eller att fastställa eventuella andra åtgärder. Om en sådan utvidgning övervägs, bör besluten i fråga fattas före den 31 december 2009.

#### Artikel 11

### Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 10 mars 2004.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

D. ROCHE

Ordförande

**UTTALANDE FRÅN KOMMISSIONEN**

På grundval av en rapport om erfarenheterna från genomförandet av artikel 5 kommer kommissionen att vid behov inom fem år lägga fram förslag till ändring av det förfarande som avses i artikel 5.6.

---

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 552/2004****av den 10 mars 2004****om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst****(”förordning om driftskompatibilitet”)****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(3)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(4)</sup>, på grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 11 december 2003, och

av följande skäl:

(1) För att ett gemensamt europeiskt luftrum skall skapas bör bestämmelser om system, komponenter och därmed förbundna förfaranden antas i syfte att trygga driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst. Bestämmelserna bör vara förenliga med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet <sup>(5)</sup> (”förordning om tillhandahållande av tjänster”) och organisationen och användningen av luftrummet

enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (”förordning om luftrummet”) <sup>(6)</sup>.

(2) I rapporten från högnivågruppen för det gemensamma europeiska luftrummet bekräftas behovet av att införa en teknisk reglering på grundval av den nya metoden (The New Approach) enligt rådets resolution av den 7 maj 1985 om en ny metod för teknisk harmonisering och tekniska standarder <sup>(7)</sup> med grundläggande krav, regler och standarder som är kompletterande och sammanhängande.

(3) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 (”ramförordningen”) <sup>(8)</sup> fastställs ramen för skapandet av det gemensamma europeiska luftrummet.

(4) I rapporten från högnivågruppen bekräftas att situationen fortfarande är otillfredsställande, även om framsteg under senare år har gjorts i riktning mot en sammanhängande drift av det europeiska nätverket för flygledningstjänst. Integrationsnivån mellan de nationella systemen för flygledningstjänst är låg, och införandet av nya driftsystem och nödvändig teknik för att tillhandahålla den ytterligare kapacitet som behövs går långsamt.

(5) Att öka gemenskapens integrationsnivå skulle leda till bättre effektivitet och lägre kostnader för upphandling av system och underhåll samt förbättrad samordning av driften.

(1) EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 41.

(2) EGT C 241, 7.10.2002, s. 24.

(3) EGT C 278, 14.11.2002, s. 13.

(4) Europaparlamentets yttrande av den 3 september 2002 (EUT C 272 E, 13.11.2003, s. 325), rådets gemensamma ståndpunkt av den 18 mars 2003 (EUT C 129 E, 3.6.2003, s. 26) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 3 juli 2003 (ännu ej offentliggjord i EUT). Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 29 januari 2004 och rådets beslut av den 2 februari 2004.

(5) Se sidan 10 i detta nummer av EUT.

(6) Se sidan 20 i detta nummer av EUT.

(7) EGT C 136, 4.6.1985, s. 1.

(8) Se sidan 1 i detta nummer av EUT.

- (6) De nationella tekniska specifikationer som företrädesvis används vid upphandling har lett till en fragmentering av marknaden för system, vilket inte underlättar industriellt samarbete på gemenskapsnivå. Industrin påverkas i synnerhet, eftersom den behöver göra en avsevärd anpassning av sina produkter för varje nationell marknad. Detta gör utveckling och genomförande av ny teknik onödigt svår och fördröjer införandet av de nya driftsystem som krävs för att öka kapaciteten.
- (7) Det är därför en angelägenhet för alla som berörs av flygledningstjänst att utveckla en ny metod för partnerskap, vilken tillåter ett balanserat deltagande av samtliga parter och främjar kreativitet och utbyte av kunskap, erfarenheter och risker. Ett sådant partnerskap bör syfta till att, i samarbete med industrin, fastställa enhetliga gemenskapsspecifikationer, som kan uppfylla bredast tänkbara spektrum av behov.
- (8) Den inre marknaden är ett gemenskapsmål och därför bör åtgärder som vidtas i enlighet med denna förordning bidra till en gradvis utveckling av den inre marknaden inom denna sektor.
- (9) Det är därför lämpligt att fastställa grundläggande krav för det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och komponenter och därmed förbundna förfaranden.
- (10) Genomförandebestämmelser för driftskompatibilitet bör utformas för system närhelst det är nödvändigt för att komplettera eller vidareutveckla de grundläggande kraven. Dessa bestämmelser bör också utformas för att vid behov underlätta ett samordnat införande av nya, överenskomna och utprovade driftsystem eller tekniker. Uppfyllande av dessa bestämmelser bör vara bestående. Dessa bestämmelser bör bygga på regler och standarder som utvecklats av internationella organisationer såsom Eurocontrol eller ICAO.
- (11) Utarbetandet och antagandet av gemenskapsspecifikationer för det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och komponenter och därmed förbundna förfaranden är ett lämpligt medel för att fastställa de tekniska och operativa villkor som är nödvändiga för att uppfylla de grundläggande kraven och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.
- Uppfyllande av offentliggjorda gemenskapsspecifikationer, vilket förblir frivilligt, skapar en förutsatt överensstämmelse med de grundläggande kraven och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.
- (12) Gemenskapsspecifikationerna bör fastställas av europeiska standardiseringsorgan i samverkan med European Organisation for Civil Aviation Equipment (Eurocae) och Eurocontrol i enlighet med gemenskapens allmänna standardiseringsförfaranden.
- (13) De förfaranden som styr bedömningen av överensstämmelse eller lämplighet för komponenterna bör grundas på användning av de moduler som omfattas av rådets beslut 93/465/EEG av den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av EG-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv<sup>(1)</sup>. Dessa moduler bör i den utsträckning detta är nödvändigt utvidgas till att omfatta särskilda krav från den berörda industrin.
- (14) Den berörda marknaden är liten och består av system och komponenter som nästan uteslutande används för flygledningstjänst och som inte är avsedda för den breda allmänheten. Det skulle därför vara orimligt att fästa EG-märkningen på sådana komponenter, eftersom tillverkarens försäkran om överensstämmelse är tillräcklig, på grundval av bedömningen av överensstämmelse och/eller lämpligheten. Detta bör inte påverka tillverkarens skyldighet att fästa EG-märkningen på vissa komponenter för att certifiera att de överensstämmer med annan gemenskapslagstiftning som rör dem.
- (15) Driftsättning av system för flygledningstjänst bör vara underkastat kontroll av överensstämmelse med de grundläggande kraven och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet. Användning av gemenskapsspecifikationer skapar en sannolikhet för en överensstämmelse med de grundläggande kraven och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.
- (16) En fullständig tillämpning av denna förordning bör ske enligt en övergångsstrategi, som bör sträva efter att uppnå målen för denna förordning utan att det skapas orimliga lönsamhetsk hinder för bevarande av den befintliga infrastrukturen.

