

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

(2002/C 25 E/11)

(EØS-relevant tekst)

KOM(2001) 564 endelig udg. — 2001/0237(COD)

(Forelagt af Kommissionen den 12. oktober 2001)

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 Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Til etablering af et fælles 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 forordning (EF) . . ./. [luftfartstjeneste], og til den organisation og udnyttelse af luftrummet, som der er fastsat bestemmelser om i forordning (EF) . . ./. [luftrumsforordning].
- (2) Rapporten fra gruppen på højt plan om et fælles europæisk luftrum har bekræftet, at det er nødvendigt at fastsætte tekniske regler på grundlag af »den nye metode« i overensstemmelse med Rådets resolution 85/C 136/01 af 7. maj 1985⁽¹⁾, med komplementære og konsistente væsentlige krav, regler og standarder.
- (3) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) . . ./. fastlægges rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum.
- (4) Lufttrafikstyringsnet er en kompleks og stærkt interaktiv struktur, der omfatter et stort antal systemer og komponenter på jorden og i luften — og også i rummet — herunder anlæg, udstyr, edb-materiel og programmer, samt de personer, der betjener dem.
- (5) Rapporten fra gruppen på højt plan om et fælles europæisk luftrum 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 lufttrafikstyringsnet 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 driftskoordineringen vanskeligere.
- (7) Nationale tekniske specifikationer, der ofte er udviklet i samarbejde mellem luftfartstjenesteudbyderen og den nationale industri, dominerer ved anskaffelser, og det har ført til opsplitning af markedet for udstyr, hvad der ikke letter industrisamarbejde på fællesskabsplan. Det er således særlig industrien, der mærker virkningerne, fordi den i høj grad må tilpasse sine produkter til hvert lands marked. Udvikling og ibrugtagning af ny teknik bliver på den måde et unødigt vanskeligt forehavende, og indførelsen af nye driftskoncepter, der er nødvendige for at øge kapaciteten, sinkes.
- (8) Derfor har alle, der er involveret i lufttrafikstyring, interesse i at få etableret en ny form for partnerskab, der inddrager alle på en afbalanceret måde, stimulerer kreativitet og udveksling af viden, erfaringer og risici. Et sådant partnerskab skal sigte mod i samarbejde med industrien at tilrettelægge et sammenhængende sæt fællesskabsspecifikationer, 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, der er defineret i bilag I.
- (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 giver formodning om overensstemmelse med de væsentlige krav.

⁽¹⁾ Rådets resolution af 7.5.1985 om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder (EFT C 136 af 4.6.1985).

- (11) For nogle systemer, som er vigtige for opfyldelsen af de væsentlige krav i denne forordning, må der vedtages gennemførelsesregler. Desuden kan der vedtages gennemførelsesregler for at lette samordning og indførelse af nye principper for lufttrafikstyring. Gennemførelsesregler skal til enhver tid være overholdt. Gennemførelsesreglerne kan 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 om et fælles europæisk luftrum er Eurocontrol i besiddelse af den ekspertise, der skal til for at bistå Fællesskabet med at udfylde sin funktion som regulerende myndighed. Derfor vil Eurocontrol kunne udarbejde gennemførelsesregler 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 vil fællesskabsspecifikationer overvejende blive udarbejdet af de europæiske standardiseringsorganer i samarbejde med European Organisation for Civil Aviation Equipment (Eurocae); de vil få 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. luftfartstjenestudbydere, brugere af luftrummet og virksomheder i fremstillingsindustrien. Eurocae skal oprette formelle forbindelser til europæiske standardiseringsorganer, så dens specifikationer kan blive anerkendt som europæiske standarder efter de procedurer, der er fastlagt af de europæiske standardiseringsorganisationer.
- (15) Også Eurocontrol kan imidlertid om nødvendigt udarbejde fællesskabsspecifikationer, hvis principperne i Rådets resolution 85/C 163/01 af 7. maj 1985 overholdes og Fællesskabets almindelige standardiseringsprocedurer følges. Disse procedurer omfatter som minimum overholdelse af principperne for åbenhed, gennemskuelighed, upartiskhed, konsensus, vedligeholdelse, offentlig adgang til specifikationerne, effektivitet, ansvarlighed og kohærens. Detaljerede bestemmelser herom vil være omfattet af en rammeaftale om samarbejde med Eurocontrol.
- (16) Procedurerne for vurdering af komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed skal bygge på modulerne i Rådets afgørelse 93/465/EØF⁽¹⁾. Disse moduler kan i
- nødvendigt omfang udvides til at omfatte særlige behov hos de berørte industrier.
- (17) Det marked, det drejer sig om, er ikke ret stort; det omfatter systemer og komponenter, der næsten udelukkende bruges til lufttrafikstyring og ikke er bestemt for almindelige forbrugere. Derfor ville det være en overdrivelse at CE-mærke komponenter, for en fabrikanterklæring om overensstemmelse på grundlag af en vurdering af overensstemmelse og/eller anvendelsesegnethed er tilstrækkelig. Dette indskrænker ikke 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 er betinget af, at overensstemmelsen med de væsentlige krav er verificeret. Overensstemmelsen bygger på gennemførelsesreglerne. Brug af fællesskabsspecifikationer giver formodning om overensstemmelse med de væsentlige krav. Alt efter hvilket system der er tale om, kan det — navnlig af sikkerhedsmæssige grunde — anses for nødvendigt at inddrage et bemyndiget organ.
- (19) Som anbefalet i konklusionerne i rapporten fra gruppen på højt plan om et fælles europæisk luftrum vil 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 må der tilrettelægges en overgangsstrategi, som skal 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) Interoperabilitet i Fællesskabets lufttrafikstyringsnet rækker over hele Fællesskabet. Medlemsstaterne kan ikke hver for sig træffe de foranstaltninger, der er nødvendige for at opnå denne interoperabilitet. Derfor må denne indsats i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet gøres på fællesskabsplan.
- (22) Inden for rammerne af den relevante fællesskabslovgivning skal 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 skal sikres effektiv og hensigtsmæssig udnyttelse af frekvenser, som tildeles og forvaltes af luftfartssektoren alene.

