



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.12.2001
KOM(2001) 564 endelig/2

Corrigendum
suite à la révision par les juristes-réviseurs
Concerne les 11 versions

2001/0235 (COD)
2001/0236 (COD)
2001/0237 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET**

om virkeliggørelse af et fælles europæiske luftrum

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum**

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum**

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet**

(Forelagt af Kommissionen)

MEDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

om virkeliggørelse af et fælles europæiske luftrum

1. Indledning

Dokumentet KOM(2001) 123 endelig indeholder et handlingsprogram for oprettelse af et fælles europæisk luftrum og definerer målene og arbejdsmetoderne for en reform af lufttrafikstyringen (Air Traffic Management, ATM) i Europa. Nærværende dokument fremsætter forslag til de enkelte områder i handlingsprogrammet.

Forslagene tager tråden op fra de konklusioner, som gruppen på højt plan om et fælles luftrum nåede frem til, og omsætter dem til EF-ret. Det giver en mere integreret og effektiv fremgangsmåde til realisering af det fælles europæiske luftrum, på linje med den fremgangsmåde, der blev fulgt til gennemførelse af det indre marked og euroen.

De sigter mod at tydeliggøre, hvilken rolle lufttrafikstyringen skal spille i Det Europæiske Fællesskabs samfundsmæssige og økonomiske udvikling, og dermed bryde med dens nuværende opsplittethed og lukkethed. De forskellige aktører inden for lufttrafikstyringen skal stå til ansvar for deres handlinger over for luftrumsbrugerne og flypassagererne. En afklaring af deres roller og ansvar vil øge sikkerhed og effektivitet.

Der er fare for, at den seneste tids tragiske begivenheder i USA får alvorlige følger for luftfartens udvikling. Til en begyndelse kunne langsommere vækst eller endda tilbagegang i lufttrafikken lette på den kroniske trængsel og de stadige forsinkelser i Europa. Men disse kendsgerninger mindsker ikke behovet for et fælles europæisk luftrum, tværtimod. Udsigterne til krise i luftfartssektoren øger presset på tilgrænsende sektorer, f.eks. lufttrafikstyringen, for lavere omkostninger og større effektivitet.

Desuden vil etableringen af et fælles europæisk luftrum gøre det lettere at håndtere sikkerhedsproblemer, især under flyvning. Harmonisering og integration medfører strammere samordning mellem luftfartstjenesteudbydere og andre operatører, herunder militæret. Afvigelser fra ordnede og planmæssige trafikstrømme som følge af uventede begivenheder eller sikkerhedsforanstaltninger kan foregribes og håndteres mere effektivt.

På baggrund af tidligere overvejelser rummer de følgende forslag troværdige midler til at opnå øget flyvesikkerhed, kapacitet og effektivitet og endda også bedre beskyttelse mod ydre trusler på en måde, der er forenelig med vækstforventningerne i Det Europæiske Fællesskab.

2. Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets forordning om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum

- 2.1. Fællesskabet må skabe rammevilkår, der i videst muligt omfang opfylder brugernes behov. Disse rammevilkår må nødvendigvis give alle luftfartstjenesteudbydere samme forpligtelser og samme muligheder. De må fastlægge forholdet mellem

tjenesteudbydere og regulerende myndighed (gennemskuelighed og tilsyn), mellem de forskellige udbydere (samarbejde), mellem udbydere og lufttrumsbrugere (høring) og mellem udbydere og andre operatører, herunder militæret (samordning). De bygger på anvendelse af tre principper: en ordning for udstedelse af tilladelser til at udøve luftfartstjeneste, der gør det muligt at bruge EF-rettens regler, en kontrolmekanisme, som medlemsstaternes myndigheder kan bruge til at føre tilsyn med, at reglerne overholdes, og håndhæve dem, samt ordninger og procedurer for betaling for luftfartstjenester.

- 2.2. Regeludviklingen kommer således til at foregå på EF-niveau, men derudover bør der være en effektiv kontrolmekanisme, der kan sikre at reglerne overholdes, og navnlig at der føres tilsyn med tjenesteudbydernes aktiviteter. Efter forordningsforslagene bliver det hovedsagelig de nationale myndigheder, der skal kontrollere overholdelsen, og til den ende må medlemsstaterne må udpege tilsynsmyndigheder. De foreslåede foranstaltninger sikrer dog også, at Fællesskabet har håndhævelsesbeføjelser til at behandle sager, der har betydning på europæisk plan, og til at overvåge, hvorledes overholdelseskontrollen og håndhævelsen udøves på nationalt niveau. Medlemsstaterne, regulerende myndigheder, transportministerier eller civilflyvningsmyndigheder bør på eget initiativ og ved at appellere til de involverede parter kontrollere luftfartstjenesteudbydernes overholdelse af EF-bestemmelser og om nødvendigt træffe hensigtsmæssige håndhævelsesforanstaltninger. EF-lovgivningen vil knytte forbindelse mellem overholdelseskontrol på nationalt plan og håndhævelse og kontrolprocesser på europæisk plan.
- 2.3. Medlemsstaternes udøvelse af beføjelser kræver, at tilsynsopgaverne adskilles fra driftsopgaverne for at sikre, at der ikke er nogen interessekonflikt. En organisation der leverer en tjenesteydelse, må ikke have ansvaret for en sådan tilsynsopgave, hverken over for sig selv eller over for noget andet organ, der leverer ydelser. Det foreslås, at forordningen som minimum kræver funktionel adskillelse mellem tilsyns- og driftsopgaver, dvs. at der i det mindste på funktionsplanet skal være særskilte organer for tilsyn og drift. Når Kommissionen aflægger rapport om virkningen af det fælles europæiske luftrum fem år efter initiativets ikrafttræden, vil den dog vurdere, om denne form for adskillelse stadig er hensigtsmæssig.
- 2.4. Overholdelseskontrol kræver tilstrækkelige inspektionsordninger som kan sørge for, så sikkerheden ikke bringes i fare, at tjenesteudbydernes rettigheder og forpligtelser opfyldes tilfredsstillende, og at kravene til den leverede tjeneste opfyldes. Det primære ansvar for sådanne inspektioner ligger hos medlemsstaterne og deres kompetente myndigheder, dvs. de tilsynsmyndighederne. Hvis medlemsstaterne ikke har tilstrækkelige ressourcer og faglig kompetence til at varetage denne opgave, kan de anvende specialiserede private og offentlige organisationer med omfattende erfaring inden for sikkerhed, økonomi og kvalitet. Det foreslås med henblik herpå, at der skabes et net af anerkendte organisationer, der kan inspicere og overvåge tjenesteudbydere. Der må vedtages kvalifikationskrav til de organisationer, der udfører inspektioner og undersøgelser på medlemsstaternes vegne. Det er også vigtigt at opretholde samme niveau i hele Fællesskabet, og at der ikke er forskel på de anerkendte organisationers præstationer, så tilsynsmyndighederne kan henvise til enhver af disse organisationer i Fællesskabet. Tjenesteudbyderne bedømmes således på sammen grundlag, så det sikres, at deres ydelser alle har samme høje kvalitetsstandard, hvilket er en forudsætning for, at alle medlemsstaterne kan acceptere dem.

- 2.5. Alle retsaktforslagene er nært forbundet med sikkerhedsspørgsmål. Sikkerhed er et af de imperativer, der må fastholdes og styrkes i den reguleringsmetode, der etableres. Alle herefter foreslåede foranstaltninger tager hensyn til dette absolutte krav om at understøtte og forstærke sikkerhedsniveauet. Sikkerhedsspørgsmål behandles på tre forskellige planer: fastlæggelse af sikkerhedskrav, vurdering af, om sådanne krav opfyldes korrekt, samt udøvelse af den nødvendige forebyggende og korrigerende funktion på grundlag af tjenesteudbydernes sikkerhedspræstationer, inklusive etablering af sikkerhedsnet.
- 2.6. Hvad angår fastlæggelse af sikkerhedskrav, må Kommissionen i sidste ende overveje, hvorledes det europæiske luftfartssikkerhedsagentur (European Aviation Safety Agency, EASA) kan inddrages i sikkerhedsaspekterne ved lufttrafikstyring. Kommissionen foreslår, at sikkerhedsforanstaltninger indtil videre gennemføres på grundlag af Eurocontrols Safety Regulatory Requirements (lovfæstede sikkerhedskrav ESARR), som er udarbejdet af SRC (Safety Regulatory Committee)¹, i det omfang, de er egnede til at støtte bindende bestemmelser.
- 2.7. I modsætning til hvad der gælder flyvning, findes et sådant system for inspektion, certificering og overvågning af operationer ikke for lufttrafikstyring (ATM). Tjenesteudbydernes fortsatte selskabsdannelse og deres voksende autonomi kræver, at medlemsstaterne reviderer metoderne til at varetage deres ansvar for en sikker og effektiv luftfartstjeneste. Kommissionen foreslår, at der etableres et system, der både omfatter indledende godkendelse og løbende overvågning af tjenesteudbydere, for at sikre, at de stillede driftskrav overholdes. På samme måde som udstedelse af Aircraft Operator Certificates (AOC) giver udstedelse af en godkendelse Fællesskabet og medlemsstaterne mulighed for at sikre, at offentlighedens interesser beskyttes. Det giver også mulighed for indirekte at påvirke og kontrollere tjenesteudøvelsen uden at trænge sig ind på udbydernes direkte ansvar for deres sikkerhedsforhold. Denne fremgangsmåde vil støtte Fællesskabets og medlemsstaternes gennemførelse af sikkerhedsbestemmelserne og etablere en ramme, der garanterer, at sikkerhedskravene opfyldes under de forskellige scenarier for frigørelse af ekstra kapacitet.
- 2.8. Velegnede sikkerhedsoplysninger er en forudsætning for en forebyggende og korrigerende indsats. Kommissionen vil at foreslå, at der etableres et obligatorisk, harmoniseret hændelsesrapporteringssystem for tjenesteudbydere². Det skal bygge på et system, hvorefter flyveledere indgiver rapporter, uden at der bliver tale om straf. Dette system skal indgå i den tilladelsesordning, der beskrives i punkt 2.12. Det kommer til at omfatte de relevante fællesskabsbestemmelser om fortrolighed og beskyttelse af personlige oplysninger.

¹ Disse krav kan for øjeblikket teoretisk indarbejdes i fællesskabsretten under Rådets direktiv 93/65/EØF af 19. juli 1993 om definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken (Air-Traffic-Management equipment and systems); men da formålet med dette direktiv er at fastlægge betingelser for at give udstyr i udbud, er muligheden for at indføre ESARR i EF-retten for øjeblikket begrænset til sikkerhedskrav forbundet med udstyr og systemer.

² Kravene til et sådant system bygger på bestemmelserne i Rådets direktiv 94/56/EF af 21.11.1994 om fastsættelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyhavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart samt Eurocontrols Safety Regulatory Requirements vedrørende rapportering og vurdering af sikkerhedshændelser inden for styring af lufrummet (ESARR 2).

