

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 552/2004****af 10. marts 2004****om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet****(»interoperabilitetsforordningen«)****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (»luftrumsforordningen«) <sup>(6)</sup>.

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(2)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(3)</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251 <sup>(4)</sup>, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 11. december 2003, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) For at oprette det fælles europæiske luftrum bør der træffes foranstaltninger vedrørende systemer, komponenter og tilhørende procedurer med henblik på at sikre interoperabiliteten i det europæiske lufttrafikstyringsnet (EATMN), idet disse foranstaltninger bør stemme overens med udøvelsen af luftfartstjenester som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (»luftfartstjenesteforordningen«) <sup>(5)</sup> og med organisationen og udnyttelsen af luftrummet som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets

(2) I rapporten fra Gruppen på Højt Plan om det Fælles Europæiske Luftrum slås det fast, at der er behov for 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 standarder <sup>(7)</sup>, hvor væsentlige krav, regler og standarder er komplementære og samstemmende.

(3) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 (»rammeforordningen«) <sup>(8)</sup> fastsættes rammerne for oprettelsen af et fælles europæisk luftrum.

(4) Rapporten fra Gruppen på Højt Plan har bekræftet, at selv om der er gjort fremskridt i de senere år hen imod homogen drift af det europæiske lufttrafikstyringsnet, er situationen stadig utilfredsstillende, idet integrationen mellem de nationale lufttrafikstyringsystemer fortsat er ringe, og det går langsomt med at indføre de nye driftskoncepter og teknologier, som er en forudsætning for at kunne levere den påkrævede kapacitetsforøgelse.

(5) En øget integration på fællesskabsniveau vil føre til større effektivitet, lavere omkostninger i forbindelse med anskaffelse og vedligeholdelse af systemer samt bedre samordning af driften.

<sup>(1)</sup> EFT C 103 E af 30.4.2002, s. 41.

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

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

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 3.9.2002 (EUT C 272 E af 13.11.2003, s. 325), Rådets fælles holdning af 18.3.2003 (EUT C 129 E af 3.6.2003, s. 26) og Europa-Parlamentets holdning af 3.7.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 29.1.2004 og Rådets afgørelse af 2.2.2004.

<sup>(5)</sup> Se side 10 i denne EUT.

<sup>(6)</sup> Se side 20 i denne EUT.

<sup>(7)</sup> EFT C 136 af 4.6.1985, s. 1.

<sup>(8)</sup> Se side 1 i denne EUT.

- (6) Der anvendes overvejende nationale tekniske specifikationer ved anskaffelser, og dette har ført til opsplitning af markedet for systemer, hvilket ikke letter industrisamarbejdet på fællesskabsplan. Det er således særlig industrien, der mærker virkningerne, eftersom den i udstrakt grad må tilpasse sine produkter til det enkelte lands marked. Udvikling og implementering af ny teknologi bliver på denne måde et unødigt vanskeligt forehavende, og indførelsen af nye driftskoncepter, der er nødvendige for at øge kapaciteten, forsinkes.
- (7) Alle, der er involveret i lufttrafikstyring, har derfor interesse i at få etableret en ny form for partnerskab, der inddrager alle parter på en afbalanceret måde og stimulerer kreativiteten og udvekslingen af viden, erfaringer og risici. Et sådant partnerskab bør sigte mod i samarbejde med industrien at opstille et sammenhængende sæt fællesskabsspecifikationer, der kan imødekomme det bredest mulige spektrum af behov.
- (8) Det indre marked er et fællesskabsmål, og foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning, bør derfor bidrage til gradvis at udvikle det indre marked inden for denne sektor.
- (9) Der må derfor fastsættes væsentlige krav, som skal gælde for det europæiske lufttrafikstyringsnet og for dets systemer, komponenter og tilhørende procedurer.
- (10) Der bør udarbejdes gennemførelsesbestemmelser vedrørende systemernes interoperabilitet, når dette er nødvendigt for at supplere eller præcisere de væsentlige krav. Sådanne gennemførelsesbestemmelser bør desuden udarbejdes, hvor det er nødvendigt for at lette samordnet indførelse af nye aftalte og validerede driftskoncepter og teknologier. Disse bestemmelser bør til enhver tid overholdes. Bestemmelserne bør bygge på regler og standarder, der er udarbejdet af internationale organisationer som Eurocontrol og ICAO.
- (11) Udvikling og vedtagelse af fællesskabsspecifikationer vedrørende det europæiske lufttrafikstyringsnet samt dets systemer, komponenter og tilhørende procedurer er et egnet middel til at fastlægge de tekniske og driftsmæssige betingelser, der er nødvendige for at opfylde de væsentlige krav og overholde de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet. Overholdelse af offentliggjorte fællesskabsspecifikationer, hvilket forbliver frivilligt, skaber en formodning om, at de væsentlige krav er opfyldt og de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet overholdt.
- (12) Fællesskabsspecifikationer bør udformes af de europæiske standardiseringsorganer i samarbejde med European Organisation for Civil Aviation Equipment (Eurocae) og af Eurocontrol i overensstemmelse med Fællesskabets almindelige standardiseringsprocedurer.
- (13) Procedurene for vurdering af komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed bør bygge på modulerne i Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i procedurene for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af »CE-overensstemmelsesmærkningen«, med henblik på anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering <sup>(1)</sup>. Disse moduler bør i nødvendigt omfang kunne udvides til at dække særlige behov hos de berørte industrier.
- (14) Det drejer sig om et lille marked, som omfatter systemer og komponenter, der næsten udelukkende bruges til lufttrafikstyring og ikke er bestemt for almindelige forbrugere. Det ville derfor være urimeligt at CE-mærke komponenter, da en fabrikanterklæring om overensstemmelse på grundlag af en vurdering af overensstemmelsen og/eller anvendelsesegnetheden er tilstrækkelig. Dette bør ikke berøre fabrikanternes pligt til at CE-mærke visse komponenter for at angive, at disse er i overensstemmelse med anden EF-lovgivning, som de er omfattet af.
- (15) Ibrugtagning af lufttrafikstyringssystemer bør betinges af, at opfyldelsen af de væsentlige krav og overholdelsen af de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet er verificeret. Brug af fællesskabsspecifikationer skaber en formodning om, at de væsentlige krav er opfyldt og de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet overholdt.
- (16) Den fulde anvendelse af denne forordning bør tilvejebringes gennem en overgangsstrategi, som tilstræber at nå målene for denne forordning uden at skabe urimelige cost-benefit-hindringer for en bevaring af den eksisterende infrastruktur.