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

(23) Rådets direktiv 93/65/EØF ⁽¹⁾ om definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken (air-traffic-management equipment and systems) 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 må Rådets direktiv 93/65/EØF ophæves ved denne forordning.

(24) 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 Kommissionen ⁽²⁾, bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i nævnte afgørelse.

(25) I overensstemmelse med 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 Kommissionen ⁽²⁾, bør foranstaltningerne til gennemførelse af denne forordning vedtages ved hjælp af den rådgivningsprocedure, der er fastlagt i artikel 3 i den nævnte afgørelse —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

DEL 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 . . ./. . om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum.

2. Generelle vilkår i tilknytning til luftfartstjenesteudbyderes rettigheder og pligter som omhandlet i forordning . . ./. . [luftfartstjeneste] er ikke omfattet af nærværende forordning.

Artikel 2

Formål

1. Hovedformålet med denne forordning er at fastlægge de betingelser, der skal være opfyldt, for at der kan opnås inter-

operabilitet mellem de forskellige systemer og komponenter i lufttrafikstyringsnettet på Fællesskabets område, herunder sømløs drift og videreudvikling af disse systemer samt opgradering til ny teknologi.

2. For at opfylde det formål, der er nævnt i stk. 1, skal denne forordning også bidrage til, at der efterhånden opbygges et indre marked for udstyr, systemer og tilhørende tjenester.

Artikel 3

Definitioner

Ud over definitionerne i artikel 2 i forordning (EF) . . ./. . [rammeforordning] gælder i denne forordning følgende definitioner:

a) »lufttrafikstyringsnet« (»ATM-net«): Et system af jord- og flybaserede elementer, der muliggør udøvelse af luftfartstjeneste, og hvis formål er at give luftrumsbrugerne mulighed for at overholde deres planmæssige afgang- og ankomsttider og følge deres foretrukne flyveprofiler med færrest mulige begrænsninger uden at de i fællesskab fastlagte sikkerhedsniveauer forringes. Den flybaserede del består af de elementer, der er nødvendige for funktionel integration med den jordbaserede del. Den jordbaserede del omfatter lufttrafiktjenester, lufttrafikregulering og luftrumsregulering.

b) »systemer«: Lufttrafikstyringsnettet består af systemer, jf. bilag I, for hvilke der skal fastlægges væsentlige krav. Hvert system udgøres af et antal komponenter og har grænseflader til andre systemer. Begrebet komponent omfatter både materielle og immaterielle objekter, for eksempel programmel eller procedurer.

c) »driftskoncept«: Specifikation af kriterierne for operativ anvendelse af luftnavigationsudstyr og -systemer. Driftskonceptet indeholder oplysninger om de involverede driftselementer, behovene hos alle, der anvender dem operativt, funktionalitet i jord- og flybaseret udstyr samt om, hvilke foranstaltninger der er nødvendige for at garantere en fortsat sikker og effektiv lufttrafikstyring.

d) »sømløs drift«: Drift af hele systemet på en sådan måde, at det for brugeren at se fungerer, som om det var et eneste system.

e) »væsentlige krav«: Alle de betingelser, der er fastlagt i bilag II til denne forordning, og som lufttrafikstyringsnettet, dets systemer og disses komponenter skal opfylde.

f) »fællesskabsspecifikation«: En europæisk standard som defineret i direktiv 98/34/EF, artikel 1, eller en teknisk specifikation fra Eurocontrol, hvis referencenummer er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*, og som der ikke er pligt til at følge.