- 2.9. Endelig foreslår Kommissionen, at man ved styrkelse af standardiseringsrammen vedrørende udstyr og systemer til brug ved ATM, prioriterer harmonisering af og, i hensigtsmæssigt omfang, obligatorisk indførelse af sikkerhedssystemer i luften og på jorden³. Disse advarselsanordninger gør det muligt at opdage hændelser eller potentielle hændelser og dermed bidrage til at undgå kollisioner, kontrolleret flyvning mod terræn (controlled flight into terrain - CFIT) og andre farlige situationer.
- 2.10. Flyveledere har en uerstattelig ekspertise i, hvorledes systemer og teknikker fungerer. Denne ekspertise udnyttes for øjeblikket ikke fuldt ud. Flyveledere og luftfartspersonale generelt bør i højere grad involveres på to planer:
- ved vurdering af nye systemer og teknikker, f.eks. med diagnosemekanismen
 - under drøftelserne om de generelle rammebestemmelser for luftnavigation ved at inddrage luftnavigationssektoren i den europaomfattende arbejdsmarkedsdialog, der allerede eksisterer i andre lufttransportsektorer.
- 2.11. Manglen på flyveledere forventes at blive endnu mere akut i de kommende år på grund af alderspyramiden i dette erhverv. Løsningen af dette problem påhviler tjenesteudbydere og er afhængig af præstationskrav, som fastsættes ved en fællesskabsforordning. Fællesskabet kan dog i samarbejde med Eurocontrol bidrage ved at identificere grundene til, at der ikke kan rekrutteres nye flyveledere. Det er ikke blot antallet af flyveledere, der giver anledning til bekymring, idet rapporten fra gruppen på højt plan understreger et andet fænomen, der giver anledning til betænkeligheder: forskellene i procedurer og uddannelse samt eksamensbeviser, som i praksis hindrer enhver personalemobilitet i Europa og enhver fleksibilitet. Kommissionen har til hensigt at foreslå løsninger på denne manglende harmonisering på fællesskabsniveau.
- 2.12. Kommissionen foreslår her at der indrettes et godkendelsessystem for udbydere af luftfartstjenester, hvor der fastsættes minimumsbetingelser for at udøve denne funktion på europæisk plan. Men gennemførelsen af systemet overlades til medlemsstaterne. Dette vil gøre det muligt at håndhæve de overordnede fællesskabsprincipper og at harmonisere de afgørende betingelser, som må pålægges tjenesteudbydere. Samtidig respekteres medlemsstaternes ret til at fastlægge de vedtægter og strukturer for tjenesteudbydere, som er bedst egnet til deres nationale forhold. Dette burde også medvirke til at lette samarbejdet mellem tjenesteudbydere. Godkendelserne skal være harmoniserede, og medlemsstaterne skal gensidigt anerkende godkendelserne for at gøre det muligt at levere tjenesteydelser tværs over grænserne. Andre bestemmelser muliggør en rimelig overgangsperiode, så de eksisterende tjenesteudbydere kan tilpasse sig godkendelsessystemets betingelser. Endelig styrkes tjenesteleveringens gennemskuelighed ved udarbejdelse af et hensigtsmæssigt regnskabssystem, der gør det muligt at beregne omkostningerne for hver enkelt tjenesteydelse og at foretage en omfattende revision.

³ Disse redskaber omfatter Minimum Safe Altitude Warning (advarsel om mindste sikre flyvehøjde), Short Term Conflict Alert, Medium Term Conflict Detection, Area Proximity Warning, Surface Movement Guidance and Control Systems (styrings- og kontrolsystemer for bevægelser på jorden), Airborne Collision Avoidance Systems (ACAS, flybaserede kollisionsforebyggelsessystemer).

- 2.13. Hvad angår lufttrafiktjenester⁴ bevarer medlemsstaterne deres beføjelser til at udpege de tjenesteudbydere, som opererer under monopolagtige forhold i et specifikt luftrum på medlemsstaternes territorium. Godkendelsessystemet gør det dog også muligt for medlemsstaterne at udpege tjenesteudbydere, der er etableret i andre medlemsstater. Yderlige samarbejde og integrering mellem tjenesteudbydere, særlig i det øvre luftrum, fremmes ved oprettelse af kontrolområder på tværs af nationale grænser⁵ og ved medlemsstaternes derpå følgende udpegelse af tjenesteudbydere, som har ret til at operere i disse områder. I denne forbindelse skal der tages behørigt hensyn til eksisterende regionale tjenesteudbydere, f.eks. Eurocontrols kontrolcenter for Maastricht-området⁶. På grund af denne aktivitets nære forbindelse med militære interesser og manglen på markeder i tredjelande, kan en ejerskabsbestemmelse hindre, at interesser uden for EU kan kontrollere disse tjenester, undtagen hvis gensidighed er garanteret. Der fastlægges også en fællesskabsramme for hjælpetjenester⁷ på grundlag af principperne i EF-traktaten.
- 2.14. Parallelt hermed foreslår Kommissionen - i sammenhæng med Eurocontrols overflyvningsafgiftssystem - ændringer af strukturen for luftrumsbrugsafgifter. Dette giver tjenesteudbydere effektivitetsincitamenter og tilskynder også til at optimere hele systemets kapacitet både for udbydere og brugere.
- 2.15. Luftfartens udvikling har gjort det muligt for en række udbydere af luftfartstjenester at øge deres ledelsesmæssige og økonomiske selvstændighed. De fleste medlemsstater har overført ansvaret for levering af tjenesteydelser til agenturer med enerettigheder. Sådanne organer, som stort set er autonome og i princippet selvfinansierende, er stadig underlagt den nationale administration, hvad angår ydelsesniveau og afgifter. I disse tilfælde anmodes normalt om regulering på grund af monopollignende forhold, så tjenesteudbydere kan opfylde politiske mål om at maksimere den almindelige økonomiske velstand; reguleringen består i at fastsætte et passende prisniveau i forhold til kvalitet og kvantitet af de ydelser, der skal leveres.
- 2.16. Medlemsstaterne savner stadig i vid udstrækning lovgivning om regulering af tjenesteudbydere i økonomisk henseende. Men de har overtaget ICAO's principper for fastsættelse af afgifter for levering af luftfartstjenester⁸. Disse principper indgår igen i Eurocontrols principper⁹, som Eurocontrols medlemsstater anser sig for bundet af. Men hverken ICAO eller Eurocontrol har overholdelsesmekanismer eller håndhævelsesbeføjelser. Der har ikke været tale om regulering ved indførelse af incitamenter, der belønner eller straffer og dermed tilskynder til en effektiv udøvelse af luftfartstjeneste. ICAO's og Eurocontrols bestemmelser har i øvrigt ikke direkte indflydelse på autonome tjenesteudbydere eller luftrumsbrugere.

⁴ Lufttrafiktjenester i alle flyvningens faser.

⁵ Dette er de funktionelle luftrumsenheder i forslaget til forordning om tilrettelæggelse og udnyttelse af luftrummet (se bilag II).

⁶ I henhold til artikel 1, stk. 2, i aftalen om Eurocontrols levering og drift af lufttrafiktjenester og -faciliteter i kontrolcentret for Maastricht-området bevarer aftaleparterne deres kompetence og forpligtelser hvad angår regler, fastsættelse af regler og organisation af luftrummet.

⁷ Levering af kommunikations-, navigations- og overvågningsinfrastruktur, vejrtjenester for brugere af luftrummet, eftersøgnings- og redningstjenester samt luftfartsinformationstjenester.

⁸ Artikel 15 i Chicago-konventionen om international civil luftfart af 1944 og dokument 9092/6.

⁹ "Principles for Establishing the Cost-base for Route Facility Charges and the Calculation of the Unit Rates" (Principper for etablering for omkostningsgrundlaget for overflyvningsafgifter og beregning af enhedsraterne) - Dok. nr. 99.60.01/1.

- 2.17. Det er derfor af største betydning af indføre incitamentter til investering og forvaltning. Incitamentterne defineres derved, at de skal medvirke til, at udbuddet følger efterspørgslen, ved hjælp af økonomisk vinding eller tab. For at fremme samarbejdet mellem luftrumsbrugere og tjenesteudbydere skal incitamentterne udformes på en sådan måde, at disse parter ligestilles. Derfor er der behov for et afgiftssystem, der kan sikre et effektivt, gennemskueligt og omkostningsrelateret ATM-system. Endvidere må incitamentter sikre, at ATM-politikken er i overensstemmelse med miljøpolitikken og den generelle transportpolitik.
- 2.18. En kapacitetsøgning i Europas flyvekontrollsystem kræver større midler, end de ressourcer, der for øjeblikket er til rådighed fra Fællesskabets programmer. Brugerens solidaritet skulle gøre det muligt at skaffe de nødvendige midler ved at afsætte nogle af de en route-afgifter, luftfartsselskaberne betaler i henhold til Eurocontrols overflyvningsafgiftssystem til disse projekter, bl.a. ved hjælp af foranstaltninger til at omforme dette afgiftssystem, så det indeholder kriterier, der afspejler opnåelse af fælles politiske mål. De midler, der afsættes på denne måde, vil ikke overstige besparelserne ved øget effektivitet i systemet. Om dette er gennemførligt, vil Kommissionen undersøge ved at afsætte en del af en route-afgifterne (derfor ingen indvirkning på fællesskabets budget) til foranstaltninger, der skal øge kapaciteten i Europas flyvekontrollsystem, med henblik på at udføre projekter af fælles interesse mellem 2002 og 2005.

3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum

- 3.1. Det fælles europæiske luftrum bør opfattes som et enkelt luftrum uden grænser. En harmonisering må for det første indebære vedtagelse af et grundlag med henblik på at organisere det øvre luftrum for alle medlemsstater og sikre overensstemmelse mellem de nationale organisationer, der har ansvaret for det nedre luftrum. Dette forudsætter, at der oprettes en enkelt flyveinformationsregion¹⁰ ved at samle de 15 regioner i et fælles luftrumsudsnit. I denne region leveres lufttrafiktjenester i henhold til samme bestemmelser og procedurer. Kommissionen foreslår, at det første skridt i denne vigtige strategi skal omfatte det øvre luftrum, hvor størstedelen af de internationale flyvninger foregår. For at opnå dette er der behov for fælles udformning af luftrummet og strategisk forvaltning på europæisk niveau med støtte fra Eurocontrol.
- 3.2. Oprettelse af en enkelt flyveinformationsregion i det øvre luftrum gør det muligt at omkonfigurere et sådant luftrum til kontrolområder. Disse udformes uafhængigt af nationale grænser. Udformningen af disse områder giver mulighed for at skabe funktionelle luftrumsblokke, hvor ansvaret for kontrollen fordeles optimalt og på linje med operative krav til en tjenesteudbyder eller en gruppe af tjenesteudbydere. Dette medfører mere effektiv udnyttelse af luftrum, systemer og personale, hvorved omkostningerne for luftrumsbrugerne nedskæres. Samtidig skal ensartet og sammenhængende planlægning for det øvre luftrum harmoniseres med udviklingen i det nedre luftrum. Kommissionen afventer forslag om den omtrentlige størrelse og beliggenhed af funktionelle luftrumsblokke fra tjenesteudbydere i samarbejde med

¹⁰ En flyveinformationsregion (Flight Information Region - FIR) betyder et udsnit af luftrummet, hvor der leveres lufttrafiktjenester. Til siderne afgrænses de traditionelt af statsgrænserne; hver enkelt FIR er underkastet særlige regler fastsat af den ansvarlige stat.

medlemsstaterne, idet disse forslag skal være teknisk koordinerede for at sikre operativ sammenhæng. Forslagene vil blive undersøgt af Kommissionen, som vil inddrage Eurocontrol, med henblik på en endelig beslutning om en egnet luftrumskonfiguration, dvs. den konfiguration, der giver færrest luftrumsblokke, uden at det går ud over systemets samlede effektivitet.

3.3. Samtidig med forslaget om at skabe en fælles øvre flyveinformationsregion stiller Kommissionen følgende forslag:

- luftrums kategorier harmoniseres, bl.a. for at udvikle dette luftrums struktur, rute- og sektorudformning og for at sikre, at der leveres pålidelige og fuldstændige informationer til både regulerende myndigheder og luftrumsbrugere
- luftrummet organiseres og styres med henblik på at tildele sektorer til tjenesteudbydere og organisere overførsel af luftrum mellem tjenesteudbydere. Afgrænsningen af de luftrumssektorer, der tildeles tjenesteudbydere, skal være i overensstemmelse med den definition af luftrummet, der vedtages på europæisk plan
- der fastsættes regler for organisering af lufttrafikreguleringen, herunder bedre planlægning, prioriteringsregler i tilfælde af overbelastning, aflastningsruter og en krisemekanisme. Eurocontrols centrale lufttrafikreguleringsenhed er et nyttigt redskab, som det bliver nødvendigt at videreudvikle ved at optage bestemmelser om dens opgaver og mandat i fællesskabsretten
- der fastsættes mekanismer til mere disciplineret udnyttelse af luftrummet, til at integrere lufthavne i forvaltningen af luftrummet og forbedre samordningen mellem lufthavn og luftrumsslots.

