



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 87

(2005–2006)

Om samtykke til godkjenning av
EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av
2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen
av europaparlaments- og rådsforordninger
angående et felles europeisk luftrom

Innhold

1	Innledning	5	Vedlegg	
2	Bakgrunn	6	1	EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) 19
3	Nærmere om rettsaktene	7	2	Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen) 21
4	EØS-komiteens beslutning	11	3	Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen) 28
5	Forholdet til Grunnloven og gjennomføringen i norsk rett	12	4	Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen) 36
6	Økonomiske og administrative konsekvenser	14	5	Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken (samvirkingsforordningen) 41
7	Vurdering	16		
8	Konklusjon og tilråding	17		
	Forslag til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordninger angående et felles europeisk luftrom	18		



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 87

(2005–2006)

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordninger angående et felles europeisk luftrom

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 29. september 2006,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 ble vedlegg XIII, Transport, i EØS-avtalen endret for å innlemme de fire rettsaktene i en lovgivningspakke som gjelder opprettelse av et felles europeisk luftrom¹:

- Europaparlaments og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom («rammefordningen»)
- Europaparlaments og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikkerhetstjenester i Det felles europeiske luftrom («tjenesteytingsforordningen»)
- Europaparlaments og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom («luftromsforordningen»)
- Europaparlaments og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingssev-

nen i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken («samvirkingsforordningen»).

«Et felles europeisk luftrom»-pakken etablerer Fellesskapskompetanse på et viktig saksområde innenfor luftfarten. Hovedformålet er å forbedre sikkerheten og effektiviteten i lufttrafikkstyringen i Europa.

EØS-komiteens beslutning om gjennomføring av et felles europeisk luftrom anses som en sak av særlig viktighet, samtidig som den nødvendiggjør budsjettvedtak. Beslutningen i EØS-komiteen er derfor tatt med forbehold om Stortingets samtykke til godkjenning, i samsvar med Grunnlovens § 26 annet ledd.

EØS-komiteens beslutning og de fire forordningene i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

¹ Engelsk betegnelse «Single European Sky».

2 Bakgrunn

Lufttraffikksituasjonen over Europa

I løpet av det siste tiåret har lufttrafikken i europeisk luftrom økt med mer enn 50 %. Europeisk luftrom trafikkeres i dag av tett oppunder 8,5 millioner flyginger i året og opp mot 28 000 flyginger på de mest travle dagene. Kapasiteten i lufttrafikkstyringen i luftrommet over Europa har hittil stort sett klart å holde tritt med trafikkøkningen, selv om det har vært perioder med omfattende forsinkelser i flytrafikken.

Anslag over fremtidig trafikkvekst tyder på at det blir minst en fordobling av flytrafikken i Europa innen 2020. Initiativet fra EU til denne lovgivingspakken har blant annet som målsetning å forebygge omfattende forsinkelser i flytrafikken i årene fremover. Det er videre behov for å åpne opp for en mer dynamisk forvaltning av luftrommet. Behovet er størst for den øvre del av luftrommet som benyttes ved overflyginger. Det innebærer bl.a. felles sivil/militær planlegging av bruken av luftrommet, og at militære treningsområder kun stenges for sivil flytrafikk i den tiden det faktisk foregår øvinger der.

Organisering og styring av luftrommet over Europa

Frem til i dag har hver stat i Europa opprettholdt sin organisering av lufttrafikkstyringen på ren nasjonal basis. Bare i liten grad har det så langt i Europa vært mellomstatlig samarbeid når det gjelder organisering av lufttrafikkjenester med grenseoverskridende ansvar. Kontrollen med flyene overle-

veres fra en nasjonal lufttrafikkentral til en annen underveis, og det europeiske luftrommet er inndelt i et stort antall av relativt små luftromsblokker. Trafikkentralene opererer på basis av forskjellige systemer og etter ulike regler, og prosedyrene for kommunikasjon og overføring av ansvaret for flygingene er ikke optimale.

Et viktig unntak fra nasjonal lufttrafikkstyring i Europa er kontrollen med det øvre luftrommet over Benelux-landene og nordvestlige deler av Tyskland. Det er Eurocontrol¹ som utfører lufttrafikkjenesten her, med en trafikkentral lokalisert i Maastricht i Nederland. Det er tatt initiativ til tilsvarende samarbeid andre steder i Europa, bl.a. innen Norden. Det er for tiden kun Danmark og Sverige som er involvert i sistnevnte. Ingen av disse samarbeidsplanene har så langt blitt gjennomført. Slike initiativ til regionalt samarbeid/samordning er viktige for den praktiske gjennomføringen av et felles luftrom.

Organiseringen og den tekniske utrustning for lufttrafikkjenesten i Norge er jevnt over sammenlignbar med den som preger situasjonen ellers i Europa. Men flytrafikken er vesentlig tettere i Sentral-Europa enn i ytterkanten av Europa, slik som i Skandinavia. For områder der trafikken ikke er like tett, vil det være viktigere å fokusere på andre effekter knyttet til et felles luftrom enn det å øke kapasiteten i trafikkavviklingen og redusere forsinkelsene. Det er ikke minst tale om forventninger om å oppnå enda sikrere trafikkstyring gjennom nye systemer og koordinerte prosedyrer.

¹ Den Europeiske Flysikringsorganisasjonen. 35 medlemsstater. Norge er medlem.

3 Nærmere om rettsaktene

Generelt

EUs lovgivningspakke om et felles europeisk luftrom dekker hovedelementene i den rettslige regulering som må utvikles for å oppnå målsettingen om et felles styringssystem for lufttrafikken i Europa. Rettsaktene omfatter følgende saksområder: Organisering og tilrettelegging av luftrommet, sertifisering av tjenesteytere (krav til organisering, sikkerhetsstandarder, m.v.), finansiering av flysikringsvirksomheten, og krav og spesifikasjoner angående utstyr og systemer på bakken og om bord i luftfartøylene.

Organiseringen som etablerer et felles europeisk luftrom er vedtatt med hjemmel i EF-traktatens transportkapittel. Det innebærer at de faller innenfor rammen av EUs Indre Marked. Rettsaktene berører ikke medlemsstatenes suverenitet over sitt nasjonale luftrom og deres krav knyttet til offentlig orden, sikkerhet og forsvarsspørsmål. Dette fremgår eksplisitt av rettsaktene, bl.a. i en egen beskyttelsesklausul som er tatt inn i rammeforordningen. Dette er også avklart underveis i behandlingen av rettsaktene i EU. Rettsaktene omfatter heller ikke militære operasjoner og trening, men de vil likevel få innvirkning på militær virksomhet. Sivile og militære brukes behov for luftrom forutsettes samordnet gjennom konseptet «fleksibel bruk av luftrommet».¹ EU har lagt opp til å involvere militære instanser, gjennom forskjellige samrådprosesser og -organer og ved deltagelse av representanter for militær side i Kommisjonskomiteen som er opprettet i fm. gjennomføringen av et felles europeisk luftrom.

Lovgivningen trådte i kraft i EU 20. april 2004. Det er viktig å poengtere at de fire forordningene er av overordnet karakter. Gjennom dem er betydelig myndighet delegert til Kommisjonen for innenfor et saklig avgrenset område å utvikle og fastsette

nødvendige gjennomføringsbestemmelser iht. til de vanlige komitologiprosedyrene i EF-Traktaten.²

Luftfartsbransjen har vært en betydelig pådriver i prosessen som førte frem til denne lovgivningspakken, og samtlige berørte instanser – inklusiv arbeidslivets parter – trekkes inn i det videre arbeidet gjennom formelle samrådsorganer som er opprettet i medhold av rettsaktene.

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004, om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen)

Rammeforordningen etablerer de institusjonelle rammene for lovgivningspakken. Den oppretter Kommisjonskomiteen (Komiteen for det felles luftrom) og angir hvordan Kommisjonen må gå frem for å vedta gjennomføringslovgivning. Det er som nevnt tale om vanlige komitologiprosedyrer som leder frem til vedtak av Kommisjonsforordninger.

Det er et spesielt trekk ved denne Kommisjonskomiteen at medlemsstatene deltar med en sivil og en militær representant hver i komiteen, samt at en utenforstående organisasjon – Eurocontrol – deltar som observatør.³ I tillegg til oppgavene angående utarbeidelse av gjennomføringslovgiving fungerer komiteen som et formelt samrådsorgan for Kommisjonen før det kan fattes vedtak i spørsmål om korrekt gjennomføring av rettsaktene og for behandling av andre viktige spørsmål. Utover dette er komiteen et sentralt forum for policydiskusjoner mellom medlemsstatene og Kommisjonen.

Det følger av rammeforordningen at medlemsstatene skal ha en nasjonal *tilsynsmyndighet* med omfattende oppgaver. Denne myndigheten skal være uavhengig av de virksomheter som utfører flysikringstjenestene. I Norge er denne uavhengigheten sikret ved omorganiseringen av Luftfartsverket

¹ I tilknytning til rettsaktene har medlemsstatene i EU avgitt en egen erklæring om forholdet mellom sivil og militær lufttrafikk innenfor rammen av det nye regelverket. Den peker på behovet for samordning, og den understreker behovet for å trekke inn de militære luftromsbrukerne i det videre arbeidet med denne saken.

² Slike Kommisjonsforordninger vil bli behandlet i EØS-organene på vanlig måte etter hvert som de blir vedtatt i EU. Hittil er det vedtatt tre slike rettsakter i EU. (Jfr. omtale i fotnotene 6, 10 og 11.)

³ Det må også nevnes at EU har gått inn som medlem i Eurocontrol. De to organisasjonene har også inngått en samarbeidsavtale angående det tekniske og faglige arbeidet Eurocontrol skal utføre for Kommisjonen.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlamentets- og rådsforordninger angående et felles europeisk luftrom

i 2000 der myndighetsrollen ble utskilt til Luftfartstilsynet, mens selve tjenesteutøvelsen lå igjen i Luftfartsverket, nå Avinor AS.

Forordningen fastslår at det er ønskelig å utvide felles europeisk luftrom-konseptet til stater utenfor EU, enten på grunnlag av avtaler med disse statene eller innenfor rammene av samarbeidet i Eurocontrol. EFTA-statene er blitt invitert til å delta som observatører i Felles luftrom-komiteen på uformell basis. Norge har deltatt fra starten av med to representanter – hhv. fra sivil og militær side.

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen)

Forordningen om tjenesteyting innenfor et felles europeisk luftrom innebærer at alle virksomheter som yter flysikringstjenester må *sertifiseres*. Sertifisering skal foretas av tilsynsmyndigheten på tjenesteutøverens primære driftssted. Sertifikatet skal anerkjennes av andre EU-staters myndigheter. Tilsynsmyndigheten kan velge å delegerer inspeksjon og kontroll av utøverne av flysikringstjenester til en «anerkjent organisasjon». Dette er nærmere regulert i rettsakten.

Forordningen gir Kommisjonen hjemmel til å vedta gjennomføringsregelverk (iht. vanlig komitologiprosedyre) som inneholder harmoniserte, detaljerte krav til utøvelsen av flysikringstjenesten og harmoniserte, detaljerte sikkerhetskrav for virksomheten; såkalte *sertifiseringskrav*. Det er Eurocontrols sikkerhetskrav som på denne måten innarbeides i EU-lovgivningen. Sertifiseringsforordningen ble vedtatt av Kommisjonen den 20. desember 2005.⁴

Innenfor sitt eget luftrom skal medlemsstatene utpeke leverandør(er) av *lufttrafikkjeneste* på eksklusiv basis for et angitt luftrom. Medlemsstatene kan således velge om de vil gi ansvaret for denne oppgaven til en enkelt leverandør, eller dele opp sitt luftrom i flere, mindre ansvarsområder. Medlemsstatene kan velge om de vil utpeke leverandør(er) av *flyværtjeneste*. De øvrige formene for flysikringstjenester⁵ skal kunne utføres av enhver som er sertifisert, og utpeking er derfor ikke tillatt.

Av rettsakten fremgår det at det ikke er nødvendig å benytte anbudsprosedyre ved utpeking av leverandør(er) av hhv. lufttrafikkjeneste og flyværtjeneste. For *lufttrafikkjenestens* del er dette en direkte konsekvens av at det å yte lufttrafikkjeneste er forbundet med en offentlig myndighets utøvelse av fullmakter som ikke er av en økonomisk natur som kan begrunne bruk av EUs konkurranseregler. For *flyværtjenesten* slår fortalen til rettsakten uttrykkelig fast at det ikke er nødvendig å benytte anbudsprosedyre.

I den grad to eller flere medlemsstater har etablert en såkalt *funksjonell luftromsblokk*⁶ på tvers av landegrensene ved avtale dem imellom, må de også regulere fordelingen av tilsynsoppgaver mellom de berørte tilsynsmyndighetene.

Forordningen setter krav til utøvere av flysikringstjenester om å utarbeide detaljerte regnskaper som bl.a. identifiserer kostnadsgrunnlaget for de forskjellige kategorier av tjenester. Dette har sammenheng med hjemmelen for Kommisjonen til å fastsette gjennomføringsregelverket (iht. vanlig komitologiprosedyre) som etablerer felles regler om en avgiftsordning for å finansiere tjenesteutøvelsen innenfor flysikringstjenester. Betydelige føringar for utformingen av avgiftsordningen finnes i tjenesteytingsforordningen, i form av en rekke nedfelte prinsipper. Dette vil være felles bestemmelser som må følges av alle utøvere av flysikringstjenester. Bl.a. er det en forutsetning for kryss-subsidiering mellom ulike kategorier av flysikringstjenester ved beregningen av slike avgifter at de er objektivt begrunnet og at dette klart fremkommer. Andre viktige prinsipper er at det skal sikres åpenhet om grunnlaget for avgiftene, og at eventuelle avgiftsfriktak for noen kategorier brukere ikke skal veltes over på andre brukere av flysikringstjenestene.

Det har i lang tid vært arbeidet med å utforme gjennomføringsregelverket angående fastsettelse av flysikringsavgiftene – bl.a. i Kommisjonskomiteen. Gjennom dette arbeidet er prinsippene i rettsakten blitt betydelig nyansert, slik at medlemsstatene har relativt stor handlefrihet mht. finansieringen av flysikringstjenestene så lenge de overholder kravet om åpenhet og informasjon til brukerne av tjenestene. (Jfr. nærmere omtale i kapittel 6.)

Det forutsettes i rettsakten at det skal utarbeides et eget direktiv med felles krav til sertifisering av flygeledere. (Direktiv 2006/23/EF ble vedtatt 5. april 2006.)

⁴ Kommisjonsforordning (EF) nr. 2096/2005. Tjenesteleverandørene plikter å være sertifisert ett år etter publiseringen, dvs. 21. desember 2006; dog med en mulighet for ytterligere 6 måneders utsettelse hvis spesielle omstendigheter skulle gjøre det nødvendig.

⁵ Øvrige deler av tjenesten er stort sett støttefunksjoner: Flynavigasjon, kommunikasjonstjenester, overvåking av flytrafikken, og informasjonstjenester for flytrafikken.

⁶ Se omtale av «luftromsblokker» under luftromsforordningen.

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen)

Anvendelsesområdet for luftromsforordningen er i utgangspunktet luftrommet over EUs medlemsstater der de er ansvarlige for utøvelsen av flysikrings-tjenesten iht. tjenesteytingsforordningen.

Forordningen innfører et skille mellom øvre og nedre luftrom. Skillet skal normalt være på flygenivå 285 (28 500 fot). Skillet mellom øvre og nedre luftrom har betydning for medlemsstatenes forpliktelse til omstrukturering av luftrommet. Forordningen forutsetter videre opprettelse av såkalte *funksjonelle luftromsblokker* over flygenivå 285. I utgangspunktet skal oppdelingen være uavhengig av landegrensene for å sikre en mest mulig effektiv utvikling av flytrafikken. Hver medlemsstat beslutter imidlertid den konkrete oppdelingen av sitt eget luftrom, og opprettelsen av grenseoverskridende luftromsblokker betinger mellomstatlig avtale.

EU kan ikke fremtvinge etableringen av grenseoverskridende luftromsblokker. Det er ikke fastsatt noen tidsramme for oppdeling av luftrommet i funksjonelle luftromsblokker, og Kommisjonen har uformelt gitt uttrykk for at prosessen vil ta mange år. Imidlertid har Kommisjonen i en erklæring knyttet til lovgivningspakken meddelt at den etter 5 år vil vurdere situasjonen, og om nødvendig legge frem forslag til endringer i forordningen som innebærer større grad av overnasjonalitet i etableringen av funksjonelle luftromsblokker.

Iht. rettsakten skal Kommisjonen i løpet av 2006 utarbeide en rapport til Europaparlamentet og Rådet bl.a. om forutsetningene for evt. å utvide bestemmelsene vedr. opprettelse av funksjonelle luftromsblokker til luftrommet *under* flygenivå 285. Målsettingen er at en eventuell utvidelse skal avsluttes innen utgangen av 2009.

Et annet viktig element i denne forordningen gjelder samordningen mellom sivile og militære brukere angående bruken av luftrommet. For dette formålet skal anvendes det konseptet som kalles «*fleksibel bruk av luftrommet*», slik det er utviklet av Eurocontrol. Hoveddelene av dette konseptet er allerede innført i Norge. Det er tatt inn en bestemmelse i forordningen om at anvendelse av konseptet kan suspenderes midlertidig av en medlemsstat hvis det medfører operasjonelle problemer. Forordningen gir Kommisjonen hjemmel til å fastsette nærmere gjennomføringsbestemmelser iht. vanlige komitologiprosedyrer. Dette er gjort ved en Kom-

misjonsforordning av 23. desember 2005.⁷ Ansvaret for å finne en hensiktsmessig forvaltning av luftrommet innenfor dette konseptet forblir et nasjonalt ansvar.

Det forutsettes også vedtatt annet gjennomføringsregelverk iht. vanlige komitologiprosedyrer, bl.a. om harmonisering av luftromsklassifisering.⁸

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken (samvirkingsforordningen)⁹

Som en følge av den felles organiseringen og bruk av luftrommet, må det også utvikles og innføres felles krav til utstyr og systemer for styring av lufttrafikken. Hensikten med denne forordningen er å sikre samvirkingsevne¹⁰ mellom ulike systemer, komponenter og tilhørende prosedyrer som benyttes i lufttrafikkstyringssystemet i Europa.

Forordningen fastsetter *grunnleggende krav*, samtidig som Kommisjonen får hjemmel til å vedta gjennomføringsbestemmelser iht. vanlige komitologiprosedyrer. Etter forordningen skal Kommisjonen gi europeiske standardiseringsorganisasjoner i oppdrag å utarbeide standarder for systemer og utstyr, og tilsvarende oppdrag til Eurocontrol når det gjelder prosedyrebeskrivelser. Standarder og prosedyrebeskrivelser får status som såkalte fellesskapsspesifikasjoner gjennom publisering i EF-tidende. Det er en rettslig presumpsjon for at etterlevelse av fellesskapsspesifikasjonene innebærer oppfyllelse av kravene i lovgivningen på området de dekker.

Videre legges det opp til en ordning med såkalte samsvarserklæringer. Disse skal sikre at komponenter og systemer oppfyller de tekniske kravene vedtatt iht. rettsakten. Medlemsstatene kan oppnevne såkalte «meldte organer», som får oppgaver i forbindelse med ordningen med samsvarserklæringer. Fremgangsmåten med samsvarserklæringer

⁷ Kommisjonsforordning (EF) nr. 2150/2005 om fleksibel bruk av luftrommet.

⁸ Kommisjonsforordning (EF) nr. 730/2006 om luftromsklassifisering m.v.

⁹ Råds- og Europaparlamentsforordning nr. 552/2004 opphever rådsdirektiv nr. 93/65/EØF, om definisjon og bruk av samsvarende tekniske spesifikasjoner for anskaffelser av utstyr og systemer for styring av lufttrafikken, endret ved følgende rettsakter: direktiv nr. 97/15/EF, rådsforordning nr. 2028/2000 og rådsforordning nr. 980/2002. Samtlige av disse rettsakter er innarbeidet i EØS-avtalen, og er gjennomført i norsk rett som forskrift i medhold av luftfartsloven § 16–1.

¹⁰ Engelsk betegnelse: «Interoperability». Det finnes ikke noe innarbeidet norsk uttrykk for dette begrepet.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlamentets- og rådsforordninger angående et felles europeisk luftrom

sammen med bruken av tekniske kontrollorganer som utpekes for å utføre bestemte kontrolloppgaver, er kjent fra andre produktområder som et middel for å sikre fri sirkulasjon av produkter innenfor EØS.

Iht. forordninger må nye komponenter og systemer som installeres eller tas i bruk oppfylle kravene i rettsakten f.o.m. 20. oktober 2005. Eksisterende komponenter og systemer må oppfylle kravene f.o.m. 20. april 2011.