(1) EGT L 220, 30.8.1993, s. 23.

(17) Inom ramen för tillämplig gemenskapslagstiftning bör vederbörlig hänsyn tas till behovet av att säkerställa

- harmoniserade villkor med avseende på tillgång till och effektiv användning av det radiospektrum som är nödvändigt för genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, bland annat när det gäller elektromagnetisk kompatibilitet,
- skydd av Safety of Life-tjänster mot skadlig störning,
- en effektiv och lämplig användning av frekvenser som tilldelats och uteslutande förvaltas av luftfartssektorn.

(18) Rådets direktiv 93/65/EEG av den 19 juli 1993 om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken<sup>(1)</sup> begränsar sig till de tilldelande enheternas skyldigheter. Den här förordningen är mer omfattande, genom att den avser förpliktelser för samtliga aktörer, inbegripet leverantörer av flygtrafiktjänster, användare av luftrummet, industrin och flygplatser, och gör det möjligt att fastställa regler som är tillämpliga för samtliga samt att anta gemenskapsspecifikationer, som trots att användningen är frivillig förutsätts överensstämma med de grundläggande kraven. Direktiv 93/65/EEG, kommissionens direktiv 97/15/EG av den 25 mars 1997 om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av rådets direktiv 93/65/EEG om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken<sup>(2)</sup> och kommissionens förordningar (EG) nr 2082/2000 av den 6 september 2000 om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av direktiv 97/15/EG<sup>(3)</sup> och (EG) nr 980/2002 av den 4 juni 2002 om ändring av förordning (EG) nr 2082/2000 bör därför upphävas efter en övergångsperiod.

(19) Av rättssäkerhetsskäl är det viktigt att se till att det sakliga innehållet i vissa bestämmelser i gemenskapsrättsakter som antas på grundval av direktiv 93/65/EEG

fortsätter att gälla oförändrade. Att i enlighet med denna förordning anta genomförandebestämmelser motsvarande dessa bestämmelser kommer att ta viss tid.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

#### Artikel 1

#### Mål och räckvidd

1. Inom ramförordningens räckvidd omfattar denna förordning driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst.
2. Denna förordning skall tillämpas på de system, komponenter och därmed förbundna förfaranden som fastställs i bilaga I.
3. Målet med denna förordning är att uppnå driftskompatibilitet mellan de olika systemen, komponenterna och därmed förbundna förfarandena för det europeiska nätverket för flygledningstjänst, med beaktande av relevanta internationella standarder. Denna förordning syftar också till ett samordnat och snabbt införande av nya överenskomna, godkända system för drift och teknik inom flygledningstjänsten.

## KAPITEL II

### GRUNDLÄGGANDE KRAV, GENOMFÖRANDEBESTÄMMELSER FÖR DRIFTSKOMPATIBILITET OCH GEMENSKAPSSPECIFIKATIONER

#### Artikel 2

#### Grundläggande krav

Det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och deras komponenter och därmed förbundna förfaranden skall uppfylla de grundläggande kraven. De grundläggande kraven återges i bilaga II.

#### Artikel 3

#### Genomförandebestämmelser för driftskompatibilitet

1. Genomförandebestämmelser för driftskompatibilitet skall utarbetas närhelst det är nödvändigt för att målen i denna förordning skall kunna uppnås på ett enhetligt sätt.

(1) EGT L 187, 29.7.1993, s. 52. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 53).

