

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

(2002/C 103 E/08)

**(EØS-relevant tekst)**

KOM(2001) 564 endelig udg./2 — 2001/0237(COD)

*(Forelagt af Kommissionen den 11. december 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 det fælles europæiske luftrum bør der træffes foranstaltninger vedrørende udstyr, systemer og tilhørende procedurer for at sikre sømløs drift af lufttrafikstyringsnettet; foranstaltningerne bør således passe til den udøvelse af luftfartstjeneste, som der er fastsat bestemmelser om i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. ... af ... 2001 (om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum), og til den organisation og udnyttelse af luftrummet, som der er fastsat bestemmelser om i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. ... af ... 2001 (om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum).
- (2) Rapporten fra Gruppen på Højt Plan om et Fælles Europæisk Luftrum (herefter »Gruppen på Højt Plan«) har bekræftet, at det er nødvendigt at fastsætte tekniske regler på grundlag af »den nye metode« i overensstemmelse med Rådets resolution af 7. maj 1985 om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder <sup>(1)</sup>, med komplementære og konsistente væsentlige krav, regler og standarder.
- (3) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. ... 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 kompo-

nenter på jorden og i luften og også i rummet herunder anlæg, udstyr, edb-materiel og programmer, samt de personer, der betjener dem.

- (5) Rapporten fra Gruppen på Højt Plan har bekræftet, at nok er der gjort fremskridt i de senere år hen imod sømløs drift af lufttrafikstyringsnettet i Europa, men situationen er stadig utilfredsstillende, idet integrationen mellem de nationale lufttrafikstyringssystemer 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 vanskeliggøres.
- (7) Nationale tekniske specifikationer, der ofte er udviklet i samarbejde mellem luftfartstjenesteudbyderen og den nationale industri, dominerer ved anskaffelser, og det har ført til opsplitning af markedet for udstyr, hvad der ikke letter industrisamarbejde på fællesskabsplan. Det er således særlig industrien, der mærker virkningerne, fordi den i høj grad må tilpasse sine produkter til hvert lands marked. Udvikling og ibrugtagning af ny teknik bliver på den måde et unødigt vanskeligt forehavende, og indførelsen af nye driftskoncepter, der er nødvendige for at øge kapaciteten, sinkes.
- (8) Derfor har alle, der er involveret i lufttrafikstyring, interesse i at få etableret en ny form for partnerskab, der inddrager alle på en afbalanceret måde, stimulerer kreativitet og udveksling af viden, erfaringer og risici. Et sådant partnerskab bør sigte mod i samarbejde med industrien at tilrettelægge et sammenhængende sæt 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.