(1) EFT L 220 af 30.8.1993, s. 23.

(17) Inden for rammerne af den relevante fællesskabslovgivning bør der tages behørigt hensyn til behovet for at sikre

- harmoniserede betingelser for adgang til og effektiv udnyttelse af radiofrekvenserne, hvilket er nødvendigt for implementeringen af det fælles europæiske luftrum, herunder aspekter vedrørende elektromagnetisk kompatibilitet
- beskyttelse af Safety of Life-tjenester mod skadelig interferens
- effektiv og hensigtsmæssig udnyttelse af frekvenser, som tildeles luftfartssektoren og forvaltes af denne alene.

(18) 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) <sup>(1)</sup>, omhandler kun ordregivende myndigheders forpligtelser. Denne forordning er mere omfattende, idet den vedrører alle interessenters forpligtelser, herunder luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, industrien og lufthavne, og både giver mulighed for at fastsætte regler, der gælder for alle, og for at vedtage fællesskabsspecifikationer, der, selv om de er frivillige, skaber en formodning om opfyldelse af de væsentlige krav. Derfor bør direktiv 93/65/EØF, Kommissionens direktiv 97/15/EF af 25. marts 1997 om vedtagelse af Eurocontrolstandarder 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) <sup>(2)</sup> og Kommissionens forordning (EF) nr. 2082/2000 af 6. september 2000 om vedtagelse af Eurocontrolstandarder og om ændring af direktiv 97/15/EF <sup>(3)</sup> samt Kommissionens forordning (EF) nr. 980/2002 af 4. juni 2002 om ændring af forordning (EF) nr. 2082/2000 ophæves efter en overgangsperiode.

(19) Af hensyn til retssikkerheden er det vigtigt at sørge for, at substansen i visse bestemmelser i fællesskabslovgivningen, der er vedtaget med hjemmel i direktiv 93/65/

EØF, fortsat vil være gældende uændret. Det vil tage en vis tid at vedtage de gennemførelsesbestemmelser, der svarer til nævnte bestemmelser, i henhold til denne forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

## KAPITEL I

### ALMINDELIGE BESTEMMELSER

#### Artikel 1

#### Formål og anvendelsesområde

1. Denne forordning omhandler inden for rammeforordningens anvendelsesområde interoperabiliteten i det europæiske lufttrafikstyringsnet.

2. Denne forordning gælder for systemer, disses komponenter og tilhørende procedurer, jf. bilag I.

3. Formålet med denne forordning er at opnå interoperabilitet mellem de forskellige systemer, komponenter og tilhørende procedurer i det europæiske lufttrafikstyringsnet, idet der tages behørigt hensyn til de relevante internationale regler. Denne forordning tager også sigte på at sikre samordnet og hurtig indførelse af nye aftalte og validerede driftskoncepter og teknologier i lufttrafikstyringen.

## KAPITEL II

### VÆSENTLIGE KRAV, GENNEMFØRELSESBESTEMMELSER VEDRØRENDE INTEROPERABILITET OG FÆLLESSKABS-SPECIFIKATIONER

#### Artikel 2

#### Væsentlige krav

Det europæiske lufttrafikstyringsnet, dets systemer, disses komponenter og tilhørende procedurer skal opfylde væsentlige krav. De væsentlige krav er anført i bilag II.

#### Artikel 3

### Gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet

1. Der udarbejdes gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet, når dette er nødvendigt for at nå målene for denne forordning på en sammenhængende måde.