(2) EGT L 95, 10.4.1997, s. 16. Direktivet senast ändrat genom förordning (EG) nr 2082/2000 (EGT L 254, 9.10.2000, s. 1).

(3) EGT L 254, 9.10.2000, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 980/2002 (EGT L 150, 8.6.2002, s. 38).

2. System, komponenter och därmed förbundna förfaranden skall stå i överensstämmelse med de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet under hela den tid som de är i drift.

3. Genomförandebestämmelser för driftskompatibilitet skall särskilt omfatta

- a) fastställande av eventuella specifika krav som kompletterar eller vidareutvecklar de grundläggande kraven, i synnerhet i fråga om flygsäkerhet, sammanhängande drift och prestanda, och/eller
- b) i förekommande fall beskrivning av eventuella specifika krav som kompletterar eller vidareutvecklar de grundläggande kraven, i synnerhet med avseende på ett samordnat införande av nya, överenskomna godkända system för drift och teknik, och/eller
- c) fastställande av komponenterna när system behandlas, och/eller
- d) beskrivning av de specifika förfarandena för överensstämmelsebedömning, i förekommande fall med deltagande av anmälda organ som avses i artikel 8, på grundval av de moduler som fastställs i beslut 93/465/EEG, vilka skall användas för att bedöma komponenternas överensstämmelse eller lämplighet samt kontrollen av system, och/eller
- e) specificering av villkoren för genomförande, eventuellt tillsammans med det datum då alla relevanta aktörer måste uppfylla dem.

4. I syfte att finna den mest hållbara lösningen och upprätthålla en överenskommen, hög säkerhetsnivå, skall, när genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet utarbetas, antas och ses över, hänsyn tas till de beräknade kostnaderna för och fördelarna med de tekniska lösningar som gör det möjligt att följa dessa bestämmelser. En bedömning av kostnaderna för och fördelarna med dessa lösningar för alla berörda aktörer skall bifogas varje utkast till genomförandebestämmelse för driftskompatibilitet.

5. Genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 8 i ramförordningen.

#### Artikel 4

### Gemenskapsspecifikationer

1. För att målen för denna förordning skall uppnås, får gemenskapsspecifikationer upprättas. Sådana specifikationer kan vara

- a) europeiska standarder för system eller komponenter, tillsammans med de relevanta förfarandena, utformade

av de europeiska standardiseringsorganen i samarbete med Eurocae på uppdrag av kommissionen i enlighet med artikel 6.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter<sup>(1)</sup> och enligt de allmänna riktlinjer om samarbete mellan kommissionen och standardiseringsorganen som undertecknades den 13 november 1984,

eller

- b) specifikationer som utformas av Eurocontrol avseende operativ samordning mellan leverantörer av flygtrafik-tjänster, på begäran av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 5.2 i ramförordningen.

2. De grundläggande kraven och/eller genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet skall förutsättas vara uppfyllda för de system, och därmed förbundna förfaranden, eller komponenter som uppfyller de relevanta gemenskapsspecifikationer vars referensnummer har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

3. Kommissionen skall offentliggöra hänvisningarna till de europeiska standarder som avses i punkt 1 a i *Europeiska unionens officiella tidning*.

4. Hänvisningarna till de Eurocontrolspecifikationer som avses i punkt 1 b skall offentliggöras av kommissionen i *Europeiska unionens officiella tidning* i enlighet med förfarandet i artikel 5.2 i ramförordningen.

5. Om en medlemsstat eller kommissionen anser att en offentliggjord gemenskapsspecifikation inte överensstämmer med de grundläggande krav och/eller genomförandebestämmelser för driftskompatibilitet som denna gemenskapsspecifikation är avsedd att omfatta, skall förfarandet i artikel 5.2 i ramförordningen tillämpas.

6. Om det finns brister i offentliggjorda europeiska standarder, får beslut om att helt eller delvis dra tillbaka ifrågasvarande standarder från de publikationer som innehåller dessa eller ändringar av dem fattas i enlighet med förfarandet i artikel 5.2 i ramförordningen efter samråd med den kommitté som inrättats genom artikel 5 i direktiv 98/34/EG.

<sup>(1)</sup> EGT L 204, 21.7.1998, s. 37. Direktivet senast ändrat genom direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18).

7. Om det finns brister i offentliggjorda Eurocontrolspekifikationer, får beslut om att helt eller delvis dra tillbaka ifrågavarande specifikationer från de publikationer som innehåller dessa eller ändringar av dem fattas i enlighet med förfarandet i artikel 5.2 i ramförordningen.

### KAPITEL III

## KONTROLL AV ÖVERENSSTÄMMELSE

### Artikel 5

#### EG-försäkran om komponenters överensstämmelse eller lämplighet

1. Komponenter skall åtföljas av en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet. Uppgifterna i denna försäkran anges i bilaga III.

2. Tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade befullmäktigade företrädare skall genom EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet garantera och försäkra att han har tillämpat bestämmelserna i de grundläggande kraven och i de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.

3. De grundläggande kraven och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet skall förutsättas vara uppfyllda för de komponenter som åtföljs av EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet.

4. I de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet skall det vid behov fastställas vilka uppgifter som skall utföras av det anmälda organ som avses i artikel 8 i samband med bedömningen av komponenters överensstämmelse eller lämplighet.