4 EØS-komiteens beslutning

EØS-komiteen vedtok 2. juni 2006 i beslutning nr. 67/2006 at vedlegg XIII, Transport, til EØS-avtalen skal endres ved innlemming av de fire rettsaktene i avtalen.

EØS-komiteens beslutning inneholder fortale og fire artikler. Dessuten er det knyttet tre felles erklæringer fra partene til EØS-komiteebeslutningen.

I *fortalen* er det tatt inn et punkt der EFTA-statene slutter seg til erklæringen som er vedtatt av medlemsstatene i EU angående samarbeid knyttet til militære spørsmål.

Artikkel 1 fastsetter at de fire rettsaktene skal innlemmes i vedlegg XIII til EØS-avtalen med de tilpasninger som fremgår av teksten.

Ifølge *artikkel 2* skal teksten til forordningene på islandsk og norsk gis gyldighet og kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

Artikkel 3 slår fast at beslutningen skal gjelde fra 3. juni 2006, forutsatt at komiteen har mottatt alle meldinger i samsvar med artikkel 103 nr. 1 i avtalen.¹

Artikkel 4 fastsetter at beslutningen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og i EØS-tillegget til Den europeiske tidende.

Tilpasningene til de fire rettsaktene fremgår av artikkel 1:

For det første fremgår det at EFTA-statene skal delta fullt ut, men uten stemmerett, i Kommisjonskomiteen. På samme måte som medlemsstatene i EU kan EFTA-statene delta med to representanter i komiteen, fra hhv. sivil og militær side. Deltagelsen her er viktig for Norge, gitt komiteens sentrale rolle i samarbeidet om et felles europeisk luftrom-konseptet, både mht. regelverksutvikling og som et forum for policyutvikling og drøfting av det konkrete samarbeidet. I den forbindelse er det et poeng at nabostatssamarbeid er et viktig aspekt av et felles

europeisk luftrom-konseptet, og Norges nærmeste nabostat er alle medlemsstater i EU. Der rettsaktene fastsetter at spørsmål om korrekt gjennomføring m.v. av regelverk skal behandles i Kommisjonskomiteen vil saker angående EFTA-stater formelt sett bli behandlet i en tilsvarende EFTA-komité. Men Kommisjonskomiteen vil uansett være et forum for faglig diskusjon av slike spørsmål for alle berørte stater – bl.a. fordi det i mange tilfeller kun er Norge blant EFTA-statene som er direkte berørt.

Det er videre tatt inn en tilpasning til samme forordningen som innebærer at alle berørte EU- og EFTA-stater, samt Kommisjonen og ESA, skal konsulteres hvis det er aktuelt å opprette en grensekryssende funksjonell luftromsblokk mellom en EU-stat og en EFTA-stat. I praksis er dette mest aktuelt for Norge, siden Island ligger utenfor det geografiske virkeområdet til luftromsforordningen.

De tre *erklæringene* knyttet til EØS-komiteebeslutningen gjelder følgende forhold:

- Likebehandling av berørte parter fra EFTA-statene i forbindelse med virksomheten i industriens rådgivende organ. Dette er et organ der det sitter representanter for samtlige berørte instanser innenfor luftfartsbransjen, representert ved bransjeorganisasjoner e.l.
- At EU-kommisjonen og ESA skal holde god kontakt, og utveksle informasjon som de mottar i forbindelse med gjennomføringen av regelverkene i lovgivningspakken, bl.a. i forbindelse med Kommisjonens regelmessige evaluering av hvordan flysikringstjenesten fungerer.
- Det internasjonale avtaleverket som gjelder for finansiering av lufttrafikk-tjenesten i Island. Erklæringen fastslår at avtaleverket er i overensstemmelse med målsettingene for avgiftsregelverket i et felles europeisk luftrom.

¹ Norge har meddelt at beslutningen må forelegges nasjonalfor-samlingen iht. artikkel 103 nr. 1 i EØS-avtalen. Fristen for å meddele at de forfatningsrettslige krav er oppfylt iht. artikkel 103 nr. 2 er i dette tilfellet den 2. desember 2006.

5 Forholdet til Grunnloven og gjennomføringen i norsk rett

Forholdet til Grunnloven § 1 og § 93

Tilslutning til samarbeidet om et felles europeisk luftrom innebærer ingen avståelse av suverenitet over det norske luftrommet. For å gjøre dette klart, er det uttrykkelig sagt i rammeforordningen at både den og de tre andre forordningene som inngår i et felles europeisk luftrom-pakken, skal være uten betydning for medlemsstatenes suverenitet over deres luftrom og medlemsstatenes krav knyttet til offentlig orden, sikkerhet og forsvarsspørsmål. Verken rammeforordningen eller de tre andre forordningene i denne pakken av rettsakter, omfatter militære operasjoner og øvelser. Denne grense-dragningen underbygges ytterligere av at hele regelverkspakken er gitt i medhold av artikkel 80 nr. 2 i EF-traktaten, og derfor er klassifisert som et indre markeds- regelverk.

Etableringen av en grensekryssende funksjonell luftromsblokk kan innebære at de tjenestene som er nødvendige for å avvikle lufttrafikken ytes på tvers av landegrensene. For eksempel vil norske myndigheter innenfor rammen av en slik avtale kunne bestemme at en tjenesteleverandør i en annen stat skal yte slike tjenester i større eller mindre deler av det norske luftrommet. Det sentrale i denne sammenhengen er imidlertid at etableringen av slike grensekryssende luftromsblokker ikke følger direkte av rettsaktene i et felles europeisk luftrom. Luftromsforordningen forutsetter at medlemsstatene på eget initiativ, inngår separate bilaterale eller multilaterale avtaler med andre stater om å etablere felles grensekryssende luftromsblokker (heretter omtalt som «*blokkavtaler*»).

I slike blokkavtaler forutsettes statene å regulere hvordan de skal kunne ta tilbake den faktiske kontrollen over eget luftrom dersom det inntreffer en situasjon som gjør dette nødvendig for å ivareta tungtveiende nasjonale interesser. I praksis betyr dette at militære eller sivile instanser i den staten som har overlatt styringen til en tjenesteyter i en annen stat igjen overtar styringen av statens eget luftrom. Det er derfor viktig at disse situasjonene er beskrevet på en klar måte i blokkavtalen, og at det rent praktisk er lagt til rette for en slik tilbakekal-

ling av oppgaver gjennom planlegging, bemanning og nødvendig utstyr innenfor statens grenser.¹

Rettslig sett står medlemsstatene fritt til å bestemme om de vil inngå blokkavtaler. Samtidig må det kunne sies å være en klar politisk forutsetning for vedtagelsen av et felles europeisk luftrom-pakken at medlemsstatene faktisk benytter denne muligheten. Innenfor de delene av EØS-området hvor det må antas å være klare fordeler forbundet med en funksjonell inndeling av luftrommet som går på tvers av landegrensene, må en anta at medlemsstatene selv ønsker å benytte denne muligheten. Innenfor de delene av EØS-området hvor fordelene ved å inngå blokkavtaler ikke er like opplagte, tilsi-er formålet med regelverket at det ikke er like viktig å inngå slike avtaler, eller i alle fall ikke avtaler med like omfattende oppgaveoverføringer. Derfor er det heller ikke grunn til å frykte at de politiske forutsetningene som er nevnt foran vil ha noen særlig betydning for den faktiske organiseringen av luftrommet i sistnevnte deler av EØS-området.

Som nevnt tidligere vil det kunne oppstå et politisk press i EU i retning av større grad av overnasjonalitet (Felleskapskompetanse) i beslutningsprosedyrene angående omorganisering av luftrommet, hvis arbeidet med å dele inn luftrommet på en funksjonell måte ikke skulle gå slik man hadde forestilt seg. For at resultatet av en slik prosess skal bli rettslig bindende, må det foretas endringer av rettsaktene som inngår i lovgivningspakken. Skulle slike endringer bli foreslått og vedtatt i EU vil Norge måtte fremme sine interesser på vanlig måte under det interne arbeidet i EU, og under forhandlingene om å innarbeide slike endringer av lovgivningspakken i EØS-avtalen.

Alt i alt antas det at tilslutning til rettsaktene i felles europeisk luftrom-pakken, slik de nå er utformet, ikke reiser suverenitetsspørsmål som er problematiske i forhold til Grunnloven § 1 og § 93.

¹ Tilsvarende hensyn vil gjøre seg gjeldende hvis en medlemsstat skulle velge å utpeke en tjenesteyter fra en annen stat til å utføre lufttrafikkjeneste i deler av sitt luftrom som ikke inngår i en grensekryssende luftromsblokk. (F.eks. hvis luftromsblokken kun omfatter luftrommet til én medlemsstat.)

Gjennomføringen i norsk rett

Gjennomføringen av rettsaktene i intern rett vil ikke kreve lovendringer. Det legges opp til at de fire overordnede forordningene blir inkorporert gjennom forskrift gitt først og fremst i medhold av luftfartsloven § 16–1, som er en generell hjemmel for å gjennomføre EØS-regler på luftfartens område.

Som det fremgår av punkt 3 krever tjenesteytingsforordningen at medlemsstatene utpeker en eller flere éneleverandører av lufttrafikkjenester

for alle deler av det nasjonale luftrommet. Tjenesteytingsforordningen selv stiller en del krav til måten leverandørene skal utøve sin virksomhet på, men disse kravene er ikke tilstrekkelige som garanti for at viktige nasjonale interesser blir ivaretatt på en god måte. I det norske gjennomføringsregelverket (forskrifter, m.v.) vil det derfor bli presisert at de leverandørene som utpekes skal ha kapasitet og kompetanse til å ivareta sivile og militære behov i fred, og ved krise eller krig.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

De viktigste økonomiske og administrative konsekvensene av rettsaktene er knyttet til kravet om sertifisering av tjenesteytere innenfor flysikringsvirksomheten, samt krav i samband med gjennomføring av prinsippene angående finansiering og fastsetting av avgiftene for bruk av lufttrafikk-tjenesten. På noe sikt er også kravene til teknisk utstyr m.v. av vesentlig betydning. Dette er konsekvenser som dels berører utøverne av flysikringstjenestene og dels berører den nasjonale tilsynsmyndigheten.

Det er vurdert om nevnte prinsipper og gjennomføringsregelverket på avgiftssiden, som for tiden er under utarbeiding i EU, vil medføre endringer i det norske takstregulativet som regulerer betalingen for Avinors tjenester for så vidt angår flysikringstjenesten. Den delen av flysikringstjenesten som kontrollerer og styrer flytrafikken mellom lufthavnene, *underveistjenesten*, finansieres i dag gjennom en egen underveisavgift. *Tårntjenesten*, som styrer trafikken rundt og på de enkelte lufthavnene, finansieres gjennom Avinors øvrige inntekter, dvs. avgifter for bruk av lufthavnene (start- og passasjeravgift) og kommersielle inntekter. Det er først og fremst underveisavgiften som blir berørt av avgiftsregelverket innenfor et felles europeisk luftrom. Innflygings- og tårntjenesten kan fortsatt finansieres av mer generelle lufthavnavgifter og andre inntekter så lenge de er objektivt begrunnet.

I dag finner det sted en relativt omfattende kryss-subsidiering innen tårntjenesten på lufthavnene til Avinor. For Regjeringen har det vært sentralt at hensynet til distriktene blir akseptert som en objektiv begrunnelse for at denne kryssubsidieringen kan fortsette. Samferdselsdepartementet har vært i kontakt med EU-kommisjonen i forbindelse med at rettsaktene skal innarbeides i EØS-avtalen. I et brev til Samferdselsdepartementet har Kommisjonen bekreftet at det vil være mulig å videreføre dagens kryssubsidiering.

Etter det norske takstregulativet gis det avgiftsfritak fra underveisavgiften for enkelte kategorier brukere av underveistjenesten, bl.a. statsluftfartøy og flyginger i forbindelse med søk- og redningstjenesten. Verdien av disse avgiftsfritakene utgjør rundt 13 mill. kr. i året og er i det alt vesentlige knyttet til militære flyginger. Utkastet til Kommisjonsforordning angående avgiftsregelverket for et

felles europeisk luftrom åpner for at mesteparten av disse flygingene fortsatt kan gis avgiftsfritak hvis dette er ønskelig. Utkastet åpner også for at fritakene kan finansieres innen Avinor hvis dette er formålstjenelig. Men inntektstapet kan da ikke belastes andre brukere av flysikringstjenestene. Forutsetningen er derfor at en benytter andre inntekter enn inntekter fra lufttrafikk-tjenesten. Sivile fly som er leid inn på militær kontrakt, kan imidlertid ikke lenger gis avgiftsfritak. Dette vil medføre en økt årlig kostnad for Forsvaret på rundt 0,5 mill. kr. Det er av flere grunner nødvendig å sette i gang arbeid med å reforhandle avtaleverket på luftfartsområdet mellom forsvarssektoren og samferdselssektoren, bl.a. rammeavtalen mellom Forsvarsdepartementet og Samferdselsdepartementet. Aspekter som angår rettsaktene i et felles europeisk luftrom vil bli tatt med i denne prosessen.

Forsvaret vil ellers få nye oppgaver i forbindelse med gjennomføringen av Kommisjonsforordningen om fleksibel bruk av luftrommet.¹ Forsvarsdepartementet har varslet at dette kan koste Forsvaret inntil 3,5 mill. kr i året. Økte kostnader for Forsvaret vil bli dekket over Forsvarsdepartementets budsjett. Regjeringen vil komme tilbake til budsjettkonsekvensene for Forsvaret i de årlige budsjettproposisjonene.

Luftfartstilsynet vil blant annet få oppgaven med å sertifisere virksomheter som utfører flysikringstjeneste, føre tilsyn med at reglene for betaling for lufttrafikk-tjenestene blir etterlevd. Videre vil Luftfartstilsynet få ansvar for å sikre interoperabilitet mellom trafikksentralene, og forestå strategisk pregede myndighetsoppgaver ved gjennomføringen av kommisjonsforordningen om «fleksibel bruk av luftrommet». Tilsynet har varslet at de nye oppgavene kan føre til en varig økning i driftskostnadene på ca. 4,0 mill. kr. årlig. Driftskostnadene i Luftfartstilsynet blir dels dekket over statsbudsjettet og dels gjennom gebyr på tilsynets tjenester. Regjeringen vil komme tilbake til finansieringen av de nye oppgavene for Luftfartstilsynet i de årlige budsjettproposisjonene.

¹ Jfr. Omtale under luftromsforordningen og i fotnote nr. 8.

Kostnadene som er omtalt ovenfor vil bli dekket over Samferdselsdepartementets budsjett.

Avinor AS er i dag faktisk eneleverandør av de fleste lufttrafikkjenester i Norge. Regjeringen legger til grunn at *Avinor AS* vil bli gitt en formell enerett til å yte de lufttrafikkjenestene selskapet yter allerede i dag, slik de nye reglene krever. Det legges videre til grunn at en slik enerett gis for en avgrenset tidsperiode, slik at en kan vurdere eneretten på nytt når perioden er slutt. Det samme gjelder for de øvrige selskapene som yter lufttrafikkjenester i Norge i dag. Samtidig vil Regjeringen sikre seg at både *Avinor AS* og de øvrige tjenesteyterne tar hensyn blant annet til nasjonal beredskap ved å knytte vilkår til tildelingen. (Jfr. også omtale i kapittel 5, under overskriften «Gjennomføring i intern rett».)

Meteorologisk institutt (DNMI) utfører i dag all flyværtjeneste i Norge, og har en avtale med *Avinor*

AS om levering av disse tjenestene fram til 31. desember 2009. DNMI har i tillegg en oppsigelig avtale om levering av flyværtjenester til Forsvaret. Selv om DNMI i dag er enerådende på det norske markedet, finnes andre mulige leverandører av slike flyværtjenester. Forordning 550/2004 gir Norge rett, men ikke plikt, til å gi en leverandør av flyværtjenester enerett til å yte slike tjenester her i landet. Regjeringen legger til grunn at dette spørsmålet blir drøftet i samband med gjennomføringen av rettsakten i Norge.

Både *Avinor* og Meteorologisk institutt har startet prosesser for å bli sertifisert i tråd med det nye regelverket. For disse to virksomhetene vil sertifiseringen innebære en engangskostnad på anslagsvis 6,5 mill. kr. I tillegg kommer årlige vedlikeholdskostnader på rundt 2 mill. kr. Virksomhetene er selvfinansierte. Kostnadene vil derfor bli dekket gjennom brukerbetaling.

7 Vurdering

Rettsaktene ligger innenfor rammen av EØS-avtalen. Norge har gjennom EØS-avtalen til nå tatt inn i norsk rett alt relevant EU-regelverk innenfor luftfartsområdet, og Norge er fullt ut integrert i EUs indre marked på dette feltet. Rettsaktene i denne pakken er et viktig supplement til EUs rettsregler på luftfartsområdet. Forholdet til EUs flysikkerhetsbyrå (EASA), som Norge har sluttet seg til gjennom EØS-avtalen, kan bli vanskelig dersom Norge skulle bli stående utenfor det felles europeiske luftrom. Dette er fordi byrået etter hvert vil få ansvar for kontroll av sikkerhetskravene innenfor flysikringsvirksomheten.

Rettsaktene berører ikke nasjonal kontroll over luftrommet. Den faktiske kontrollen over luftrommet kan sikres gjennom utformingen av eventuelle blokkavtaler, og reell kompetanse hos norske myndigheter til å styre og avvikle flytrafikken over norsk territorium til enhver tid sikres gjennom krav i norsk gjennomføringsregelverk, bl.a. i form av krav til utøvere av lufttrafikkjenester.

Betydningen av EU-regelverk på dette saksområdet vil trolig bli større i tiden fremover, bl.a. som følge av at de vil komme til å omfatte flere aspekter av flysikringsvirksomheten i vid forstand enn det som er tilfellet i dag. Selv om gjennomføringen av denne pakken av rettsakter, i sin nåværende form, ikke innebærer suverenitetsavståelse, etablerer regelverket en ramme for den fremtidige utviklingen av viktige deler av europeisk luftfart, som Stortinget bør få anledning til å uttale seg om.

De samfunnsøkonomisk gunstige sidene ved en effektiv trafikkavvikling er viktig å vektlegge. Selv om Norge isolert sett ikke har spesielt store kapasitetsproblemer over norsk luftrom, ligger det både sikkerhets- og effektiviseringsgevinster i felles europeisk luftrom-konseptet også for Norge.

Omstruktureringen av luftrommet over Europa og gjennomføringen av prinsippene om mest mulig direkte flygevei, innebærer isolert miljøbesparelser selv om de totale utslipp blir større med økende flytrafikk. Effektivisering og bedre utnytting av luftrommet er et av hovedformålene med et felles europeisk luftrom-konseptet. Trafikkproblemene er

størst på kontinentet. Den norske utenlandstrafikken som flyr til, fra og over kontinentet, vil få en gevinst ved at trafikken kan avvikles på en mer effektiv og forutsigelig måte. Etter hvert kan det også bli aktuelt for Norge å etablere funksjonelle luftromsblokker med nabostatene. På sikt kan dette legge grunnlaget for mer effektiv drift av lufttrafikkjenesten i Norge og lavere priser for brukerne.

Et viktig virkemiddel for å øke effektiviteten er utvikling av ny teknologi. Dette er organisert i et eget utviklingsprogram i EU kalt «SESAR»¹, som blant annet kan gi mulighet til næringsutvikling i Norge på dette feltet. Gjennom å slutte seg til lovgivingspakken om et felles europeisk luftrom vil Norge kunne være med i styringen av SESAR-programmet.

Felles europeisk luftrom-initiativet er primært et sivilt konsept, men det har indirekte også konsekvenser for militær luftfart; bl.a. når det gjelder gjennomføringen av konseptet «fleksibel bruk av luftrommet», samt som følge av prinsippene for betaling av lufttrafikkjenesten og eventuelt ved fremtidige krav til utstyr m.v. for flysikringstjenesten. (Bl.a. utstyr om bord i flyene.) Regjeringen vil følge opp dette i den konkrete gjennomføringen av rettsaktene i Norge.

Det er avklart at hensynet til distriktene er akseptert som en objektiv begrunnelse for at kryssubsidieringen innen tårntjensten på lufthavnene til Avinor kan fortsette. Det er viktig for Norge at de kravene som i fremtiden vil bli stilt til organisering av virksomheten og til teknisk utstyr m.v. som følge av rettsaktene i felles europeisk luftrom-pakken er så fleksible at de åpner for løsninger som er kostnadseffektive både i områder med store trafikkproblemer i sentrale deler av Europa, og i områder uten vesentlige trafikkproblemer – slik som i Norge. Som tidligere nevnt, vil Norge ha større innflytelse over disse spørsmålene om lovgivingspakken tas inn i EØS-avtalen; ved at Norge derved i noen grad kan være aktiv deltager i regelverksutviklingen i EU, bl.a. gjennom medlemskap i Kommissjonskomiteen.

¹ Single European Sky Air Traffic Management Research Programme.