(1) EFT L 187 af 29.7.1993, s. 52. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

(2) EFT L 95 af 10.4.1997, s. 16. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 2082/2000 (EFT L 254 af 9.10.2000, s. 1).

(3) EFT L 254 af 9.10.2000, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 980/2002 (EFT L 150 af 8.6.2002, s. 38).

2. Systemer, komponenter og tilhørende procedurer skal overholde de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet i hele deres livscyklus.

3. Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet skal navnlig:

- a) fastlægge eventuelle specifikke krav, som supplerer eller præciserer de væsentlige krav, især for så vidt angår sikkerhed, homogen drift og præstationer, og/eller
- b) hvor dette er relevant, beskrive eventuelle specifikke krav, som supplerer eller præciserer de væsentlige krav, især for så vidt angår samordnet indførelse af nye aftalte og validerede driftskoncepter og teknologier, og/eller
- c) fastlægge komponenterne, når det drejer sig om systemer, og/eller
- d) beskrive de særlige procedurer for overensstemmelsesvurdering, der i givet fald inddrager bemyndigede organer, jf. artikel 8, og som er baseret på de i afgørelse 93/465/EØF definerede moduler, der skal anvendes ved vurdering af komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnesethed samt ved verifikation af systemerne, og/eller
- e) fastsætte betingelserne for gennemførelse, herunder også i givet fald den dato, hvor alle relevante interessenter skal overholde bestemmelserne.

4. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet tages der hensyn til de anslåede omkostninger og fordele ved de forskellige tekniske løsninger, hvorved bestemmelserne kan overholdes, med henblik på at finde den mest holdbare løsning under behørig hensyntagen til opretholdelsen af et aftalt højt sikkerhedsniveau. En vurdering af omkostninger og fordele ved disse løsninger for samtlige interessenter vedlægges hvert udkast til gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet.

5. Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet fastlægges efter proceduren i rammeforordningens artikel 8.

#### Artikel 4

### Fællesskabsspecifikationer

1. Med henblik på at nå målene for denne forordning kan der fastlægges fællesskabsspecifikationer. Sådanne specifikationer kan være:

- a) europæiske standarder for systemer eller komponenter med tilhørende procedurer, der udarbejdes af de europæi-

ske standardiseringsorganer i samarbejde med Eurocae efter mandat fra Kommissionen i overensstemmelse med artikel 6, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester<sup>(1)</sup> og efter de almindelige retningslinjer for samarbejde mellem Kommissionen og standardiseringsorganerne, der blev undertegnet den 13. november 1984,

eller

- b) specifikationer, der udarbejdes af Eurocontrol for så vidt angår samordning af driften mellem luftfartstjenesteudøvere på anmodning af Kommissionen og efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 2.

2. Systemer med tilhørende procedurer og komponenter, der er i overensstemmelse med de relevante fællesskabsspecifikationer, hvis referencenumre er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*, formodes at opfylde de væsentlige krav og/eller at overholde gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet.

3. Kommissionen offentliggør referencenumrene for de europæiske standarder, jf. stk. 1, litra a), i *Den Europæiske Unions Tidende*.

4. Referencenumrene for Eurocontrol-specifikationerne, jf. stk. 1, litra b), offentliggøres af Kommissionen i *Den Europæiske Unions Tidende* efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 2.

5. Mener en medlemsstat eller Kommissionen, at overensstemmelse med en offentliggjort fællesskabsspecifikation ikke sikrer opfyldelsen af de væsentlige krav og/eller overholdelsen af gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet, som den pågældende fællesskabsspecifikation skulle dække, finder proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 2, anvendelse.

6. Er der mangler i offentliggjorte europæiske standarder, kan det efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 2, efter høring af det udvalg, der er nedsat ved artikel 5 i direktiv 98/34/EF, besluttes, at de pågældende standarder eller ændringer heraf skal trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvori de er nævnt.

<sup>(1)</sup> EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37. Senest ændret ved direktiv 98/48/EF (EFT L 217 af 5.8.1998, s. 18).

7. Er der mangler i offentliggjorte Eurocontrol-specifikationer, kan det efter proceduren i rammeordningens artikel 5, stk. 2, besluttes, at de pågældende specifikationer eller ændringer heraf skal trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvori de er nævnt.

### KAPITEL III

#### VERIFIKATION AF OVERENSSTEMMELSE

##### Artikel 5

#### EF-erklæring om komponenters overensstemmelse eller anvendelseegnethed

1. Komponenter ledsages af en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelseegnethed. Elementerne i denne erklæring er anført i bilag III.

2. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant sikrer og erklærer med en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelseegnethed, at han har fulgt anvisningerne i de væsentlige krav og i de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet.

3. Komponenter, der ledsages af en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelseegnethed, formodes at opfylde de væsentlige krav og overholde de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet.

4. De relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet specificerer i givet fald, hvilke opgaver i forbindelse med vurderingen af komponenters overensstemmelse eller anvendelseegnethed der skal udføres af de bemyndigede organer, jf. artikel 8.