### Artikel 6

#### EG-försäkran om kontroll av system

1. Systemen skall omfattas av en EG-kontroll, som skall genomföras av leverantören av flygtrafiktjänster i enlighet med de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet, för att se till att de uppfyller de grundläggande kraven i denna förordning och genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet när de införlivas med det europeiska nätverket för flygledningstjänst.

2. Innan ett system tas i bruk, skall den relevanta leverantören av flygtrafiktjänster upprätta en EG-försäkran om kontroll som bekräftar överensstämmelse, och överlämna den till den

nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med ett tekniskt dokument. Uppgifterna i denna försäkran och i det tekniska dokumentet återges i bilaga IV. Den nationella tillsynsmyndigheten får begära ytterligare information som är nödvändig för att övervaka denna överensstämmelse.

3. I de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet skall det i förekommande fall fastställas vilka uppgifter som de anmälda organ som avses i artikel 8 skall utföra i samband med kontrollen av systemen.

4. EG-försäkran om kontroll skall inte påverka bedömningar som den nationella tillsynsmyndigheten kan behöva genomföra av andra orsaker än driftskompatibilitet.

### Artikel 7

#### Garantier

1. Om en nationell tillsynsmyndighet konstaterar att

- a) en komponent som åtföljs av en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet, eller
- b) ett system som åtföljs av en EG-försäkran om kontroll

inte uppfyller de grundläggande kraven och/eller de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet, skall den, med hänsyn till behovet att garantera flygsäkerhet och kontinuitet av driften, vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa användningsområdet för den berörda komponenten eller det berörda systemet eller för att förbjuda dess användning av de enheter som faller under myndighetens ansvar.

2. Den berörda medlemsstaten skall omedelbart underrätta kommissionen om sådana åtgärder och ange skälen till att de vidtas, samt särskilt huruvida medlemsstaten anser att de grundläggande kraven inte är uppfyllda på grund av

- a) oförmåga att uppfylla de grundläggande kraven,
- b) felaktig tillämpning av genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet och/eller gemenskapsspecifikationerna,
- c) brister i genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet och/eller gemenskapsspecifikationerna.

3. Kommissionen skall samråda med de berörda parterna så snart som möjligt. Efter sådant samråd skall kommissionen meddela medlemsstaten sina slutsatser och ange huruvida den anser att de åtgärder som den nationella tillsynsmyndigheten vidtagit är berättigade.

4. Om kommissionen konstaterar att de åtgärder som den nationella tillsynsmyndigheten vidtagit är oberättigade, skall den begära att den berörda medlemsstaten ser till att de upphävs utan dröjsmål. Den skall omedelbart underrätta tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade befullmäktigade företrädare.

5. Om kommissionen konstaterar att de grundläggande kraven inte är uppfyllda på grund av felaktig tillämpning av genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet och/eller gemenskapspecifikationerna, skall den berörda medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder mot den som har upprättat EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet eller EG-försäkran om kontroll samt underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna om detta.

6. Om kommissionen konstaterar att de grundläggande kraven inte är uppfyllda på grund av brister i gemenskapspecifikationerna skall förfarandet i artikel 4.6 eller 4.7 tillämpas.

#### Artikel 8

##### Anmälda organ

1. Medlemsstaterna skall till kommissionen och övriga medlemsstater anmäla de organ som de har utnämnt för att utföra uppgifter i samband med den bedömning av överensstämmelse eller lämplighet som avses i artikel 5 och/eller den kontroll som avses i artikel 6, med angivande av varje organs ansvarsområde och det identifikationsnummer som de erhållit av kommissionen. Kommissionen skall i *Europeiska unionens officiella tidning* offentliggöra en förteckning över organ samt deras identifikationsnummer och ansvarsområden och hålla denna förteckning aktuell.

2. Medlemsstaterna skall tillämpa kriterierna i bilaga V vid bedömningen av vilka organ som skall anmälas. De organ som uppfyller kriterierna för bedömning enligt de tillämpliga europeiska standarderna skall anses uppfylla dessa kriterier.

3. Medlemsstaterna skall återkalla anmälan av ett anmält organ som inte längre uppfyller kriterierna i bilaga V. De skall omedelbart informera kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av kraven i punkterna 1, 2 och 3 får medlemsstaterna besluta att utnämna den (de) organisation(er) som erkänts i enlighet med artikel 3 i förordningen om tillhandahållande av tjänster som anmälda organ.

#### KAPITEL IV

##### SLUTBESTÄMMELSER

#### Artikel 9

##### Översyn av bilagor

Bilagorna I och II får anpassas till den tekniska eller driftsmässiga utvecklingen i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen.

#### Artikel 10

##### Övergångsbestämmelser

1. De grundläggande kraven skall tillämpas för driftsättning av system och komponenter i det europeiska nätverket för flygledningstjänst från och med den 20 oktober 2005, såvida inget annat anges i de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.

2. De system och komponenter i det europeiska nätverket för flygledningstjänst som för närvarande är i drift skall överensstämma med de grundläggande kraven senast den 20 april 2011, såvida inget annat anges i de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.