8 Konklusjon og tilråding

Felles europeisk luftrom-pakken etablerer Fellesskapskompetanse på et viktig nytt område innenfor luftfarten og vil sikre et høyt harmonisert sikkerhetsnivå samt effektivisering på dette feltet, kombinert med effektiv kontroll av gjennomføringen i deltagende stater.

Samferdselsdepartementet finner at rettsaktene med de avtalte tilpasninger ivaretar norske interesser på en tilfredsstillende måte, og tilrår at EØS-komiteebeslutningen om å innlemme de fire rettsaktene i avtalen godkjennes. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordninger angående et felles europeisk luftrom.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordninger angående et felles europeisk luftrom, i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordninger angående et felles europeisk luftrom

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og

rådsforordninger angående et felles europeisk luftrom.

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt «avtalen», særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 35/2006 av 10. mars 2006¹.
2. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom² skal innlemmes i avtalen.
3. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikkerhetstjenester i Det felles europeiske luftrom³ skal innlemmes i avtalen.
4. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom⁴ skal innlemmes i avtalen.
5. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkningsveien i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken⁵ skal innlemmes i avtalen.
6. Denne beslutning får ikke anvendelse for Liechtenstein.
7. EFTA-statene merker seg og slutter seg til erklæringen fra EF-medlemsstatene om militære spørsmål i forbindelse med det felles europeiske luftrom⁶ –

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 66s (kommisjonsforordning (EF) nr. 488/2005) skal nye nr. 66t–66w lyde:

¹ Ennå ikke kunngjort.

² EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

³ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

⁴ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

⁵ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26.

⁶ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 9.

«66t. **32004 R 0549:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1).

Forordningens bestemmelser skal, for denne avtales formål, gjelde med følgende tilpasning:

- a) Følgende nummer legges til i artikkel 5: «5. EFTA-statene skal delta fullt ut i komiteen som opprettes i henhold til nr. 1, men uten stemmerett.»
- b) Denne forordning får ikke anvendelse for Liechtenstein.

«66u. **32004 R 0550:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikkerhetstjenester i Det felles europeiske luftrom (EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10).

Forordningens bestemmelser skal, for denne avtales formål, gjelde med følgende tilpasning:

- a) Med hensyn til Island skal siste setning i artikkel 14 lyde som følger: «Denne ordningen skal også være forenlig med artikkel 15 i Chicago-konvensjonen av 1944 om internasjonal sivil luftfart og med Eurocontrols avgiftssystem for ruteavgifter, eller med eksisterende felles finansieringsavtaler som administreres av ICAO for den nordlige atlanterhavsregionen.»
- b) Med hensyn til Island skal følgende tilføyes til sist i artikkel 15 nr. 2 bokstav b): «eller den nordlige atlanterhavsregionen.»
- c) Når EFTAs overvåkningsorgan i samsvar med artikkel 16 nr. 3 stiler en beslutning til EFTA-statene, kan enhver EFTA-stat henvise spørsmålet til EFTAs faste komité innen én måned. EFTAs faste komité kan treffe en annen beslutning innen en frist på én måned.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlamentets- og rådsforordninger angående et felles europeisk luftrom

d) Denne forordning får ikke anvendelse for Liechtenstein.

«66v. **32004 R 0551:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20).

Forordningens bestemmelser skal, for denne avtales formål, gjelde med følgende tilpasning:

a) Følgende ledd tilføyes i artikkel 2:

«Når det gjelder EF-medlemsstater på den ene side og EFTA-stater på den annen side skal EF-kommisjonen og EFTAs overvåkningsorgan holde samråd og utveksle opplysninger under forberedelsen av sine respektive avgjørelser i henhold til denne artikkel.»

b) I artikkel 5 nr. 4 tilføyes følgende:

«Dersom en gjensidig avtale skal inngås mellom en eller flere EF-medlemsstater på den ene side og en eller flere EFTA-stater på den annen side, skal de først handle etter at berørte parter er hørt, herunder Kommisjonen, EFTAs overvåkningsorgan og de andre EF-medlemsstatene og EFTA-statene.»

c) Denne forordning får ikke anvendelse for Liechtenstein.

«66w. **32004 R 0552:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken (EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26).

Forordningens bestemmelser skal, for denne avtales formål, gjelde med følgende tilpasning:

Denne forordning får ikke anvendelse for Liechtenstein.

Artikkel 2

Teksten til forordning (EF) nr. 549/2004, 550/2004, 551/2004 og 552/2004 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 3. juni 2006, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1.⁷

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel, 2. juni 2006.

For EØS-komiteen

Formann

R. Wright

EØS-komiteens sekretærer

Ø. Hovdinn M. Brinkmann

Undervedlegg 1

Felleserklæring fra avtalepartene i forbindelse med EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 om innlemmelse av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004, 550/2004, 551/2004 og 552/2004 i EØS-avtalen

«Med henblikk på forordning (EF) nr. 549/2004 artikkel 6 anerkjenner avtalepartene at interessenter fra EFTA-statene vil kunne involveres i aktivitetene til «bransjens rådgivende organ» på lik linje med interessenter fra EF-medlemsstatene.

Med henblikk på forordning (EF) nr. 549/2004 artikkel 11 anerkjenner avtalepartene viktigheten av å utveksle opplysninger i henhold til og uten å påvirke EØS-avtalens protokoll 1 nr. 5, og av at Kommisjonen merker seg evalueringen i forhold til EFTA-statene.

Med henblikk på den felles finansieringsordningen der Island er part, anerkjenner avtalepartene at en slik ordning er i samsvar med forordning (EF) nr. 550/2004.»

⁷ Forfatningsrettslige krav angitt.

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2, under henvisning til forslag fra Kommisjonen¹, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité²,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen³,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁴, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 11. desember 2003, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Gjennomføringen av den felles transportpolitikk krever et effektivt lufttransportsystem som gjør det mulig for lufttransporttjenester å virke sikkert og regelmessig, slik at det frie varebytte og fri bevegelse for personer og tjenester lettes.
- 2) Det europeiske råd oppfordret på sitt ekstraordinære møte i Lisboa 23. og 24. mars 2000 Kommisjonen til å fremme forslag om styring av luftrommet, flygekontroll og styring av lufttrafikkbevegelser, på grunnlag av arbeidet til Høynivågruppen for Det felles europeiske luftrom nedsett av Kommisjonen. Denne gruppen, som hovedsakelig består av sivile og militære luftfartsmyndigheter i medlemsstatene, framla sin rapport i november 2000.
- 3) For at lufttransportsystemet skal virke tilfredsstillende kreves et enhetlig, høyt sikkerhetsnivå innen flysikringstjenester som muliggjør optimal bruk av Det europeiske luftrom og et enhetlig, høyt sikkerhetsnivå innen lufttrafikken, i

tråd med at flysikringstjenester er en oppgave av allmenn interesse, herunder forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste. Den bør derfor oppfylle de høyeste krav til ansvar og kompetanse.

- 4) Initiativet til å opprette Det felles europeiske luftrom bør utvikles i samsvar med forpliktelsene som følger av Fellesskapets og medlemsstatenes medlemskap i Eurocontrol, og i samsvar med prinsippene fastsatt i Chicago-konvensjonen av 1944 om internasjonal sivil luftfart.
- 5) Beslutninger som gjelder innholdet, omfanget eller utførelsen av militære operasjoner og øvelser faller ikke inn under Fellesskapets ansvarsområde.
- 6) Medlemsstatene har vedtatt en generell erklæring om militære spørsmål knyttet til Det felles europeiske luftrom⁵. I henhold til denne erklæringen bør medlemsstatene særlig styrke samarbeidet mellom sivile og militære myndigheter, og dersom og i den grad det anses nødvendig av samtlige berørte medlemsstater, lette samarbeidet mellom sine væpnede styrker i alle saker som gjelder styring av lufttrafikken.
- 7) Luftrommet utgjør en begrenset ressurs hvis optimale og effektive bruk vil være mulig bare dersom det tas hensyn til alle brukeres krav, og dersom de, når det er relevant, er representert i hele utviklings-, beslutnings- og gjennomføringsprosessen for Det felles europeiske luftrom, herunder Komiteen for det felles luftrom.
- 8) Av alle disse årsaker, og med sikte på å utvide Det felles europeiske luftrom til å omfatte et større antall europeiske stater, bør Fellesskapet, samtidig som det tar hensyn til utviklingen innenfor Eurocontrol, fastsette felles mål og et handlingsprogram for å mobilisere Fellesskapets, medlemsstatenes og de forskjellige markedsdeltakeres innsats for opprettelsen av et mer integrert operativt luftrom; Det felles europeiske luftrom.

¹ EFT C103E av 30.4.2002, s.1.

² EFT C241 av 7.10.2002, s.24.

³ EFT C278 av 14.11.2002, s.13.

⁴ Europaparlamentsuttalelse av 3. september 2002 (EFT C272E av 13.11.2003, s.296), Rådets felles holdning av 18. mars 2003 (EUT C129E av 3.6.2003, s.1) og Europaparlamentets holdning av 3. juli 2003 (ennå ikke offentliggjort i EUT). Europaparlamentets resolusjon av 29. januar 2004 og rådsbeslutning av 2. februar 2004.

⁵ Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 9.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlamentets- og rådsforordninger angående et felles europeisk luftrom

- 9) Når medlemsstatene handler for å sikre oppfyllelse av Fellesskapets krav, bør myndighetene som kontroller oppfyllelsen, være tilstrekkelig uavhengige av yterne av flysikringstjenester.
- 10) Flysikringstjenester, særlig lufttrafikkstjenester, som kan sammenlignes med en offentlig myndighet, krever funksjonell eller strukturell atskillelse og er organisert i henhold til svært forskjellige juridiske former i de forskjellige medlemsstatene.
- 11) Når det kreves uavhengig revisjon av ytere av flysikringstjenester, bør inspeksjoner som utføres av revisjonsmyndighetene i de medlemsstater der disse tjenestene ytes av forvaltningen eller av et offentlig organ som er underlagt nevnte myndigheters tilsyn, anerkjennes som uavhengige revisjoner, enten revisjonsrapportene som utarbeides, offentliggjøres eller ikke.
- 12) Det er ønskelig å utvide Det felles europeiske luftrom til europeiske tredjestater, enten innenfor rammen av Fellesskapets deltaking i Eurocontrols arbeid, etter Fellesskapets tiltredelse til Eurocontrol, eller ved avtaler som Fellesskapet inngår med disse statene.
- 13) Fellesskapets tiltredelse til Eurocontrol er et viktig ledd i opprettelsen av et felles europeisk luftrom.
- 14) I forbindelse med opprettelsen av Det felles europeiske luftrom bør Fellesskapet, når det er hensiktsmessig, utvikle et nærest mulig samarbeid med Eurocontrol for å sikre regelverksmessig sammenheng og ensartede strategier, og for å unngå overlapping mellom de to parter.
- 15) I samsvar med konklusjonene til høynivågruppen er Eurocontrol det organ som har relevant sakkunnskap til å støtte Fellesskapet i dets rolle som regelverksmyndighet. Det bør derfor fastsettes gjennomføringstiltak for oppgaver som faller inn under Eurocontrols ansvarsområde som følge av organisasjonens fullmakter, på de vilkår som skal inkluderes i rammeavtalen for samarbeid mellom Kommisjonen og Eurocontrol.
- 16) Utarbeidingen av de tiltak som er nødvendige for å opprette Det felles europeiske luftrom krever bredt anlagte konsultasjoner med de økonomiske og sosiale aktører.
- 17) Partene i arbeidslivet bør underrettes og konsulteres på passende måte om alle tiltak som har betydelige sosiale følger. Komiteen for sektordialog nedsatt i henhold til kommisjonsavgjørd 1998/500/EF av 20. mai 1998 om oppnemning av sektordialogutval for å fremme dialogen mellom partene i arbeidslivet på europeisk plan⁶ bør også konsulteres.
- 18) Berørte parter som ytere av flysikringstjenester, luftromsbrukere, lufthavner, luftfartsindustrien og representative bransjeorganer bør ha mulighet til å gi Kommisjonen råd om tekniske aspekter ved gjennomføringen av Det felles europeiske luftrom.
- 19) Ytelsen til systemet for flysikringstjenester som helhet på europeisk plan bør vurderes regelmessig, idet det tas behørig hensyn til opprettholdelse av et høyt sikkerhetsnivå, for å kontrollere de vedtatte tiltakenes effektivitet og å foreslå ytterligere tiltak.
- 20) Sanksjonene som er fastsatt for overtredelse av denne forordning og tiltakene omhandlet i artikkel 3 må være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende, uten at sikkerheten reduseres.
- 21) Virkningen av tiltakene som treffes for gjennomføring av denne forordning, bør vurderes på bakgrunn av rapporter som Kommisjonen skal framlegge regelmessig.
- 22) Denne forordning berører ikke medlemsstatenes myndighet til å vedta bestemmelser om organiseringen av deres væpnede styrker. Denne myndigheten kan lede medlemsstatene til å treffe tiltak for å sikre at deres væpnede styrker disponerer et luftrom tilstrekkelig for å opprettholde et tilfredsstillende utdannings- og øvingsnivå. Det bør derfor fastsettes en beskyttelsesbestemmelse for å sikre at denne myndigheten kan utøves.
- 23) Utenriksministrene for Kongeriket Spania og Det forente kongerike ble 2. desember 1987 i en felles erklæring i London enige om en ordning for økt samarbeid om bruken av Gibraltar lufthavn. Denne ordningen er ennå ikke iverksatt.
- 24) Ettersom formålet med denne forordning, opprettelse av Det felles europeiske luftrom, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, gitt tiltakets tverrnasjonale dimensjon, og derfor bedre kan nås på fellesskapsplan, under forutsetning av gjennomføringsregler som tar hensyn til lokale forhold, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som nevnt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 25) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for ut-

⁶ EFT L225 av 12.8.1998, s.27.

øvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁷.

- 26) I henhold til en standardbestemmelse i artikkel 8 nr. 2 i Den standardiserte forretningsorden for komiteer⁸, vedtatt i henhold til artikkel 7 nr. 1 i beslutning 1999/468/EF, kan komiteens leder beslutte å invitere tredjemann til komiteens møter. Dersom det er relevant, bør lederen for Komiteen for det felles luftrom invitere representanter for Eurocontrol til å delta i møter som observatører eller sakkyndige –

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. Formålet med initiativet Det felles europeiske luftrom er å bedre nåværende sikkerhetsstandarder og den allmenne lufttrafikkens samlede effektivitet i Europa, å optimalisere kapasiteten slik at alle luftrombrukeres behov oppfylles, og å minimalisere forsinkelser. For dette formål tas det med denne forordning sikte på å fastsette harmoniserte rammeregler for opprettelse av Det felles europeiske luftrom innen 31. desember 2004.
2. Anvendelsen av denne forordning og av tiltakene nevnt i artikkel 3 berører ikke medlemsstatenes suverenitet over deres luftrom og medlemsstatenes behov når det gjelder offentlig orden, offentlig sikkerhet og forsvarsspørsmål, som omhandlet i artikkel 13. Denne forordning og ovennevnte tiltak får ikke anvendelse på militære operasjoner og militærøvelser.
3. Anvendelsen av denne forordning og av tiltakene nevnt i artikkel 3 berører ikke medlemsstatenes rettigheter og plikter etter Chicago-konvensjonen av 1944 om internasjonal sivil luftfart.
4. Anvendelsen av denne forordning og av tiltakene nevnt i artikkel 3 på Gibraltar lufthavn antas ikke å berøre Kongeriket Spanias og Det forente kongerikes rettslige stilling med hensyn til tvisten om suverenitet over territoriet der lufthavnen ligger.
5. Anvendelsen av denne forordning og av tiltakene nevnt i artikkel 3 på Gibraltar lufthavn utsettes til overenskomstene inkludert i den felles erklæringen fra Kongeriket Spanias og Det forente kongerikes utenriksministre av 2. desember 1987 er trådt i kraft. Kongeriket Spanias og Det

forente kongerikes regjeringer vil underrette Rådet om slik ikrafttredelsesdato.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning og i tiltakene nevnt i artikkel 3 menes med:

1. «flygekontrolltjeneste»: en tjeneste som ytes med det formål å
 - a) hindre kollisjoner
 - mellom luftfartøyer,
 - i manøvreringsområdet, mellom luftfartøyer og hindringer, og
 - b) sikre en hurtig og velordnet avvikling av lufttrafikken;
2. «flyplasskontrolltjeneste»: en flygekontrolltjeneste for flyplasstrafikk;
3. «flygeinformasjonstjeneste»: en tjeneste som er opprettet innenfor et fastlagt dekningsområde for å gi den flygeinformasjon og de flygedata som er nødvendige for sikker, regelmessig og effektiv flysikkerhet;
4. «flysikringstjenester»: lufttrafikk tjenester, kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester, værvarslingstjenester for luftfart og flygeinformasjonstjenester,
5. «yttere av flysikringstjenester»: enhver offentlig eller privat enhet som yter flysikringstjenester for allmenn lufttrafikk,
6. «luftromsblokk»: et luftrom med fastsatte grenser i tid og rom, der det ytes flysikringstjenester,
7. «styring av luftrommet»: en planleggingsfunksjon som har som hovedformål å maksimere bruken av tilgjengelig luftrom ved dynamisk tidsdeling, og til tider ved deling av luftrommet mellom forskjellige kategorier luftromsbrukere på grunnlag av kortsiktige behov,
8. «luftromsbrukere»: alle luftfartøyer som er i drift innenfor rammen for allmenn lufttrafikk,
9. «styring av lufttrafikkbevegelser»: en funksjon som er etablert med sikte på å bidra til en sikker, ordnet og effektiv avvikling av lufttrafikken ved å sikre at flygekontrolltjenestens kapasitet utnyttes maksimalt, og at trafikkmengden er forenlig med kapasiteten som oppgis av de relevante yttere av flysikringstjenester,
10. «styring av lufttrafikken»: den samling av luft- og bakkebaserte funksjoner (lufttrafikk tjenester, styring av luftrommet og styring av luftfartøyer beveger seg sikkert og effektivt i alle driftsfaser,

⁷ EFT L184 av 17.7.1999, s.23.

⁸ EFT C38 av 6.2.2001, s.3.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlamentets- og rådsforordninger angående et felles europeisk luftrom

11. «lufttrafikkjenester»: de forskjellige flygeinformasjonstjenester, varslingstjenester, rådgivningstjenester for lufttrafikk samt flygekontrolltjenester (områdekontrolltjenester, innflygingskontrolltjenester og flyplasskontrolltjenester),
12. «områdekontrolltjeneste»: en flygekontrolltjeneste for kontrollerte flyginger i en luftromsblokk,
13. «innflygingskontrolltjeneste»: en flygekontrolltjeneste for kontrollerte flyginger ved ankomst eller avgang,
14. «tjenestepakke»: to eller flere fysikringstjenester,
15. «sertifikat»: et dokument utstedt av en medlemsstat i enhver form som er i samsvar med nasjonal lovgivning, og som bekrefter at en yter av fysikringstjenester oppfyller vilkårene som kreves for å yte en bestemt tjeneste,
16. «kommunikasjonstjenester»: faste og mobile flygetjenester som muliggjør bakke til bakke-, luft til bakke- og luft til luft-kommunikasjon for flygekontrollformål,
17. «Det europeiske nett for styring av lufttrafikken»: den samling av systemer som er oppført i vedlegg I til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken (samvirkingsforordningen)⁹, som gjør det mulig å yte fysikringstjenester i Fellesskapet, herunder grensesnittet ved grensene til tredjestater,
18. «driftsprinsipp»: kriteriene for operativ bruk av Det europeiske nett for styring av lufttrafikken eller en del av nettet,
19. «komponenter»: materielle gjenstander som maskinvare og immaterielle gjenstander som programvare, som samvirkingsevnen i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken avhenger av,
20. «Eurocontrol»: Den europeiske organisasjon for fysikring, etablert ved Den internasjonale konvensjon om samarbeid om fysikring av 13. desember 1960¹⁰,
21. «Eurocontrols prinsipper for fastsettelse av kostnadsgrunnlaget for underveisavgifter og beregning av enhetssatser»: prinsippene som angitt i dokument nr. 99.60.01/01 av 1. august 1999, utstedt av Eurocontrol,
22. «fleksibel bruk av luftrommet»: en modell for styring av luftrommet som anvendes i området til Den europeiske konferanse for sivil luftfart, som angitt i «Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace», første utgave av 5. februar 1996, utstedt av Eurocontrol,
23. «flygeinformasjonsområde»: et luftrom med fastsatte grenser, der det ytes flygeinformasjonstjenester og varslingstjenester,
24. «flygenivå»: en flate med konstant atmosfærisk trykk som forholder seg til den spesifikke trykkverdien 1 013,2 hektopascal og er atskilt fra andre slike flater med bestemte trykkintervaller,
25. «funksjonell luftromsblokk»: en luftromsblokk fastsatt ut fra driftsmessige krav som gjenspeiler behovet for å sikre mer integrert styring av luftrommet, uavhengig av eksisterende grenser,
26. «allmenn lufttrafikk»: alle bevegelser av sivile luftfartøyer, samt alle bevegelser til statlige luftfartøyer (herunder militære luftfartøyer samt toll- og politiluftfartøyer) når disse bevegelsene skjer i samsvar med ICAOs prosedyrer,
27. «ICAO»: Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart, opprettet ved Chicago-konvensjonen av 1944 om internasjonal sivil luftfart,
28. «samvirkingsevne»: en samling funksjonelle, tekniske og driftsmessige egenskaper som kreves av systemer og komponenter i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken samt prosedyrene for driften av det, for å muliggjøre sikker, gjennomgående og effektiv drift av nettet. Samvirkingsevne oppnås ved at systemer og komponenter bringes i samsvar med de grunnleggende kravene,
29. «værvarslingstjenester»: de innretninger og tjenester som forsyner luftfartøyer med værvarsler, værrapporter og værobservasjoner, samt eventuelle andre meteorologiske opplysninger og data som statene skaffer for flygeformål,
30. «navigasjonstjenester»: de innretninger og tjenester som gir luftfartøyer posisjons- og tidsopplysninger,
31. «driftsdata»: opplysninger som gjelder alle faser i en flyging som er nødvendige for at ytere av fysikringstjenester, luftromsbrukere, lufthavnoperatører og andre involverte skal kunne treffe driftsbeslutninger,
32. «framgangsmåte»: innenfor rammen av samvirkingsforordningen, en standardmetode for teknisk eller driftsmessig bruk av systemer i forbindelse med avtalte og validerte driftsmodeller som krever en ensartet iverksetting i hele Det europeiske nett for styring av lufttrafikken,
33. «ibruktaking»: første driftsmessige bruk etter

⁹ Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 33.