3.4. Udnyttelsen af luftrummet skal tilrettelægges på en sådan måde, at de specifikke militære behov tilgodeses. Uden at det skal tilsidesætte absolutte militære nødvendigheder, er hensynet til en effektiv udnyttelse af luftrummet grund nok til en nøjere samordning mellem de to brugerkategorier: civile og militære. Et første skridt i denne retning vil være, at alle medlemsstater gennemfører begrebet fleksibel udnyttelse af luftrummet¹¹ fuldstændigt og sammenhængende i det øvre luftrum, og - i en senere fase - i det nedre. For at lette en ensartet og optimal anvendelse af et sådant begreb, foreslår Kommissionen, at der etableres kriterier for dets anvendelse på grundlag af principperne ensartethed, fuldstændighed, tillid, prioritet, deltagelse, enkelhed og gennemskuelighed. Desuden fremmer Kommissionen et tættere civil/militært samarbejde. Det vil medvirke til, at sikkerheden under brug og styring af luftrummet styrkes over for eventuelle indtrængende.

3.5. Luftrummet kan kun udnyttes effektivt, hvis lufttrafikstyringen udøves sømløst og effektivt både i det nationale luftrum og i større enheder. Styring af luftrummet er en af hovedfunktionerne for ATM, og civile og militære tjenester supplerer hinanden

¹¹ "Flexible Use of Airspace" (fleksibel udnyttelse af luftrummet) er et luftrumsforvaltningsbegreb, der er udviklet af Eurocontrol og som på nuværende tidspunkt anvendes i ECAC-området (European Civil Aviation Conference - ECAC) og som bygger på det grundlæggende princip, at luftrummet ikke længere skal betegnes som enten rent civilt eller militært luftrum, men betragtes som en enhed, hvor alle luftrumsbrugere skal have plads i det omfang, det er muligt.

som partnere i ATM-systemet. Fleksibel udnyttelse af luftrummet og europæisk forvaltning af luftrummet kan derfor ikke opnå den påkrævede effektivitet uden operativ og teknisk interoperabilitet mellem civile og militære tjenesteudbydere. Udøvelse af civil/militær lufttrafiktjeneste er ikke organiseret ensartet i hele Fællesskabet. Kommissionen tilskynder medlemsstaterne og Eurocontrol til at tage skridt til at forbedre interoperabiliteten på dette område.

4. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet

4.1. Fællesskabet har beslutningsmekanismer, der gør det muligt at harmonisere og standardisere på europæisk niveau. Med henblik herpå foreslår Kommissionen på eget initiativ (med forbehold af overholdelse af allerede indgåede internationale forpligtelser) en tekst, der lader princippet om standardisering finde anvendelsen på området lufttrafikstyring. Målet er at skabe et instrument, som er effektivt og omfattende. Det skal dog også være hurtigt og fleksibelt, så de nødvendige tekniske bestemmelser kan fastlægges og gennemføres på europæisk plan. Udvalget for det Fælles Luftrum, som bl.a. skal erstatte det eksisterende udvalg i henhold til direktiv 93/65/EØF¹², er uundværligt, hvis dette skal lykkes¹³.

4.2. Det foreslås, at reguleringen finder sted på tre forskellige planer:

- Der vedtages væsentlige krav som obligatoriske referencepunkter for alle, der beskæftiger sig med udvikling, produktion og drift af systemer. Dette skulle bl.a. sikre interoperabilitet og gnidningsløs levering af luftfartstjenester. Disse krav indeholder tilstrækkelige oplysninger til, at de involverede og de nationale myndigheder kan fortolke dem ensartet.
- Der fastlægges gennemførelsesbestemmelser med henblik på at håndhæve ovennævnte krav, i det omfang det er nødvendigt, i form af specifikke krav, som er bindende for de involverede. Formålet på dette plan er at sikre overensstemmelse med den operative og tekniske udvikling, når det er nødvendigt på grund af dens grænseoverskridende karakter, som medfører behov for integrerede operationer. For at sikre en ensartet indsats, kan gennemførelsesbestemmelserne også fastsætte en fælles indførelsesdato for nye operationskoncepter eller tekniske fremskridt, som alle operatørerne skal pålægges. ICAO-standarder og Eurocontrol-standarder kan inddrages på dette plan.
- Europæiske standarder og/eller tekniske specifikationer fra Eurocontrol udarbejdes på det nederste niveau i reguleringsprocessen og indebærer, at de involverede skal være enige om frivillig anvendelse af standarderne.

4.3. Procedurer for udarbejdelse af ovennævnte krav og standarder skal afspejle, om de er obligatoriske eller frivillige. Kommissionen foreslår derfor, at der etableres gennemførelsesbestemmelser på grundlag af det arbejde, der udføres af Eurocontrol,

¹² Rådets direktiv 93/65/EØF af 19. juli 1993 om definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken (air traffic management equipment and systems).

¹³ Se også Kommissionens rapport om gennemførelse af Rådets direktiv 93/65/EØF (KOM(1999) 454 endelig af 1.10.1999).

idet man bl.a. bygger på Eurocontrols fremtidige reguleringsproces med den såkaldte Notice of Proposed Rule-Making (ENPRM - meddelelse om foreslåede bestemmelser). Europæiske standarder etableres i overensstemmelse med EF's standardiseringsmetode¹⁴ ved konsensus og efter offentlig høring og godkendelse i de anerkendte europæiske standardiseringsorganisationer i samarbejde med Eurocae (European Organisation for Civil Aviation Equipment)¹⁵. Dette indebærer forpligtelse til uændret gennemførelse på nationalt niveau med samme værdi som en national standard og tilbagetrækning af enhver modstridende national standard¹⁶. På særligt specialiserede områder kan Eurocontrol eventuelt udvikle tekniske specifikationer, navnlig om operative forhold, hvor der er behov for koordinering mellem tjenesteudbydere.

- 4.4. Vedrørende produkterne skal producenterne fremsætte en erklæring om overensstemmelse med væsentlige krav. Overensstemmelse med europæiske standarder skaber en formodning om overensstemmelse med væsentlige krav. Overensstemmelsesvurderingen følger en modulbaseret fremgangsmåde, jf. Rådets beslutning 93/465/EØF¹⁷. Der findes forskellige moduler til overensstemmelsesvurdering, som anvendes alt efter, hvilken risiko der er forbundet med de pågældende produkter. De varierer fra moduler, som overlader ansvaret for overensstemmelsesvurderingen til leverandøren (fabrikanterklæring) til moduler, som kræver streng kvalitetskontrol for at sikre overensstemmelse. Den foreslåede fremgangsmåde gør det muligt for produktet at cirkulere frit på det indre marked, når det har fået overensstemmelseserklæring i sin egen medlemsstat. Dermed tilvejebringes betingelserne for konkurrence mellem producenterne.
- 4.5. Før ibrugtagning godkendes systemer, når udbydere af luftfartstjenester indsende en erklæring til de nationale kontrolmyndigheder om, at systemerne er i overensstemmelse med de væsentlige krav. Udbydere af luftfartstjenester henvender sig herom til bemyndigede organer og anerkendte organisationer, hvis gennemførelsesbestemmelserne kræver det. Den foreslåede fremgangsmåde gør det også muligt at overvåge udviklingen af udstyr og systemer for at kontrollere overensstemmelsen med væsentlige krav og tilknyttede gennemførelsesbestemmelser. Denne fremgangsmåde tager også højde for overgangsforhold forbundet med manglende gennemførelsesbestemmelser og europæiske standarder for mange systemer.

¹⁴ Rådets afgørelse af 7. maj 1985 om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder.

¹⁵ The European Organisation for Civil Aviation Equipment (Eurocae - den europæiske organisation for udstyr til civil luftfart) er en europæisk non-profit-sammenslutning, som blev etableret i 1963, med medlemmer fra de nationale luftfartsmyndigheder, udstyrsproducenter og luftfartsselskaber.

¹⁶ Dette forslag er et betydeligt fremskridt i forhold til den nuværende situation, hvor Eurocontrol stadig udarbejder funktionelle og tekniske specifikationer, som er frivillige. Disse specifikationer anvendes dog sjældent på samme måde i medlemsstaterne som i deres offentliggjorte form, og effektiviteten af denne proces undergraves af manglende gennemsækelighed og balance mellem de involverede i definitionen af tekniske tekster. Endvidere indeholder de ofte elementer af både obligatorisk og frivillig art.

¹⁷ Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i procedurene for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af "CE-overensstemmelsesmærkningen", med henblik på anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering.

- 4.6. Oprettelse af et fælles, integreret luftrum betyder, at man på europæisk niveau kan udarbejde de løsninger, som både teknisk og erhvervsmæssigt er de bedste, og som er bedst egnet til luftrumsbrugernes og passagerernes behov generelt. Fællesskabet kan give afgørende støtte på dette område ved at optimere sine procedurer for økonomisk støtte via TEN-programmet (transeuropæiske net) og EU's femte rammeprogram for forskning og teknologiudvikling (1998-2002). Kommissionen har i sit forslag om det næste rammeprogram om forskning (2003-2006) medtaget flyveteknisk forskning som en prioritet navnlig med henblik på at øge kapaciteten og sikkerheden i lufttransporten, idet dette støtter gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum. Dermed bakkes der op om dels de henstillinger, som for nylig blev fremsat af en gruppe af fremtrædende luftfartskyndige, der udpegede lufttrafikstyring som en af de vigtigste væksthæmmende faktorer inden for luftfarten¹⁸, dels målene for handlingsplanen *eEurope 2002*, som stats- og regeringscheferne godkendte i Feira. Kommissionen planlægger på denne måde at skabe en ramme for projekter af europæisk interesse, f.eks. vedrørende satellitnavigation (Galileo), databearbejdning og kommunikation samt luftfartsdata og planlægningsinstrumenter.

5. Konklusion

- 5.1. EF-rammen omfatter midler til at gennemføre de retningslinjer, der anbefales af gruppen på højt plan om et fælles europæisk luftrum. Oprettelse af det fælles europæiske luftrum kræver foranstaltninger af samme art som oprettelse af det indre marked. Udarbejdelse af disse foranstaltninger kræver dog teknisk ekspertise, som ikke findes i Kommissionens tjenestegrene, men som stilles til rådighed inden for rammerne af ordninger med Eurocontrol. Det forudsætter også, at Det Europæiske Råd overvejer, om der kan oprettes en fælles ramme for militært samarbejde.
- 5.2. Kommissionen foreslår derfor Europa-Parlamentet og Rådet at vedtage forslagene til forordninger. Kommissionen agter også at træffe alle nødvendige foranstaltninger for at oprette den institutionelle ramme, der er påkrævet med henblik på at tilrettelægge militært samarbejde.

¹⁸ Se rapporten fra gruppen af fremtrædende luftfartskyndige: "European Aeronautics: a vision for 2020. Meeting society's needs and winning global leadership" (Europæisk flyveteknik: en vision for 2020. Opfyldelse af samfundets behov og opnåelse af en international lederposition), januar 2001.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Medlemsstaterne har i forskelligt omfang omstruktureret deres nationale luftfartstjenesteudbydere ved at udvide deres selvstændighed og frihed til tjenesteudøvelse. Under disse nye forhold er det i stigende grad nødvendigt at sikre, at minimumskrav i offentlighedens interesse bliver opfyldt.
- (2) Rapporten fra Gruppen på Højt Plan om et Fælles Europæisk Luftrum (herefter "Gruppen på Højt Plan") har bekræftet, at der er behov for bestemmelser på fællesskabsniveau, så der kan skelnes mellem regulering og tjenesteudøvelse, og for at indføre et system med godkendelser og en afgiftsordning, som kan stimulere omkostningseffektiviteten.
- (3) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. xxx/xx⁵ fastlægges rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum.
- (4) Med henblik på oprettelsen af det fælles europæiske luftrum bør der vedtages foranstaltninger, der kan sikre, at luftfartstjeneste udøves sikkert og effektivt, og som er forenelige med organisationen og brugen af luftrummet, som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. xxx/xx af ... 2001 [om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum]⁶. Det er vigtigt at tilrettelægge harmoniserede rammer for udøvelsen af luftfartstjeneste, således at luftrumsbrugernes

¹ EFT C
² EFT C
³ EFT C
⁴ EFT C
⁵ EFT L
⁶ EFT L

behov kan opfyldes i tilstrækkeligt omfang og lufttrafikken afvikles sikkert og effektivt.