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

- (10) Udarbejdelsen og vedtagelsen af fællesskabsspecifikationer til lufttrafikstyringsnettet, dets systemer og komponenter er et egnet middel til at fastlægge de tekniske og driftsmæssige betingelser, der skal opfyldes med henblik på overholdelse af de væsentlige krav. Opfyldelse af disse fællesskabsspecifikationer bør skabe en formodning for overensstemmelse med de væsentlige krav.
- (11) For nogle systemer, som er vigtige for opfyldelsen af de væsentlige krav i denne forordning, bør der vedtages gennemførelsesregler. Desuden bør der vedtages gennemførelsesregler for at lette samordning og indførelse af nye principper for lufttrafikstyring. Gennemførelsesregler bør til enhver tid overholdes. Gennemførelsesreglerne bør bygge på regler og standarder, der er udarbejdet af internationale organisationer som Eurocontrol og ICAO.
- (12) Som anført i konklusionerne fra Gruppen på Højt Plan er Eurocontrol i besiddelse af den ekspertise, der skal til for at bistå Fællesskabet med at udfylde sin funktion som regulerende myndighed. Eurocontrol bør derfor have adgang til at udarbejde forslag til foranstaltninger efter passende retningslinjer under den forudsætning, at Eurocontrol overholder betingelserne i en rammeaftale om samarbejde mellem Kommissionen og Eurocontrol.
- (13) For at sikre adskillelsen mellem funktionerne regeludstedelse og standardisering bør fællesskabsspecifikationer overvejende udarbejdes af de europæiske standardiseringsorganer i samarbejde med European Organisation for Civil Aviation Equipment (Eurocae); de bør have form af europæiske standarder.
- (14) Eurocae er en nonprofit-organisation hvis opgave er at udarbejde udkast til tekniske specifikationer for udstyr til civil luftfart. Alle interessenter på luftfartsområdet kan blive medlemmer, herunder bl.a. luftfartstjenesteudbydere, brugere af luftrummet og virksomheder i fremstillingsindustrien. Eurocae skal oprette formelle forbindelser til europæiske standardiseringsorganer, så dens specifikationer kan blive anerkendt som europæiske standarder efter de procedurer, der er fastlagt af de europæiske standardiseringsorganisationer.
- (15) Eurocontrol bør om nødvendigt have adgang til at udarbejde fællesskabsspecifikationer, hvis principperne i Rådets resolution af 7. maj 1985 overholdes og Fællesskabets almindelige standardiseringsprocedurer følges. Disse procedurer bør som minimum omfatte overholdelse af principperne for åbenhed, gennemsikuelighed, upartiskhed, konsensus, vedligeholdelse, offentlig adgang til specifikationer, effektivitet, ansvarlighed og kohærens. Detaljerede bestemmelser herom vil være omfattet af en rammeaftale om samarbejde med Eurocontrol.
- (16) Procedurerne for vurdering af komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed bør bygge på modulerne i Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i procedurerne for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af »CE-overensstemmelsesmærkningen«, med henblik på anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering <sup>(1)</sup>. Disse moduler bør i nødvendigt omfang kunne udvides til at omfatte særlige behov hos de berørte industrier.
- (17) Det marked, det drejer sig om, er ikke ret stort; det omfatter systemer og komponenter, der næsten udelukkende bruges til lufttrafikstyring og ikke er bestemt for almindelige forbrugere. Derfor ville det være en overdriivelse at CE-mærke komponenter, for en fabrikanteklæring om overensstemmelse på grundlag af en vurdering af overensstemmelse og/eller anvendelsesegnethed er tilstrækkelig. Dette bør ikke indskrænke fabrikanternes pligt til at anbringe CE-mærket på visse komponenter som angivelse af, at de er i overensstemmelse med andre EF-bestemmelser, som de er omfattet af.
- (18) Ibrugtagning, fornyelse eller opgradering af lufttrafikstyringssystemer bør betinges af, at overensstemmelsen med de væsentlige krav er verificeret. Overensstemmelsen bygger på gennemførelsesreglerne. Brug af fællesskabsspecifikationer bør skabe en formodning om, at der er overensstemmelse med de væsentlige krav. Alt efter hvilket system der er tale om, bør det — navnlig af sikkerhedsmæssige grunde — anses for nødvendigt at inddrage et bemyndiget organ.
- (19) Som anbefalet i konklusionerne i rapporten fra Gruppen på Højt Plan bør Kommissionen konsultere industrien for at lette tilrettelæggelsen af et sammenhængende strategisk styringsprogram for indførelse af nye principper for lufttrafikstyring.
- (20) Med henblik på fuld anvendelse af denne forordning bør der tilrettelægges en overgangsstrategi, som bør søge at fastholde målet om sømløs drift af lufttrafikstyringsnettet, uden at der ud fra en cost-benefit-betragtning opstår urimelige hindringer for bevaring af den eksisterende infrastruktur.
- (21) Målene for denne forordning, nemlig at gennemføre interoperabilitet i Fællesskabets lufttrafikstyringsnet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens grænseoverskridende omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