¹⁰ Konvensjonen endret ved protokoll av 12.februar 1981 og revidert ved protokoll av 27.juni 1997.

opprinnelig installasjon eller en oppgradering av et system,

34. «rutenett»: et nett av fastsatte ruter for kanalisering av strømmen av allmenn lufttrafikk i den grad det er nødvendig for å yte flygekontrolltjenester,
35. «flygerute»: den valgte rute som et luftfartøy skal følge under flygingen,
36. «gjennomgående drift»: drift av Det europeiske nett for styring av lufttrafikken slik at det fra brukerens synsvinkel framstår som én enhet,
37. «sektor»: en del av et kontrollområde og/eller et flygeinformasjonsområde (øvre luftrom),
38. «overvåkingstjenester»: de innretninger og tjenester som brukes til å bestemme luftfartøyers respektive posisjoner for å muliggjøre sikker skilleavstand,
39. «system»: de samlede luft- og bakkebaserte komponenter, samt rombasert utstyr, som støtter flysikringstjenester i alle faser av flygingen,
40. «oppgradering»: enhver endring som fører til en endring av et systems driftskjennetegn.

Artikkel 3

Fellesskapets innsatsområder

1. Denne forordning fastsetter harmoniserte rammer med henblikk på opprettelse av Det felles europeiske luftrom sammen med
 - a) europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen)¹¹,
 - b) europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen)¹², og
 - c) europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken (samvirkingsforordningen)¹³,
 og gjennomføringsbestemmelsene vedtatt av Kommisjonen på grunnlag av denne forordning og ovennevnte forordninger.
2. Tiltakene nevnt i nr. 1 får anvendelse med forbehold for bestemmelsene i denne forordning.

¹¹ Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

¹² Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

¹³ Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26.

Artikkel 4

Nasjonale tilsynsmyndigheter

1. Medlemsstatene skal utpeke eller opprette ett eller flere organer som nasjonal tilsynsmyndighet med ansvar for å ivareta de oppgaver som pålegges en slik myndighet i henhold til denne forordning og de tiltak som er nevnt i artikkel 3.
2. De nasjonale tilsynsmyndighetene skal være uavhengige av ytere av flysikringstjenester. Denne uavhengigheten skal sikres ved en hensiktsmessig atskillelse, i det minste på funksjonsnivå, mellom nasjonale tilsynsmyndigheter og slike ytere. Medlemsstatene skal påse at nasjonale tilsynsmyndigheter utøver sin myndighet uavhengig og på en oversiktlig måte.
3. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om de nasjonale tilsynsmyndigheters navn og adresse og om eventuelle endringer i disse, samt om de tiltak som treffes for å sikre at nr. 2 overholdes.

Artikkel 5

Komité

1. Kommisjonen skal bistås av Komiteen for det felles luftrom, heretter kalt «komiteen», sammensatt av to representanter for hver medlemsstat og ledet av en representant for Kommisjonen. Komiteen skal sørge for at det tas passende hensyn til interessene til alle kategorier brukere.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 3 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.
3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8. Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være én måned.
4. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

Artikkel 6

Bransjens rådgivende organ

Uten at komiteens og Eurocontrols rolle berøres, skal Kommisjonen opprette et «bransjens rådgivende organ», som skal omfatte ytere av flysikringstjenester, sammenslutninger av luftromsbrukere, lufthavner, luftfartsindustrien og fagpersonellens bransjeorganer. Organets rolle er utelukkende å gi Kommisjonen råd om tekniske sider ved gjennomføringen av Det felles europeiske luftrom.

Artikkel 7**Forbindelser med europeiske tredjestater**

Fellesskapet skal etterstrebe og støtte utvidelse av Det felles europeiske luftrom til stater som ikke er medlemmer av Den europeiske union. For dette formål skal det, innenfor rammen av avtaler inngått med nabolandstater eller innenfor rammen av Eurocontrol, bestrebe seg på å utvide virkeområdet til denne forordning og til tiltakene nevnt i artikkel 3 til disse statene.

Artikkel 8**Gjennomføringsbestemmelser**

1. Ved utarbeiding av gjennomføringsbestemmelser i henhold til artikkel 3 som faller inn under Eurocontrols ansvarsområde, skal Kommisjonen gi Eurocontrol oppdrag der det presiseres hvilke oppgaver som skal utføres samt en tidsplan for dette. I denne forbindelse skal den bestrebe seg på å gjøre best mulig bruk av Eurocontrols ordninger for å involvere og høre alle berørte parter, når disse ordningene er i samsvar med Kommisjonens praksis for innsyn og framgangsmåter for høring og ikke strider mot dens institusjonelle forpliktelser. Kommisjonen skal treffe sin beslutning i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 2.
2. På grunnlag av arbeidet som er gjennomført i henhold til nr. 1, skal beslutninger om anvendelse av resultatene av slikt arbeid innenfor Fellesskapet og om fristen for gjennomføringen treffes etter framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 3. Beslutningene skal offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.
3. Uten hensyn til nr. 2 kan Kommisjonen, dersom Eurocontrol ikke kan godta et oppdrag som er pålagt i henhold til nr. 1, eller dersom Kommisjonen i samråd med Komiteen anser at
 - a) arbeid som gjennomføres på grunnlag av et slikt oppdrag, ikke forløper tilfredsstillende ut fra den fastsatte fristen, eller at
 - b) resultatene av det utførte arbeidet ikke er tilfredsstillende,
 treffe alternative tiltak etter framgangsmåten i artikkel 5 nr. 3 for å nå målene for det aktuelle oppdrag.
4. Ved utarbeiding av gjennomføringsbestemmelser i henhold til artikkel 3 som faller utenfor Eurocontrols ansvarsområde, skal Kommisjonen treffe sin beslutning etter framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 3.

Artikkel 9**Sanksjoner**

De sanksjoner medlemsstatene fastsetter for luftromsbrukeres og tjenesteyteres overtredelser av denne forordning og av tiltakene nevnt i artikkel 3, skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Artikkel 10**Samråd med berørte parter**

Medlemsstatene, som handler i samsvar med sin nasjonale lovgivning, og Kommisjonen skal opprette samrådsordninger med henblikk på hensiktsmessig deltaking av berørte parter ved gjennomføringen av Det felles europeiske luftrom.

Slike berørte parter kan omfatte

- ytere av flysikringstjenester,
- luftromsbrukere,
- lufthavner,
- luftfartsindustrien og
- fagpersonellets bransjeorganer.

Samråd med berørte parter skal særlig omfatte utvikling og innføring av nye modeller og teknologier i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken.

Artikkel 11**Kontroll av ytelse**

1. Kommisjonen skal sørge for at det undersøkes og vurderes hvordan flysikring fungerer, idet den benytter seg av Eurocontrols eksisterende sakkunnskap.
2. Analysen av opplysninger som samles inn for formålene i nr. 1, tar sikte på å
 - a) gjøre det mulig å sammenligne flysikringstjenester og å forbedre dem,
 - b) bistå ytere av flysikringstjenester i leveringen av de påkrevde tjenestene,
 - c) forbedre samrådsprosessen mellom luftromsbrukere, ytere av flysikringstjenester og lufthavner,
 - d) gjøre det mulig å finne og fremme beste praksis, herunder økt sikkerhet, effektivitet og kapasitet.
3. Uten at det berører offentlighetens rett til tilgang til Kommisjonens dokumenter som fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001 av 30. mai 2001 om offentlig tilgang til Europaparlamentets, Rådets og Kommisjonens dokumenter¹⁴, skal Kommisjonen, et-

¹⁴ EFT L145 av 31.5.2001, s.43.

ter framgangsmåten i artikkel 5 nr. 3, treffe tiltak for spredning av opplysningene nevnt i nr. 2 til berørte parter.

Artikkel 12

Tilsyn, kontroll og metoder for vurdering av virkninger

1. Tilsyn, kontroll og metoder for vurdering av virkninger skal bygge på medlemsstatenes framlegging av årlige rapporter om gjennomføringen av tiltak som er truffet i henhold til denne forordning og om tiltakene nevnt i artikkel 3.
2. Kommisjonen skal regelmessig gjennomgå anvendelsen av denne forordning og tiltakene nevnt i artikkel 3, og skal framlegge rapport for Europaparlamentet og Rådet, første gang innen 20. april 2007 og deretter hvert tredje år. For dette formål kan Kommisjonen anmode medlemsstatene om opplysninger som utfyller dem som finnes i rapportene som de framlegger i samsvar med nr. 1.
3. Ved utarbeidingen av rapporter som nevnt i nr. 2 skal Kommisjonen anmode om Komiteens uttalelse.
4. Rapportene skal inneholde en vurdering av de resultater som er oppnådd ved tiltakene truffet i henhold til denne forordning, herunder hensiktsmessige opplysninger om utviklingen innen sektoren, særlig med hensyn til økonomiske, sosiale, sysselsettingsmessige og teknologiske sider samt om tjenestens kvalitet på bakgrunn av de opprinnelige mål og med henblikk på framtidige behov.

Artikkel 13

Beskyttelsestiltak

Denne forordning er ikke til hinder for at en medlemsstat anvender tiltak i den grad de er nødvendige for å beskytte grunnleggende sikkerhets- eller forsvarspolitiske interesser. Dette gjelder særlig tiltak som er absolutt nødvendige

- for å overvåke luftrommet som medlemsstaten har ansvaret for, i samsvar med ICAOs regionale luftfartsavtaler, herunder evnen til å oppdage, identifisere og vurdere alle luftfartøyer som bruker luftrommet, med henblikk på å sikre flygingene og å treffe tiltak for å tilfredsstille sikkerhets- og forsvarsbehov,
- i tilfelle alvorlige indre uroligheter som påvirker opprettholdelsen av den offentlige orden,
- i tilfelle krig eller alvorlig internasjonal spenning som utgjør en trussel om krig,
- for å oppfylle en medlemsstats internasjonale forpliktelser med hensyn til opprettholdelse av fred og internasjonal sikkerhet,
- for å gjennomføre militære operasjoner og militær opplæring, herunder nødvendige øvingsmuligheter.

Artikkel 14

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den tjuende dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 10. mars 2004.

For Europaparlamentet
P. COX
President

For Rådet
D. ROCHE
Formann

Vedlegg 3**Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2, under henvisning til forslag fra Kommisjonen¹, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité², under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen³, etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁴, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 11. desember 2003, og ut fra følgende betraktninger:

1. Medlemsstatene har i varierende grad omstrukturert sektoren for nasjonale ytere av flysikringstjenester ved å øke deres grad av handlingsfrihet og frihet til å yte tjenester. Det er i økende grad nødvendig å sikre at minstekrav knyttet til offentlig interesse oppfylles under de nye vilkårene.
2. Rapporten fra høynivågruppen for Det felles europeiske luftrom av november 2000 bekreftet behovet for fellesskapsbestemmelser for å kunne skille mellom regulering og tjenesteyting og å innføre en sertifiseringsordning med sikte på å ivareta offentlighetens krav, særlig med hensyn til sikkerhet samt for å forbedre avgiftsordningene.
3. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004⁵ (rammeforordningen) fastsetter rammeregler for opprettelse av Det felles europeiske luftrom.
4. Opprettelsen av Det felles europeiske luftrom krever tiltak med henblikk på å ivareta sikker og effektiv yting av flysikringstjenester som er i tråd med organiseringen og bruken av luftrom-

met som fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen)⁶. Det er viktig å fastsette en harmonisert ramme for yting av slike tjenester, slik at luftromsbrukernes behov møtes og lufttrafikken avvikles sikkert og effektivt.

5. Yting av flysikringstjenester som omhandlet i denne forordning er forbundet med en offentlig myndighets utøvelse av rettigheter, som ikke er av økonomisk art som kan begrunne anvendelsen av traktatens konkurranseregler.
6. Medlemsstatene har ansvar for å overvåke at flysikringstjenester ytes sikkert og effektivt, og å kontrollere at ytere av flysikringstjenester oppfyller de felles krav som er fastsatt på fellesskapsplan.
7. Medlemsstatene bør kunne overføre kontrollen med at ytere av flysikringstjenester overholder de felles krav som er fastsatt på fellesskapsplan til godkjente organisasjoner med teknisk erfaring.
8. For at lufttransportsystemet skal virke tilfredsstillende kreves også ensartede og strenge sikkerhetsstandarder for yterne av flysikringstjenester.
9. Det bør treffes tiltak for å harmonisere sertifiseringsordningene for flygeledere, for å bedre tilgjengeligheten på flygeledere og fremme gjensidig anerkjennelse av sertifiseringer.
10. Samtidig som det sikres kontinuitet i tjenesteytingen, bør det etableres en felles ordning for sertifisering av ytere av flysikringstjenester, slik at det er mulig å fastsette disse yternes rettigheter og forpliktelser og føre regelmessig tilsyn med oppfyllelsen av disse kravene.
11. Vilkår knyttet til sertifikater bør begrunnes objektivt og være ikke-diskriminerende, forholdsmessige og oversiktlige samt forenlige med relevante internasjonale standarder.
12. Sertifikatene bør anerkjennes gjensidig av alle

¹ EFT C103E av 30.4.2002, s.26.

² EFT C241 av 7.10.2002, s.24.

³ EFT C278 av 14.11.2002, s.13.

⁴ Europaparlamentsuttalelse av 3. september 2002 (EFT C272E av 13.11.2003, s.303), Rådets felles holdning av 18. mars 2003 (EUT C129E av 3.6.2003, s.16) og Europaparlamentets holdning av 3. juli 2003 (ennå ikke offentliggjort i EUT). Europaparlamentets resolusjon av 29. januar 2004 og rådsbeslutning av 2. februar 2004.

⁵ Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

⁶ Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlamentets- og rådsforordninger angående et felles europeisk luftrom

- medlemsstater, slik at ytere av flysikringstjenester kan yte tjenester i en annen medlemsstat enn den der de ble tildelt sine sertifikater, innenfor sikkerhetskravenes grenser.
13. Yting av kommunikasjons-, flysikrings- og overvåkingstjenester samt flygeinformasjonstjenester bør organiseres på markedsvilkår, samtidig som det tas hensyn til de særlige kjennetegn ved slike tjenester og ivaretas et høyt sikkerhetsnivå.
 14. For å fremme sikker gjennomføring av lufttrafikken mellom medlemsstatene, til nytte for luftromsbrukerne og deres passasjerer, bør sertifiseringsordningen sørge for en ramme som gjør det mulig for medlemsstatene å utpeke ytere av lufttrafikkstjenester uavhengig av det sted de er tildelt sertifisering.
 15. På grunnlag av en analyse av sikkerhetsvurderinger som er foretatt av medlemsstatene, bør de kunne utpeke én eller flere ytere av værvarslingstjenester for hele eller deler av det luftrommet som hører inn under deres ansvarsområde, uten å måtte organisere en anbudsinnbydelse.
 16. Ytere av flysikringstjenester bør gjennom hensiktsmessige ordninger etablere og opprettholde et nært samarbeid med militære myndigheter som har ansvar for aktiviteter som kan påvirke den allmenne lufttrafikken.
 17. Regnskapet til alle ytere av flysikringstjenester bør i størst mulig grad muliggjøre innsyn.
 18. Innføringen av harmoniserte prinsipper og vilkår for tilgang til driftsdata bør lette ytingen av flysikringstjenester og luftromsbrukernes og lufthavnens drift under nye vilkår.
 19. Vilkårene for avgiftsfastsettelse som får anvendelse på luftromsbrukere, bør være rimelige og oversiktlige.
 20. Brukeravgifter bør utgjøre vederlaget for anlegg og tjenester som ytere av flysikringstjenester og medlemsstatene stiller til rådighet. Brukeravgiftens nivå bør stå i forhold til kostnadene, idet det tas hensyn til målene om sikkerhet og økonomisk effektivitet.
 21. Luftromsbrukere må ikke forskjellsbehandles med hensyn til yting av likeverdige flysikringstjenester.
 22. Ytere av flysikringstjenester tilbyr visse anlegg og tjenester som er direkte knyttet til driften av luftfartøyer, og kostnadene for disse bør de kunne dekke inn etter prinsippet om at brukeren betaler, det vil si at luftromsbrukere bør betale for de kostnadene de er opphav til, ved eller nærmest mulig bruksstedet.
 23. Det er viktig å sikre at kostnadene som slike anlegg og tjenester gir opphav til, er oversiktlige.
- Alle endringer i avgiftssystemet eller -nivået bør derfor forklares overfor luftromsbrukerne. Slike endringer, eller investeringer som planlegges av yterne av flysikringstjenester, bør forklares som del av en informasjonsutveksling mellom yternes administrasjonsorganer og luftromsbrukerne.
24. Det bør være rom for å avpasse avgiftene og dermed bidra til en maksimering av kapasiteten til systemet som helhet. Økonomiske oppmuntringstiltak kan være et nyttig middel til å framskynde innføringen av utstyr på bakken eller i luften som øker kapasiteten, å belønne gode ytelser eller kompensere for ulempene ved å velge mindre gunstige flygeruter.
 25. I forbindelse med de avgifter som innkreves for å oppnå en rimelig avkastning på aktiva, og i direkte sammenheng med de besparelser som følger av effektivitetsforbedringer, bør Kommissjonen undersøke muligheten for å opprette en reserve med sikte på å redusere virkningen av en plutselig økning i avgiftene for luftromsbrukere i perioder med lavere trafikknivåer.
 26. Kommissjonen bør undersøke muligheten for å innføre midlertidig økonomisk støtte til tiltak for å øke kapasiteten i Europas flygekontrollsystem som helhet.
 27. Kommissjonen bør i samarbeid med Eurocontrol, nasjonale tilsynsmyndigheter og luftromsbrukere regelmessig vurdere fastsettelsen og innkrevingen av avgifter for luftromsbrukere.
 28. Siden opplysninger som gjelder ytere av flysikringstjenester er særlig følsomme, bør nasjonale tilsynsmyndigheter ikke røpe opplysninger som omfattes av taushetsplikt, uten at dette berører innføringen av en ordning for overvåking og offentliggjøring av disse tjenesteyternes prestasjoner –
- VEDTATT DENNE FORORDNING:
- Kapittel I*
- Allment**
- Artikkel 1*
- Formål og virkeområde**
1. Denne forordning omhandler, innenfor ramme- forordningens virkeområde, yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom. Formålet med denne forordning er å fastsette felles krav til sikker og effektiv yting av flysikringstjenester i Fellesskapet.
 2. Denne forordning får anvendelse på yting av flysikringstjenester for allmenn lufttrafikk, i sam-

svar med rammeforordningen og innenfor dens virkeområde.