- (5) Det er hovedsagelig medlemsstaternes opgave at kontrollere, at udbydere af luftfartstjenester og andre relevante operatører opfylder Fællesskabets krav. Heraf følger, at de myndigheder, der udfører en sådan kontrol, på passende vis bør være uafhængige af udbyderne af luftfartstjenester.
- (6) Medlemsstaterne bør have mulighed for at overdrage det til anerkendte organisationer at verificere og certificere, at udbyderne af luftfartstjenester og andre relevante operatører overholder Fællesskabets krav.
- (7) For at lufttransportsystemet skal kunne fungere tilfredsstillende, kræves det også, at luftfartstjenesteudbydere anvender de samme høje sikkerhedsstandarder.
- (8) Der vil blive fremsat forslag til afhjælpning af mangelen på flyveledere i form af bedre procedurer for uddannelse og licensgivning og i form af harmonisering af sådanne procedurer på fællesskabsplan.
- (9) Samtidig med at det sikres, at der er kontinuitet i tjenesteudøvelsen, bør der indføres et fælles system for godkendelse af luftfartstjenester, som kan udgøre et middel til at fastlægge luftfartstjenesteudbydere og deres rettigheder og forpligtelser.
- (10) Godkendelsesordningen bør omfatte metoder til at kontrollere adgangen til erhvervet. Der bør tages højde for behovet for at lette indførelsen af nye tjenesteydelser samt nye regler for tjenesteudøvelse. Godkendelserne bør derfor give adgang til den bedst mulige kontrol, som er forenelig med opfyldelsen af de gældende krav. Det er også vigtigt at fastsætte ikke-diskriminerende krav vedrørende etableringssted for og kontrol med tjenesteudbydere, især udbydere af lufttrafiktjenester, som anmoder om godkendelse.
- (11) Det er nødvendigt at fastsætte betingelser i forbindelse med godkendelserne, således at målsætningerne om offentlighedens interesser opfyldes til gavn for brugere af luftrummet og flypassagerer. Betingelserne bør begrundes objektivt og bør være ikke-diskriminerende, rimelige og gennemskuelige.
- (12) Harmoniseringen af betingelserne i forbindelse med godkendelserne og af procedurerne for udstedelse af godkendelser burde i væsentlig grad lette udøvelsen af luftfartstjeneste i Fællesskabet.
- (13) Inden for en rimelig periode bør eksisterende udbydere af luftfartstjenester have mulighed for at tilpasse sig til den nye godkendelsesordnings krav.
- (14) Alle medlemsstater bør gensidigt acceptere hinandens godkendelser, så luftfartstjenesteudbydere kan udøve tjeneste i en anden medlemsstat end den, hvor de fik tildelt deres godkendelser, inden for de grænser kravene til sikkerhed stiller.
- (15) Med henblik på at muliggøre en sikker afvikling af lufttrafikken på tværs af medlemsstaternes grænser til gavn for brugerne af luftrummet og deres passagerer bør godkendelsesordningen omfatte rammer, der gør det muligt for medlemsstaterne at udpege udbydere af lufttrafiktjenester, uanset hvor de er blevet godkendt.

- (16) Udøvelse af hjælpetjeneste, flyvevejrtjeneste og luftfartsinformationstjeneste bør tilrettelægges inden for et konkurrencepræget marked, samtidig med at der tages hensyn til de særlige forhold i forbindelse med disse ydelser.
- (17) Samarbejdet mellem tjenesteudbydere, luftrumsbrugere og andre operatører bør fremmes på et kontraktmæssigt grundlag.
- (18) Luftfartstjenesteudbydere bør gennem passende aftaler etablere og opretholde et nært samarbejde med de militære myndigheder, der er ansvarlige for aktiviteter, som kan påvirke lufttrafikken.
- (19) Regnskaberne for alle luftfartstjenesteudbydere bør være så gennemskuelige som muligt. Med henblik herpå bør der foreligge særskilte regnskaber for hver tjeneste og kontrolcenter.
- (20) Indførelsen af harmoniserede principper og betingelser for adgang til operative data bør lette udøvelsen af luftfartstjeneste og luftrumsbrugeres og lufthavnes operationer under nye forhold.
- (21) Betingelserne vedrørende afgifter for luftrumsbrugere bør være rimelige og gennemskuelige.
- (22) Brugerafgifter tjener som modydelse for de faciliteter og tjenester, som luftfartstjenesteudbydere stiller til rådighed, og sådanne faciliteter og tjenester kan i sagens natur kun stilles til rådighed af luftfartstjenesteudbydere selv; i betragtning af denne monopolstilling bør brugerafgifternes størrelse stå i et rimeligt forhold til omkostningerne i forbindelse med tilrådighedsstillelse af sådanne faciliteter og tjenester under hensyntagen til målsætningen om økonomisk effektivitet.
- (23) Der bør ikke finde nogen forskelsbehandling sted mellem luftrumsbrugere i forbindelse med ydelse af ækvivalente luftfartstjenester.
- (24) Luftfartstjenesteudbydere tilbyder en række faciliteter og tjenester, som har direkte relation til styringen af luftfartøjet, og omkostningerne herved bør kunne dækkes ind efter princippet om at "brugeren betaler", dvs. at luftrumsbrugere bør betale for de omkostninger, de forårsager på selve brugsstedet eller så tæt som muligt på dette.
- (25) Det er vigtigt at sikre, at der er gennemskuelighed med hensyn til de omkostninger, som sådanne tjenester eller faciliteter giver anledning til. Derfor bør luftrumsbrugere orienteres om enhver ændring af afgiftsordningen eller afgifternes størrelse; der bør redegøres for sådanne ændringer eller investeringer, som luftfartstjenesteudbydere foreslår, som led i en udveksling af oplysninger mellem deres forvaltningsorganer og luftrumsbrugere.
- (26) Der bør være mulighed for at modulere afgifter, som bidrager til at maksimere systemets samlede kapacitet. Økonomiske incitament er en hensigtsmæssig måde, hvorpå indførelse af jordbaseret eller luftbåret udstyr, som øger kapaciteten, kan fremskyndes, et højt præstationsniveau belønnes eller ulemperne ved at vælge mindre ønskværdige ruteføringer afbødes.
- (27) Kommissionen bør undersøge muligheden for at indføre en midlertidig økonomisk støtte til foranstaltninger, som kan øge kapaciteten inden for det europæiske flyvekontrollsystem som helhed.

- (28) Kommissionen skal konstant føre tilsyn med fastlæggelsen og opkrævningen af afgifter fra luftrumsbrugere i samarbejde med Den Europæiske Organisation for Luftfartssikkerhed ("Eurocontrol") og i samarbejde med de nationale tilsynsmyndigheder og luftrumsbrugere.
- (29) Præstationerne i luftfartstjenestesystemet som helhed på europæisk niveau bør konstant undersøges med henblik på at kontrollere effektiviteten af de vedtagne foranstaltninger og foreslå fremtidige foranstaltninger.
- (30) Da der er tale om meget følsomme oplysninger vedrørende tjenesteudbydere, bør de nationale tilsynsmyndigheder ikke frigive oplysninger, som er omfattet af tavshedspligt, hvilket dog ikke bør hindre, at der kan tilrettelægges en ordning, hvorved der føres kontrol og offentliggøres oplysninger om tjenesteudbydernes præstationer.
- (31) Målene for denne forordning, nemlig at fremme en sikker og effektiv udøvelse af luftfartstjeneste, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens grænseoverskridende omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan, samtidig med at det sikres, at der i gennemførelsesbestemmelserne tages hensyn til de specifikke lokale forhold; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (32) Da hovedparten af de for gennemførelsen af denne forordning nødvendige foranstaltninger er generelle foranstaltninger efter artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁷ bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i nævnte afgørelse. I medfør af artikel 2, litra c), i nævnte afgørelse bør visse gennemførelsesbestemmelser imidlertid fastsættes efter rådgivningeproceduren i artikel 3 i afgørelsen -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Kapitel I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Anvendelsesområde

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

⁷ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

Artikel 2

Definitioner

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

Endvidere finder følgende definitioner anvendelse:

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

Artikel 3

National tilsynsmyndighed

1. Der bør oprettes nationale tilsynsmyndigheder i hver medlemsstat, som kan påtage sig de relevante ansvar og forpligtelser i henhold til kravene i denne forordning. De nationale tilsynsmyndigheder skal være uafhængige af luftfartstjenesteudbyderne. Denne uafhængighed skal opnås gennem en passende adskillelse i det mindste på det funktionelle plan mellem de nationale tilsynsmyndigheder og sådanne tjenesteudbydere.

2. Den nationale tilsynsmyndighed skal varetage passende tilsyn med og gennemførelse af denne forordning og især tilse, at udbydere af luftfartstjenester opererer sikkert og effektivt. I denne forbindelse skal den nationale tilsynsmyndighed gennemføre behørig inspektioner og undersøgelser for at sikre, at bestemmelserne i denne forordning overholdes.
3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navne og adresser på de nationale tilsynsmyndigheder og anfører, hvilke foranstaltninger der er truffet for at sikre, at bestemmelserne i stk. 1 overholdes. Medlemsstaterne kan indgå aftale om den tilsynsrolle, der er omhandlet i denne artikel, over for regionale tjenesteudbydere.
4. Medlemsstaterne giver underretning om enhver ændring af de oplysninger, der er afgivet i henhold til stk. 3, inden én måned efter at de foreligger.

Artikel 4

Anerkendte organisationer

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

Artikel 5

Sikkerhedskrav

1. Eurocontrols sikkerhedskrav, (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) (ESARR) og Eurocontrols efterfølgende ændringer af disse krav identificeres og vedtages efter fremgangsmåden i artikel 19, stk. 2. Offentliggørelse foretages i form af referencer til sådanne ESARR i De Europæiske Fællesskabers Tidende.
2. Stk. 1 berører ikke artikel 1, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EØF) nr. xxxx/xx⁸ [om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur].

⁸ EFT L

Artikel 6

Licens til flyveledere og deres uddannelse

Flyveledernes mobilitet og forbedrede uddannelsesvilkår skal fremmes af Europa-Parlamentet og Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen.