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

- (22) Inden for rammerne af den relevante fællesskabslovgivning bør der tages behørigt hensyn til behovet for at sikre harmoniserede forhold, hvad angår rådighed over og effektiv udnyttelse af de radiofrekvenser, der er nødvendige for at realisere det fælles europæiske luftrum; herunder skal der også tages hensyn til forhold vedrørende elektromagnetisk kompatibilitet. Der bør sikres effektiv og hensigtsmæssig udnyttelse af frekvenser, som tildeles og forvaltes af luftfartssektoren alene.
- (23) Rådets direktiv 93/65/EØF af 19. juli 1993 om definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken (air-traffic-management equipment and systems) <sup>(1)</sup>, gælder kun for ordregivende myndigheder. Denne forordning er mere omfattende; den vedrører alle aktørers forpligtelser, herunder udbydere af luftfartstjenester, luftrumsbrugere, fremstillingsindustrien og lufthavne og giver både mulighed for at fastsætte regler, der gælder for alle, og for at vedtage fællesskabsspecifikationer, som det er frivilligt, om man vil følge, men som giver formodning om overensstemmelse med de væsentlige krav. Derfor bør direktiv 93/65/EØF ophæves.
- (24) Da Kommissionens direktiv 97/15/EF af 25. marts 1997 om vedtagelse af 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> er forældet, bør det ophæves.
- (25) Foranstaltningerne til anvendelse af direktiv 93/65/EØF som fastsat i bilag I, II og III til Kommissionens forordning (EF) nr. 2082/2000 af 6. september 2000 om vedtagelse af Eurocontrol-standarder og om ændring af direktiv 97/15/EF om vedtagelse af Eurokontrol-standarder og om ændring af Rådets direktiv 93/65/EØF <sup>(3)</sup> er forenelige med bestemmelserne i denne forordning.
- (26) Da hovedparten af de for gennemførelsen af denne forordning nødvendige foranstaltninger er generelle foranstaltninger efter artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen <sup>(4)</sup> bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i nævnte afgørelse. I medfør af artikel 2, litra c), i nævnte afgørelse bør visse gennemførelsesbestemmelser imidlertid fastsættes efter rådgivningsproceduren i artikel 3 i afgørelsen —

<sup>(1)</sup> EFT L 187 af 29.7.1993, s. 52.

<sup>(2)</sup> EFT L 95 af 10.4.1997, s. 16.

<sup>(3)</sup> EFT L 254 af 9.10.2000, s. 1.

<sup>(4)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

## KAPITEL I

### ALMINDELIGE BESTEMMELSER

#### Artikel 1

#### Anvendelsesområde

1. Denne forordning gælder for udstyr, systemer og tilhørende procedurer for etablering af et lufttrafikstyringsnet og dets driftskoncept i overensstemmelse med og inden for anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. ... (om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum).

2. Generelle vilkår i tilknytning til luftfartstjenesteudbydere rettigheder og pligter som omhandlet i forordning (EF) nr. ... (om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum) er ikke omfattet af nærværende forordning.

#### Artikel 2

#### Formål

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

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

#### Artikel 3

#### Definitioner

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

Endvidere finder følgende definitioner anvendelse:

- a) »lufttrafikstyringsnet« (»ATM-net«): Et system af jord- og flybaserede elementer, der muliggør udøvelse af luftfartstjeneste, og hvis formål er at give luftrumsbrugere 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
- 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 programmer eller procedurer

