

# 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 Kommisjonen<sup>(1)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>(2)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>(3)</sup>,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(4)</sup>, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 11. desember 2003, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Gjennomføringen av den felles transportpolitikk krever et effektivt lufttrafikksystem som gjør det mulig å avvikle lufttrafikken 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 trafikkflytledelse, på grunnlag av arbeidet til Høynivågruppen for Det felles europeiske luftrom nedsatt av Kommisjonen. Denne gruppen, som hovedsakelig består av sivile og militære luftfartsmyndigheter i medlemsstatene, framla sin rapport i november 2000.
- 3) For at lufttrafikksystemet 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.

---

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

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

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

<sup>(4)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 3. september 2002 (EFT C 272 E av 13.11.2003, s. 296), Rådets felles holdning av 18. mars 2003 (EUT C 129 E 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.

- 6) Medlemsstatene har vedtatt en generell erklæring om militære spørsmål knyttet til Det felles europeiske luftrom<sup>(5)</sup>. 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.
- 9) Når medlemsstatene handler for å sikre oppfyllelse av Fellesskapets krav, bør myndighetene som kontrollerer oppfyllelsen, være tilstrekkelig uavhengige av yterne av flysikringstjenester.
- 10) Flysikringstjenester, særlig lufttrafikkjenester, 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

---

<sup>(5)</sup> Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 9.

kommisjonsavgjerd 1998/500/EF av 20. mai 1998 om oppnemning av sektordialogutval for å fremme dialogen mellom partane i arbeidslivet på europeisk plan<sup>(6)</sup> 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 utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen<sup>(7)</sup>.
- 26) I henhold til en standardbestemmelse i artikkel 8 nr. 2 i Den standardiserte forretningsorden for komiteer<sup>(8)</sup>, 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 —

---

<sup>(6)</sup> EFT L 225 av 12.8.1998, s. 27.

<sup>(7)</sup> EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

<sup>(8)</sup> EFT C 38 av 6.2.2001, s. 3.

## 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 luftfartøy,
    - i manøvreringsområdet, mellom luftfartøy og hindringer, og
  - b) sikre en hurtig og velordnet avvikling av lufttrafikken;
2. «tårnkontrolltjeneste»: en flygekontrolltjeneste for flyplasstrafikk;
3. «kunngjøringstjeneste»: 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. «flysikkerhetstjenester»: lufttrafikkstjenester, kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester, flyværtjenester for luftfart og kunngjøringstjenester,
5. «yttere av flysikkerhetstjenester»: enhver offentlig eller privat enhet som yter flysikkerhetstjenester 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 luftfartøy som er i drift innenfor rammen for allmenn lufttrafikk,
9. «trafikkflytledelse»: 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 ytere av flysikringstjenester,
10. «styring av lufttrafikken»: den samling av luft- og bakkebaserte funksjoner (lufttrafikk tjenester, styring av luftrommet og trafikkflytledelse) som kreves for å sikre at luftfartøy beveger seg sikkert og effektivt i alle driftsfaser,
11. «lufttrafikk tjenester»: de forskjellige flygeinformasjonstjenester, alarmtjenester, rådgivningstjenester for lufttrafikk samt flygekontrolltjenester (områdekontrolltjenester, innflygingskontrolltjenester og tårnkontrolltjenester),
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 flysikringstjenester,
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 flysikringstjenester oppfyller vilkårene som kreves for å yte en bestemt tjeneste,
16. «sambandstjenester»: 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)<sup>(9)</sup>, som gjør det mulig å yte flysikringstjenester 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 flysikring, etablert ved Den internasjonale konvensjon om samarbeid om flysikring av 13. desember 1960<sup>(10)</sup>,

---

<sup>(9)</sup> Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 33.

<sup>(10)</sup> Konvensjonen endret ved protokoll av 12. februar 1981 og revidert ved protokoll av 27. juni 1997.

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. «flygeinformasjonsregion»: et luftrom med fastsatte grenser, der det ytes flygeinformasjonstjenester og alarmtjenester,
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 luftfartøy, samt alle bevegelser til statlige luftfartøy (herunder militære luftfartøy samt toll- og politiluftfartøy) 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. «samvirkningsevne»: 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. Samvirkningsevne oppnås ved at systemer og komponenter bringes i samsvar med de grunnleggende kravene,
29. «flyværtjenester»: de innretninger og tjenester som forsyner luftfartøy med værvarsler, værrapporter og værobservasjoner, samt eventuelle andre meteorologiske opplysninger og data som statene skaffer for flygeformål,
30. «flynavigasjonstjenester»: de innretninger og tjenester som gir luftfartøy posisjons- og tidsopplysninger,
31. «operative data»: opplysninger som gjelder alle faser i en flyging som er nødvendige for at ytere av flysikringstjenester, luftromsbrukere, lufthavnoperatører og andre involverte skal kunne treffe operative beslutninger,
32. «prosedyre»: innenfor rammen av samvirkingsforordningen, en standardmetode for teknisk eller operativ bruk av systemer i forbindelse med avtalte og validerte konsepter av operasjon som krever en ensartet iverksetting i hele Det europeiske nett for styring av lufttrafikken,
33. «ibruktaking»: første driftsmessige bruk etter 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. «ruteføring»: 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 en flygeinformasjonsregion/øvre luftrom,
38. «overvåkingstjenester»: de innretninger og tjenester som brukes til å bestemme luftfartøys respektive posisjoner for å muliggjøre sikker atskillelse,
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 rammeregler 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)<sup>(11)</sup>,
- b) europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen)<sup>(12)</sup>, og
- c) europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for styring av lufttrafikken (samvirkingsforordningen)<sup>(13)</sup>,

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.

### *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.

---

<sup>(11)</sup> Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

<sup>(12)</sup> Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

<sup>(13)</sup> Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26.

## 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

- 1) ytere av flysikringstjenester,
- 2) luftromsbrukere,
- 3) lufthavner,
- 4) luftfartsindustrien og
- 5) fagpersonellens 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 dokumenter<sup>(14)</sup>, skal Kommisjonen, etter 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 utarbeidningen 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

- 6) for å overvåke luftrommet som medlemsstaten har ansvaret for, i samsvar med ICAOs regionale luftfartsavtaler, herunder evnen til å oppdage, identifisere og vurdere alle luftfartøy som bruker luftrommet, med henblikk på å sikre flygingene og å treffe tiltak for å tilfredsstille sikkerhets- og forsvarsbehov,
- 7) i tilfelle alvorlige indre uroligheter som påvirker opprettholdelsen av den offentlige orden,
- 8) i tilfelle krig eller alvorlig internasjonal spenning som utgjør en trussel om krig,

---

<sup>(14)</sup> EFT L 145 av 31.5.2001, s. 43.

- 9) for å oppfylle en medlemsstats internasjonale forpliktelser med hensyn til opprettholdelse av fred og internasjonal sikkerhet,
- 10) for å gjennomføre militære operasjoner og opplæring, herunder nødvendige muligheter for øvelser.

#### *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.

- b) Utferdiget i Strasbourg, 10. mars 2004.

*For Europaparlamentet*

P. COX

*President*

*For Rådet*

D. ROCHE

*Formann*