Artikkel 2

De nasjonale tilsynsmyndigheters oppgaver

1. De nasjonale tilsynsmyndighetene nevnt i rammeforordningens artikkel 4 skal sørge for relevant tilsyn med anvendelsen av denne forordning, særlig med hensyn til sikker og effektiv drift hos ytere av flysikringstjenester som yter tjenester i det luftrommet som hører inn under ansvarsområdet til medlemsstaten som utpekte eller opprettet den berørte myndighet.
2. For dette formål skal hver nasjonale tilsynsmyndighet organisere hensiktsmessige inspeksjoner og undersøkelser for å kontrollere at kravene i denne forordning oppfylles. Den berørte yter av flysikringstjenester skal lette dette arbeidet.
3. Når det gjelder funksjonelle luftromsblokker som omfatter luftrom som hører inn under ansvarsområdet til flere enn én medlemsstat, skal de berørte medlemsstater inngå en avtale om tilsyn som fastsatt i denne artikkel med hensyn til ytere av flysikringstjenester som yter tjenester i tilknytning til blokkene. Medlemsstatene kan inngå en avtale om tilsyn som fastsatt i denne artikkel med hensyn til en yter av flysikringstjenester som yter tjenester i en annen medlemsstat enn den der tjenesteyteren har sitt hovedforetak.
4. De nasjonale tilsynsmyndighetene skal treffe hensiktsmessige tiltak for nærmere samarbeid med hverandre for å sikre tilfredsstillende tilsyn med ytere av flysikringstjenester som innehar et gyldig sertifikat fra én medlemsstat, og som også yter tjenester i tilknytning til luftrommet som hører inn under en annen medlemsstats ansvarsområde. Slikt samarbeid skal omfatte avtaler med henblikk på håndtering av saker med manglende oppfyllelse av relevante felles krav som fastsatt i artikkel 6 eller vilkårene fastsatt i vedlegg II.

Artikkel 3

Godkjente organisasjoner

1. De nasjonale tilsynsmyndighetene kan beslutte helt eller delvis å delegere inspeksjonene og undersøkelser nevnt i artikkel 2 nr. 2 til godkjente organisasjoner som oppfyller kravene fastsatt i vedlegg I.

2. En godkjenning som gis av en nasjonal tilsynsmyndighet, er gyldig i hele Fellesskapet i en treårsperiode, som kan forlenges. De nasjonale tilsynsmyndighetene kan pålegge enhver godkjent organisasjon som er etablert i Fellesskapet, å foreta disse inspeksjonene og undersøkelser.

Artikkel 4

Sikkerhetskrav

Kommisjonen skal, i samsvar med framgangsmåten nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3, bestemme og vedta Eurocontrols sikkerhetskrav (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, ESARR) med senere endringer, innenfor denne forordnings virkeområde, som skal være obligatoriske i henhold til Fellesskapets regelverk. Henvisninger til slike ESARR skal kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 5

Godkjenning av flygeledere

Kommisjonen skal snarest mulig etter ikrafttredelsen av denne forordning, dersom det er relevant, framlegge et forslag for Europaparlamentet og Rådet om godkjenning av flygeledere.

Kapittel II

Regler for tjenesteyting

Artikkel 6

Felles krav

Felles krav til yting av flysikringstjenester skal fastsettes etter framgangsmåten nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3. De felles krav skal omfatte følgende:

- teknisk og driftsmessig kompetanse og egnethet,
- systemer og prosesser for sikkerhets- og kvalitetsstyring,
- rapporteringssystemer,
- tjenestenes kvalitet,
- økonomisk soliditet,
- ansvar og forsikringsdekning,
- eierforhold og organisasjonsstruktur, herunder forebygging av interessekonflikter,
- menneskelige ressurser, herunder hensiktsmessige rekrutteringsplaner,
- sikkerhet.

Artikkel 7

Sertifisering av ytere av flysikringstjenester

1. Yting av alle flysikringstjenester i Fellesskapet skal være underlagt medlemsstatenes sertifisering.
2. Søknader om sertifisering skal framlegges for den nasjonale tilsynsmyndigheten i medlemsstaten der søkeren har sitt hovedforetak og eventuelt sitt forretningskontor.
3. De nasjonale tilsynsmyndigheter skal utstede sertifikater til ytere av flysikringstjenester når de oppfyller de felles krav nevnt i artikkel 6. Sertifikatene kan utstedes enkeltvis for hver type flysikringstjeneste som definert i rammeforordningens artikkel 2, eller for en pakke med slike tjenester, blant annet når en yter av lufttrafikk-tjenester, uavhengig av rettslig status, driver og vedlikeholder sine egne kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingssystemer. Sertifikatene skal kontrolleres regelmessig.
4. Sertifikatene skal angi yterne av flysikringstjenesters rettigheter og forpliktelser, særlig luftromsbrukernes adgang til tjenester på grunnlag av likebehandling, særlig med hensyn til sikkerhet. Sertifiseringen kan være underlagt bare vilkårene angitt i vedlegg II. Slike vilkår skal være objektivt begrunnede, sikre likebehandling, være forholdsmessige og oversiktlige.
5. Uten hensyn til nr. 1 kan medlemsstatene tillate yting av flysikringstjenester i hele eller deler av luftrommet som hører inn under deres ansvarsområde uten sertifisering i tilfeller der yteren av slike tjenester tilbyr dem primært til andre flybevegelser enn allmenn lufttrafikk. I slike tilfeller skal den berørte medlemsstat underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene om sin beslutning og om hvilke tiltak som er truffet for å sikre at de felles krav i størst mulig omfang oppfylles.
6. Uten at artikkel 8 berøres og med forbehold for artikkel 9 gir utstedelse av sertifikater ytere av flysikringstjenester mulighet til å tilby sine tjenester til andre ytere av flysikringstjenester, luftromsbrukere og lufthavner i Fellesskapet.
7. De nasjonale tilsynsmyndighetene skal overvåke oppfyllelsen av felles krav og vilkårene som er knyttet til sertifikatene. Nærmere opplysninger om overvåkingen skal tas med i de årlige rapportene som medlemsstatene skal framlegge i henhold til rammeforordningens artikkel 12 nr. 1. Dersom en nasjonal tilsynsmyndighet finner at innehaveren av et sertifikat ikke lenger

oppfyller slike krav eller vilkår, skal den treffe hensiktsmessige tiltak samtidig som den sikrer at tjenestene opprettholdes. Slike tiltak kan omfatte tilbakekalling av sertifikatet.

8. En medlemsstat skal anerkjenne ethvert sertifikat som er utstedt i en annen medlemsstat i samsvar med denne artikkel.
9. Medlemsstatene kan i unntakstilfeller utsette overholdelsen av denne artikkel utover datoen som følger av artikkel 19 nr. 2, med seks måneder. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om en slik utsettelse og begrunne den.

Artikkel 8

Utpeking av ytere av lufttrafikk-tjenester

1. Medlemsstatene skal sørge for det ytes lufttrafikk-tjenester med enerett innenfor bestemte luftromsblokker som tilhører luftrommet som hører inn under deres ansvarsområde. For dette formål skal medlemsstatene utpeke en yter av lufttrafikk-tjenester som innehar et sertifikat som er gyldig i Fellesskapet.
2. Medlemsstatene skal fastsette de utpekte tjenesteyternes rettigheter og forpliktelser. Forpliktelsene kan omfatte vilkår for rettidig levering av relevant informasjon som gjør det mulig å identifisere alle flybevegelser i luftrommet som hører inn under deres ansvarsområde.
3. Medlemsstatene kan utøve skjønn ved valg av tjenesteyter, forutsatt at sistnevnte oppfyller kravene og vilkårene nevnt i artikkel 6 og 7.
4. Når det gjelder de funksjonelle luftromsblokkene som er fastsatt i samsvar med luftromsforordningens artikkel 5 og som omfatter luftrom som hører inn under flere medlemsstaters ansvarsområde, skal de berørte medlemsstater sammen utpeke én eller flere ytere av lufttrafikk-tjenester senest en måned før luftromsblokken iverksettes.
5. Medlemsstatene skal umiddelbart underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene om alle beslutninger som treffes innenfor rammen av denne artikkel med hensyn til utpeking av ytere av lufttrafikk-tjenester innenfor bestemte luftromsblokker når det gjelder luftrommet som hører inn under deres ansvarsområde.

Artikkel 9

Utpeking av ytere av værvarslingstjenester

1. Medlemsstatene kan utpeke en yter av værvarslingstjenester til å levere, med enerett, alle eller deler av værvarslingsdataene for hele eller de

ler av luftrommet som hører inn under deres ansvarsområde, idet det tas hensyn til sikkerhetsbetraktninger.

2. Medlemsstatene skal umiddelbart underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene om alle beslutninger som treffes innenfor rammen av denne artikkel med hensyn til utpeking av en yter av værvarslingstjenester.

Artikkel 10

Forholdet mellom tjenesteytere

1. Ytere av flysikringstjenester kan benytte seg av tjenestene til andre tjenesteytere som er sertifisert i Fellesskapet.
2. Ytere av flysikringstjenester skal formalisere sine arbeidsforhold med skriftlige avtaler eller tilsvarende juridiske ordninger som angir de bestemte forpliktelser og funksjoner hver enkelt tjenesteyter har, og som muliggjør utveksling av driftsdata mellom alle tjenesteytere når det gjelder allmenn lufttrafikk. Disse avtalene eller ordningene skal meddeles den eller de berørte nasjonale tilsynsmyndigheter.
3. For yting av lufttrafikkstjenester skal godkjenning fra de berørte medlemsstater være påkrevd. For yting av værvarslingstjenester skal godkjenning fra de berørte medlemsstater være påkrevd dersom de har utpekt en tjenesteyter med enerett, i samsvar med artikkel 9 nr. 1.

Artikkel 11

Forholdet til militære myndigheter

Medlemsstatene skal, innen for rammen av Den felles trafikkpolitikk, treffe de nødvendige tiltak for å sikre at det inngås skriftlige avtaler eller tilsvarende juridiske ordninger mellom vedkommende sivile og militære myndigheter om styringen av bestemte luftromsblokker.

Artikkel 12

Innsyn i regnskaper

1. Ytere av flysikringstjenester skal, uansett sin eierstruktur eller juridiske form, utarbeide, framlegge for revisjon og offentliggjøre sine finansregnskaper. Disse regnskapene skal være i samsvar med de internasjonale regnskapsstandarder som Fellesskapet har vedtatt. Når det på grunn av tjenesteyterens rettslige status ikke er mulig å oppnå fullt samsvar med de internasjonale regnskapsstandardene, skal tjenesteyteren

bestrebe seg på å oppnå slikt samsvar i størst mulig grad.

2. Ytere av flysikringstjenester skal i alle tilfeller offentliggjøre en årsrapport og regelmessig underkastes en uavhengig revisjon.
3. Ved yting av en tjenestepakke skal ytere av flysikringstjenester i sine internregnskaper angi de relevante kostnader og inntekter ved flysikringstjenester, fordelt i samsvar med Eurocontrols prinsipper for fastsettelse av kostnadsgrunnlaget for underveisavgifter og beregning av enhetssatser, og dersom det er relevant, føre konsoliderte regnskaper for andre tjenester enn flysikringstjenester, som de ville vært forpliktet til dersom vedkommende tjenester ble levert av atskilte foretak.
4. Medlemsstatene skal utpeke vedkommende myndigheter som skal ha rett til innsyn i regnskapene til tjenesteytere som yter tjenester innenfor luftrommet som hører inn under deres ansvarsområde.
5. Medlemsstatene kan anvende overgangsbestemmelsene i artikkel 9 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1606/2002 av 19. juli 2002 om anvendelse av internasjonale regnskapsstandarder⁷ på ytere av flysikringstjenester som faller inn under nevnte forordnings virkeområde.

Artikkel 13

Tilgang til og beskyttelse av data

1. Når det gjelder allmenn lufttrafikk, skal relevante driftsdata utveksles i sanntid mellom alle ytere av flysikringstjenester, luftromsbrukere og lufthavner, for å lette deres driftsmessige behov. Dataene skal brukes bare for driftsformål.
2. Tilgang til relevante driftsdata skal gis til berørte myndigheter, sertifiserte ytere av flysikringstjenester, luftromsbrukere og lufthavner på grunnlag av likebehandling.
3. Sertifiserte tjenesteytere, luftromsbrukere og lufthavner skal fastsette standardvilkår for tilgang til andre av deres driftsdata enn dem som er nevnt i nr. 1. De nasjonale tilsynsmyndigheter skal godkjenne slike standardvilkår. Nærmere regler for slike vilkår skal, dersom det er relevant, fastsettes etter framgangsmåten nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3.

⁷ EFT L243 av 11.9.2002, s.1.

*Kapittel III***Prissystemer***Artikkel 14***Allment**

Det skal, i samsvar med kravene i artikkel 15 og 16, utarbeides et prissystem for flysikringstjenester som bidrar til at det oppnås større innsyn med hensyn til fastsettelse, pålegging og innkreving av avgifter for luftromsbrukere. Systemet skal også være forenlig med artikkel 15 i Chicago-konvensjonen av 1944 om internasjonal sivil luftfart og med Eurocontrols avgiftssystem for underveisavgifter.

*Artikkel 15***Prinsipper**

1. Prissystemet skal bygge på de beregnede kostnader for flysikringstjenester som tjenesteyterne pådrar seg til fordel for luftromsbrukerne. Systemet skal fordele disse kostnadene blant brukerkategoriene.
2. Følgende prinsipper skal anvendes ved fastsettelsen av kostnadsgrunnlaget ved beregning av avgifter:
 - a) Kostnadene som skal fordeles på luftromsbrukerne, er de samlede kostnadene for yting av flysikringstjenester, herunder passende beløp for renter på kapitalinvestering og avskrivning av aktiva samt kostnader til vedlikehold, drift, ledelse og administrasjon.
 - b) Kostnadene som skal tas i betraktning i denne forbindelse, er anslåtte kostnader i tilknytning til anlegg og tjenester som leveres og iverksettes i henhold til ICAOs regionale flysikringsplan for den europeiske region. De kan også omfatte kostnader som de nasjonale tilsynsmyndigheter og/eller godkjente organisasjoner har pådratt seg samt andre kostnader som den berørte medlemsstat og tjenesteyter pådrar seg i forbindelse med yting av flysikringstjenester.
 - c) Kostnadene til forskjellige flysikringstjenester skal bestemmes hver for seg, som fastsatt i artikkel 12 nr. 3.
 - d) Krysssubsidiering mellom forskjellige flysikringstjenester er tillatt bare dersom den er objektivt begrunnet og dersom den er klart påvist.
 - e) Det skal sikres innsyn i kostnadsgrunnlaget for beregningen av avgiftene. Det skal vedtas gjennomføringsbestemmelser for tjenesteytternes framlegging av opplysninger, slik

at det er mulig å kontrollere tjenesteytternes prognoser, faktiske kostnader og inntekter. De nasjonale tilsynsmyndighetene, tjenesteytterne, luftromsbrukerne, Kommisjonen og Eurocontrol skal regelmessig utveksle opplysninger.

3. Uten at Eurocontrols avgiftssystem for underveisavgifter berøres, skal medlemsstatene anvende følgende prinsipper ved fastsettelsen av avgifter i henhold til nr. 2:
 - a) Avgiftene for flysikringstjenesters tilgjengelighet skal fastsettes etter vilkår for likebehandling. Ved fastsettelsen av de avgifter som pålegges de forskjellige luftromsbrukere for bruk av samme tjeneste skal det ikke gjøres forskjell ut fra nasjonalitet eller brukerkategori;
 - b) Fritak for visse brukere, særlig lettere luftfartøyer og statlige luftfartøyer, kan tillates, forutsatt at kostnadene ved slike fritak ikke overføres til andre brukere;
 - c) Flysikringstjenester kan gi inntekter som overskrider alle direkte og indirekte driftskostnader og sørger for en rimelig kapitalavkastning, slik at de bidrar til nødvendige kapitalforbedringer;
 - d) Avgiftene skal gjenspeile kostnadene ved flysikringstjenester og -anlegg som stilles til rådighet for luftromsbrukerne, idet det tas hensyn til den relative ytekapasiteten til de forskjellige typene berørte luftfartøyer;
 - e) Avgiftene skal fremme sikker, effektiv og fungerende yting av flysikringstjenester med sikte på å oppnå et høyt sikkerhetsnivå samtidig som kostnadseffektivitet sikres, og de skal stimulere til integrert tjenesteyting. For dette formål kan avgiftene brukes til å sørge for
 - ordninger, herunder stimulerings tiltak i form av økonomiske fordeler og ulemper, for å oppmuntre ytere av flysikringstjenester og/eller luftromsbrukere til å støtte forbedringer i styringen av lufttrafikkbevegelser, som økt kapasitet og færre forsinkelser, samtidig som et optimalt sikkerhetsnivå opprettholdes. Beslutningen om hvorvidt slike ordninger skal anvendes, er hver medlemsstats eneansvar,
 - inntekter til fordel for prosjekter beregnet på å bistå bestemte kategorier luftromsbrukere og/eller ytere av flysikringstjenester med sikte på å forbedre de kollektive flysikringsinfrastrukturene, ytingen av flysikringstjenester og bruken av luftrommet.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlamentets- og rådsforordninger angående et felles europeisk luftrom

- Gjennomføringsbestemmelsene på områdene som omfattes av nr. 1, 2 og 3, skal fastsettes etter framgangsmåten nevnt i rammeforordningens artikkel 8.

Artikkel 16

Kontroll med avgifter

- Kommisjonen skal i samarbeid med medlemsstatene sørge for løpende kontroll av at prinsippene og reglene nevnt i artikkel 14 og 15 overholdes. Kommisjonen skal tilstrebe opprettelse av de nødvendige ordninger for å dra nytte av Eurocontrols sakkunnskap.
- Kommisjonen skal på anmodning fra én eller flere medlemsstater som anser at ovennevnte prinsipper og regler ikke er anvendt korrekt, eller på eget initiativ, undersøke enhver påstand om at de berørte prinsipper og/eller regler ikke er overholdt eller anvendt. Kommisjonen skal innen to måneder etter å ha mottatt en slik anmodning, og etter å ha hørt den berørte medlemsstat og rådført seg med Komiteen for det felles luftrom etter framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 2 i rammeforordningen, treffe beslutning om anvendelsen av artikkel 14 og 15 og om hvorvidt den aktuelle praksis kan fortsette.
- Kommisjonen skal rette sin beslutning til medlemsstatene og underrette tjenesteyteren om den, i den grad tjenesteyteren er juridisk berørt. Alle medlemsstater kan henvise Kommisjonens beslutning til Rådet innen en måned. Rådet kan med kvalifisert flertall treffe en annen beslutning innen en frist på én måned.

Kapittel IV

Sluttbestemmelser

Artikkel 17

Tilpasning til den tekniske utvikling

- Med henblikk på å foreta tilpasninger til den tekniske utvikling kan det gjøres endringer i vedleggene etter framgangsmåten i artikkel 5 nr. 3 i rammeforordningen.
- Kommisjonen skal offentliggjøre gjennomføringsbestemmelsene som vedtas på grunnlag av denne forordning, i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 18

Fortrolighet

- Verken de nasjonale tilsynsmyndigheter, som handler i samsvar med nasjonal lovgivning, el-

ler Kommisjonen skal røpe fortrolige opplysninger, særlig opplysninger om ytere av flysikringstjenester, deres forretningsforbindelser eller kostnadskomponenter.

- Nr. 1 skal ikke berøre nasjonale tilsynsmyndigheters rett til å offentliggjøre opplysninger dersom de er avgjørende for utførelsen av deres oppgaver; i så fall skal offentliggjøringen være rimelig og ta hensyn til den rettmessige interesse ytere av flysikringstjenester har av å beskytte sine forretningshemmeligheter.
- Nr. 1 skal dessuten ikke være til hinder for offentliggjøring av opplysninger som ikke er av fortrolig karakter, om vilkår og ytelsesnivå for tjenesteyting.

Artikkel 19

Ikrafttredelse

- Denne forordning trer i kraft den tjuende dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.
- Artikkel 7 og 8 trer imidlertid i kraft ett år etter kunngjøringen i *Den europeiske unions tidende* av de felles krav nevnt i artikkel 6.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 10. mars 2004.

For Europaparlamentet
P. COX
President

For Rådet
D. ROCHE
Formann

Vedlegg I

Krav til godkjente organisasjoner

- Alle godkjente organisasjoner skal
- kunne dokumentere omfattende erfaring fra vurdering av offentlige og private enheter innen lufttrafikksektoren, særlig ytere av flysikringstjenester, og innen andre lignende sektorer på ett eller flere av områdene som omfattes av denne forordning,
 - ha omfattende regler og instruksjoner for regelmessig granskning av nevnte enheter, som skal offentliggjøres og løpende ajourføres og forbedres gjennom forsknings- og utviklingsprogrammer,
 - ikke være kontrollert av ytere av flysikringstjenester, lufthavnledelse eller andre som yter fly-

- sikringstjenester eller lufttransporttjenester for kommersielt formål,
- ha til rådighet betydelig personell for teknikk, ledelse, støtte og forskning i et antall som er tilstrekkelig for de oppgavene som skal utføres,
 - ledes og administreres på en slik måte at den fortrolighet for opplysninger som kreves av administrasjonen, er sikret,
 - være innstilt på å framlegge relevante opplysninger for berørte nasjonale tilsynsmyndigheter,
 - ha bestemt og dokumentert sin politikk, sine mål og sine forpliktelser med hensyn til kvalitet og ha sikret at denne politikken er forstått, gjennomført og overholdt på alle plan i organisasjonen,
 - ha utarbeidet, iverksatt og opprettholdt et effektivt internt kvalitetssikringssystem basert på relevante deler av internasjonalt anerkjente kvalitetsstandarder og som oppfyller EN 45004 (inspeksjonsorganer) og EN 29001, i henhold til IACS Quality System Certification Scheme requirements,
 - underlegge sitt kvalitetssikringssystem sertifisering av et uavhengig kontrollorgan som er anerkjent av myndighetene i medlemsstaten der organet er etablert.

