

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 Kommisjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽³⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽⁴⁾, 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 faller 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.

⁽¹⁾ EFT C 103 E av 30.4.2002, s. 35.

⁽²⁾ EFT C 241 av 7.10.2002, s. 24.

⁽³⁾ EFT C 278 av 14.11.2002, s. 13.

⁽⁴⁾ Europaparlamentsuttalelse av 3. september 2002 (EFT C 272 E av 13.11.2003, s. 316), Rådets felles holdning av 18. mars 2003 (EUT C 129 E 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.

- 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 flygeinformasjonsregion 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 flaskehals.
- 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, harmonisert 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 trafikk tetthet, 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 trafikkflytledelsen 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 modellen 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)⁽¹⁾, 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 lufttrafikk-tjenester, 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. Flygeinformasjonsregionne 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

Den europeiske øvre flygeinformasjonsregion (EUIR)

1. Fellesskapet og dets medlemsstater skal tilstrebe opprettelsen av, og ICAOs anerkjennelse av, Den europeiske øvre flygeinformasjonsregion (EUIR). For dette formål skal Kommisjonen, for saker som faller inn under Fellesskapets ansvarsområde, framlegge en

⁽¹⁾ Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

rekommandasjon for Rådet i samsvar med traktatens artikkel 300 innen to år etter denne forordnings ikrafttredelse.

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 lufttrafikkjenester 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 flygeinformasjonsregioner 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 offentligjøringen, 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.

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 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 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 medlemsstatene 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

Trafikkflytledelse

1. Gjennomføringsbestemmelsene for trafikkflytledelse 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 trafikkflytledelse. 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 ruteføringer 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

Evaluering

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