Kapitel II

BESTEMMELSER VEDRØRENDE TJENESTEUDØVELSE

Artikel 7

Godkendelsesordning

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

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

Artikel 8

Udpegelse af tjenesteudbydere

1. Udøvelse af lufttrafiktjenester er underkastet en ordning med udpegelse, som giver tjenesteudbyderen mulighed for at operere med eneret inden for specifikke luftrumsblokke og som fastlægger forpligtelser og krav til driften. Medlemsstaterne skal udpege tjenesteudbydere til at udøve lufttrafiktjeneste vedrørende luftrummet over deres territorium. Med henblik herpå kan medlemsstaterne udpege en hvilken som helst tjenesteudbyder, som er i besiddelse af en gyldig godkendelse inden for Fællesskabet.
2. Lufttrafiktjenester, som på det tidspunkt, hvor denne forordning træder i kraft, ydes af en luftfartstjenesteudbyder vedrørende specifikke luftrumsblokke, skal give den pågældende tjenesteudbyder ret til at blive udpeget for de samme tjenester inden for samme luftrumsblokke for en periode på højst tre år, uden at det påvirker anvendelsen af bestemmelserne i artikel 5 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum].
3. Tildeling af de relevante godkendelser giver tjenesteudbyderne ret til at udøve hjælpetjeneste, vejrtjeneste og luftfartsinformationstjeneste inden for Fællesskabet, på betingelse af at de til de relevante nationale tilsynsmyndigheder i medlemsstaterne samt til Kommissionen giver underretning om de luftrumsblokke, for hvilke sådanne tjenester vil blive ydet.
4. Luftfartstjenesteudbydere skal udøve deres tjeneste på en åben, ikke-diskriminerende og gennemskuelig måde. Deres tjenester skal leveres i overensstemmelse med betingelserne i de relevante godkendelser og eventuelt de relevante udpegelser.
5. Når funktionelle luftrumsblokke, som er fastlagt i overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum], konfigurationsmæssigt adskiller sig fra de luftrumsblokke, der er tildelt på grundlag af stk. 1 og 2 i denne artikel, udpeger medlemsstaterne tjenesteudbydere, som kan levere lufttrafiktjenester i funktionelle luftrumsblokke. Når funktionelle luftrumsblokke omfatter mere end ét lands territorium, udpeger de berørte medlemsstater tjenesteudbyderen i fællesskab senest en måned efter fastlæggelsen af den funktionelle luftrumsblok.

Kommissionen skal omgående underrettes om sådanne luftfartstjenesteudbydere.

Artikel 9

Forbindelserne mellem tjenesteudbydere

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

Artikel 10

Forbindelserne til de militære myndigheder

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

Artikel 11

Særskilte regnskaber

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

Artikel 12

Adgang til og beskyttelse af data

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

Kapitel III

AFGIFTSORDNINGER

Artikel 13

Generelle bestemmelser

I overensstemmelse med kravene i artikel 14 og 15 udarbejdes der en afgiftsordning for luftfartstjenester, som bidrager til skabelse af større gennemsækelighed i forbindelse med beregning, pålæggelse og opkrævning af afgifter for luftrumsbrugere. Denne afgiftsordning skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 15 i 1944 Chicago-Konventionen om international civil luftfart

Artikel 14

Generelle principper

1. Afgiftsordningen skal omfatte en redegørelse for de luftfartstjenesteomkostninger som tjenesteudbyderne påføres på grund af luftrumsbrugerne.

Ordnningen allokerer omkostningerne ved luftfartstjenester mellem brugerkategorier og udvikler en afgiftspolitik.
2. Følgende principper skal anvendes ved fastlæggelsen af omkostningsgrundlaget for afgifterne:
 - a) De omkostninger, som skal fordeles på luftrumsbrugerne, skal være de fulde omkostninger ved at udøve luftfartstjeneste, herunder passende beløb til forrentning af kapitalinvesteringer og afskrivning af aktiver samt omkostninger til vedligeholdelse, drift, forvaltning og administration.
 - b) De omkostninger, der skal tages hensyn til, skal være sådanne, som anses for at vedrøre anlæg og tjenester, og som der er fastsat bestemmelser for og som er gennemført i henhold til den 24. udgave fra 1998 af ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region dok. nr. 7754.

- c) Omkostningerne ved de forskellige luftfartstjenester skal anføres særskilt, jf. artikel 11.
 - d) Krydssubsidiering mellem forskellige luftfartstjenester skal klart angives.
 - e) Omkostninger, som er eksterne i forhold til drift af anlæg og af tjenester for luftrumsbrugere såsom miljøomkostninger, indgår på den mest hensigtsmæssige måde som del af brugeravgifterne.
 - f) Luftfartstjenester kan give så store indtægter, at de overstiger alle direkte og indirekte driftsomkostninger og skaber et rimeligt afkast på aktiverne, så de kan bidrage til nødvendige kapitalforbedringer.
3. For så vidt angår afgiftsfastsættelsen finder følgende principper anvendelse:
- a) Afgifter for tilrådighedsstillelse af luftfartstjenester skal fastsættes på ikke-diskriminerende vilkår. Der bør ikke være forskel på afgifter, der pålægges forskellige grupper af luftrumsbrugere for brug af samme tjeneste for så vidt angår nationalitet eller kategori af luftrumsbrugere.
 - b) Afgifterne skal afspejle omkostningerne ved de luftfartstjenester og anlæg, som benyttes af de luftrumsbrugere, som forårsager dem.
 - c) Det skal sikres, at omkostningsgrundlaget for afgifterne er gennemskueligt. Der skal fastsættes standarder for tjenesteudbydernes fremsendelse af oplysninger, således at der kan gennemføres revision af udbyderens prognoser, faktiske omkostninger og indkomst. Der skal regelmæssigt udveksles oplysninger mellem de nationale tilsynsmyndigheder, tjenesteudbyderne, luftrumsbrugerne, Kommissionen og Eurocontrol.
 - d) Afgifterne skal skabe incitamenter til at fremme en sikker, effektiv og rentabel udøvelse af luftfartstjeneste på det lavest mulige omkostningsniveau og stimulere integreret tjenesteudøvelse. De kan omfatte incitamenter og præventive foranstaltninger, der består i økonomiske fordele og ulemper, som gælder for udbydere af luftfartstjenester og/eller luftrumsbrugere. De kan også omfatte indtægter, der kan benyttes til projekter, som er beregnet til at bistå specifikke kategorier af brugere og/eller luftfartstjenesteudbydere med henblik på at forbedre de kollektive luftfartsinfrastrukturer, udøvelsen af luftfartstjeneste og brugen af luftrummet.
4. Gennemførelsesbestemmelserne på de områder, som denne artikel stk. 1, 2 og 3 omfatter, fastlægges efter fremgangsmåden i artikel 19, stk. 2.

Artikel 15

Tilsyn med afgifter

1. Kommissionen skal, navnlig i samarbejde med de nationale tilsynsmyndigheder, sørge for, at der løbende føres tilsyn med i overensstemmelse med principperne og reglerne i artikel 13 og 14. Kommissionen kan også indføre de nødvendige mekanismer til at anvende Eurocontrols ekspertise.

2. Efter anmodning fra en eller flere medlemsstater, som mener, at principperne og reglerne ikke er blevet anvendt korrekt, eller på eget initiativ, skal Kommissionen gennemføre en undersøgelse af enhver påstand om, at tjenesteudbydere ikke overholder bestemmelserne eller principperne. Senest to måneder efter modtagelse af en anmodning, og efter at Udvalget for det Fælles Luftrum er blevet rådspurgt efter fremgangsmåden i artikel 19, stk. 3, træffer Kommissionen beslutning om anvendelse af artikel 13 og 14 og afgør, om tjenesteudbyderen fortsat må anvende de pågældende principper eller regler.
3. Kommissionen meddeler medlemsstaterne og den berørte tjenesteudbyder sin beslutning. Enhver medlemsstat kan forelægge Rådet Kommissionens afgørelse inden en måned. Rådet, som handler på grundlag af kvalificeret flertal, kan træffe en anden afgørelse inden en frist på en måned.

Kapitel IV

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 16

Præstationsordning

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

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

Artikel 17

Tilpasning til den tekniske udvikling

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

Artikel 18

Fortrolig behandling af oplysninger

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

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

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

Artikel 19

Udvalgsproceduren

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

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

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

Artikel 20

Ikrafttrædelse

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne

På Rådets vegne

Formand

Formand

BILAG I

ANVENDELSESOMRÅDE FOR OG DEFINITION PÅ LUFTFARTSTJENESTER

Luftrafiktjenester

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

Andre tjenester

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

Hjælpetjenester

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

BILAG II

MINIMUMSKRAV TIL ANERKENDTE ORGANISATIONER

En anerkendt organisation skal:

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

BILAG III

EVENTUELLE BETINGELSER I TILKNYTNING TIL GODKENDELSENE

1. Generelle oplysninger vedrørende:

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

2. Betingelser vedrørende:

- tjenesteudbyderens organisatoriske struktur og ejerskab, herunder forebyggelse af interessekonflikter
- tjenesteudbyderens finansielle styrke og forsikring med hensyn til ansvarsrisici
- godkendelsesmodtagerens egnethed, især vedrørende tidligere erfaring og troværdighed, sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemer og -processer, politik for menneskelige ressourcer
- forelæggelse af oplysninger i rimeligt omfang med henblik på verificering af overensstemmelse med de gældende betingelser, herunder regelmæssig offentliggørelse fra tjenesteudbydernes side af erhvervsplaner, finansielle og operative data og rapportering af sikkerhedshændelser
- styring af aktiver i forbindelse med udøvelse af den godkendt tjenesteudøvelse, herunder kapital og menneskelige ressourcer
- ikke-diskriminerende adgang til tjenester for luftrumsbrugere og det krævede præstationsniveau for sådanne tjenester, herunder sikkerheds- og interoperabilitetsniveauer
- afgrænsning eller restriktioner vedrørende erhvervsudøvelse ud over dem, der er relateret til udøvelsen af luftfartstjeneste
- alle andre juridiske betingelser, som ikke er specifikke for luftfartstjenester
- foranstaltninger truffet af medlemsstaterne i overensstemmelse med krav af hensyn til almenvellet, som er anerkendt i traktaten, især vedrørende den

offentlige sædelighed, den offentlige sikkerhed, herunder undersøgelse af kriminelle aktiviteter, samt den offentlig orden.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Oprettelse af et fælles europæisk luftrum kræver, at luftrumets organisation og udnyttelse reguleres efter ensartede principper.
- (2) I rapporten fra Gruppen på Højt Plan om et Fælles Europæisk Luftrum (herefter "Gruppen på Højt Plan") bekræftes det, at der er behov for regler på fællesskabsplan for at udforme og regulere luftrummet og forvalte det strategisk på et europæisk grundlag og for at styrke lufttrafikreguleringen.
- (3) Kommissionens meddelelse om skabelse af et fælles europæisk luftrum⁵ slår til lyd for strukturelle reformer, så der kan oprettes et fælles europæisk luftrum gennem integreret luftrumsregulering og udvikling af nye begreber og procedurer for lufttrafikstyring.
- (4) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. xxx/xx⁶ fastlægges rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum.
- (5) Luftrummet er en fælles ressource, som skal udnyttes på fleksibel måde for at sikre samtlige brugere lige adgang og gennemsikkelige vilkår, dog under hensyntagen til medlemsstaternes sikkerheds- og forsvarsbehov og deres forpligtelser i internationale organisationer.

¹ EFT C

² EFT C

³ EFT C

⁴ EFT C

⁵ KOM(2001) 123 endelig.