Vedlegg II

Vilkår knyttet til sertifikater

1. Sertifikatene skal angi
 - a) den nasjonale tilsynsmyndighet som har utstedt sertifikatet,
 - b) søkeren (navn og adresse),
 - c) tjenestene som er sertifisert,
 - d) en erklæring om søkerens samsvar med de felles krav som fastsatt i artikkel 6 i denne forordning,
 - e) utstedelsesdato og gyldighetstid for sertifikatet.
2. Ytterligere vilkår knyttet til sertifikater kan eventuelt gjelde
 - a) luftromsbrukeres tilgang til tjenester, på grunnlag av likebehandling, og slike tjenesters påkrevde ytelsesnivå, herunder nivåer for sikkerhet og samvirkingsevne,
 - b) driftsspesifikasjoner for de berørte tjenestene,
 - c) tidsplanen for levering av tjenestene,
 - d) driftsutstyret som skal brukes for de berørte tjenestene,
 - e) oppdeling av eller restriksjoner på andre tjenester enn dem som er knyttet til yting av flysikringstjenester,
 - f) kontrakter, avtaler eller andre ordninger mellom tjenesteyteren og tredjemann, som gjelder tjenesten(e),
 - g) framlegging av opplysninger som med rimelighet kan kreves for kontroll av tjenestenes samsvar med de felles krav, herunder driftsplaner samt økonomiske og driftsmessige data, og betydelige endringer i type og/eller omfang av de flysikringstjenester som ytes,
 - h) alle andre rettslige vilkår som ikke gjelder flysikringstjenester, som vilkår for oppheving eller tilbakekalling av sertifikatet.

Vedlegg 4

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2, under henvisning til forslag fra Kommisjonen¹, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité²,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen³,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁴, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 11. desember 2003, og

ut fra følgende betraktninger:

1. Opprettelsen av Det felles europeiske luftrom krever en harmonisert metode med henblikk på regulere luftrommets organisering og bruk.
2. I rapporten fra Høynivågruppen for Det felles europeiske luftrom av november 2000 anføres det at luftrommet bør utformes, reguleres og styres strategisk på europeisk plan.
3. I Kommisjonsmeldingen om opprettelse av Det felles europeiske luftrom av 30. november 2001 tas det til orde for en strukturreform, slik at Det felles europeiske luftrom kan opprettes gjennom gradvis mer integrert styring av luftrommet og utvikling av nye modeller og framgangsmåter for styring av lufttrafikken.
4. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 (rammeforordningen)⁵ fastsetter rammen for opprettelse av Det felles europeiske luftrom.
5. I artikkel 1 i Chicago-konvensjonen av 1944 om sivil luftfart erkjenner avtalestatene at «enhver stat har fullstendig og eksklusiv suverenitet over luftrommet over sitt territorium». Det fal-

ler innenfor rammen av en slik suverenitet at Fellesskapets medlemsstater, med forbehold for relevante internasjonale konvensjoner, utøver en statsmakts rettigheter når de kontrollerer lufttrafikken.

6. Luftrommet er en felles ressurs for alle kategorier av brukere som må benyttes fleksibelt av dem alle, for å sikre rimelighet og oversikt, samtidig som det tas hensyn til medlemsstatenes sikkerhets- og forsvarsbehov og deres forpliktelser innen internasjonale organisasjoner.
7. Effektiv styring av luftrommet er et grunnleggende vilkår for å kunne øke kapasiteten til systemene for lufttrafikkjenester, tilfredsstillende forskjellige brukerbehov optimalt og oppnå mest mulig fleksibel bruk av luftrommet.
8. Eurocontrols virksomhet bekrefter at rutenettet og luftromsstrukturen ikke realistisk kan utvikles isolert, siden hver enkelt medlemsstat er en integrert del av Det europeiske nett for styring av lufttrafikken, både innenfor og utenfor Fellesskapet.
9. Det bør opprettes et gradvis mer integrert operativt luftrom for allmenn lufttrafikk i det øvre luftrom; grensesnittet mellom øvre og nedre luftrom bør i den forbindelse fastsettes.
10. Et europeisk øvre flygeinformasjonsområde som omfatter det øvre luftrom under medlemsstatenes ansvar innenfor denne forordnings virkeområde, bør kunne lette felles planlegging og offentliggjøring av flygeinformasjon med sikte på å redusere regionale flaskehalser.
11. Luftromsbrukere møter uensartede vilkår med hensyn til tilgang til og fri bevegelighet innenfor Fellesskapets luftrom. Dette skyldes manglende harmonisering av klassifiseringen av luftrommet.
12. Omstruktureringen av luftrommet bør bygge på driftskrav uavhengig av eksisterende grenser. Felles allmenne prinsipper for opprettelse av ensartede funksjonelle luftromsblokker bør utarbeides i samråd med og på grunnlag av teknisk rådgivning fra Eurocontrol.
13. Det er avgjørende at det oppnås en felles, har-

¹ EFT C103E av 30.4.2002, s.35.

² EFT C241 av 7.10.2002, s.24.

³ EFT C278 av 14.11.2002, s.13.

⁴ Europaparlamentsuttalelse av 3.september 2002 (EFT C272E av 13.11.2003, s.316), Rådets felles holdning av 18.mars 2003 (EUT C129E av 3.6.2003, s.11) og Europaparlamentets holdning av 3.juli 2003 (ennå ikke offentliggjort i EUT). Europaparlamentsresolusjon av 29.januar 2004 og rådsbeslutning av 2.februar 2004.

⁵ Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

monisert luftromsstruktur med hensyn til ruter og sektorer, at eksisterende og framtidig organisering av luftrommet baseres på felles prinsipper og at luftrommet utformes og styres i samsvar med harmoniserte regler.

14. Modellen for fleksibel bruk av luftrommet bør anvendes effektivt. Det er nødvendig å optimalisere bruken av luftromssektorer, særlig i trafikksterke perioder for allmenn lufttrafikk og i luftrom med høy trafikkthet, ved samarbeid mellom medlemsstatene når det gjelder bruk av slike sektorer til militære operasjoner og opplæring. For dette formål må det tildeles nødvendige ressurser for en effektiv gjennomføring av modellen for fleksibel bruk av luftrommet, idet det tas hensyn til både sivile og militære behov.
15. Medlemsstatene bør bestrebe seg på å samarbeide med nabomedlemsstater om anvendelsen av modellen for fleksibel bruk av luftrommet på tvers av nasjonale grenser.
16. Ulikheter i organiseringen av sivilt-militært samarbeid i Fellesskapet begrenser en ensartet og rettidig styring av luftrommet og gjennomføring av endringer. Et vellykket felles europeisk luftrom avhenger av et effektivt samarbeid mellom sivile og militære myndigheter, uten at dette berører medlemsstatenes rettigheter og ansvar på forsvarsområdet.
17. Militære operasjoner og militær opplæring bør beskyttes dersom anvendelsen av felles prinsipper og kriterier er til hinder for at de kan utføres sikkert og effektivt.
18. Det bør innføres hensiktsmessige tiltak for å bedre effektiviteten i styringen av lufttrafikkbevegelser for å bistå eksisterende driftsenheter, herunder Eurocontrols sentrale enhet for styring av trafikkbevegelser, med å sikre effektive flyginger.
19. Det bør vurderes å utvide modellene for det øvre luftrom til å omfatte det nedre luftrom, etter en tidsplan og ved hjelp av relevante undersøkelser –

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Kapittel I

Allment

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. Denne forordning omhandler, innenfor rammeforordningens virkeområde, organiseringen og bruken av Det felles europeiske luftrom. Formålet med denne forordning er å støtte model-

len for et operativt gradvis mer integrert luftrom innenfor rammen av den felles transportpolitikk og å fastsette felles framgangsmåter for utforming, planlegging og styring som sikrer effektiv og sikker styring av lufttrafikken.

2. Luftrommet skal benyttes på en slik måte at driften av flysikringstjenester som en sammenhengende og ensartet helhet i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen)⁶, støttes.
3. Uten at artikkel 10 berøres får denne forordning anvendelse på luftrommet innenfor ICAOs EUR- og AFI-områder der medlemsstatene er ansvarlige for yting av lufttrafikkstjenester, i samsvar med tjenesteytingsforordningen. Medlemsstatene kan også anvende denne forordning på luftrommet som faller inn under deres ansvarsområde innenfor andre ICAO-områder, forutsatt at de underretter Kommisjonen og de andre medlemsstatene om dette.
4. Flygeinformasjonsområdene som ligger innenfor luftrommet som denne forordning får anvendelse på, skal offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Kapittel II

Luftrommets oppbygning

Artikkel 2

Deleflate

Deleflaten mellom øvre og nedre luftrom fastsettes til flygenivå 285.

Avvik fra deleflaten som er begrunnet ut fra driftsmessige krav, kan vedtas etter avtale med de berørte medlemsstater, etter framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 3 i rammeforordningen.

Artikkel 3

Det europeiske øvre flygeinformasjonsområde (EUIR)

1. Fellesskapet og dets medlemsstater skal tilstrebe opprettelsen av, og ICAOS anerkjennelse av, Det europeiske øvre flygeinformasjonsområde (EUIR). For dette formål skal Kommisjonen, for saker som faller inn under Fellesskapets ansvarsområde, framlegge en rekommandasjon for Rådet i samsvar med traktatens artikkel 300 innen to år etter denne forordnings ikrafttredelse.

⁶ Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlamentets- og rådsforordninger angående et felles europeisk luftrom

2. EUIR skal utformes slik at det omfatter det luftrommet som i henhold til artikkel 1 nr. 3 faller inn under medlemsstatenes ansvarsområde, og kan også omfatte europeiske tredjestaters luftrom.
 3. Opprettelsen av EUIR berører ikke medlemsstatenes ansvar for å utpeke ytere av lufttrafikk-tjenester for luftrommet som faller inn under deres ansvarsområde i henhold til artikkel 8 nr. 1 i tjenesteytingsforordningen.
 4. Medlemsstatene skal beholde sitt ansvar overfor ICAO innenfor de geografiske grenser for de øvre flygeinformasjonsområder som ICAO har tildelt dem på datoen for denne forordnings ikrafttredelse.
 5. Uten at det berører medlemsstatenes offentliggjøring av flygeinformasjon, og på en måte som forenlig med offentliggjøringen, skal Kommisjonen, i nært samarbeid med Eurocontrol, samordne utviklingen av en felles publikasjon for flygeinformasjon som gjelder EUIR, idet det tas hensyn til relevante ICAO-krav.
- tilfører, herunder optimal bruk av tekniske og menneskelige ressurser, basert på nytte- og kostnadsanalyser,
 - d) sikre en friksjonsfri og fleksibel overføring av ansvaret for flygekontrollen mellom enhetene for flygekontrolltjenester,
 - e) sikre at struktureringen av øvre og nedre luftrom er forenlig,
 - f) oppfylle vilkårene som følger av regionale avtaler inngått innenfor ICAO, og
 - g) overholde regionale avtaler som gjelder på datoen for ikrafttredelsen av denne forordning, særlig avtaler som involverer europeiske tredjestater.
3. Felles allmenne prinsipper for opprettelse og endring av funksjonelle luftromsblokker skal utarbeides etter framgangsmåten nevnt i artikkel 8 i rammeforordningen.
 4. En funksjonell luftromsblokk skal opprettes bare ved gjensidig avtale mellom alle medlemsstater som har ansvar for en del av det luftrom som blokken omfatter, eller ved en erklæring fra en medlemsstat dersom luftrommet som blokken omfatter, i sin helhet faller inn under dennes ansvarsområde. Den eller de berørte medlemsstater skal handle først etter at berørte parter er hørt, herunder Kommisjonen og de andre medlemsstatene.
 5. I et tilfelle der en funksjonell luftromsblokk er knyttet til et luftrom som helt eller delvis faller inn under to eller flere medlemsstaters ansvarsområde, skal avtalen som ligger til grunn for opprettelsen av blokken, inneholde de nødvendige bestemmelser om hvordan blokken kan endres, og hvordan en medlemsstat kan trekke seg ut av blokken, herunder overgangsordninger.
 6. Dersom det oppstår problemer mellom to eller flere medlemsstater med hensyn til en funksjonell luftromsblokk på tvers av grensene for luftrom som faller inn under deres ansvarsområde, kan de berørte medlemsstatene i fellesskap bringe saken inn for Komiteen for det felles luftrom, for en uttalelse. Uttalelsen skal rettes til de berørte medlemsstater. Uten at nr. 4 berøres, skal medlemsstatene ta hensyn til en slik uttalelse med henblikk på å finne en løsning.
 7. Beslutningene nevnt i nr. 4 og 5 skal meddeles Kommisjonen for offentliggjøring i *Den europeiske unions tidende*. Ved offentliggjøringen skal ikrafttredelsesdatoen for den relevante beslutning angis.

Artikkel 4

Klassifisering av luftrommet

Kommisjonen og medlemsstatene skal utforme Det europeiske øvre flyopplysningsområde (EUIR) i samsvar med en gradvis harmonisering av luftromsklassifiseringen, for å sikre gjennomgående yting av flysikringstjenester innenfor rammen av Det felles europeiske luftrom. Denne felles metoden skal bygge på en forenklet anvendelse av luftromsklassifiseringen som fastsatt i Eurocontrols luftfartsstrategi for statene i Den europeiske konferanse for sivil luftfart, i samsvar med ICAOs standarder.

De nødvendige gjennomføringsbestemmelser på dette område skal fastsettes etter framgangsmåten nevnt i artikkel 8 i rammeforordningen.

Artikkel 5

Omstrukturering av det øvre luftrom

1. Med sikte på å oppnå den størst mulige kapasitet og effektivitet i nettet for styring av lufttrafikken i Det felles europeiske luftrom, og på å ivareta et høyt sikkerhetsnivå, skal det øvre luftrom omstruktureres til funksjonelle luftromsblokker.
2. Funksjonelle luftromsblokker skal blant annet
 - a) bygge på en sikkerhetsvurdering,
 - b) muliggjøre optimal bruk av luftrommet, idet det tas hensyn til lufttrafikkbevegelsene,
 - c) begrunnes ut fra den samlede merverdi de

*Artikkel 6***Optimalisert rute- og sektorutforming i det øvre luftrom**

1. Felles prinsipper og kriterier for rute- og sektorutforming skal fastsettes for å sørge for sikker, økonomisk effektiv og miljøvennlig bruk av luftrommet. Sektorutformingen skal være forenlig med blant annet ruteutformingen.
2. Gjennomføringsbestemmelser på områdene som omfattes av nr. 1, skal vedtas etter framgangsmåten nevnt i artikkel 8 i rammeforordningen.
3. Beslutninger om etablering eller endring av ruter og sektorer krever godkjenning fra medlemsstatene som har ansvar for luftrommet slike beslutninger gjelder.

*Kapittel III***Fleksibel bruk av luftrommet i det felles europeiske luftrom***Artikkel 7***Fleksibel bruk av luftrommet**

1. Medlemsstatene skal, idet det tas hensyn til organiseringen av militære aspekter som faller inn under deres ansvarsområde, sørge for ensartet anvendelse innenfor Det felles europeiske luftrom av modellen for fleksibel bruk av luftrommet som beskrevet av ICAO og utviklet av Eurocontrol, for å lette styringen av luftrommet og lufttrafikken innenfor rammen av den felles transportpolitikk.
2. Medlemsstatene skal, i forbindelse med den felles transportpolitikk, hvert år framlegge rapport for Kommisjonen om anvendelsen av modellen for fleksibel bruk av luftrommet med hensyn til det luftrom som faller inn under deres ansvarsområde.
3. Dersom det, særlig på bakgrunn av rapporter framlagt av medlemsstatene, blir nødvendig å styrke og harmonisere anvendelsen av modellen for fleksibel bruk av luftrommet i Det felles europeiske luftrom, skal gjennomføringsbestemmelser i forbindelse med den felles transportpolitikk vedtas etter framgangsmåten nevnt i artikkel 8 i rammeforordningen.

*Artikkel 8***Midlertidig oppheving**

1. I tilfeller der anvendelsen av artikkel 7 gir opphav til betydelige driftsproblemer, kan med-

lemsstatene midlertidig oppheve anvendelsen, forutsatt at de umiddelbart underretter Kommisjonen og de andre medlemsstatene om dette.

2. Etter innføringen av en midlertidig oppheving kan det foretas tilpasninger i reglene vedtatt i henhold til artikkel 7 nr. 3 for luftrommet som faller inn under den eller de berørte medlemsstaters ansvarsområde, etter framgangsmåten nevnt i artikkel 8 i rammeforordningen.

*Artikkel 9***Styring av lufttrafikkbevegelser**

1. Gjennomføringsbestemmelsene for styring av lufttrafikkbevegelser skal fastsettes etter framgangsmåten nevnt i artikkel 8 i rammeforordningen, med henblikk på å optimalisere tilgjengelig kapasitet for bruk av luftrommet og å styrke prosessene for styring av lufttrafikkbevegelser. Disse bestemmelsene skal bygge på innsyn og effektivitet, slik at det sikres at kapasitet stilles til rådighet rettidig på en fleksibel måte, i samsvar med anbefalingene til Den internasjonale organisasjon for luftfarts regionale flysikringsplan for Europaområdet.
2. Gjennomføringsbestemmelsene skal støtte de driftsmessige beslutninger som ytere av flysikringstjenester, lufthavnoperatører og luftromsbrukere treffer, og skal omfatte følgende områder:
 - a) planlegging av flyginger,
 - b) bruk av tilgjengelig luftromskapasitet i alle faser av flygingen, herunder fordeling av tidsluker, og
 - c) bruk av flygeruter i allmenn lufttrafikk, herunder
 - opprettelse av én felles publikasjon for rute- og trafikkfastsettelse,
 - alternativer for omdirigering av allmenn lufttrafikk fra overbelastede områder, og
 - prioriteringsregler for allmenn lufttrafikks tilgang til luftrommet, særlig i perioder med overbelastning og ved kriser.

*Kapittel IV***Sluttbestemmelser***Artikkel 10***Evaluerings**

I forbindelse med den regelmessige gjennomgåelsen nevnt i artikkel 12 nr. 2 i rammeforordningen skal Kommisjonen gjennomføre en framtidrettet undersøkelse av vilkårene for framtidig anvendelse

på det nedre luftrom av modellene nevnt i artikkel 3, 5 og 6.

På grunnlag av undersøkelsens konklusjoner og på bakgrunn av de framskritt som er oppnådd, skal Kommisjonen innen 31. desember 2006 framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet, eventuelt ledsaget av forslag om å utvide anvendelsen av disse modellene til det nedre luftrom, eller om å fastsette eventuelle andre tiltak. Dersom en slik utvidelse kommer i betraktning, bør de relevante beslutninger treffes fortrinnsvis før 31. desember 2009.

Artikkel 11

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den tjuende dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 10. mars 2004.

For Europaparlamentet

P. COX

President

For Rådet

D. ROCHE

Formann

Vedlegg 5**Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken (samvirkingsforordningen)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2, under henvisning til forslag fra Kommisjonen¹, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité², under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen³, etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁴, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 11. desember 2003, og ut fra følgende betraktninger:

1. For å opprette Det felles europeiske luftrom må det treffes tiltak med hensyn til systemer, deres komponenter og tilknyttede framgangsmåter med henblikk på å sikre samvirkingsevnen i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken (EATMN), på vilkår som er forenlige med yting av flysikringstjenester som fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen)⁵ og med organiseringen og bruken av luftrommet som fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen)⁶.
2. Rapporten fra høynivågruppen for Det felles europeiske luftrom av november 2000 bekreftet behovet for å fastsette tekniske forskrifter på grunnlag av «den nye metode» i samsvar med rådsresolusjon av 7. mai 1985 om en ny metode for teknisk harmonisering og standardisering⁷,

der grunnleggende krav, regler og standarder utfyller hverandre og er sammenhengende.

3. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 (rammeforordningen)⁸ fastsetter rammen for opprettelse av Det felles europeiske luftrom.
4. Rapporten fra høynivågruppen bekreftet at selv om det i de senere år er oppnådd framskritt i retning av gjennomgående drift av Det europeiske nett for styring av lufttrafikken, er situasjonen fortsatt ikke tilfredsstillende, med et lavt integrasjonsnivå mellom nasjonale systemer for styring av lufttrafikken og et lavt tempo i innføringen av nye driftsmodeller og den teknologi som er nødvendig for å gi den nødvendige kapasitetsøkning.
5. Sterkere integrasjon på fellesskapsplan vil gi økt effektivitet og lavere kostnader ved innkjøp og vedlikehold av systemer samt bedre samordning av driften.
6. Den framherskende bruken av nasjonale tekniske spesifikasjoner ved innkjøp har ført til fragmentering i systemmarkedet og letter ikke industrielt samarbeid på fellesskapsplan. Dermed er industrien særlig berørt, siden den i betydelig grad må tilpasse sine produkter til hvert nasjonalt marked. Denne praksisen gjør utvikling og anvendelse av ny teknologi vanskelig og forsinker innføringen av nye driftsmodeller, som er nødvendige for å øke kapasiteten.
7. Det er derfor av interesse for alle parter som er involvert i styringen av lufttrafikken at det utvikles en ny partnerskapsmetode som muliggjør balansert deltaking fra alle parter og stimulerer til kreativitet og deling av kunnskaper, erfaring og risiko. Et slikt partnerskap bør i samarbeid med industrien sikte mot å definere enhetlige fellesskaps-spesifikasjoner som kan oppfylle flest mulig forskjellige behov.
8. Det indre marked er et fellesskapsmål, og tiltak som treffes i henhold til denne forordning, bør

¹ EFT C103E av 30.4.2002, s.41.

² EFT C241 av 7.10.2002, s.24.

³ EFT C278 av 14.11.2002, s.13.

⁴ Europaparlamentsuttalelse av 3.september 2002 (EUT C272E av 13.11.2003, s.325), Rådets felles holdning av 18.mars 2003 (EUT C129E av 3.6.2003, s.26) og Europaparlamentets holdning av 3.juli 2003 (ennå ikke offentliggjort i EUT). Europaparlamentsresolusjon av 29.januar 2004 og rådsbeslutning av 2.februar 2004.

⁵ Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

⁶ Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

⁷ EFT C136 av 4.6.1985, s. 1.

⁸ Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlamentets- og rådsforordninger angående et felles europeisk luftrom

- derfor bidra til en skrittvis gjennomføring av markedet innen denne sektoren.
9. Det bør derfor fastsettes grunnleggende krav som får anvendelse på Det europeiske nett for styring av lufttrafikken og dets systemer, deres komponenter og tilknyttede framgangsmåter.
 10. Gjennomføringsbestemmelser for samvirkingssevne bør utarbeides for systemer når dette er nødvendig for å utfylle eller ytterligere presisere de grunnleggende kravene. Slike bestemmelser bør ved behov også utarbeides for å lette den samordnede innføringen av nye avtalte og validerte driftsmodeller eller teknologier. Det bør sikres at disse bestemmelsene overholdes på permanent basis. Bestemmelsene bør bygge på regler og standarder utarbeidet av internasjonale organisasjoner som Eurocontrol eller ICAO.
 11. Utarbeiding og vedtakelse av fellesskapsspesifikasjoner for Det europeiske nett for styring av lufttrafikken, dets systemer, deres komponenter og tilknyttede framgangsmåter er et egnet middel til å definere de tekniske og driftsmessige vilkår som er nødvendige for å oppfylle de grunnleggende krav og relevante gjennomføringsregler for samvirkingssevne. Overholdelse av offentliggjorte fellesskapsspesifikasjoner, som forblir frivillige, skaper en antakelse om samsvar med de grunnleggende krav og relevante gjennomføringsregler for samvirkingssevne.
 12. Fellesskapsspesifikasjonene bør fastsettes av europeiske standardiseringsorganer i samarbeid med Den europeiske organisasjon for utstyr til sivil luftfart (Eurocae) og av Eurocontrol, i samsvar med Fellesskapets alminnelige framgangsmåter for standardisering.
 13. Framgangsmåtene for vurdering av samsvar eller bruksegnethet for komponenter bør bygge på bruk av moduler som omfattes av rådsbeslutning 93/465/EØF av 22. juli 1993 om modulene for de forskjellige fasene i rutinene for samsvarsvurdering og reglene for påføring og bruk av CE-samsvarsmerking til bruk i direktivene om teknisk harmonisering⁹. Disse modulene bør i den grad det er nødvendig utvides av hensyn til bestemte krav fra de berørte bransjer.
 14. Det berørte marked er lite og består av systemer og komponenter som nesten utelukkende brukes til styring av lufttrafikken og ikke er beregnet på offentligheten. Det ville derfor være uhensiktsmessig å anbringe CE-merking på komponentene, siden produsentens samsvarserklæring på grunnlag av en vurdering av samsvar og/eller bruksegnethet er tilstrekkelig. Dette bør ikke berøre ikke produsentenes forpliktelse til å anbringe CE-merking på visse komponenter for å bekrefte at de er i samsvar med andre fellesskapsbestemmelser som gjelder dem.
 15. Ibruktaking av systemer for styring av lufttrafikken bør underlegges kontroll av samsvar med de grunnleggende krav og relevante gjennomføringsregler for samvirkingssevne. Bruk av fellesskapsspesifikasjoner skaper en antakelse om samsvar med de grunnleggende krav og relevante gjennomføringsregler for samvirkingssevne.
 16. En fullstendig anvendelse av denne forordning bør skje ved en overgangsstrategi utformet for å nå målene i denne forordning uten å skape uberechtiggede nytte- og kostnadshindringer for opprettholdelse av eksisterende infrastruktur.
 17. Det bør innenfor rammen av gjeldende fellesskapsregelverk tas hensyn til behovet for å sikre
 - harmoniserte vilkår når det gjelder tilgjengelighet og effektiv bruk av det radiospektrum som er nødvendig for gjennomføring av Det felles europeiske luftrom, også med hensyn til elektromagnetisk kompatibilitet,
 - beskyttelse av sikkerhetskritiske tjenester mot skadelig interferens,
 - effektiv og hensiktsmessig bruk av frekvenser utelukkende tildelt luftfartssektoren og forvaltet av den.
 18. Rådskonferansen 93/65/EØF av 19. juli 1993 om definisjon og bruk av samsvarende tekniske spesifikasjoner for anskaffelse av utstyr og systemer for styring av lufttrafikken¹⁰ er begrenset til offentlige oppdragsgiveres forpliktelser. Denne forordning har et større omfang ved at den omfatter de forpliktelser som påhviler alle aktører, herunder ytere av flysikringstjenester, luftromsbrukere, industrien og lufthavnene, og gjør det mulig både å fastsette regler som får anvendelse for alle samt å vedta fellesskapsspesifikasjoner som, til tross for at de er ikke-bindende, skaper en antakelse om samsvar med de grunnleggende krav. Direktiv 93/65/EØF, kommisjonsdirektiv 97/15/EF av 25. mars 1997 om vedtaking av Eurocontrol-standardar og om endring av rådskonferansen 93/65/EØF om definisjon og bruk av samsvarende tekniske spesifikasjo-

⁹ EFT L220 av 30.8.1993, s.23.

¹⁰ EFT L187 av 29.7.1993, s.52. Direktivet sist endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr.1882/2003 (EUT L284 av 31.10.2003, s.1).

ner for anskaffelse av utstyr og systemer for styring av lufttrafikken¹¹ og kommisjonsforordning (EF) nr. 2082/2000 av 6. september 2000 om vedtaking av Eurocontrol-standarder og om endring av direktiv 97/15/EF¹² samt kommisjonsforordning (EF) nr. 980/2002 av 4. juni 2002 om endring av forordning (EF) nr. 2082/2000 om vedtaking av Eurocontrol-standarder bør derfor oppheves etter en overgangsperiode.

19. Av hensyn til rettssikkerheten er det viktig å sikre at innholdet i visse bestemmelser i Felleskapets regelverk vedtatt på grunnlag av direktiv 93/65/EØF, fortsatt gjelder uendret. Det vil kreve en viss tid å vedta gjennomføringsbestemmelser i henhold til denne forordning som tilsvarer nevnte bestemmelser –

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Kapittel I

Alminnelige bestemmelser

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. Denne forordning omhandler, innenfor rammeforordningens virkeområde, samvirkingsevnen i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken.
2. Denne forordning får anvendelse på systemer og deres komponenter og tilknyttede framgangsmåter som omhandlet i vedlegg I.
3. Formålet med denne forordning er å realisere samvirkingsevne mellom forskjellige systemer, komponenter og tilknyttede framgangsmåter i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken, idet det tas behørig hensyn til relevante internasjonale regler. Denne forordning har også som formål å sikre samordnet og rask innføring av nye avtalte og validerte driftsmodeller eller teknologier på området styring av lufttrafikken.

Kapittel II

Grunnleggende krav, gjennomføringsbestemmelser for samvirkingsevne og fellesskaps-spesifikasjoner

Artikkel 2

Grunnleggende krav

Det europeiske nett for styring av lufttrafikken, dets systemer og deres komponenter og tilknyttede

de framgangsmåter skal oppfylle grunnleggende krav. Disse grunnleggende kravene er fastsatt i vedlegg II.

Artikkel 3

Gjennomføringsbestemmelser for samvirkingsevne

1. Gjennomføringsbestemmelser for samvirkingsevne skal utarbeides i ethvert tilfelle der det er nødvendig for å nå målene i denne forordning.
2. Systemer, komponenter og tilknyttede framgangsmåter skal være i samsvar med relevante gjennomføringsbestemmelser for samvirkingsevne i hele deres livssyklus.
3. Gjennomføringsbestemmelsene for samvirkingsevne skal særlig
 - a) fastsette særlige krav som utfyller eller presiserer de grunnleggende krav, særlig med hensyn til sikkerhet, gjennomgående drift og ytelse, og/eller
 - b) beskrive, om nødvendig, alle særlige krav som utfyller eller presiserer de grunnleggende krav, særlig med hensyn til samordnet innføring av nye, avtalte og validerte driftsmodeller eller teknologier, og/eller
 - c) bestemme komponentene i forbindelse med behandlingen av systemene, og/eller
 - d) beskrive de særlige framgangsmåtene for samsvars-vurdering, eventuelt med bidrag fra de meldte organer nevnt i artikkel 8, på grunnlag av modulene fastsatt i beslutning 93/465/EØF, som skal benyttes til vurdering av komponentenes samsvar eller bruksegnethet samt til verifisering av systemer, og/eller
 - e) angi vilkårene for gjennomføring, herunder eventuelt datoen da alle berørte parter skal ha oppfylt dem.
4. Ved utarbeiding, vedtakelse og revisjon av gjennomføringsbestemmelsene for samvirkingsevne skal det tas hensyn til anslåtte kostnader og nytte ved de tekniske løsninger som gjør det mulig å overholde bestemmelsene, med henblikk på å bestemme den mest holdbare løsningen, idet det tas behørig hensyn til opprettholdelse av et anerkjent høyt sikkerhetsnivå. En vurdering av kostnader og nytte for disse løsningene for alle berørte parter skal ledsage hvert utkast til gjennomføringsbestemmelse for samvirkingsevne.
5. Gjennomføringsbestemmelsene for samvirkingsevne skal fastsettes etter framgangsmåten nevnt i artikkel 8 i rammeforordningen.

¹¹ EFT L95 av 10.4.1997, s.16. Direktivet sist endret ved forordning (EF) nr. 2082/2000 (EFT L254 av 9.10.2000, s.1).

¹² EFT L254 av 9.10.2000, s.1. Forordningen sist endret ved forordning (EF) nr.980/2002 (EFT L150 av 8.6.2002, s.38).

*Artikkel 4***Fellesskapsspesifikasjoner**

1. Med henblikk på å nå målene for denne forordning kan det fastsettes fellesskapsspesifikasjoner. Slike spesifikasjoner kan være
 - a) europeiske standarder for systemer eller komponenter, sammen med relevante framgangsmåter, utarbeidet av europeiske standardiseringsorganer i samarbeid med Eurocae etter fullmakt fra Kommissjonen i samsvar med artikkel 6 nr. 4 i europaparlaments- og rådsdirektiv 98/34/EF av 22. juni 1998 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter¹³ og etter de overordnede retningslinjene for samarbeid mellom Kommissjonen og standardiseringsorganene undertegnet 13. november 1984, eller
 - b) spesifikasjoner utarbeidet av Eurocontrol for saker som gjelder driftsmessig samordning mellom ytere av flysikringstjenester, på anmodning fra Kommissjonen etter framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 2 i rammeforordningen.
2. Overholdelse av de grunnleggende krav og/eller gjennomføringsregler skal antas for systemer, sammen med tilknyttede framgangsmåter, eller komponenter som overholder relevante fellesskapsspesifikasjoner og hvis referanse-numre er offentliggjort i *Den europeiske unions tidende*.
3. Kommissjonen skal offentliggjøre henvisningene til europeiske standarder nevnt i nr. 1 bokstav a) i *Den europeiske unions tidende*.
4. Kommissjonen skal offentliggjøre henvisningene til Eurocontrol-spesifikasjonene nevnt i nr. 1 bokstav b) i *Den europeiske unions tidende* etter framgangsmåten i rammeforordningens artikkel 5 nr. 2.
5. Dersom en medlemsstat eller Kommissjonen anser at samsvar med en offentliggjort fellesskapsstandard ikke sikrer samsvar med de grunnleggende krav og/eller gjennomføringsreglene for samvirkingsevne som fellesskapsspesifikasjonene er ment å dekke, får framgangsmåten i rammeforordningens artikkel 5 nr. 2 anvendelse.
6. Ved mangler i de offentliggjorte europeiske standarder kan det etter framgangsmåten i rammeforordningens artikkel 5 nr. 2 etter samråd med komiteen nedsatt i henhold til artikkel 5 i

direktiv 98/34/EF vedtas at de berørte standarder helt eller delvis trekkes tilbake fra de publikasjoner der de finnes, eller i endringer av disse.

7. Ved mangler i offentliggjorte Eurocontrol-spesifikasjoner kan det etter framgangsmåten i rammeforordningens artikkel 5 nr. 2 vedtas at de berørte spesifikasjoner helt eller delvis skal trekkes tilbake fra de publikasjoner der de finnes, eller i endringer av disse.

*Kapittel III***Samsvarskontroll***Artikkel 5***EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet for komponenter**

1. Komponenter skal følges av en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet. Elementene i denne erklæringen er gjengitt i vedlegg III.
2. Produsenten, eller dennes representant etablert i Fellesskapet, skal med en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet sikre og erklære at vedkommende har anvendt bestemmelsene fastsatt i de grunnleggende krav og relevante gjennomføringsregler for samvirkingsevne.
3. Samsvar med de grunnleggende krav og relevante gjennomføringsregler for samvirkingsevne skal antas for de komponenter som følges av EF-erklæringer om samsvar eller bruksegnethet.
4. De relevante gjennomføringsregler for samvirkingsevne skal eventuelt identifisere de oppgaver forbundet med vurdering av samsvar eller bruksegnethet for komponenter som skal utføres av de meldte organer nevnt i artikkel 8.

*Artikkel 6***EF-verifiseringserklæring for systemer**

1. Systemer skal underkastes EF-verifisering ved yteren av flysikringstjenester i samsvar med relevante gjennomføringsregler for samvirkingsevne for å sikre at de overholder de relevante krav i denne forordning og gjennomføringsreglene for samvirkingsevne når de integreres i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken.
2. Før et system tas i bruk, skal den relevante yter av flysikringstjenester utarbeide en EF-verifiseringserklæring som bekrefter samsvar, og skal framlegge den for den nasjonale tilsynsmyndighet sammen med tekniske data. Elementene i denne erklæringen og de tekniske dataene er

¹³ EFT L204 av 21.7.1998, s.37. Direktivet sist endret ved direktiv 98/48/EF (EFT L217 av 5.8.1998, s.18).

gjengitt i vedlegg IV. Den nasjonale tilsynsmyndighet kan kreve at ytterligere opplysninger som er nødvendige for å kontrollere samsvaret, framlegges.

3. De relevante gjennomføringsbestemmelser for samvirkningsevne skal eventuelt identifisere de oppgaver forbundet med verifisering av systemer som skal utføres av de meldte organer nevnt i artikkel 8.
4. EF-verifiseringserklæringen berører ikke eventuelle vurderinger som den nasjonale tilsynsmyndighet kan ha behov for å utføre av andre årsaker enn samvirkningsevne.

Artikkel 7

Beskyttelsestiltak

1. Dersom den nasjonale tilsynsmyndighet fastslår at
 - a) en komponent som følges av en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet, eller
 - b) et system som følges av en EF-verifiseringserklæring,
 ikke overholder de grunnleggende krav og/eller relevante gjennomføringsregler for samvirkningsevne, skal den, idet den tar hensyn til behovet for å sikre driftssikkerhet og -kontinuitet, treffe alle nødvendige tiltak for å begrense anvendelsesområdet til den/det berørte komponent eller system, eller forby enheter som hører inn under dens ansvarsområde å bruke komponenten eller systemet.
2. Den berørte medlemsstat skal umiddelbart underrette Kommisjonen om slike eventuelle tiltak og begrunne dem, idet det særlig angis hvorvidt manglende oppfyllelse av de grunnleggende krav etter dens mening skyldes
 - a) manglende evne til å oppfylle de grunnleggende krav,
 - b) feil anvendelse av gjennomføringsreglene for samvirkningsevne og/eller fellesskaps-spesifikasjoner,
 - c) mangler i gjennomføringsreglene for samvirkningsevne og/eller fellesskaps-spesifikasjoner.
3. Kommisjonen skal snarest mulig rådføre seg med de berørte parter. Etter en slik rådføring skal Kommisjonen underrette medlemsstatene om sine konklusjoner og om hvorvidt den anser at tiltakene som den nasjonale tilsynsmyndighet har truffet, er berettiget.
4. Dersom Kommisjonen fastslår at tiltakene som den nasjonale tilsynsmyndighet har truffet, ikke er berettiget, skal den anmode den berørte

medlemsstat om å sørge for at de trekkes tilbake umiddelbart. Den skal umiddelbart underrette produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet.

5. Dersom Kommisjonen fastslår at manglende oppfyllelse av grunnleggende krav skyldes feil anvendelse av gjennomføringsreglene for samvirkningsevne og/eller fellesskaps-spesifikasjonene, skal den berørte medlemsstat treffe hensiktsmessige tiltak mot utstederen av erklæringen om samsvar eller bruksegnethet eller EF-verifiseringserklæringen, og skal underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene om dette.
6. Dersom Kommisjonen fastslår at manglende oppfyllelse av de grunnleggende krav skyldes mangler ved fellesskaps-spesifikasjonene, får framgangsmåtene nevnt i artikkel 4 nr. 6 eller 7 anvendelse.

Artikkel 8

Meldte organer

1. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene om hvilke organer de har utpekt til å utføre oppgaver knyttet til vurdering av samsvar eller bruksegnethet omhandlet i artikkel 5 og/eller verifiseringen omhandlet i artikkel 6, idet hvert organs ansvarsområde og identifikasjonsnummer tildelt av Kommisjonen angis. Kommisjonen skal i *Den europeiske unions tidende* offentliggjøre listen over organer, deres identifikasjonsnumre og ansvarsområder, og skal holde listen à jour.
2. Medlemsstatene skal anvende kriteriene gjengitt i vedlegg V ved vurdering av organer som skal meldes. Organer som oppfyller vurderingskriteriene i de relevante europeiske standarder, skal anses å oppfylle nevnte kriterier.
3. Medlemsstatene skal trekke tilbake meldingen av et meldt organ som ikke lenger oppfyller kriteriene nevnt i vedlegg V. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene om dette.
4. Uten at kravene i nr. 1, 2 og 3 berøres, kan medlemsstatene vedta å utpeke organisasjoner som er godkjent i samsvar med tjenesteytingsforordningens artikkel 3, som meldte organer.

*Kapittel IV***Sluttbestemmelser***Artikkel 9***Revisjon av vedleggene**

Vedlegg I og II kan tilpasses til den tekniske eller driftsmessige utvikling etter framgangsmåten i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3.

*Artikkel 10***Overgangsordninger**

1. Fra 20. oktober 2005 får de grunnleggende krav anvendelse på ibruktaking av systemer og komponenter i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken, med mindre annet er fastsatt i de relevante gjennomføringsregler for samvirkingssevne.
2. Alle systemer og komponenter i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken som er i bruk, skal oppfylle de grunnleggende krav innen 20. april 2011, med mindre annet er fastsatt i de relevante gjennomføringsregler for samvirkingssevne.
3. Dersom systemer i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken er bestilt eller bindende avtaler om dem er inngått
 - før datoen for denne forordnings ikrafttredelse, eller eventuelt
 - før ikrafttredelsesdatoen til én eller flere relevante gjennomføringsregler for samvirkingssevne,

slik at overholdelse av de grunnleggende krav og/eller relevante gjennomføringsregler for svirkingssevne ikke kan garanteres innen tidsfristen nevnt i nr. 1, skal den berørte medlemsstat oversende Kommisjonen detaljerte opplysninger om de grunnleggende krav og/eller gjennomføringsregler for samvirkingssevne der det er konstatert usikkerhet om samsvar.