##### Artikel 6

#### EF-erklæring om systemverifikation

1. Systemerne underkastes en EF-verifikation af luftfartstjenesteudøveren i overensstemmelse med de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet for at sikre, at de opfylder de væsentlige krav i denne forordning og overholder gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet, når de integreres i det europæiske lufttrafikstyrsnet.

2. Før et system tages i brug, udsteder den relevante luftfartstjenesteudøver en EF-verifikationserklæring, der bekræfter overensstemmelsen, og sender denne til den nationale tilsynsmyndighed sammen med en teknisk beskrivelse. Ele-

menterne i denne erklæring og i den tekniske beskrivelse er anført i bilag IV. Den nationale tilsynsmyndighed kan anmode om eventuelle yderligere oplysninger, som måtte være nødvendige for at kontrollere overensstemmelsen.

3. De relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet specificerer i givet fald, hvilke opgaver i forbindelse med verifikationen af systemer der skal udføres af de bemyndigede organer, jf. artikel 8.

4. EF-verifikationserklæringen udstedes med forbehold af eventuelle vurderinger, som den nationale tilsynsmyndighed måtte skulle foretage for at undersøge andet end interoperabilitet.

##### Artikel 7

#### Beskyttelsesklause

1. Hvis en national tilsynsmyndighed godtgør,

a) at en komponent, der ledsages af en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelseegnethed, eller

b) at et system, der ledsages af en EF-verifikationserklæring

ikke opfylder de væsentlige krav og/eller overholder de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet, træffer den, under behørigt hensyn til behovet for driftssikkerhed og -kontinuitet, alle nødvendige foranstaltninger for at begrænse anvendelsesområdet for denne komponent eller dette system eller forbyde enheder under dens ansvar at anvende komponenten eller systemet.

2. Den berørte medlemsstat underretter omgående Kommissionen om sådanne eventuelle foranstaltninger og begrundet dem, idet den navnlig angiver, om den mener, at den manglende opfyldelse af de væsentlige krav skyldes:

a) at komponenten eller systemet ikke opfylder de væsentlige krav

b) at gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet og/eller fællesskabsspecifikationerne er blevet anvendt ukorrekt

c) at gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet og/eller fællesskabsspecifikationerne er mangelfulde.

3. Kommissionen hører hurtigst muligt de berørte parter. Efter denne høring underretter Kommissionen medlemsstaten om resultatet og oplyser, hvorvidt den finder, at de foranstaltninger, den nationale tilsynsmyndighed har truffet, er berettigede.

4. Hvis Kommissionen konstaterer, at de foranstaltninger, den nationale tilsynsmyndighed har truffet, ikke er berettigede, anmoder den berørte medlemsstat om at sørge for, at foranstaltningerne omgående trækkes tilbage. Den underretter straks fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant herom.

5. Hvis Kommissionen konstaterer, at den manglende opfyldelse af de væsentlige krav skyldes ukorrekt anvendelse af gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet og/eller fællesskabsspecifikationerne, træffer den berørte medlemsstat passende foranstaltninger over for den, der har udstedt erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed eller EF-verifikationserklæringen, og underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

6. Hvis Kommissionen konstaterer, at den manglende opfyldelse af de væsentlige krav skyldes, at fællesskabsspecifikationerne er mangelfulde, anvendes procedurerne i artikel 4, stk. 6 eller 7.

#### Artikel 8

#### Bemyndigede organer

1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater om, hvilke organer de har udpeget til at varetage opgaver i forbindelse med vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, jf. artikel 5, og/eller verifikation, jf. artikel 6, og angiver kompetenceområdet for hvert enkelt organ samt det identifikationsnummer, som Kommissionen har tildelt det. Kommissionen offentliggør en fortegnelse over organerne, deres identifikationsnumre og kompetenceområder i *Den Europæiske Unions Tidende* og holder denne fortegnelse ajour.

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

3. Medlemsstaterne trækker bemyndigelsen tilbage, hvis et bemyndiget organ ikke længere opfylder kriterierne i bilag V. De underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

4. Medlemsstaterne kan beslutte at udpege de organisationer, der er anerkendt efter artikel 3 i luftfartstjenesteforordningen, som bemyndigede organer, uden at dette dog berører kravene i stk. 1, 2 og 3.

#### KAPITEL IV

#### AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

#### Artikel 9

#### Revision af bilagene

Bilag I og II kan tilpasses til den tekniske eller driftsmæssige udvikling efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 3.

#### Artikel 10

#### Overgangsordninger

1. Fra den 20. oktober 2005 finder de væsentlige krav anvendelse for ibrugtagning af systemer og komponenter i det europæiske lufttrafikstyringsnet, medmindre andet er fastsat i de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet.

2. Alle systemer og komponenter i det europæiske lufttrafikstyringsnet, der for nærværende er i drift, skal opfylde de væsentlige krav senest den 20. april 2011, medmindre andet er fastsat i de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet.