⁶ EFT L

- (6) Effektiv regulering af luftrummet er en nødvendig forudsætning for, at vi kan øge lufttrafiktjenestesystemets kapacitet, imødekomme de forskellige brugerkrav på bedst mulig måde og udnytte luftrummet så fleksibelt som muligt.
- (7) Aktiviteterne i Den Europæiske Organisation for Luftens Sikkerhed (herefter "Eurocontrol") bekræfter, at det ikke er realistisk at udvikle rutenet og luftrumsstruktur isoleret i hver medlemsstat, eftersom de alle indgår som en integreret del i det europæiske lufttrafikstyringsnet.
- (8) Der bør oprettes et fælles europæisk luftrum for en route-lufttrafik i det øvre luftrum; grænsefladen mellem dette luftrum og det nedre luftrum, dvs. det regionale og lokale luftrum, bør fastlægges i overensstemmelse hermed.
- (9) Ved afgrænsningen af det luftrum, hvori der skal udøves lufttrafiktjeneste, bør der tages hensyn til behovet for effektive tjenester og ikke til landegrænserne.
- (10) Luftrumets brugere har ikke alle de samme betingelser for adgang til og fri bevægelighed i Fællesskabets luftrum. Dette skyldes manglende harmonisering af luftrumsklassifikationen.
- (11) Som følge af restriktioner i fastlæggelsen af rutenettet koncentrerer lufttrafikken omkring faste luftvejskryds, mens princippet om direkte ruteføring derimod giver mulighed for at udnytte Fællesskabets luftrum bedre i både økonomisk og miljømæssig henseende.
- (12) Der er vigtigt at realisere en fælles, harmoniseret luftrumsstruktur, at bygge den nuværende og fremtidige tildeling af luftrum på fælles principper og at udforme og regulere luftrummet efter ensartede regler.
- (13) Det er ønskeligt, at den harmoniserede luftrumsstruktur udvides til at omfatte det nedre luftrum.
- (14) Forskellene i tilrettelæggelsen af civilt/militært samarbejde i Fællesskabet skaber hindringer for en ensartet og rettidig regulering af luftrummet og for gennemførelse af ændringer. Kun med et effektivt samarbejde mellem civile og militære myndigheder kan det fælles europæiske luftrum realiseres.
- (15) Effektiv anvendelse af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet og samarbejdsbaseret forvaltning er en forudsætning for, at militære øvelser og civil lufttrafik uden vanskeligheder kan afpasses efter hinanden. Placeringen og omfanget af og tidsrummene for udnyttelse af de luftrumssektorer, der er tildelt militære formål, bør optimeres, navnlig i perioder med tæt civil lufttrafik og i stærkt trafikerede luftrum.
- (16) Militære operationer bør sikres, hvis anvendelsen af fælles principper og kriterier er til hinder for, at sådanne operationer kan gennemføres sikkert og effektivt.
- (17) Der bør indføres passende foranstaltninger til at effektivisere lufttrafikreguleringen.
- (18) Som anført i konklusionerne fra Gruppen på Højt Plan er Eurocontrol i besiddelse af den ekspertise, der skal til for at bistå Fællesskabet med at udfylde sin funktion som regulerende myndighed. I overensstemmelse hermed bør Eurocontrol have adgang til at udarbejde udkast til foranstaltninger efter passende retningslinjer under den

forudsætning, at Eurocontrol overholder betingelserne i en rammeaftale om samarbejde mellem Kommissionen og Eurocontrol.

- (19) Målene for denne forordning, nemlig oprettelse af et fælles europæisk operativt luftrum, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens grænseoverskridende omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan, samtidig med at det sikres, at der i gennemførelsesbestemmelserne tages hensyn til de specifikke lokale forhold; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (20) Da gennemførelsesbestemmelserne til forordningen er generelle foranstaltninger, jf. artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁷, bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i nævnte afgørelse.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Kapitel I

GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Denne forordning omhandler organisationen og udnyttelsen af luftrummet i overensstemmelse med og inden for anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. xxx/xx [om rammerne for oprettelse af et fælles europæiske luftrum].
2. Denne forordning finder anvendelse på det luftrum, hvori medlemsstaterne udpeger udbydere af luftfartstjenester som fastsat i artikel 8 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. xxx/xx⁸ [om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum].

Artikel 2

Formål

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

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

⁷ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁸ EFT L

Artikel 3

Definitioner

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

Endvidere finder følgende definitioner anvendelse:

- a) "fælles operativt luftrum": Ensartede luftrumsreguleringsprocedurer og sikkerhedsstandarder for udøvelse af flyvekontrol
- b) "udformning af luftrummet": En hensigtsmæssig og effektiv proces til strukturering, opdeling og kategorisering af luftrummet og til rute- og luftrumsplanlægning
- c) "flyveinformationsregion": Et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der udøves flyveinformations- og alarmeringstjeneste
- d) "grænseflade": Grænsen mellem det øvre og det nedre luftrum
- e) "øvre luftrum": Luftrummet over et bestemt flyveniveau
- f) "nedre luftrum": Luftrummet under et bestemt flyveniveau
- g) "flyveniveau": Flade med konstant lufttryk, som bestemmes med trykværdien 1013,2 hektopascal som udgangspunkt, og som er adskilt fra andre sådanne flader med bestemte trykintervaller
- h) "luftrumsblok": Et luftrum af definerede dimensioner, over land eller vand, inden for hvilket der udøves luftfartstjeneste
- i) "funktionel luftrumsblok": En luftrumsblok med optimalt afgrænsede dimensioner
- j) "kontrolcentral": En enhed, som udøver flyvekontrolltjeneste inden for en luftrumsblok under dens ansvarsområde
- k) "luftrumsklassifikation": Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO)'s klassifikation af luftrum i klasse A-G, som anført i tillæg 4 til den tolvte udgave fra juli 1998 af bilag 11 til Chicago-konventionen angående international civil luftfart, også defineret som luftrum af bestemte dimensioner, betegnet med bogstaver, hvori nærmere bestemte flytyper må flyve, og for hvilke der er fastsat bestemte lufttrafiktjenester og driftsregler
- l) "direkte ruteføring": Drift af et luftfartøj, der giver mulighed for flyvning direkte mellem to punkter uden for de fastlagte ruter
- m) "rutenet": Et net af nærmere fastsatte ruter til kanalisering af lufttrafik, hvor dette er nødvendigt for udøvelse af lufttrafiktjeneste
- n) "sektor": En opdeling af de samlede kontrolopgaver i håndterbare luftrumsafsnit, hvor trafik og kapacitet kan måles
- o) "fleksibel udnyttelse af luftrummet": Et luftrumsreguleringskoncept, der anvendes i ECAC-området (ECAC - Den Europæiske Civile Luftfartskonference), som anført i

den første udgave af 5. februar 1996 af "Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace", udgivet af Eurocontrol

- p) "luftrumsregulering": En planlægningsfunktion, der primært tager sigte på bedst mulig udnyttelse af det disponible luftrum gennem dynamisk fordeling af tiden og eventuelt opdeling af luftrummet mellem de forskellige kategorier af luftrumsbrugere ud fra behovene på kort sigt
- q) "lufttrafikregulering": En tjeneste, der har til opgave at bidrage til sikker, ordnet og hurtig lufttrafik ved at sikre, at flyvekontrollens kapacitet udnyttes bedst muligt, og at trafikmængden er i overensstemmelse med den kapacitet, som de pågældende udbydere af lufttrafiktjenester har angivet
- r) "samarbejdsbaseret beslutningsproces": En proces for udveksling af oplysninger mellem udbydere af lufttrafiktjenester, lufthavnsoperatører, udbydere af lufttrafikreguleringstjenester og luftrumsbrugere med henblik på større fleksibilitet i processerne for tildeling af landings- og afgangperioder og ruter og i flyvekoordineringsprocesserne, således at den sparsomme kapacitet kan udnyttes optimalt.

Kapitel II

LUFTRUMMETS STRUKTUR

Artikel 4

Oprettelse af en europæisk øvre flyveinformationsregion

1. Under hensyntagen til ICAO-kravene, som anført i den tolvte. udgave fra juli 1998 af bilag 11 til Chicago-konventionen angående international civil luftfart fra 1944, skal der oprettes en fælles europæisk flyveinformationsregion i det øvre luftrum (European Upper Flight Information Region) (EUIR).
2. Grænsefladen mellem det øvre og nedre luftrum sættes ved flyveniveau 285.
3. Senest tre år efter oprettelsen af EUIR udvider Europa-Parlamentet og Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen det i stk. 1 omhandlede koncept til at omfatte oprettelsen af en europæisk flyveinformationsregion i det nedre luftrum.
4. Kommissionen træffer de nødvendige foranstaltninger for, at EUIR anerkendes af ICAO, som foreskrevet i den 10. udgave fra juli 1997 af bilag 15 til Chicago-konventionen angående international civil luftfart fra 1944. Kommissionen sørger i samarbejde med Eurocontrol også for, at der gennem en sammenfatning af de bestående nationale luftfartsinformationer offentliggøres en fælles luftfartsinformation gældende for EUIR. Denne publikation skal omfatte alle ændringer i krav og procedurer, som indføres med virkeliggørelsen af det fælles europæiske luftrum.

Artikel 5

Omkonfigurering af det øvre luftrum

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

Artikel 6

Luftrumsklassifikation

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

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

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

Artikel 7

Direkte ruteføring i det øvre luftrum

Efter at have foretaget en analyse af sikkerhedsaspekterne indfører udbyderne af luftfartstjenester gradvis direkte ruteføring i EUIR med sigte på en i optimal økonomisk og miljøvenlig udnyttelse af fællesskabsluftrummet.

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

Artikel 8

Ensartet udformning af luftrummet

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

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

Artikel 9

Sammenhæng med udformningen af det nedre luftrum

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

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

Kapitel III

CIVIL OG MILITÆR KOORDINERING

Artikel 10

Civilt og militært samarbejde

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

- a) udnyttelsen af adskilte luftrum, herunder faktorer for fastsættelse af vandrette og lodrette grænser, sådanne luftrums placering og deres opdeling i funktionelle elementer, der kan aktiveres efter behov
- b) anvendelse af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet.

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

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

Artikel 11

Midlertidig undtagelse med henblik på tilpasninger

I tilfælde af alvorlig forstyrrelse af militære operationer kan én eller flere medlemsstater anmode Kommissionen om på deres område at foreslå tilpasninger af de kriterier, der er opstillet i overensstemmelse med artikel 10, stk. 3. Indtil sådanne tilpasninger er udarbejdet, undtager Kommissionen midlertidigt den eller de pågældende medlemsstater fra disse kriterier.

Artikel 12

Videregivelse af oplysninger

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

Kapitel IV

TRAFIKREGULERING

Artikel 13

Lufttrafikregulering

Der fastsættes regler for lufttrafikregulering med henblik på at optimere udnyttelsen af det disponible luftrum og forbedre trafikreguleringsprocesserne. Disse regler skal være gennemskuelige og effektive og sikre, at disponibel kapacitet stilles til rådighed fleksibelt og rettidigt. De skal fremme tilvejebringelsen af en operativ beslutningsramme for

luftfartstjenesteudbydere, lufthavnsejere og luftrumsbrugere, hvor beslutningstagning baseres på samarbejde. Disse regler skal omfatte:

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

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

Kapitel V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 14

Procedurer

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

Artikel 15

Revision

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

Artikel 16

Udvalgsprocedurer

1. Kommissionen bistås af Udvalget for det Fælles Luftrum, jf. artikel 7 i forordning (EF) nr. xxx/xx [om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum].

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7 og artikel 8.
3. Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til en måned.

Artikel 17

Ikrafttrædelse

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne

På Rådets vegne

Formand

Formand

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Til etablering af det fælles europæiske luftrum bør der træffes foranstaltninger vedrørende udstyr, systemer og tilhørende procedurer for at sikre sømløs drift af lufttrafikstyringsnettet; foranstaltningerne bør således passe til den udøvelse af luftfartstjeneste, som der er fastsat bestemmelser om i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. xxx/xx af ... 2001 [om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum]⁵, og til den organisation og udnyttelse af luftrummet, som der er fastsat bestemmelser om i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. xxx/xx af ... 2001 [om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum]⁶.
- (2) Rapporten fra Gruppen på Højt Plan om et Fælles Europæisk Luftrum (herefter "Gruppen på Højt Plan") har bekræftet, at det er nødvendigt at fastsætte tekniske regler på grundlag af "den nye metode" i overensstemmelse med Rådets resolution af 7. maj 1985 om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder⁷, med komplementære og konsistente væsentlige krav, regler og standarder.
- (3) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. xxx/xx⁸. fastlægges rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum.

¹ EFT C

² EFT C

³ EFT C

⁴ EFT C

⁵ EFT L

⁶ EFT L

⁷ EFT C 136 af 4.6.1985, s. 1.

⁸ EFT L

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

overholder betingelserne i en rammeaftale om samarbejde mellem Kommissionen og Eurocontrol.