- c) »driftskoncept«: Specifikation af kriterierne for operativ anvendelse af luftnavigationsudstyr og -systemer. Driftskonceptet indeholder oplysninger om de involverede driftselementer, behovene hos alle, der anvender dem operativt, funktionalitet i jord- og flybaseret udstyr samt om, hvilke foranstaltninger der er nødvendige for at garantere en fortsat sikker og effektiv lufttrafikstyring
- d) »sømløs drift«: Drift af hele systemet på en sådan måde, at det for brugeren at se fungerer, som om det var et eneste system
- e) »væsentlige krav«: Alle de betingelser, der er fastlagt i bilag II, og som lufttrafikstyringsnettet, dets systemer og disses komponenter skal opfylde
- f) »fællesskabsspecifikation«: En europæisk standard som defineret i artikel 1 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF <sup>(1)</sup> eller en teknisk specifikation fra Eurocontrol, hvis referencenummer er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*
- g) »gennemførelsesregler«: Regler, der gælder for et system eller en del af et system, og hvis formål er at sikre opfyldelse af de væsentlige krav og sømløs drift af lufttrafikstyringsnettet, herunder interoperabilitet
- h) »national tilsynsmyndighed«: Et eller flere organer, som er udpeget af en medlemsstat til at føre tilsyn med udbydere af luftfartstjenester
- i) »opgradering«: Enhver større ændring af et system eller en del af et system, der kræver udarbejdelse af en verificationserklæring
- j) »fornyelse«: Ethvert større udskiftningsarbejde på et system eller en del af et system, der kræver udarbejdelse af en verificationserklæring.

## KAPITEL II

### VÆSENTLIGE KRAV, FÆLLESSKABSSPECIFIKATIONER OG GENNEMFØRELSESREGLER

#### Artikel 4

#### Væsentlige krav

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

#### Artikel 5

#### Fællesskabsspecifikationer

1. Systemer og komponenter formodes at opfylde de væsentlige krav i bilag II, når de opfylder de relevante fællesskabsspecifikationer eller dele deraf, hvis referencenumre er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

2. Mener en medlemsstat eller Kommissionen, at opfyldelse af en given fællesskabsspecifikation ikke sikrer opfyldelse af de væsentlige krav i bilag II, som det er meningen, at fællesskabsspecifikationen skal omfatte, finder proceduren, der er omhandlet i artikel 16, stk. 3, anvendelse.

3. Er der mangler i europæiske standarder set i forhold til de væsentlige krav, kan de pågældende standarder eller ændringer af dem trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvor de er nævnt; dette gøres efter fremgangsmåden i artikel 5 i direktiv 98/34/EF.

4. Er der mangler i tekniske specifikationer udarbejdet af Eurocontrol set i forhold til de væsentlige krav, kan de pågældende specifikationer eller ændringer af dem trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvor de er nævnt, efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 3.

#### Artikel 6

#### Gennemførelsesregler

1. Der udarbejdes gennemførelsesregler:

- 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 system eller en del af et system kan være omfattet af flere gennemførelsesregler, når det er nødvendigt; dette gælder især hvis det er nødvendigt for at kunne behandle kategorier af systemer, for at give løsningen af visse problemer forrang eller for at afspejle en gradvis indførelse af ny teknologi. Omvendt kan det for at opnå givne operative præstationer i dele af nettet være nødvendigt, at udarbejde regler, hvori der stilles krav til mere end ét system.

3. Systemer eller dele heraf skal opfylde de relevante gennemførelsesregler; reglerne skal være opfyldt til enhver tid, så længe det enkelte system er i brug.

4. I det omfang det er nødvendigt for at opfylde de formål, der er fastlagt i artikel 2, skal hver gennemførelsesregel fastlægge følgende forhold:

- 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 anvendelsesegnet med henblik på sømløs drift, sikkerhed eller præstationer, samt ved verifikationen af systemerne.

<sup>(1)</sup> EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37.

5. Mener en medlemsstat eller Kommissionen, at opfyldelse af en gennemførelsesregel ikke sikrer opfyldelse af de væsentlige krav i bilag II, som var sigtet med udformningen af den pågældende gennemførelsesregel, finder proceduren, der er omhandlet i artikel 16, stk. 2, anvendelse.

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

### KAPITEL III

#### PROCEDURER

##### Artikel 7

#### Fællesskabsspecifikationer

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

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

2. Kommissionen offentliggør referencerne til de i stk. 1 nævnte europæiske standarder i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

3. Referencerne til de i stk. 1 nævnte europæiske specifikationer fra Eurocontrol offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 3.