3. Hvis systemer i det europæiske lufttrafikstyringsnet er bestilt, eller der er indgået bindende aftaler herom

— inden datoen for denne forordnings ikrafttræden, eller i givet fald

— inden datoen for ikrafttrædelsen af en eller flere relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet

således at det ikke kan garanteres, at de væsentlige krav og/eller de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet vil være opfyldt eller overholdt inden for den i stk. 1 angivne frist, giver den berørte medlemsstat Kommissionen udførlige oplysninger om, hvilke væsentlige krav og/eller gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet der ikke med sikkerhed kan opfyldes eller overholdes.

Kommissionen hører de berørte parter, hvorefter den træffer afgørelse efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 3.

*Artikel 11***Ophævelse**

Direktiv 93/65/EØF og 97/15/EF samt forordning (EF) nr. 2082/2000 og (EF) nr. 980/2002 ophæves den 20. oktober 2005.

*Artikel 12***Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 10. marts 2004.

*På Europa-Parlamentets vegne*

P. COX

*Formand*

*På Rådets vegne*

D. ROCHE

*Formand*

---

*BILAG I***LISTE OVER SYSTEMER TIL LUFTFARTSTJENESTER**

Med henblik på anvendelsen af denne forordning opdeles det europæiske lufttrafikstyringsnet i otte systemer:

1. Systemer og procedurer til luftrumsstyring.
  2. Systemer og procedurer til lufttrafikregulering.
  3. Systemer og procedurer til lufttrafiktjenester, navnlig systemer til behandling af flyvedata, systemer til behandling af overvågningsdata og systemer til behandling af menneske/maskine-grænseflader.
  4. Kommunikationssystemer og procedurer for jord til jord-, luft til jord- og luft til luft-kommunikation.
  5. Navigationssystemer og -procedurer.
  6. Overvågningssystemer og -procedurer.
  7. Systemer og procedurer til luftfartsinformationstjenester
  8. Systemer og procedurer til brug ved meteorologiske oplysninger.
-



## BILAG II

## VÆSENTLIGE KRAV

**Del A: Generelle krav**

Nedenstående krav er netdækkende krav, der gælder generelt for alle de systemer, der er nævnt i bilag I.

1. *Homogen drift*

Lufttrafikstyringssystemer og disses komponenter skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at det sikres, at det europæiske lufttrafikstyringsnet til enhver tid og i alle faser af en flyvning fungerer som én homogen helhed. Homogen drift viser sig navnlig ved informationsudveksling, herunder udveksling af relevante informationer om driftsstatus, ensartet forståelse af informationer, sammenlignelige behandlingspræstationer og tilhørende procedurer, der muliggør fælles driftspræstationer aftalt for hele det europæiske lufttrafikstyringsnet eller dele af det.

2. *Understøttelse af nye driftskoncepter*

Det europæiske lufttrafikstyringsnet, dets systemer og disses komponenter skal på samordnet måde understøtte nye aftalte og validerede driftskoncepter, der forbedrer luftfartstjenesternes kvalitet og effektivitet, navnlig med hensyn til sikkerhed og kapacitet.

Potentialet i nye koncepter, som f.eks. samarbejdsbaserede beslutningsprocesser, øget automatisering og alternative metoder til uddelegering af ansvaret for adskillelse, skal undersøges under behørig hensyntagen til den teknologiske udvikling og til sikkerheden i forbindelse med koncepternes indførelse efter validering.

3. *Sikkerhed*

Systemerne i og driften af det europæiske lufttrafikstyringsnet skal op på aftalte, høje sikkerhedsniveauer. For at nå dette mål skal der opstilles aftalte metoder for flyvesikkerhedsstyring og -rapportering.

For så vidt angår relevante jordbaserede systemer eller dele heraf skal de høje sikkerhedsniveauer understøttes af sikkerhedsnet, der skal have aftalte præstationsegenskaber.

Der skal fastlægges et harmoniseret sæt sikkerhedskrav til konstruktion, implementering, vedligeholdelse og drift af systemerne og disses komponenter, både under normale og forringede driftsvilkår, med det formål at nå op på de aftalte sikkerhedsniveauer for alle faser af en flyvning og for det europæiske lufttrafikstyringsnet som helhed.

Systemerne skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at de opgaver, der pålægges flyvelederne, er forenelige med den menneskelige formåen, under både normale og forringede driftsvilkår, og i overensstemmelse med de krævede sikkerhedsniveauer.

Systemerne skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at der ikke opstår skadelig interferens i det normale driftsmiljø.

#### 4. *Civil/militær samordning*

Det europæiske lufttrafikstyringsnet, dets systemer og disses komponenter skal understøtte gradvis indførelse af en samordning af civil og militær drift, i det omfang det er nødvendigt for effektiv lufrumsstyring og lufttrafikregulering og for sikker og effektiv udnyttelse af luftrummet for alle brugeres vedkommende, under anvendelse af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet.

For at nå disse mål skal det europæiske lufttrafikstyringsnet, dets systemer og disses komponenter understøtte rettidig udveksling af korrekte, samstemmende informationer mellem civile og militære instanser vedrørende alle faser af en flyvning.