Kommisjonen skal rådspørre de berørte parter og deretter treffe beslutning etter framgangsmåten i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3.

*Artikkel 11***Oppheving**

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

*Artikkel 12***Ikrafttredelse**

Denne forordning trer i kraft den tjuende dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 10. mars 2004.

For Europaparlamentet

P. COX

President

For Rådet

D. ROCHE

Formann

*Vedlegg I***Liste over systemer for flysikringstjenester**

For denne forordnings formål inndeles Det europeiske nett for styring av lufttrafikken i åtte systemer:

1. Systemer og framgangsmåter for styring av luftrommet.
2. Systemer og framgangsmåter for styring av lufttrafikkstrømmen.
3. Systemer og framgangsmåter for lufttrafikk tjenester, særlig systemer for behandling av flygedata, systemer for behandling av overvåkingsdata og systemer for menneske/maskin-grensesnitt.
4. Kommunikasjonssystemer og framgangsmåter for kommunikasjon bakke til bakke, luft til bakke og luft til luft.
5. Systemer og framgangsmåter for navigasjon.
6. Systemer og framgangsmåter for overvåking.
7. Systemer og framgangsmåter for luftfartsinformasjonstjenester.
8. Systemer og framgangsmåter for bruk av værvarslingsinformasjon.

*Vedlegg II***Grunnleggende krav****Del A: Almennelige krav**

Disse kravene omfatter hele nettet og gjelder i sin alminnelighet for hvert av systemene identifisert i vedlegg I.

1. Gjennomgående drift

Systemer for styring av lufttrafikken og deres komponenter skal utformes, bygges, vedlikeholdes og

drives etter egnede og validerte framgangsmåter på en slik måte at gjennomgående drift av Det europeiske nett for styring av lufttrafikken er sikret, til alle tider og for alle faser av flygingen. Gjennomgående drift kan særlig komme til uttrykk i form av informasjonsutveksling, herunder relevante opplysninger om driftsstatus, felles forståelse av informasjon, sammenlignbar behandlingsytelse og tilknyttede framgangsmåter som muliggjør felles driftsytelse avtalt for hele eller deler av Det europeiske nett for styring av lufttrafikken.

2. Støtte til nye driftsprinsipper

Det europeiske nett for styring av lufttrafikken, dets systemer og deres komponenter skal på en samordnet måte støtte nye avtalte og validerte driftsprinsipper som forbedrer kvaliteten og effektiviteten til flysikringstjenester, særlig med hensyn til sikkerhet og kapasitet.

Potensialet til nye prinsipper, for eksempel samarbeidsbaserte beslutningsprosesser, økt automatisering og alternative metoder for delegering av ansvar for separasjon, skal undersøkes idet det tas hensyn til den tekniske utvikling og sikkerheten ved innføringen, etter validering.

3. Sikkerhet

Systemer i og drift av Det europeiske nett for styring av lufttrafikken skal oppnå avtalt høye sikkerhetsnivåer. Avtalte metoder for sikkerhetsstyring og rapportering skal utarbeides for dette formål.

Når det gjelder relevante bakkebaserte systemer, eller deler av disse, skal disse høye sikkerhetsnivåene styrkes ved sikkerhetsnett, som skal samsvare med avtalte felles ytelsesegenskaper.

Det skal fastsettes et harmonisert sett med sikkerhetskrav for utforming, ibruktaking, vedlikehold og drift av systemer og deres komponenter for både normal og redusert drift med sikte på å oppnå avtalte sikkerhetsnivåer for alle faser av flygingen og for hele Det europeiske nett for styring av lufttrafikken.

Systemene skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives etter egnede og validerte framgangsmåter, på en slik måte at oppgavene som pålegges kontrollpersonalet, er forenlige med menneskelige evner ved både normal og redusert drift, og er forenlige med kravene til sikkerhetsnivå.

Systemene skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives etter egnede framgangsmåter, på en slik måte at de er frie for skadelige forstyrrelser i sitt normale driftsmiljø.

4. Sivil/militær samordning

Det europeiske nett for styring av lufttrafikken, dets systemer og disses komponenter skal støtte gradvis innføring av sivil/militær samordning, i den grad det er nødvendig for effektiv styring av luftrom og lufttrafikkbevegelser samt sikker og effektiv bruk av luftrommet for alle brukere, ved anvendelse av prinsipper for fleksibel bruk av luftrommet.

For å nå disse målene skal Det europeiske nett for styring av lufttrafikken, dets systemer og disses komponenter støtte rettidig deling av korrekt og sammenhengende informasjon for alle faser av flygingen, mellom sivile og militære parter.

Det skal tas hensyn til nasjonale sikkerhetskrav.

5. Miljøhensyn

Systemer i og drift av Det europeiske nett for styring av lufttrafikken skal ta hensyn til behovet for å minimere miljøvirkningene i samsvar med Felleskapets regelverk.

6. Prinsipper for systemers logiske oppbygning

Systemene skal utformes og gradvis integreres i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken med henblikk på å oppnå sammenhengende og stadig mer harmonisert validert logisk oppbygning under stadig utvikling.

7. Prinsipper for systemers utforming

Systemene skal utformes, bygges og vedlikeholdes ut fra gode tekniske prinsipper, særlig med hensyn til modularitet, som muliggjør utbytbarhet for komponenter, høy tilgjengelighet og redundans og feiltoleranse for kritiske komponenter.

Del B: Særlige krav

Disse kravene gjelder særskilt for hvert av systemene og utfyller eller presiserer de alminnelige kravene.

1. Systemer og framgangsmåter for styring av luftrommet

1.1. Gjennomgående drift

Opplysninger om pretaktiske og taktiske aspekter ved luftromstilgjengeligheten skal stilles til rådighet for alle berørte parter på en korrekt måte og i rett tid, slik at det sikres effektiv tildeling og bruk

av luftrommet for alle luftromsbrukere. Det skal tas hensyn til nasjonale sikkerhetskrav.

2. Systemer og framgangsmåter for styring av lufttrafikkstrømmen

2.1. Gjennomgående drift

Systemer og framgangsmåter for styring av lufttrafikkstrømmen skal støtte deling av korrekt, sammenhengende og relevant strategisk, pretaktisk og taktisk – etter relevans – flyinformasjon som dekker alle faser av flygingen og gir mulighet for dialog med henblikk på å oppnå optimalisert bruk av luftrommet.

3. Systemer og framgangsmåter for lufttrafikkjenester

3.1. Systemer for behandling av flygedata

3.1.1.

Gjennomgående driftsystemer for behandling av flygedata skal være driftskompatible med hensyn til rettidig deling av korrekt og sammenhengende informasjon, og en felles en driftsforståelse av denne informasjonen, for å sikre en sammenhengende og konsistent planleggingsprosess og ressurseffektiv taktisk samordning i hele Det europeiske nett for styring av lufttrafikken i alle faser av flygingen.

For å oppnå sikker, smidig og hurtig behandling i hele Det europeiske nett for styring av lufttrafikken skal ytelsen til systemer for behandling av flygedata være likeverdig og egnet til et gitt miljø (overflate, terminalområde (TMA), strekning), med kjente trafikkforhold og ved drift etter et avtalt og validert driftsprinsipp, særlig med hensyn til behandlingsresultatenes nøyaktighet og feiltoleranse.

3.1.2. Støtte for nye driftsprinsipper

Systemer for behandling av flygedata skal muliggjøre gradvis innføring av avanserte, avtalte og validerte driftsprinsipper for alle faser av flygingen.

Høyautomatiserte verktøy skal ha egenskaper som muliggjør sammenhengende og effektiv pretaktisk og taktisk behandling av flygeinformasjon i deler av Det europeiske nett for styring av lufttrafikken.

Luftbårne og bakkebaserte systemer og deres komponenter som støtter nye, avtalte og validerte driftsprinsipper, skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives etter egnede og validerte framgangsmåter på en slik måte at de har samvirkningsevne

med hensyn til rettidig deling av korrekt og sammenhengende informasjon og en felles forståelse av den aktuelle og forventede driftssituasjonen.

3.2. Systemer for behandling av overvåkingsdata

3.2.1. Gjennomgående drift

Systemer for behandling av overvåkingsdata skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives etter egnede og validerte framgangsmåter på en slik måte at det gir den nødvendige ytelse og tjenestekvalitet i et gitt miljø (overflate, TMA, strekning), med kjente trafikkforhold, særlig i form av de beregnede resultatets nøyaktighet og pålitelighet og informasjonens korrekthet, integritet, tilgjengelighet, kontinuitet og rettidighet på kontrollstadiet.

Systemer for behandling av overvåkingsdata skal muliggjøre rettidig deling av relevant, nøyaktig, konsistent og sammenhengende informasjon mellom dem og sikre optimaliserte operasjoner i forskjellige deler av Det europeiske nett for styring av lufttrafikken.

3.2.2. Støtte for nye driftsprinsipper

Systemer for behandling av overvåkingsdata skal muliggjøre gradvis ibruktaking av nye kilder for overvåkingsinformasjon på en måte som bedrer den samlede tjenestekvaliteten.

3.3. Systemer for menneske/maskin-grensesnitt

3.3.1. Gjennomgående drift

Menneske/maskin-grensesnitt for bakkebaserte systemer for styring av lufttrafikken skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives etter egnede og validerte framgangsmåter på en slik måte at det gir alt kontrollpersonale et gradvis harmonisert arbeidsmiljø, herunder funksjoner og ergonomi, som oppfyller de nødvendige krav med hensyn til ytelse for et gitt miljø (overflate, TMA, strekning), med kjente trafikkegenskaper.

3.3.2. Støtte for nye driftsprinsipper

Menneske/maskin-grensesnittsystemer skal muliggjøre gradvis innføring av nye, avtalte og validerte driftsprinsipper og økt automatisering på en slik måte at det sikres at oppgaver som er pålagt kontrollpersonalet, forblir forenlig med menneskelige evner under både normal og redusert drift.

4. Systemer og framgangsmåter for kommunikasjon bakke til bakke, luft til bakke og luft til luft

4.1. Gjennomgående drift

Kommunikasjonssystemene skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives etter egnede og validerte framgangsmåter på en slik måte at den nødvendige ytelse oppnås innen et gitt utsnitt av luftrommet eller for en bestemt anvendelse, særlig med hensyn til kommunikasjonens behandlingstid, integritet, tilgjengelighet og funksjonskontinuitet.

Kommunikasjonsnettet i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken skal være slik at det oppfyller kravene til tjenestekvalitet, dekning og redundans.

4.2. Støtte for nye driftsprinsipper

Kommunikasjonssystemene skal støtte innføring av avanserte, avtalte og validerte driftsprinsipper for all faser av flygingen.

5. Systemer og framgangsmåter for navigasjon

5.1. Gjennomgående drift

Navigasjonssystemer skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives etter egnede og validerte framgangsmåter på en slik måte at den nødvendige vannrette og loddrette navigasjonsytelse oppnås, særlig med hensyn til nøyaktighet og funksjonskapasitet, for et gitt miljø (overflate, TMA, strekning), med kjente trafikkforhold og ved drift etter et avtalt og validert driftsprinsipp.

6. Systemer og framgangsmåter for overvåking

6.1. Gjennomgående drift

Overvåkingssystemene skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives etter egnede og validerte framgangsmåter på en slik måte at den nødvendige ytelse som gjelder for et gitt miljø (overflate, TMA, strekning), oppnås, med kjente trafikkforhold og ved drift etter et avtalt og validert driftsprinsipp, særlig med hensyn til nøyaktighet, dekning, rekkevidde og tjenestekvalitet.

Overvåkingsnettet innen Det europeiske nett for styring av lufttrafikken skal være slik at det oppfyller krav til nøyaktighet, rettidighet, dekning og redundans. Overvåkingsnettet skal gjøre det mulig å dele overvåkingsdata for å bedre driften i hele Det europeiske nett for styring av lufttrafikken.

7. Systemer og framgangsmåter for luftfartsinformasjonstjenester

7.1. Gjennomgående drift

Det skal gradvis stilles til rådighet nøyaktig, rettidig og sammenhengende flygeinformasjon i elektronisk form, basert på et avtalt og standardisert datasett.

Nøyaktig og sammenhengende flygeinformasjon, særlig med hensyn til luftbårne og bakkebaserte komponenter eller systemer, skal stilles til rådighet i rett tid.

7.2. Støtte for nye driftsprinsipper

Stadig mer nøyaktig, fullstendig og ajourført flygeinformasjon skal stilles til rådighet og brukes i rett tid for å støtte løpende effektivitetsforbedring i bruken av luftrom og lufthavner.

8. Systemer og framgangsmåter for bruk av værvarslingsinformasjon

8.1. Gjennomgående drift

Systemer og framgangsmåter for bruk av værvarslingsinformasjon skal bedre konsistensen og rettidigheten for leveringen av den og kvaliteten på presentasjonen av den, ved hjelp av et avtalt datasett.

8.2. Støtte for nye driftsprinsipper

Systemer og framgangsmåter for bruk av værvarslingsinformasjon skal gjøre at den blir raskere tilgjengelig og kan brukes raskere, til støtte for løpende effektivitetsforbedring i bruken av luftrom og lufthavner.

Vedlegg III

Komponenter

- EF erklæring
- om samsvar
 - om bruksegnethet

1. Komponenter

Komponentene angis i gjennomføringsreglene for samvirkningsevne i samsvar med artikkel 3 i denne forordning.

2. Omfang

EF-erklæringen omfatter

- enten vurdering av om en komponent i seg selv isolert sett er i samsvar med fellesskapsspesifikasjonene som skal overholdes, eller
- vurdering/bedømmelse av en komponents bruksegnethet, som ledd i styringen av lufttrafikken.

Framgangsmåtene for vurdering som de meldte organer anvender i utformings- og produksjonsfasene, skal bygge på modulene som er fastsatt i beslutning 93/465/EØF, i samsvar med vilkårene fastsatt i de relevante gjennomføringsregler for samvirkningsevne.

3. Innhold i EF-erklæringen

EF-erklæringen om samsvar eller bruksegnethet og følgedokumentene skal være datert og undertegnet.

Erklæringen skal være skrevet på samme språk som instruksjonene og skal inneholde følgende opplysninger:

- henvisninger til forordningen,
- navn og adresse for produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet (oppgi firma og full adresse samt, for representanten, også produsentens firma),
- beskrivelse av komponenten,
- beskrivelse av framgangsmåten som følges for å erklære samsvar eller bruksegnethet (artikkel 5 i denne forordning),
- alle relevante bestemmelser som komponenten overholder, særlig bruksvilkår,
- dersom det er relevant, navn og adresse for meldt(e) organ(er) som har medvirket i framgangsmåten som er fulgt for samsvar eller bruksegnethet, samt prøvingssertifikatets dato, og eventuelt, varigheten av og vilkår for sertifikatets gyldighet,
- dersom det er relevant, henvisning til fellesskapsspesifikasjoner som er fulgt,
- angivelse av underskriftsberettiget med fullmakt til å inngå forpliktelser på vegne av produsenten eller produsentens representant etablert i Fellesskapet.

Vedlegg IV

Systemer

EF-verifiseringserklæring for systemer

Framgangsmåte for verifisering av systemer

1. Innhold i EF-verifiseringserklæringen for systemer

EF-verifiseringserklæringen og følgedokumentene skal være datert og undertegnet. Denne erklæringen skal være skrevet på samme språk som de tekniske dataene og skal inneholde følgende opplysninger:

- henvisninger til forordningen,
- navn og adresse til yteren av flysikringstjenester (firma og full adresse),
- kort beskrivelse av systemet,
- beskrivelse av framgangsmåten som er fulgt i forbindelse med systemets samsvarserklæring (artikkel 6 i denne forordning),
- navn og adresse for meldt organ som har utført oppgaver i forbindelse med verifiseringen, dersom det er relevant,
- henvisninger til dokumenter i de tekniske dataene,
- dersom det er relevant, henvisninger til fellesskapsspesifikasjonene,
- alle relevante foreløpige eller endelige bestemmelser som systemene skal overholde, særlig, dersom det er relevant, eventuelle driftsbegrensninger eller -vilkår,
- EF-erklæringens gyldighetstid, dersom den er foreløpig,
- underskriverens identitet.

2. Framgangsmåte for verifisering av systemer

Verifisering av systemer er en framgangsmåte der en yter av flysikringstjenester kontrollerer og erklærer at et system er i samsvar med denne forordning og kan tas i bruk i henhold til denne forordning.

Systemet kontrolleres for hvert av følgende aspekter:

- alminnelig utforming,
- utvikling og integrasjon av systemet, herunder særlig montering av komponenter og alminnelige tilpasninger,
- integrasjon av driftssystemet,
- særlige bestemmelser om vedlikehold av systemet, dersom det er relevant.

Dersom relevante gjennomføringsregler for samvirkningsevne krever deltaking fra et meldt organ, skal det meldte organ, etter å ha utført de oppgaver det er pålagt i henhold til regelen, utarbeide et samsvarssertifikat for oppgavene det har utført. Dette sertifikatet er beregnet på yteren av flysikringstjenester. Denne tjenesteyteren utarbeider så EF-verifiseringserklæringen beregnet på den nasjonale tilsynsmyndighet.

3. Tekniske data

De tekniske data som følger EF-verifiseringserklæringen, skal inneholde alle nødvendige dokumenter om systemets egenskaper, herunder bruksvilkår og//begrensninger, samt dokumenter som dokumenterer samsvar for komponenter, dersom det er relevant.

Som et minstemål skal følgende dokumenter vedlegges:

- angivelse av de relevante deler av de tekniske spesifikasjoner som er brukt ved anskaffelsen for å sikre overholdelse av relevante gjennomføringsregler for samvirkingsevne, og, dersom det er relevant, fellesskapsspesifikasjonene,
- listen over komponenter nevnt i artikkel 3 i denne forordning,
- kopier av EF-erklæringen om samsvar eller bruksegnethet som nevnte komponenter skal være utstyrt med i henhold til artikkel 5 i denne forordning, eventuelt sammen med en kopi av rapportene fra prøvingene og undersøkelsene utført av de meldte organer,
- dersom et meldt organ har deltatt i verifisering av systemet eller systemene, et sertifikat kontrastsignert av organet som erklærer at systemet er i samsvar med denne forordning, og angir eventuelle forbehold som er registrert under utførelsen og ikke frafalt,
- dersom et meldt organ ikke har deltatt, en rapport over prøvinger og installeringskonfigurasjoner som er utført med henblikk på å sikre samsvar med de grunnleggende krav og eventuelle særlige krav i de relevante gjennomføringsregler for samvirkingsevne.

4. Framleggelse

De tekniske dataene skal være vedlagt EF-verifiseringserklæringen som yteren av flysikringstjenester inngir til den nasjonale tilsynsmyndigheten.

Tjenesteyteren skal oppbevare en kopi av de tekniske dataene så lenge systemet er i drift. De skal sendes til eventuelle andre medlemsstater som ber om det.

Vedlegg V

Meldte organer

1. Organet, dets leder og personalet som er ansvarlig for å utføre kontrollene, kan ikke direkte eller som representanter delta i utforming, produksjon, markedsføring eller vedlikehold av komponenter eller systemer eller i bruken av dem. Dette utelukker ikke muligheten for utveksling av tekniske opplysninger mellom produsenten eller konstruktøren og organet.
2. Organet og personalet som er ansvarlig for kontrollene, skal utføre kontrollene med størst mulig faglig integritet og størst mulig teknisk kompetanse, og skal være fri for press og stimulering, særlig av økonomisk art, som kan påvirke deres bedømmelse eller resultatene av deres undersøkelser, særlig fra personer eller grupper som har interesse av kontrollresultatene.
3. Organet skal råde over det personale og utstyr som er nødvendig for på en ordentlig og rask måte å kunne utføre det tekniske og administrative arbeidet som er knyttet til kontrollene; det skal også ha tilgang til det utstyr som er nødvendig for særskilte kontroller.
4. Personalet som har ansvar for inspeksjonen, skal ha
 - god teknisk og faglig opplæring,
 - tilfredsstillende kjennskap til kravene ved de inspeksjonene de utfører, og tilstrekkelig erfaring med slike operasjoner,
 - den nødvendige ferdighet i å utarbeide erklæringer, registre og rapporter som dokumenterer at inspeksjonene er utført.
5. Det skal sikres at inspeksjonspersonalet er upartisk. Deres avlønning skal ikke være avhengig av antallet utførte inspeksjoner eller av resultatene av disse inspeksjonene.
6. Organet skal tegne ansvarsforsikring, med mindre medlemsstaten overtar ansvaret i henhold til nasjonal lovgivning eller medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for inspeksjonene.
7. Organets personale skal ha taushetsplikt om alle opplysninger det får kjennskap til ved utføringen av sine oppgaver i henhold til denne forordning.