##### Artikel 8

#### Gennemførelsesregler

1. Under forberedelsen af gennemførelsesregler, jf. artikel 6, kan Kommissionen i givet fald anmode Eurocontrol om at udarbejde et udkast til foranstaltninger på grundlag af et arbejdsprogram, som Kommissionen har vedtaget. Gennemførelsesregler vedtages og revideres efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2. De offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

2. For at finde den mest holdbare løsning tages der under udarbejdelse, vedtagelse og revision af gennemførelsesregler hensyn til de anslåede omkostninger ved tekniske løsninger, der kan opfylde reglerne. Med dette formål vedlægges hvert udkast til gennemførelsesregel en vurdering af omkostninger og udbytte ved de pågældende løsninger både for alle interessenter og for det europæiske lufttrafikstyrsnet.

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

### KAPITEL IV

#### OVERENSSTEMMELSESKONTROL

##### Artikel 9

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

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

2. Ved udarbejdelse af en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelseegnethed skal fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant følge bestemmelserne i de relevante gennemførelsesregler. Kræves det i den pågældende gennemførelsesregel, skal komponenten vurderes af det bemyndigede organ jf. artikel 12, som fabrikanten eller dennes repræsentant har indsendt ansøgningen til.

3. Er komponenter omfattet af andre fællesskabsbestemmelser, der vedrører andre aspekter, anføres det på EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelseegnethed, at komponenten også opfylder disse andre bestemmelser.

##### Artikel 10

#### EF-erklæring om systemverifikation

1. Ibrugtagning, fornyelse og opgradering af de systemer, der udgør det europæiske lufttrafikstyrsnet, 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 lufttrafikstyrsnet.

2. Før ibrugtagning sender udbyderen af luftfartstjenester den berørte nationale tilsynsmyndighed en EF-erklæring om overensstemmelse, der bekræfter, at de væsentlige krav er opfyldt; erklæringen vedlægges et teknisk dossier, som skal have det indhold, der foreskrives i bilag IV. Det tekniske dossier vil indeholde resultaterne af en verifikation foretaget af et bemyndiget organ jf. artikel 12, når den eller de relevante gennemførelsesregler kræver det.

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

#### 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:

- a) manglende opfyldelse af de væsentlige krav i bilag II
- b) forkert anvendelse af gennemførelsesregler eller fællesskabsspecifikationer
- c) mangler i gennemførelsesreglerne eller fællesskabsspecifikationerne.

2. Kommissionen hører hurtigst muligt de berørte parter. Hvis Kommissionen efter høringen konstaterer, at foranstaltningen er berettiget, underretter den omgående den medlemsstat, der har taget initiativet, og de andre medlemsstater. Når den afgørelse, der er omhandlet i stk. 1, er begrundet med mangler i gennemførelsesreglerne eller fællesskabsspecifikationerne, anvendes den i artikel 5 og 6 omhandlede fremgangsmåde. Hvis Kommissionen efter høringen konstaterer, at foranstaltningen ikke er berettiget, underretter den omgående den medlemsstat, der har taget initiativet, og fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant.

3. Hvis komponenter, der er forsynet med en EF-erklæring om overensstemmelse eller 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 verifikationspro-

ceduren, jf. artikel 10, hvert enkelt af organernes kompetenceområde samt de identifikationsnumre, som disse har fået tildelt af Kommissionens tjenestegrene.

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

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

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

Den underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

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

#### KAPITEL V

##### AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

#### Artikel 13

##### Revision af bilagene

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

#### Artikel 14

##### Indførelse af ny teknologi og branchehøring

1. Kommissionen udarbejder et driftskoncept, som skal gennemføres under denne forordning med henblik på at opnå sikker og effektiv udnyttelse af luftrummet for alle faser i flyvningen.