Der bør tages hensyn til kravene til den nationale sikkerhed.

#### 5. *Miljøhensyn*

Systemerne i og driften af det europæiske lufttrafikstyringsnet skal tage hensyn til behovet for at minimere påvirkningen af miljøet i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning.

#### 6. *Principper for logisk systemopbygning*

Systemer skal konstrueres og gradvis integreres med det formål at opnå en sammenhængende og stadig mere harmoniseret, tidssvarende og valideret logisk opbygning af det europæiske lufttrafikstyringsnet.

#### 7. *Principper for systemkonstruktion*

Systemer skal konstrueres, fremstilles og vedligeholdes på grundlag af fornuftige tekniske principper, herunder navnlig principper vedrørende modularitet med henblik på udskiftelighed mellem komponenter, høj disponibilitet og redundans og fejltolerance for de kritiske komponenter.

### **Del B: Specifikke krav**

Nedenstående krav er specifikke for de enkelte systemer; de supplerer eller præciserer de generelle krav.

#### 1. *Systemer og procedurer til lufrumsstyring*

##### 1.1. Homogen drift

Informationer om prætaktiske og taktiske aspekter af luftrumets disponibilitet skal stilles til rådighed for de berørte parter på passende måde og i rette tid, så der sikres en effektiv tildeling og udnyttelse af luftrummet for alle lufrumsbrugere. Der skal tages hensyn til kravene til den nationale sikkerhed.

#### 2. *Systemer og procedurer til lufttrafikregulering*

##### 2.1. Homogen drift

Systemer og procedurer til lufttrafikregulering skal understøtte udveksling af korrekte, sammenhængende og relevante strategiske, prætaktiske eller taktiske flyveinformationer — afhængig af den konkrete situation — vedrørende alle faser af en flyvning og give mulighed for dialog med henblik på optimeret udnyttelse af luftrummet.

### 3. Systemer og procedurer til lufttrafiktjenester

#### 3.1. Systemer til behandling af flyvedata

##### 3.1.1. Homogen drift

Systemer til behandling af flyvedata skal være interoperable for så vidt angår rettidig udveksling af korrekte, samstemmende informationer og fælles operationel opfattelse af disse informationer, så der sikres en sammenhængende og samstemmende planlægningsproces og en ressourceeffektiv taktisk koordinering i hele det europæiske lufttrafikstyringsnet under alle faser af en flyvning.

For at databehandlingen kan forløbe sikkert, gnidningsfrit og hurtigt i hele det europæiske lufttrafikstyringsnet, skal flyvedatabehandlingssystemernes præstationer være ækvivalente og relevante i et givet miljø (overflade, terminalområde, en route) med kendte trafikforhold og ved drift under et aftalt og valideret driftskoncept, navnlig for så vidt angår behandlingsresultaternes nøjagtighed og fejltolerance.

##### 3.1.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

Flyvedatabehandlingssystemer skal kunne understøtte gradvis indførelse af avancerede aftalte og validerede driftskoncepter for alle faser af en flyvning.

Stærkt automatiserede værktøjer skal have karakteristika, der muliggør en sammenhængende og effektiv prætaktisk og taktisk behandling af flyveinformationer i dele af det europæiske lufttrafikstyringsnet.

Luftbårne og jordbaserede systemer og disses komponenter, som understøtter nye aftalte og validerede driftskoncepter, skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at de er interoperable for så vidt angår rettidig udveksling af korrekte, samstemmende informationer og fælles opfattelse af den aktuelle og den forventede driftssituation.

#### 3.2. Systemer til behandling af overvågningsdata

##### 3.2.1. Homogen drift

Systemer til behandling af overvågningsdata skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at de krævede præstationer og den krævede servicekvalitet kan leveres i et givet miljø (overflade, terminalområde, en route) med kendte trafikforhold, navnlig for så vidt angår de beregnede resultaters nøjagtighed og pålidelighed og informationernes rigtighed, integritet, tilgængelighed, kontinuitet og rettidighed på flyvekontrolstedet.

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

##### 3.2.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

Systemer til behandling af overvågningsdata skal kunne understøtte gradvis fremkomst af nye kilder til overvågningsinformationer på en sådan måde, at den overordnede servicekvalitet forbedres.

#### 3.3. Systemer til behandling af menneske/maskine-grænseflader

##### 3.3.1. Homogen drift

Menneske/maskine-grænseflader i jordbaserede lufttrafikstyringsystemer skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at alle flyveledere gradvis får ensartede arbejdsomgivelser, herunder ensartet funktionalitet og ergonomi, der opfylder præstationskravene i et givet miljø (overflade, terminalområde, en route) med kendte trafikforhold.

### 3.3.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

Systemer til behandling af menneske/maskine-grænseflader skal kunne understøtte gradvis indførelse af nye aftalte og validerede driftskoncepter og øget automatisering på en sådan måde, at det sikres, at de opgaver, der pålægges flyvelederne, er forenelige med den menneskelige formåen, under både normale og forringede driftsvilkår.