3. Om system i det europeiska nätverket för flygledningstjänst har beställts eller bindande avtal om beställningar har undertecknats

— före denna förordnings ikraftträdande, eller, i förekommande fall,

— före ikraftträdandet av en eller flera relevanta genomförandebestämmelser för driftskompatibilitet,

så att överensstämmelse med de grundläggande kraven och/eller de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet inte kan garanteras inom de tidsfrister som anges i punkt 1, skall den berörda medlemsstaten ge kommissionen detaljerade uppgifter om de grundläggande kraven och/eller genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet, när det råder tveksamhet angående överensstämmelsen.

Kommissionen skall samråda med de berörda parterna och därefter fatta ett beslut i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen.



## Artikel 11

**Upphävande**

Direktiven 93/65/EEG och 97/15/EG samt förordningarna (EG) nr 2082/2000 och (EG) nr 980/2002 skall upphöra att gälla den 20 oktober 2005.

## Artikel 12

**Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 10 mars 2004.

*På Europaparlamentets vägnar*

P. COX

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

D. ROCHE

*Ordförande*

## BILAGA I

**FÖRTECKNING ÖVER SYSTEM FÖR FLYGTRAFIKTJÄNSTER**

I denna förordning indelas det europeiska nätverket för flygledningstjänst i åtta system.

1. System och förfaranden för luftrumspanering.
  2. System och förfaranden för flödesplanering.
  3. System och förfaranden för flygtrafikledningstjänst, särskilt system för behandling av färdplandata, system och förfaranden för övervakning samt gränssnitt mellan människa och maskin.
  4. System för flygteletjänst och förfaranden för kommunikation mark/mark, luft/mark och luft/luft.
  5. Navigeringssystem och -förfaranden.
  6. Övervakningssystem och -förfaranden.
  7. System och förfaranden för flygbriefingstjänst.
  8. System och förfaranden för användning av meteorologisk information.
-

## BILAGA II

## GRUNDLÄGGANDE KRAV

**Del A: Allmänna krav**

Dessa krav gäller hela nätverket och är allmänt tillämpliga på vart och ett av de system som anges i bilaga I.

1. *Sammanhängande drift*

System för flygledningstjänst och deras komponenter skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att en sammanhängande drift av det europeiska nätverket för flygledningstjänst alltid säkerställs för hela flygningen. Sammanhängande drift kan i synnerhet ses som utbyte av information, bl.a. relevant information om operativ status, gemensam tolkning av information, jämförbar databehandling och därmed förbundna förfaranden som möjliggör en gemensam operativ verksamhet som överenskommit för hela eller delar av nätverket för flygledningstjänst.

2. *Stöd till nya driftsystem*

Det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och deras komponenter skall på ett samordnat sätt stödja nya överenskomna och godkända driftsystem som förbättrar flygtrafiktjänsternas kvalitet och effektivitet, särskilt med avseende på flygsäkerhet och kapacitet.

Potentialen hos nya system, exempelvis beslutsfattande i samarbete, ökad automatisering och alternativa metoder för delegering av ansvaret för separation, skall undersökas med beaktande av den tekniska utvecklingen och ett säkert genomförande efter godkännande.

3. *Flygsäkerhet*

Det europeiska flygledningstjänstenätets system och drift skall uppnå den överenskomna höga flygsäkerhetsnivån. Överenskomna flygsäkerhets- och rapporteringsmetoder skall införas för att åstadkomma detta.

För relevanta markbaserade system, eller delar av dessa system, skall dessa höga flygsäkerhetsnivåer förstärkas med skyddsnät, som skall uppfylla överenskomna gemensamma prestandakrav.

En harmoniserad uppsättning flygsäkerhetskrav för utformning, konstruktion, underhåll och drift av system och deras komponenter, både vid normal och vid reducerad drift, skall fastställas för att de överenskomna flygsäkerhetsnivåerna skall uppnås under hela flygningen och för hela det europeiska nätverket för flygledningstjänst.

Systemen skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att de uppgifter som kontrollpersonalen tilldelas ligger inom mänsklig förmåga, både vid normal och vid reducerad drift av systemet, och överensstämmer med kraven i fråga om flygsäkerhetsnivå.

Systemen skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att det inte förekommer någon skadlig störning i deras normala operativa miljö.

#### 4. *Samordning av civil och militär verksamhet*

Det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och deras komponenter skall stödja det gradvisa genomförandet av civil och militär samordning, i den mån detta är nödvändigt för en effektiv luftrums- och flödesplanering samt ett säkert och effektivt utnyttjande av luftrummet av samtliga användare, genom tillämpning av konceptet för flexibel användning av luftrummet.

För att dessa mål skall uppnås skall det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och deras komponenter stödja ett utbyte i rätt tid av korrekt och konsekvent information mellan civila och militära motparter om alla faser i en flygning.

Hänsyn bör tas till nationella säkerhetskrav.

#### 5. *Miljörelaterade begränsningar*

I nätverkets för flygledningstjänsten system och drift skall hänsyn tas till behovet av att minimera miljöpåverkan i enlighet med gemenskapslagstiftning.