2. Til støtte for rettidig indførelse af det i stk. 1 omhandlede driftskoncept hører Kommissionen interessenterne, herunder udbydere af luftfartstjenester, luftrumsbrugere og fremstillingsindustrien, med det mål at udarbejde et strategisk styringsprogram for indførelse af nye koncepter og teknologier til Fællesskabets lufttrafikstyringsnet og sikre, at det får bred tilslutning.

3. Under udførelsen af sine opgaver kan Kommissionen indhente udtalelser fra branchen som nævnt i stk. 2, for at sikre, at de gennemførelsesregler og fællesskabsspecifikationer, som der stilles forslag om at vedtage i henhold til denne forordning, er gennemførlige, rimelige og omkostningseffektive.

*Artikel 15***Overgangsordninger**

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

*Artikel 16***Udvalgsprocedurer**

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

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

*Artikel 17***Ophævelse**

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

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

*Artikel 18***Ikrafttrædelse**

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

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

---

*BILAG I***LISTE OVER LUFTTRAFIKSTYRINGSNETTETS SYSTEMER**

I denne forordning opdeles lufttrafikstyringsnettet i syv systemer.

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

1. Udstyr og procedurer, der benyttes til lufttrafikregulering.
  2. Udstyr og procedurer til luftrumsregulering.
  3. Udstyr og procedurer til flyvekontrol, herunder navnlig til systemer til behandling af flyvningsdata, systemer til behandling af overvågningsdata og menneske/maskinegrænseflader.
  4. Kommunikationsudstyr og procedurer for jord-jord-, luft-jord- og luft-luftkommunikation.
  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 præaktiske 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 præaktiske flyveinformationer og give mulighed for dialog med henblik på optimeret udnyttelse af luftrummet.



For yderligere at optimere lufrumsudnyttelsen 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 lufrummet med den til rådighed stående lufrumskapacitet under optimal udnyttelse af lufrummet.

## 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 lufrummet.

## 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 trafikkarakteristika 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 præaktisk 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 et ensartede arbejdsomgivelser.

### 3.3. Systemer til behandling af overvågningsdata

#### 3.3.1. Sømløs drift

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

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

#### 3.3.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

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

### 3.4. Menneske/maskine-grænseflade

#### 3.4.1. Sømløs drift

Menneske/maskine-grænseflader i jordbaserede 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-luftkommunikation

### 4.1. Sømløs drift

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

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

### 4.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

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

### 4.3. Miljøhensyn

Jordbaserede kommunikationssystemer skal placeres og drives under hensyntagen til miljøet.

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

## 5. Navigationsudstyr og -procedurer

### 5.1. Sømløs drift

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

## 5.2. Sikkerhed

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

## 5.3. Miljøhensyn

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

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

## 6. Overvågningsudstyr og -procedurer

### 6.1. Sømløs drift

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

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

### 6.2. Miljøhensyn

Jordbaserede overvågningsystemer skal placeres og drives under hensyntagen til miljøet.

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

## 7. Udstyr og procedurer vedrørende luftfartsinformation og vejrinformation

### 7.1. Sømløs drift

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

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

### 7.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

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

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

### 7.3. Sikkerhed

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

## BILAG III

## KOMPONENTER

**EF-erklæring**

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

1. *Komponenter*

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

2. *Omfang*

EF-erklæringen omfatter:

- enten et eller flere bemyndigede organers vurdering af, om en komponent isoleret set opfylder de 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 overensstemmelsescertifikat for ordregiveren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant. Ordregiveren udarbejder derpå verifikationserklæringen til den nationale tilsynsmyndighed.

3. *Teknisk dossier*

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

Dossieret skal mindst indeholde følgende dokumenter:

- en angivelse af de relevante dele af de tekniske specifikationer, der er brugt til anskaffelsen, og som sikrer overensstemmelse med de gældende gennemførelsesregler, samt i givet fald fællesskabsspecifikationer

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

#### 4. Deponering

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

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

---

### BILAG V

#### BEMYNDIGEDE ORGANER

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