⁽¹⁾ EFT L 187 af 29.7.1993, s. 52.

⁽²⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- g) »gennemførelsesregler«: Regler, der gælder for et system eller en del af et system, og hvis formål er at sikre opfyldelse af de væsentlige krav og sømløs drift af lufttrafikstyringsnettet, herunder interoperabilitet.
- h) »national tilsynsmyndighed«: Et eller flere organer, som er adskilt fra og funktionelt uafhængige af udbyderne af luftfartstjenester, og som medlemsstaterne har givet i opdrag at føre tilsyn med udbydere af luftfartstjenester i overensstemmelse med artikel 3 i forordning .../. . [luftfartstjeneste].
- i) »opgradering«: Enhver større ændring af et system eller en del af et system, der kræver udarbejdelse af en verifikationserklæring som omhandlet i artikel 10.
- j) »fornyelse«: Ethvert større udskiftningsarbejde på et system eller en del af et system, der kræver udarbejdelse af en verifikationserklæring som omhandlet i artikel 10.

DEL II

VÆSENTLIGE KRAV, FÆLLESSKABSSPECIFIKATIONER OG GENNEMFØRELSESREGLER

Artikel 4

Væsentlige krav

Det europæiske ATM-net, dets systemer og komponenter skal opfylde de væsentlige krav, der er beskrevet i bilag II til denne forordning.

Artikel 5

Fællesskabsspecifikationer

1. Systemer og komponenter formodes at opfylde de væsentlige krav i bilag II til denne forordning, 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, forelægger Kommissionen eller medlemsstaten sagen for det udvalg, der er omhandlet i artikel 16, stk. 4.

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 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF⁽¹⁾ af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter.

(¹) EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37.

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. 4.

Artikel 6

Gennemførelsesregler

1. Der vil blive udarbejdet gennemførelsesregler

— for systemer, der er vigtige for opfyldelsen af formålet med denne forordning

— til støtte for samordnet og hurtig indførelse af nye driftskoncepter og nye teknologiske koncepter inden for lufttrafikstyring.

2. Et og samme 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. I så fald gælder denne artikel også for den pågældende del af systemet. 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 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:

— Den skal fastlægge specifikke krav vedrørende sømløs drift, herunder interoperabilitet, sikkerhed og præstationer, som er afgørende for opfyldelsen af denne forordnings formål.

— 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, forelægger Kommissionen eller medlemsstaten sagen for det udvalg, der er omhandlet i artikel 16, stk. 2.

6. Er der mangler i gennemførelsesregler set i forhold til de væsentlige krav, kan det efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2, besluttes, at de pågældende regler eller ændringer af dem skal trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvor de er nævnt.

DEL III

PROCEDURER

Artikel 7

Procedurer for fællesskabsspecifikationer

1. Fællesskabsspecifikationer er enten europæiske standarder eller tekniske specifikationer fra Eurocontrol:

— Europæiske standarder udarbejdes 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. 4.

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 høring af Udvalget for det Fælles Luftrum efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 4.

Artikel 8

Procedurer for gennemførelsesregler

1. Under forberedelsen af gennemførelsesregler, jf. denne forordnings 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.

DEL 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, 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, når den eller de relevante gennemførelsesregler kræver det.

3. Ved opgradering, der omfatter flybaserede komponenter, erklærer lufrumsbrugerne overensstemmelse med denne forordnings bestemmelser, samtidig med at de ansøger om sikkerhedsgodkendelse hos den nationale tilsynsmyndighed.

Artikel 11

Beskyttelsesklausul

1. Finder en national tilsynsmyndighed, at der er sandsynlighed for, at komponenter, der er forsynet med en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelseegnethed, eller systemer, der er ledsaget af en EF-verifikationserklæring, 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:

- manglende opfyldelse af de væsentlige krav i bilag II
- forkert anvendelse af gennemførelsesregler eller fællesskabsspecifikationer
- 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 anvendelseegnethed, eller systemer, der er ledsaget af en EF-verifikationserklæring ikke opfylder kravene, træffer medlemsstaten passende foranstaltninger over for den, der har udstedt EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelseegnethed eller EF-verifikationserklæringen.