- (13) For at sikre adskillelsen mellem funktionerne regeludstedelse og standardisering bør fællesskabsspecifikationer overvejende udarbejdes af de europæiske standardiseringsorganer i samarbejde med European Organisation for Civil Aviation Equipment (Eurocae); de bør have form af europæiske standarder.
- (14) Eurocae er en nonprofit-organisation hvis opgave er at udarbejde udkast til tekniske specifikationer for udstyr til civil luftfart. Alle interessenter på luftfartsområdet kan blive medlemmer, herunder bl.a. luftfartstjenesteudbydere, brugere af lufrummet og virksomheder i fremstillingsindustrien. Eurocae skal oprette formelle forbindelser til europæiske standardiseringsorganer, så dens specifikationer kan blive anerkendt som europæiske standarder efter de procedurer, der er fastlagt af de europæiske standardiseringsorganisationer.
- (15) Eurocontrol bør om nødvendigt have adgang til at udarbejde fællesskabsspecifikationer, hvis principperne i Rådets resolution af 7. maj 1985 overholdes og Fællesskabets almindelige standardiseringsprocedurer følges. Disse procedurer bør som minimum omfatte overholdelse af principperne for åbenhed, gennemskuelse, upartiskhed, konsensus, vedligeholdelse, offentlig adgang til specifikationerne, effektivitet, ansvarlighed og kohærens. Detaljerede bestemmelser herom vil være omfattet af en rammeaftale om samarbejde med Eurocontrol.
- (16) Procedurerne for vurdering af komponenters overensstemmelse eller anvendelseegnethed bør bygge på modulerne i Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i procedurerne for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af "CE-overensstemmelsesmærkningen", med henblik på anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering⁹. Disse moduler bør i nødvendigt omfang kunne udvides til at omfatte særlige behov hos de berørte industrier.
- (17) Det marked, det drejer sig om, er ikke ret stort; det omfatter systemer og komponenter, der næsten udelukkende bruges til lufttrafikstyring og ikke er bestemt for almindelige forbrugere. Derfor ville det være en overdrivelse at CE-mærke komponenter, for en fabrikanterklæring om overensstemmelse på grundlag af en vurdering af overensstemmelse og/eller anvendelseegnethed er tilstrækkelig. Dette bør ikke indskrænke fabrikanternes pligt til at anbringe CE-mærket på visse komponenter som angivelse af, at de er i overensstemmelse med andre EF-bestemmelser, som de er omfattet af.
- (18) Ibrugtagning, fornyelse eller opgradering af lufttrafikstyringssystemer bør betinges af, at overensstemmelsen med de væsentlige krav er verificeret. Overensstemmelsen bygger på gennemførelsesreglerne. Brug af fællesskabsspecifikationer bør skabe en formodning om, at der er overensstemmelse med de væsentlige krav. Alt efter hvilket system der er tale om, bør det - navnlig af sikkerhedsmæssige grunde - anses for nødvendigt at inddrage et bemyndiget organ.

⁹ EFT L 220 af 30.8.1993, s. 23.

- (19) Som anbefalet i konklusionerne i rapporten fra Gruppen på Højt Plan bør Kommissionen konsultere industrien for at lette tilrettelæggelsen af et sammenhængende strategisk styringsprogram for indførelse af nye principper for lufttrafikstyring.
- (20) Med henblik på fuld anvendelse af denne forordning bør der tilrettelægges en overgangsstrategi, som bør søge at fastholde målet om sømløs drift af lufttrafikstyringsnettet, uden at der ud fra en cost-benefit-betragtning opstår urimelige hindringer for bevaring af den eksisterende infrastruktur.
- (21) Målene for denne forordning, nemlig at gennemføre interoperabilitet i Fællesskabets lufttrafikstyringsnet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens grænseoverskridende omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (22) Inden for rammerne af den relevante fællesskabslovgivning bør der tages behørigt hensyn til behovet for at sikre harmoniserede forhold, hvad angår rådighed over og effektiv udnyttelse af de radiofrekvenser, der er nødvendige for at realisere det fælles europæiske luftrum; herunder skal der også tages hensyn til forhold vedrørende elektromagnetisk kompatibilitet. Der bør sikres effektiv og hensigtsmæssig udnyttelse af frekvenser, som tildeles og forvaltes af luftfartssektoren alene.
- (23) Rådets direktiv 93/65/EØF af 19. juli 1993 om definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken (air-traffic-management equipment and systems)¹⁰, gælder kun for ordregivende myndigheder. Denne forordning er mere omfattende; den vedrører alle aktørers forpligtelser, herunder udbydere af luftfartstjenester, luftrumsbrugere, fremstillingsindustrien og lufthavne og giver både mulighed for at fastsætte regler, der gælder for alle, og for at vedtage fællesskabsspecifikationer, som det er frivilligt, om man vil følge, men som giver formodning om overensstemmelse med de væsentlige krav. Derfor bør direktiv 93/65/EØF ophæves.
- (24) Da Kommissionens direktiv 97/15/EF af 25. marts 1997 om vedtagelse af Eurocontrol-standarder og om ændring af Rådets direktiv 93/65/EØF om definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken (air-traffic-management equipment and systems)¹¹ er forældet, bør det ophæves.
- (25) Foranstaltningerne til anvendelse af direktiv 93/65/EØF som fastsat i bilag I, II og III til Kommissionens forordning (EF) nr. 2082/2000 af 6. september 2000 om vedtagelse af Eurocontrol-standarder og om ændring af direktiv 97/15/EF om vedtagelse af Eurokontrol-standarder og om ændring af Rådets direktiv 93/65/EØF¹² er forenelige med bestemmelserne i denne forordning.

¹⁰ EFT L 187 af 29.7.1993, s. 52.

¹¹ EFT L 95 af 10.4.1997, s. 16.

¹² EFT L 254 af 9.10.2000, s. 1.

- (26) Da hovedparten af de for gennemførelsen af denne forordning nødvendige foranstaltninger er generelle foranstaltninger efter artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹³ bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i nævnte afgørelse. I medfør af artikel 2, litra c), i nævnte afgørelse bør visse gennemførelsesbestemmelser imidlertid fastsættes efter rådgivningeproceduren i artikel 3 i afgørelsen -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Kapitel I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Anvendelsesområde

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

Artikel 2

Formål

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

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

Artikel 3

Definitioner

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

Endvidere finder følgende definitioner anvendelse:

- a) "lufttrafikstyringsnet" ("ATM-net"): Et system af jord- og flybaserede elementer, der muliggør udøvelse af luftfartstjeneste, og hvis formål er at give luftrumsbrugerne

¹³ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

mulighed for at overholde deres planmæssige afgangs- og ankomsttider og følge deres foretrukne flyveprofiler med færrest mulige begrænsninger uden at de i fællesskab fastlagte sikkerhedsniveauer forringes

- b) "systemer": Luftrafikstyringsnettet består af systemer, jf. bilag I, for hvilke der skal fastlægges væsentlige krav. Hvert system udgøres af et antal komponenter og har grænseflader til andre systemer. Begrebet komponent omfatter både materielle og immaterielle objekter, for eksempel programmel eller procedurer
- c) "driftskoncept": Specifikation af kriterierne for operativ anvendelse af luftnavigationsudstyr og -systemer. Driftskonceptet indeholder oplysninger om de involverede driftselementer, behovene hos alle, der anvender dem operativt, funktionalitet i jord- og flybaseret udstyr samt om, hvilke foranstaltninger der er nødvendige for at garantere en fortsat sikker og effektiv luftrafikstyring
- d) "sømløs drift": Drift af hele systemet på en sådan måde, at det for brugeren at se fungerer, som om det var et eneste system
- e) "væsentlige krav": Alle de betingelser, der er fastlagt i bilag II, og som luftrafikstyringsnettet, dets systemer og disses komponenter skal opfylde
- f) "fællesskabsspecifikation": En europæisk standard som defineret i artikel 1 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF¹⁴ eller en teknisk specifikation fra Eurocontrol, hvis referencenummer er offentliggjort i De Europæiske Fællesskabers Tidende
- g) "gennemførelsesregler": Regler, der gælder for et system eller en del af et system, og hvis formål er at sikre opfyldelse af de væsentlige krav og sømløs drift af luftrafikstyringsnettet, herunder interoperabilitet
- h) "national tilsynsmyndighed": Et eller flere organer, som er udpeget af en medlemsstat til at føre tilsyn med udbydere af luftfartstjenester
- i) "opgradering": Enhver større ændring af et system eller en del af et system, der kræver udarbejdelse af en verifikationserklæring
- j) "fornyelse": Ethvert større udskiftningsarbejde på et system eller en del af et system, der kræver udarbejdelse af en verifikationserklæring.

Kapitel II

VÆSENTLIGE KRAV, FÆLLESSKABSSPECIFIKATIONER OG GENNEMFØRELSESREGLER

Artikel 4

Væsentlige krav

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

¹⁴ EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37.

Artikel 5

Fællesskabsspecifikationer

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

Artikel 6

Gennemførelsesregler

1. Der udarbejdes gennemførelsesregler:
 - a) for systemer, der er vigtige for opfyldelsen af formålet med denne forordning
 - b) til støtte for samordnet og hurtig indførelse af nye driftskoncepter og nye teknologiske koncepter inden for lufttrafikstyring.
2. Et system eller en del af et system kan være omfattet af flere gennemførelsesregler, når det er nødvendigt; dette gælder især hvis det er nødvendigt for at kunne behandle kategorier af systemer, for at give løsningen af visse problemer forrang eller for at afspejle en gradvis indførelse af ny teknologi. Omvendt kan det for at opnå givne operative præstationer i dele af nettet være nødvendigt, at udarbejde regler, hvori der stilles krav til mere end ét system.
3. Systemer eller dele heraf skal opfylde de relevante gennemførelsesregler; reglerne skal være opfyldt til enhver tid, så længe det enkelte system er i brug.
4. I det omfang det er nødvendigt for at opfylde de formål, der er fastlagt i artikel 2, skal hver gennemførelsesregel fastlægge følgende forhold:
 - a) den skal fastlægge specifikke krav vedrørende sømløs drift, herunder interoperabilitet, sikkerhed og præstationer, som er afgørende for opfyldelsen af denne forordnings formål
 - b) den skal i hvert enkelt af de behandlede tilfælde fastlægge, hvilke af de i afgørelse 93/465/EØF definerede moduler eller i givet fald hvilke specifikke

procedurer der skal anvendes ved vurderingen af komponenternes overensstemmelse henholdsvis anvendelsesegnethed med henblik på sømløs drift, sikkerhed eller præstationer, samt ved verifikationen af systemerne.

5. Mener en medlemsstat eller Kommissionen, at opfyldelse af en gennemførelsesregel ikke sikrer opfyldelse af de væsentlige krav i bilag II, som var sigtet med udformningen af den pågældende gennemførelsesregel, finder proceduren, der er omhandlet i artikel 16, stk. 2, anvendelse.
6. Er der mangler i gennemførelsesreglerne set i forhold til de væsentlige krav, besluttet det efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2, at de pågældende regler eller ændringer af dem skal trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvor de er nævnt.

Kapitel III

PROCEDURER

Artikel 7

Fællesskabsspecifikationer

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

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

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

Artikel 8

Gennemførelsesregler

1. Under forberedelsen af gennemførelsesregler, jf. artikel 6, kan Kommissionen i givet fald anmode Eurocontrol om at udarbejde et udkast til foranstaltninger på grundlag af et arbejdsprogram, som Kommissionen har vedtaget. Gennemførelsesregler vedtages og revideres efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2. De offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende.
2. For at finde den mest holdbare løsning tages der under udarbejdelse, vedtagelse og revision af gennemførelsesregler hensyn til de anslåede omkostninger ved tekniske løsninger, der kan opfylde reglerne. Med dette formål vedlægges hvert udkast til gennemførelsesregel en vurdering af omkostninger og udbytte ved de pågældende løsninger både for alle interessenter og for det europæiske lufttrafikstyringsnet.

3. Ved vedtagelsen af hver gennemførelsesregel fastsættes ikrafttrædelsesdatoen efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2. Når det er en forudsætning for opfyldelse af denne forordnings formål, at forskellige interessenter handler samtidig, kan ikrafttrædelsesdatoen også være en måldato for, hvornår alle interessenter skal have anskaffet systemer, der opfylder den relevante gennemførelsesregel.