#### 6. *Principer för systemens logiska arkitektur*

Systemen skall utformas och gradvis integreras i syfte att åstadkomma en enhetlig och alltmer harmoniserad kontrollerad logisk arkitektur under ständig utveckling inom det europeiska nätverket för flygledningstjänst.

#### 7. *Principer för systemens konstruktion*

Systemen skall utformas, konstrueras och underhållas på grundval av sunda tekniska principer, framför allt när det gäller modularitet, vilket möjliggör utbytbara komponenter, hög tillgänglighet samt redundans och feltolerans hos kritiska komponenter.

### **Del B: Särskilda krav**

Dessa krav är specifika för vart och ett av systemen och kompletterar eller preciserar de allmänna kraven.

#### 1. *System och förfaranden för luftrumsplanering*

##### 1.1 Sammanhängande drift

Information angående förtaktiska och taktiska aspekter av tillträde till luftrummet skall tillhandahållas alla berörda parter på ett korrekt sätt och i rätt tid, för att garantera en effektiv tilldelning och användning av luftrummet för luftrummet samtliga användare. Härvid bör nationella säkerhetskrav beaktas.

#### 2. *System och förfaranden för flödesplanering*

##### 2.1 Sammanhängande drift

System och förfaranden för flödesplanering skall stödja utbytet av korrekt, sammanhängande, strategisk, förtaktisk och/eller taktisk flyginformation om hela flygningen samt erbjuda möjlighet till dialog för en optimerad användning av luftrummet.

### 3. System och förfaranden för flygtrafikledningstjänster

#### 3.1 Färdplandatasystem

##### 3.1.1 Sammanhängande drift

Färdplandatasystem skall vara kompatibla när det gäller utbyte av korrekt och konsekvent information i rätt tid, och en gemensam operativ tolkning av denna information, för att garantera en sammanhängande och enhetlig planeringsprocess och resurseffektiv taktisk samordning inom hela det europeiska nätverket för flygledningstjänst under hela flygningen.

För att en säker, smidig och snabb databehandling inom hela det europeiska nätverket för flygledningstjänst skall garanteras, skall prestanda hos färdplandatasystemen vara likvärdiga och lämpliga för en given miljö (flygplats, terminalområde, en-route) med kända trafikmönster och vid drift enligt ett överenskommet och godkänt driftsystem, särskilt med avseende på databehandlingsresultatens exakthet och feltolerans.

##### 3.1.2 Stöd till nya driftsystem

System för distribution av färdplandata skall möjliggöra ett successivt införande av avancerade, överenskomna och godkända driftsystem för hela flygningen.

Egenskaperna hos högautomatiserade verktyg måste möjliggöra en sammanhängande och effektiv förtaktisk och taktisk behandling av flyginformation i delar av det europeiska nätverket för flygledningstjänst.

Luftburna och markbaserade system och komponenter som stödjer nya, överenskomna och godkända driftsystem skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att de är kompatibla när det gäller utbyte av korrekt och sammanhängande information i rätt tid och en gemensam tolkning av den nuvarande och förväntade operativa situationen.

#### 3.2 Databehandlingssystem för övervakning

##### 3.2.1 Sammanhängande drift

Databehandlingssystem för övervakning skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att de uppfyller kraven med avseende på prestanda och tjänstekvalitet inom en given miljö (flygplats, terminalområde, en-route) med kända trafikmönster, särskilt när det gäller informationens noggrannhet och tillförlitlighet med avseende på beräkning av resultat, korrekthet, integritet, tillgänglighet, kontinuitet och snabbhet i flygledarens arbetsposition.

Databehandlingssystem för övervakning skall möjliggöra utbyte mellan systemen av relevant, korrekt, konsekvent och sammanhängande information i rätt tid för att optimerad drift i nätverkets olika delar skall säkerställas.

##### 3.2.2 Stöd till nya driftsystem

Databehandlingssystem för övervakning skall möjliggöra successiv tillgång till nya källor med övervakningsinformation på ett sådant sätt att den allmänna kvaliteten på tjänsten förbättras.

#### 3.3 System för gränssnitt mellan människa och maskin

##### 3.3.1 Sammanhängande drift

Gränssnitt mellan människa och maskin för de markbaserade systemen för flygledningstjänst skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att de erbjuder en arbetsmiljö med gradvis ökad harmonisering för all kontrollpersonal, inbegripet i fråga om funktioner och ergonomi, vilken uppfyller kraven på prestanda inom en given miljö (flygplats, terminalområde, en-route) med kända trafikmönster.

### 3.3.2 Stöd till nya driftsystem

System för gränssnitt mellan människa och maskin skall underlätta ett gradvis införande av nya, överenskomna och godkända driftsystem och ökad automatisering på ett sådant sätt att kontrollpersonalens uppgifter är förenliga med mänsklig förmåga både vid normal och vid reducerad drift.

## 4. *System för flygteletjänsten och förfaranden för kommunikation mark/mark, luft/mark och luft/luft*

### 4.1 Sammanhängande drift

Systemen för flygteletjänsten skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att kraven för ett visst lufterum eller en viss tillämpning uppfylls, särskilt när det gäller behandlingstid, integritet, tillgänglighet och funktionskontinuitet.