## 4. *Kommunikationssystemer og procedurer for jord til jord-, luft til jord- og luft til luft-kommunikation*

### 4.1. Homogen drift

Kommunikationssystemer skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at de krævede præstationer opnås inden for et givet udsnit af luftrummet eller i forbindelse med en bestemt anvendelse, navnlig for så vidt angår kommunikationens behandlingstid, integritet, tilgængelighed og funktionskontinuitet.

Kommunikationsnettet inden for det europæiske lufttrafikstyringsnet skal opfylde de krav, der stilles med hensyn til servicekvalitet, dækningsomfang og redundans.

### 4.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

Kommunikationssystemer skal understøtte indførelsen af avancerede aftalte og validerede driftskoncepter for alle faser af en flyvning.

## 5. *Navigationssystemer og -procedurer*

### 5.1. Homogen drift

Navigationssystemer skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at den krævede horisontale og vertikale navigationspræstation, navnlig for så vidt angår nøjagtighed og funktionsdygtighed, kan leveres i et givet miljø (overflade, terminalområde, en route) med kendte trafikforhold og ved drift under et aftalt og valideret driftskoncept.

## 6. *Overvågningssystemer og -procedurer*

### 6.1. Homogen drift

Overvågningssystemer skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at den krævede præstation kan leveres i et givet miljø (overflade, terminalområde, en route) med kendte trafikforhold og ved drift under et aftalt og valideret driftskoncept, navnlig for så vidt angår nøjagtighed, dækningsomfang, rækkevidde og servicekvalitet.

Overvågningsnettet inden for det europæiske lufttrafikstyringsnet skal opfylde de krav, der stilles med hensyn til nøjagtighed, rettidighed, dækningsomfang og redundans. Overvågningsnettet skal give mulighed for udveksling af overvågningsdata for at styrke operationerne i hele det europæiske lufttrafikstyringsnet.

## 7. *Systemer og procedurer til luftfartsinformationstjenester*

### 7.1. Homogen drift

Der skal gradvis tilvejebringes nøjagtige, rettidige og samstemmende luftfartsinformationer i elektronisk form på grundlag af et aftalt, standardiseret datasæt.

Nøjagtige og samstemmende luftfartsinformationer skal stilles rettidigt til rådighed, navnlig vedrørende luftbårne og jordbaserede komponenter eller systemer.

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 luftrums- og lufthavnsudnyttelsen.

8. *Systemer og procedurer til brug ved meteorologiske oplysninger*

8.1. Homogen drift

Systemer og procedurer til brug ved meteorologiske oplysninger skal tilvejebringe en mere samstemmende og rettidig levering af sådanne oplysninger og forbedre kvaliteten af deres præsentation under anvendelse af et aftalt datasæt.

8.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

Systemer og procedurer til brug ved meteorologiske oplysninger skal sikre, at sådanne oplysninger stilles hurtigere til rådighed, og at brugshastigheden forbedres med henblik på løbende effektivisering af luftrums- og lufthavnsudnyttelsen.

---

## BILAG III

## KOMPONENTER

## EF-erklæring

- om overensstemmelse
- om anvendelsesegnethed

1. *Komponenter*

Komponenterne vil blive fastlagt i gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet, jf. artikel 3 i denne forordning.

2. *Omfang*

EF-erklæringen omfatter:

- enten en vurdering af, om en komponent i sig selv isoleret set er i overensstemmelse med de fællesskabsspecifikationer, der er fastsat
- eller en vurdering/bedømmelse af en komponents anvendelsesegnethed, når den betragtes som et led i det lufttrafikstyringssystem, den skal indgå i.

De procedurer, som de bemyndigede organer anvender ved vurderingen i konstruktionsfasen og fremstillingsfasen, skal bygge på de moduler, der er defineret i afgørelse 93/465/EØF, i overensstemmelse med de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet.

3. *EF-erklæringens indhold*

EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og ledsagende dokumenter skal dateres og underskrives.

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

- henvisninger til forordningen
- 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 i forbindelse med erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed (jf. artikel 5 i denne forordning)
- alle relevante bestemmelser vedrørende komponenten, herunder navnlig anvendelsesbetingelserne
- hvor det er relevant, navn og adresse på det eller de bemyndigede organer, som har medvirket i den procedure, der er fulgt ved verifikationen af overensstemmelsen eller anvendelsesegnetheden, samt undersøgelsesattestens dato og, i givet fald, varigheden af og betingelserne for attestens gyldighed
- hvor det er relevant, henvisning til de fællesskabsspecifikationer, der er fulgt
- personlige oplysninger om 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

Procedure for verifikation af systemer

1. *Indholdet af en EF-erklæring om systemverifikation*

EF-verifikationserklæringen og ledsagende dokumenter skal dateres og underskrives. Erklæringen skal udfærdiges på samme sprog som den tekniske beskrivelse og skal indeholde følgende elementer:

- henvisninger til forordningen
- navn og adresse på luftfartstjenesteudøveren (der angives firmanavn og fuld adresse)
- en kortfattet beskrivelse af systemet
- angivelse af, hvilken procedure der er fulgt i forbindelse med erklæringen om systemets overensstemmelse (jf. artikel 6 i denne forordning)
- hvor det er relevant, navn og adresse på det bemyndigede organ, som har udført opgaver i forbindelse med verifikationsproceduren
- henvisninger til dokumenterne i den tekniske beskrivelse
- hvor det er relevant, henvisning til fællesskabsspecifikationerne
- alle relevante - foreløbige eller endelige - bestemmelser, som systemerne skal overholde, herunder i givet fald eventuelle driftsmæssige begrænsninger eller betingelser
- EF-erklæringens gyldighedsperiode, såfremt erklæringen er foreløbig
- underskriverens identitet.

2. *Procedure for verifikation af systemer*

Systemverifikation er den procedure, hvorved en luftfartstjenesteudøver kontrollerer og attesterer, at et system er i overensstemmelse med denne forordning og kan sættes i drift i medfør af denne forordning.

Der foretages en verifikation af systemet for så vidt angår følgende aspekter:

- konstruktionen som helhed
- udvikling og integration af systemet, herunder navnlig samling af komponenter og generelle tilpasninger
- operativ systemintegration
- hvor det er relevant, specifikke regler for systemvedligeholdelse.

Når der i henhold til den relevante gennemførelsesbestemmelse vedrørende interoperabilitet skal inddrages et bemyndiget organ, udsteder dette efter at have udført de opgaver, det i henhold til den pågældende bestemmelse skulle udføre, en overensstemmelsesattest i relation til de udførte opgaver. Denne attest afleveres til luftfartstjenesteudøveren. Denne udarbejder derpå EF-verifikationserklæringen til den nationale tilsynsmyndighed.

### 3. Teknisk beskrivelse

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

Beskrivelsen skal mindst indeholde følgende dokumenter:

- en angivelse af de relevante dele af de ved anskaffelsen anvendte tekniske specifikationer, som sikrer overholdelsen af de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet og i givet fald fællesskabsspecifikationerne
- en liste over komponenter, jf. artikel 3 i denne forordning
- kopier af de EF-erklæringer om overensstemmelse eller anvendelseegnethed, som skal være udstedt for ovennævnte komponenter i henhold til artikel 5 i denne forordning, i givet fald ledsaget af en kopi af protokollerne for de prøvninger og undersøgelser, som de bemyndigede organer har gennemført
- i de tilfælde, hvor et bemyndiget organ har været inddraget i verifikationen af systemet eller systemerne, en attest kontraseret af organet, hvori det erklæres, at systemet er i overensstemmelse med denne forordning, og hvori det anføres, hvilke eventuelle — ikke senere frafaldne — forbehold der er taget under udførelsen af aktiviteterne
- i de tilfælde, hvor et bemyndiget organ ikke har været inddraget, dokumentation for de prøvninger og installationskonfigurationer, der er gennemført for at sikre, at de væsentlige krav og eventuelle specifikke krav i de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet er opfyldt.

### 4. Fremsendelse

Den tekniske beskrivelse skal vedlægges EF-verifikationserklæringen, som luftfartstjenesteudøveren sender til den nationale tilsynsmyndighed.

Luftfartstjenesteudøveren opbevarer en kopi af den tekniske beskrivelse, så længe systemet er i drift. Beskrivelsen skal sendes til eventuelle andre medlemsstater, som måtte anmode derom.



## 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 og må heller ikke være impliceret i anvendelsen af dem. Dette udelukker ikke, at der kan udveksles tekniske oplysninger mellem fabrikanten eller konstruktøren og det bemyndigede organ.
  2. Organet og verifikationspersonalet skal udføre verifikationen med den største faglige integritet og tekniske kompetence og må ikke være udsat for pression eller incitament, navnlig af økonomisk art, som kunne få indvirkning på deres vurdering eller på resultaterne af deres inspektioner, især fra personer eller grupper af personer, der har interesse i verifikationsresultaterne.
  3. Organet skal råde over det nødvendige personale og 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 ekstraordinære verifikationer.
  4. Inspektionspersonalet skal være i besiddelse af:
    - en solid teknisk og faglig uddannelse
    - fyldestgørende kendskab til kravene til den inspektion, det udfører, og tilstrækkelig erfaring med udførelse af den form for opgaver
    - den fornødne rutine i at udarbejde erklæringer, protokoller og rapporter, der viser, at inspektionen er gennemført.
  5. Der skal være sikkerhed for inspektionspersonalets uvildighed. Medarbejdernes aflønning må ikke være afhængig af, hvor mange inspektioner de gennemfører, og heller ikke af inspektionsresultaterne.
  6. Organet skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre det civilretlige ansvar ifølge national ret dækkes af medlemsstaten, eller medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for inspektionerne.
  7. Organets personale har tavshedspligt om alle oplysninger, det får kendskab til under udførelsen af sine opgaver i henhold til denne forordning.
-