Kapitel IV

OVERENSSTEMMELSESKONTROL

Artikel 9

EF-erklæring om komponenters overensstemmelse eller anvendelseegnethed

1. Komponenter formodes at opfylde denne forordnings væsentlige krav, når de er forsynet med en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelseegnethed; erklæringen skal indeholde de elementer, der er anført i bilag III.
2. Ved udarbejdelse af en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelseegnethed skal fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant følge bestemmelserne i de relevante gennemførelsesregler. Kræves det i den pågældende gennemførelsesregel, skal komponenten vurderes af det bemyndigede organ jf. artikel 12, som fabrikanten eller dennes repræsentant har indsendt ansøgningen til.
3. Er komponenter omfattet af andre fællesskabsbestemmelser, der vedrører andre aspekter, anføres det på EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelseegnethed, at komponenten også opfylder disse andre bestemmelser.

Artikel 10

EF-erklæring om systemverifikation

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

Article 11

Beskyttelsesklausul

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

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

- a) manglende opfyldelse af de væsentlige krav i bilag II
 - b) forkert anvendelse af gennemførelsesregler eller fællesskabsspecifikationer
 - c) mangler i gennemførelsesreglerne eller fællesskabsspecifikationerne.
2. Kommissionen hører hurtigst muligt de berørte parter. Hvis Kommissionen efter høringen konstaterer, at foranstaltningen er berettiget, underretter den omgående den medlemsstat, der har taget initiativet, og de andre medlemsstater. Når den afgørelse, der er omhandlet i stk. 1, er begrundet med mangler i gennemførelsesreglerne eller fællesskabsspecifikationerne, anvendes den i artikel 5 og 6 omhandlede fremgangsmåde. Hvis Kommissionen efter høringen konstaterer, at foranstaltningen ikke er berettiget, underretter den omgående den medlemsstat, der har taget initiativet, og fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant.
 3. Hvis komponenter, der er forsynet med en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, eller systemer, der er ledsaget af en EF-verifikationerklæring ikke opfylder kravene, træffer medlemsstaten passende foranstaltninger over for den, der har udstedt EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed eller EF-verifikationerklæringen.

Artikel 12

Bemyndigede organer

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

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

2. Medlemsstaterne anvender de i bilag V anførte kriterier ved bedømmelsen af de organer, der skal bemyndiges. Organer, som opfylder bedømmelseskriterierne i de relevante europæiske standarder, formodes at opfylde ovennævnte kriterier.

3. En medlemsstat trækker sin godkendelse af et organ tilbage, hvis det ikke længere opfylder kriterierne i bilag V.

Den underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

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

Kapitel V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 13

Revision af bilagene

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

Artikel 14

Indførelse af ny teknologi og branchehøring

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

Artikel 15

Overgangsordninger

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

Artikel 16

Udvalgsprocedurer

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

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

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

Artikel 17

Ophævelse

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

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

Artikel 18

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne

På Rådets vegne

Formand

Formand

BILAG I

LISTE OVER LUFTTRAFIKSTYRINGSNETTETS SYSTEMER

I denne forordning opdeles lufttrafikstyringsnettet i syv systemer.

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

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

BILAG II

VÆSENTLIGE KRAV

Del A: Generelle krav

1. Sømløs drift

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

2. Understøttelse af nye driftskoncepter

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

3. Sikkerhed

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

4. Integreret civil og militær drift

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

5. Miljøhensyn

Ved udviklingen af systemer og operationer i luftrafikstyringsnettet skal påvirkningen af miljøet minimeres i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning.

6. Principper for systemopbygningen

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

Del B: Specifikke krav

1. Udstyr og procedurer, der benyttes til luftrumsregulering

1.2. Sømløs drift

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

1.3. Sikkerhed

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

1.4. Integreret civil og militær drift

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

2. Udstyr og procedurer, der benyttes til lufttrafikregulering

2.1 Sømløs drift

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

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

2.2. Sikkerhed

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

2.3. Integreret civil og militær drift

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

3. Udstyr og procedurer til flyvekontrol

3.1. Generelle krav

3.1.1. Principper for systemopbygningen

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

3.1.2. Sikkerhed

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

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

3.2. Systemer til bearbejdning af flyvedata

3.2.1. Sømløs drift

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

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

3.2.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

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

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

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

sammenhængende informationer og fælles opfattelse af den aktuelle og fremtidige driftssituation.

3.2.3. Sikkerhed

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

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

3.2.4. Integreret civil og militær drift

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

3.3. Systemer til behandling af overvågningsdata

3.3.1. Sømløs drift

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

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

3.3.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

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

3.4. Menneske/maskine-grænseflade

3.4.1. Sømløs drift

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

3.4.2. Sikkerhed

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

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

4.1. Sømløs drift

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

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

4.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

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

4.3. Miljøhensyn

Jordbaserede kommunikationssystemer skal placeres og drives under hensyntagen til miljøet.

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

5. Navigationsudstyr og -procedurer

5.1. Sømløs drift

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

5.2. Sikkerhed

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

5.3. Miljøhensyn

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

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

6. Overvågningsudstyr og -procedurer

6.1. Sømløs drift

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

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

6.2. Miljøhensyn

Jordbaserede overvågningssystemer skal placeres og drives under hensyntagen til miljøet.

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

7. Udstyr og procedurer vedrørende luftfartsinformation og vejrinformation

7.1. Sømløs drift

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

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

7.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

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

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

7.3. Sikkerhed

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

BILAG III

KOMPONENTER

EF-erklæring

- **om overensstemmelse**
- **om anvendelsesegnethed**

1. Komponenter

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

2. Omfang

EF-erklæringen omfatter:

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

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

3. EF-erklæringens indhold

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

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

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

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

BILAG IV

SYSTEMER

EF-erklæring om systemverifikation

Verifikationsprocedure for systemer

1. Indholdet af en EF-erklæring om systemverifikation

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

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

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

2. Verifikationsprocedure for systemer

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

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

og kan sættes i drift.

Verifikationen af systemet finder sted i følgende etaper:

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

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

3. Teknisk dossier

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

Dossieret skal mindst indeholde følgende dokumenter:

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

4. Deponering

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

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

BILAG V

BEMYNDIGEDE ORGANER

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

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLIGE VIRKSOMHEDER (SMV'er)

FORSLAGETS TITEL

Forslag om oprettelse af et fælles europæisk luftrum.

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

Ikke relevant.

FORSLAGET

1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for en EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?

I adskillige år er præstationerne i lufttrafikstyringen i Europa blevet ringere og ringere, og i 1999 antog forsinkelserne i lufttrafikken katastrofale dimensioner, idet hver tredje flyvning var i gennemsnit 20 minutter forsinket. Næsten halvdelen af disse forsinkelser skyldtes lufttrafikstyringen. Årsagerne til forsinkelserne ligger i, at systemer, procedurer og planlægning er alt for stærkt opdelt mellem medlemsstater og deres nationale tjenesteudbydere. Udbuddet af lufttrafikstyringstjenester er således ikke blevet organiseret, så det kan opfylde de krav der stilles på europæisk plan, og der forekommer tilbagevendende strukturelle problemer, som hæmmer evnen til rettidig og effektiv tilvejebringelse af ny kapacitet.

Hovedsigtet med dette stykke EF-lovgivning er således:

- at omstrukturere arrangementerne for tilrådighedsstillelse af luftfartstjenester for at opnå tilstrækkelig adskillelse mellem myndigheds- og driftsopgaver
- at sætte EF i stand til at påtage sig myndighedsansvaret på områderne sikkerhed, præstationer, økonomi, interoperabilitet og luftrum
- at sikre optimalt samarbejde mellem alle aktører i denne sektor og navnlig at styrke forbindelserne mellem den civile og den militære sektor, så der kan opnås ensartede processer inden for planlægning, tilrettelæggelse, styring og tildeling af europæisk luftrum
- at sikre øget samarbejde med andre internationale organisationer og lande uden for EF i forbindelse med en bredere tilgang til ATM-problemerne.

VIRKNINGER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem berøres af forslaget?

Hele luftfartsbranchen: de nationale luftfartsmyndigheder, udbydere af ATM-tjenester, luftfartsselskaber, lufthavne og fremstillingsindustrien, herunder både leverandører af tredjepartssoftware og hardwarekomponenter.

Hvilke erhvervssektorer berøres?

Hovedsagelig luftfartstjenestesektoren.

Hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)?

Udbydere af luftfartstjenester og udstyrsproducenter er typisk store virksomheder med adskillige tusind ansatte. De årlige driftsomkostninger i hele Europa beløber sig til 4 mia. EUR. De typiske investeringer for en enkelt større tjenesteudbyder kan variere mellem 800 mio. EUR og 1,5 mia. EUR over en tiårig periode.

Er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EF?

Nej.

3. Hvad skal erhvervslivet gøre for at efterleve de foreslåede regler?

De fleste virksomheder berøres ikke. Bedre standardiseringsprocesser vil dog øge afkastet for fremstillingsindustrien efterhånden som ATM-produkterne harmoniseres.

Men luftfartstjenesteudbydernes status vil ændre sig, hvad der er udtryk for deres voksende økonomiske interesser. Myndighedsopgaverne vil blive udskilt fra tjenesteudbyderne og samlet i nationale tilsynsmyndigheder og EF.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

Omstruktureringen af ATM-sektoren skal øge sektorens effektivitet, nedbringe forsinkelserne og øge produktiviteten gennem stigende automatisering. Det økonomiske udbytte kan kvantificeres til en vis grad. Forsinkelsernes samlede økonomiske omkostninger er anslået til 6 mia. EUR i 1999.

En 10% nedbringelse af de ATM-forårsagede forsinkelser vil således nedbringe de totale økonomiske omkostninger med ca. 600 mio. EUR om året. Et betydeligt udbytte venter altså, og det vil resultere i bedre udnyttelse af flåder, reducerede direkte driftsomkostninger for luftfartsselskaberne, mindre tidsspilde for passagerer, erhvervsliv osv. Der bliver også færre eksterne omkostninger, især i form af mindre miljøforurening omkring lufthavne.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?

Ikke direkte, men udbydere af luftfartstjenester vil udvikle mere "forretningsmæssige" ledelses- og anskaffelsesstrategier. Dette vil øge tilbøjeligheden til at koncentrere forskning og udvikling om nye redskaber til at øge

ATM-produktiviteten. Det forventes, at det vil komme større incitament til nye investeringer, og at større fremstillingsvirksomheder vil udvikle nye højteknologiske produkter, hvilket specialiserede små og mellemstore softwarevirksomheder forventes at få udbytte af.

HØRINGER

6. Liste over organisationer, som er hørt om forslaget, og kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter.

Efter vedtagelsen af Kommissionens meddelelse om det fælles europæiske luftrum blev der nedsat en gruppe på højt plan med repræsentanter for medlemsstaterne, som skulle gennemgå problemerne og fremsætte anbefalinger om ændringer. Gruppen holdt under forsæde af Kommissionens næstformand Loyola de Palacio møder i hele år 2000. Parallelt hermed blev der nedsat et industri- og høringspanel med fuld repræsentation af alle dele af luftfartsbranchen, herunder Association of European Airlines (AEA), International Air Carrier Association (IACA), European Regional Airlines Association (ERA), International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA), European Business Aviation Association (EBAA), European Association of Aerospace Industries (AECMA), European Organisation for Civil Aviation Equipment (EUROCAE), International Air Transport Association (IATA), European Cockpit Association (ECA), Airport Council International (ACI), International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA), International Federation of Airline Pilots Association (IFALPA), Federation of Air Transport User Representatives in Europe (FATURE), European Transport Workers' Federation (ETF), Air Traffic Controllers European Union Co-ordination (ATCEUC) and International Federation of Air Traffic Safety Engineers Association (IFATSE).

Gruppen på højt plan om et fælles europæisk luftrum aflagde rapport i november 2000.