Kommunikationsnätet inom det europeiska nätverket för flygledningstjänst skall uppfylla kraven på kvalitet på tjänsten, täckning och redundans.

### 4.2 Stöd till nya driftsystem

System för flygteletjänsten skall underlätta genomförandet av avancerade, överenskomna och godkända driftsystem för hela flygningen.

## 5. *Navigeringsystem och -förfaranden*

### 5.1 Sammanhängande drift

Navigeringsystem skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att man uppnår kraven på horisontella och vertikala navigeringsprestanda, särskilt i fråga om precision och funktionsförmåga, i en given miljö (flygplats, terminalområde, en-route) med kända trafikmönster och vid drift enligt ett överenskommet och godkänt driftssystem.

## 6. *Övervakningssystem och -förfaranden*

### 6.1 Sammanhängande drift

Övervakningssystem skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att de ger de resultat som krävs i en given miljö (flygplats, terminalområde, en-route) med kända trafikmönster och vid drift enligt ett överenskommet och godkänt driftsystem, särskilt med avseende på precision, täckning, räckvidd och tjänstens kvalitet.

Övervakningssystemens nätverk inom det europeiska nätverket för flygledningstjänst skall uppfylla kraven på exakthet, punktlighet, täckning och redundans. Övervakningssystemets nätverk skall göra det möjligt att sprida övervakningsdata för att förbättra driften inom hela det europeiska nätverket för flygledningstjänst.

## 7. *System och förfaranden för flygbriefingstjänst*

### 7.1 Sammanhängande drift

Exakt, punktlig och sammanhängande flyginformation skall gradvis tillhandahållas i elektronisk form på grundval av ett gemensamt överenskommet och standardiserat dataregister.

Exakt och sammanhängande flyginformation, särskilt avseende luftburna eller markbaserade komponenter eller system, skall tillhandahållas i rätt tid.

7.2 Stöd till nya driftsystem

Alltmer exakt, fullständig och uppdaterad flyginformation skall tillhandahållas och användas i rätt tid för att underlätta en fortlöpande förbättring av luftrums- och flygplatsanvändningens effektivitet.

8. *System och förfaranden för användning av meteorologisk information*

8.1 Sammanhängande drift

System och förfaranden för användning av meteorologisk information skall förbättra informationens enhetlighet och aktualitet samt kvaliteten i presentationen, genom användande av ett överenskommet dataregister.

8.2 Stöd till nya driftsystem

System och förfaranden för användning av meteorologisk information skall leda till att informationen blir lättare tillgänglig och att den hastighet med vilken den kan användas ökar, för att främja en fortlöpande förbättring av luftrums- och flygplatsanvändningens effektivitet.

---

## BILAGA III

**KOMPONENTER**

EG-försäkran om

- överensstämmelse
- lämplighet

1. *Komponenter*

Komponenterna kommer att fastställas i genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet i enlighet med bestämmelserna i artikel 3 i denna förordning.

2. *Tillämpningsområde*

EG-försäkran skall omfatta

- en bedömning av om en komponent i sig överensstämmer med de gemenskapsspecifikationer som skall vara uppfyllda, eller
- en bedömning av en komponents lämplighet för avsedd användning inom flygledningstjänst.

Vid det bedömningsförfarande som tillämpas av de anmälda organen vid utformning och produktion skall de i beslut 93/465/EEG fastställda modulerna användas, i enlighet med de villkor som anges i de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.

3. *EG-försäkrans innehåll*

EG-försäkran om överensstämmelse och lämplighet samt därtill hörande dokument skall dateras och undertecknas.

Försäkran skall avfattas på samma språk som instruktionerna och innehålla följande:

- Hänvisningar till förordningen.
- Namn på och adress till tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade befullmäktigade (ange firmabeteckning och fullständig adress och om det gäller befullmäktigad företrädare även tillverkarens firmabeteckning).
- Beskrivning av komponenten.
- Beskrivning av det förfarande som tillämpats för en försäkran om överensstämmelse eller lämplighet (artikel 5 i denna förordning).
- De relevanta bestämmelser som komponenten uppfyller, särskilt villkoren för dess användning.
- I tillämpliga fall namn på och adress till det eller de anmälda organ som deltar i det förfarande som gäller för överensstämmelse eller lämplighet samt dag för tillstånd och i förekommande fall tillståndets varaktighet och giltighetsvillkor.
- I tillämpliga fall hänvisning till de gemenskapsspecifikationer som skall följas.
- Uppgift om den som är befullmäktigad att underteckna och göra åtaganden med bindande verkan för tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade befullmäktigade företrädare.



## BILAGA IV

## SYSTEM

EG-försäkran om kontroll av system

Kontrollförfarande för system

1. *Innehållet i EG-försäkran om kontroll av system*

EG-försäkran om kontroll och därtill hörande dokument skall dateras och undertecknas. Försäkran skall avfattas på samma språk som den tekniska dokumentationen och innehålla följande:

- Hänvisningar till förordningen.
- Namn på och adress till leverantören av flygtrafiktjänster (firmabeteckning och fullständig adress).
- En kort beskrivning av systemet.
- Beskrivning av det förfarande som tillämpats för en försäkran om systemets överensstämmelse (artikel 6 i denna förordning).
- I tillämpliga fall namn på och adress till det anmälda organ som utfört uppgifter i samband med kontrollen.
- Hänvisning till dokumenten i den tekniska dokumentationen.
- I tillämpliga fall hänvisning till gemenskapsspecifikationer.
- Samtliga relevanta tillfälliga eller slutliga bestämmelser som skall iakttas av systemen, i förekommande fall särskilt drifts begränsningar och driftsvillkor.
- Om tidsbegränsad: EG-försäkrans giltighetstid.
- Uppgift om undertecknaren.