Artikel 12

Bemyndigede organer

1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen og de andre medlemsstater om, hvilke organer der har fået til opgave at gennemføre proceduren for vurdering af overensstemmelse eller anvendelseegnethed, jf. artikel 9, og verifikationsproceduren, jf. artikel 10, hvert enkelt af organernes kompetence-

område 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 .../... [luftfartstjeneste] som bemyndigede organer, men dette indskrænker ikke gyldigheden af bestemmelserne i stk. 1, 2 og 3.

DEL V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 13

Revision af bilagene

Efter fremgangsmåden i artikel 10, stk. 5, i forordning .../... [rammeforordning] 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 vil arbejde på at opstille et fremtidigt driftskoncept, som skal gennemføres under denne forordning med henblik på at opnå sikker og effektiv udnyttelse af luftrommet for alle faser i flyvningen.

2. Til støtte for rettidig indførelse af det i stk. 1 omhandlede fremtidige driftskoncept vil Kommissionen høre interessenterne, herunder udbydere af luftfartstjenester, lufrumsbrugere 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, 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 vil de væsentlige krav i bilag II gælde 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

Procedurer for Udvalget for det Fælles Luftrum

1. Kommissionen bistås af Udvalget for det Fælles Luftrum, jf. artikel 7 i forordning (EF) ... [rammeforordning].
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7, stk. 3, og artikel 8.
3. Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til en måned.
4. Når der henvises til dette stykke, anvendes rådgivningsproceduren i artikel 3 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7, stk. 3, og artikel 8.

DEL VI

IKRAFTTRÆDELSE

Artikel 17

Ophævelse af Rådets direktiv 93/65/EØF

1. Rådet direktiv 93/65/EØF og Kommissionens direktiv 97/15/EF af 25. marts 1997 om vedtagelse af Eurocontrol-standarder og om ændring af Rådets direktiv 93/65/EØF⁽¹⁾ ophæves.
2. 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⁽²⁾ vedtages som gennemførelsesregler, jf. artikel 6.

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.

⁽¹⁾ EFT L 95 af 10.4.1997, s. 16.

⁽²⁾ EFT L 254 af 9.10.2000, s. 1.

BILAG I

LISTE OVER LUFTRAFIKSTYRINGSNETTETS SYSTEMER

I denne forordning opdeles lufttrafikstyringsnettet i syv systemer.

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

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

BILAG II

VÆSENTLIGE KRAV

DEL A: GENERELLE KRAV

1. **Sømløs drift**

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

2. **Understøttelse af nye driftskoncepter**

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

3. **Sikkerhed**

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

4. **Integreret civil og militær drift**

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

5. **Miljøhensyn**

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

6. **Principper for systemopbygningen**

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

DEL B: SPECIFIKKE KRAV

1. **Udstyr og procedurer, der benyttes til luftrumsregulering**1.2. *Sømløs drift*

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

1.3. *Sikkerhed*

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

1.4. *Integreret civil og militær drift*

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

2. **Udstyr og procedurer, der benyttes til lufttrafikregulering**2.1. *Sømløs drift*

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

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

2.2. Sikkerhed

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

2.3. Integreret civil og militær drift

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

3. Udstyr og procedurer til flyvekontrol

3.1. Generelle krav

3.1.1. Principper for systemopbygningen

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

3.1.2. Sikkerhed

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

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

3.2. Systemer til bearbejdning af flyvedata

3.2.1. Sømløs drift

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

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

3.2.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

Flyvedatabehandlingsystemer 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

Flyvedatabehandlingsystemer 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

Flyvedatabehandlingsystemer 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 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 ydelseernes samlede kvalitet opretholdes.

3.4. Menneske/maskine-grænseflade

3.4.1. Sømløs drift

Menneske/maskine-grænseflader i jordbaserede lufttrafikstyringsystemer 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

Navigationsystemer 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

Navigationsystemer 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 er 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 er 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 fællesskabs-specifikationer, 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 anvendelsesegnetheden, 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 overensstemmelsecertifikat for ordregiveren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant. Ordregiveren udarbejder derpå verifikationserklæringen til den nationale tilsynsmyndighed.

3. *Teknisk dossier*

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

Dossieret skal mindst indeholde følgende dokumenter:

- en angivelse af de relevante dele af de tekniske specifikationer, der er brugt til anskaffelsen, og som sikrer overensstemmelse med de gældende gennemførelsesregler, samt i givet fald fællesskabsspecifikationer
- en liste over de komponenter, der er afgørende for sømløs drift, jf. artikel 6
- kopier af de EF-erklæringer om overensstemmelse eller 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.
-