2. *Kontrollförfarande för system*

Kontroll av system är det förfarande genom vilket leverantörer av flygtrafiktjänster kontrollerar och certifierar att ett system överensstämmer med denna förordning och kan tas i drift på grundval av denna förordning.

Systemet kontrolleras avseende var och en av följande aspekter:

- Allmän utformning.
- Konstruktion och integration av systemet, bland annat montering av komponenterna och övergripande anpassningar.
- Integration av systemet i drift.
- I förekommande fall specifika bestämmelser om systemunderhåll.

Om det enligt den relevanta genomförandebestämmelsen för driftskompatibilitet krävs att ett anmält organ deltar, skall detta, efter att ha utfört de uppgifter som åligger det enligt bestämmelsen, upprätta ett intyg om överensstämmelse avseende de uppgifter det har utfört. Leverantören av flygtrafiktjänster upprättar sedan en EG-försäkran om kontroll, som är avsedd för den nationella tillsynsmyndigheten.

### 3. *Teknisk dokumentation*

Den tekniska dokumentation som åtföljer EG-försäkran om kontroll skall innehålla alla nödvändiga dokument angående systemets egenskaper, bland annat villkor för och begränsningar av användningen samt, i tillämpliga fall, dokument som intygar komponenternas överensstämmelse.

Åtminstone följande dokument skall ingå i akten:

- Angivande av de relevanta delar av de tekniska specifikationerna som används för upphandling för att säkerställa överensstämmelse med tillämpliga genomförandebestämmelser om driftskompatibilitet och, i tillämpliga fall, gemenskapsspecifikationer.
- Förteckning över komponenter i enlighet med artikel 3 i denna förordning.
- Kopior av den EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet som skall åtfölja ovan nämnda komponenter i enlighet med artikel 5 i denna förordning samt, i tillämpliga fall, en kopia av protokollen från tester och undersökningar som utförts av de anmälda organen.
- Ett intyg som attesterats av ett anmält organ, om det har deltagit i kontrollen av systemet/systemen, i vilket det konstateras att systemet överensstämmer med denna förordning med angivande av de eventuella reservationer som antecknats under verksamhetens gång och som inte har återkallats.
- Ett protokoll över tester och installationskonfigureringar som gjorts i syfte att säkerställa överensstämmelse med grundläggande krav och eventuella särskilda krav som framgår av genomförandebestämmelserna om driftskompatibilitet, om ett anmält organ inte har deltagit.

### 4. *Presentation*

Den tekniska dokumentationen skall bifogas den EG-försäkran om kontroll som leverantören av flygtrafiktjänster skall överlämna till den nationella tillsynsmyndigheten.

Leverantören av flygtrafiktjänster skall behålla ett exemplar av den tekniska dokumentationen under systemets hela livstid. Den skall skickas till varje medlemsstat som begär detta.

---

## BILAGA V

## ANMÄLDA ORGAN

1. Organet, dess chef och den personal som ansvarar för kontrollernas utförande får inte vare sig direkt eller indirekt, eller som befullmäktigade företrädare, delta i utformning, marknadsföring eller underhåll av komponenterna eller systemen eller i användningen av dem. Detta utesluter inte möjligheten till ett utbyte av teknisk information mellan tillverkaren eller konstruktören och organet.
  2. Organet och den personal som ansvarar för kontrollerna måste göra detta med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kunnande samt stå fria från alla former av påtryckningar eller incitament, särskilt av ekonomisk art, som kan påverka deras bedömning eller resultatet av deras inspektioner, framför allt från personer eller grupper som påverkas av kontrollernas resultat.
  3. Organet skall anställa den personal som behövs och ha nödvändiga medel för att på ett adekvat sätt utföra de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med kontrollerna; organet skall även ha tillgång till den utrustning som behövs för att utföra exceptionella kontroller.
  4. Den personal som ansvarar för inspektion skall ha
    - lämplig teknisk utbildning och yrkesutbildning,
    - tillräcklig kunskap om kraven för de inspektioner som de utför och lämplig erfarenhet av sådan verksamhet, och
    - erforderlig förmåga att upprätta försäkringar, register och rapporter som visar att inspektionerna utförts.
  5. Personalens opartiskhet skall garanteras. Deras lön får inte vara beroende av antalet utförda inspektioner eller resultatet av dessa inspektioner.
  6. Organet skall ha en ansvarsförsäkring utom i det fall staten tar på sig ansvaret i enlighet med nationell lagstiftning eller medlemsstaten själv ansvarar direkt för inspektionerna.
  7. Organets personal skall iaktta tystnadsplikt med avseende på all information den erhåller vid utförandet av sina uppgifter enligt denna förordning.
-