

Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system

UOFFISIELL OVERSETTELSE

## EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 1070/2009

av 21. oktober 2009

**om endring av forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for å bedre det europeiske luftfartssystemets ytelse og bærekraftighet**

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 Kommissjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>(1)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>(2)</sup>,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(3)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Gjennomføringen av den felles transportpolitikken krever et effektivt lufttransportssystem som gjør det mulig for lufttransporttjenester å virke sikkert, regelmessig og bærekraftig, slik at kapasiteten blir best mulig og slik at fritt varebytte og fri bevegelighet for personer og tjenester lettes.
- 2) Ved Europaparlamentets og Rådets vedtak av den første lovgivningspakken om et felles europeisk luftrom, det vil si forordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen)<sup>(4)</sup>, forordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen)<sup>(5)</sup>, forordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen)<sup>(6)</sup> og forordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (samvirkingsforordningen)<sup>(7)</sup>, fastsettes et solid rettslig grunnlag for et sammenhengende, samvirkende og sikkert system for lufttrafikkstyring (ATM).
- 3) For å svare på bransjens, medlemsstatenes og andre berørte parters sterke ønske om forenklede og mer effektive rammeregler for luftfart i Europa, ble det i november 2006

---

<sup>(1)</sup> EUT C 182 av 4.8.2009, s. 50.

<sup>(2)</sup> EUT C 120 av 28.5.2009, s. 52.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 25. mars 2009 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 7. september 2009.

<sup>(4)</sup> EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

<sup>(5)</sup> EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

<sup>(6)</sup> EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

<sup>(7)</sup> EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26.

opprettet en høynivågruppe for framtidens rammeregler for europeisk luftfart («høynivågruppen»). Høynivågruppen, som bestod av representanter for flesteparten av de berørte partene, framla i juli 2007 en rapport med anbefalinger for å bedre ytelsen til og styringen av det europeiske luftfartssystemet. Høynivågruppen anbefalte å tillegge miljøet samme betydning som sikkerhet og effektivitet i luftfartssystemet, og insisterte på at bransjen og reguleringsmyndighetene bør samarbeide for å sikre at lufttrafikkstyringen (ATM) i så stor grad som mulig bidrar til en bærekraftig utvikling.

- 4) På sitt møte 7. april 2008 anbefalte Rådet Kommissjonen å utvikle, i samsvar med høynivågruppens anbefalinger, et overordnet system i likhet med «gate-to-gate»-konseptet for å fremme sikkerheten, bedre lufttrafikkstyringen (ATM) og øke kostnadseffektiviteten.
- 5) For å fullføre opprettelsen av Det felles europeiske luftrom må det treffes tilleggstiltak på fellesskapsplan, særlig for å bedre det europeiske luftfartssystemets ytelse på sentrale områder som miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet, i alle tilfeller med hensyn til de overordnede sikkerhetsmål. I tillegg må regelverket om Det felles europeiske luftrom tilpasses til den tekniske utvikling.
- 6) Ved rådsforordning (EF) nr. 219/2007 av 27. februar 2007 om opprettelse av et fellesforetak for å utvikle en ny generasjon av det europeiske systemet for lufttrafikkstyring (SESAR)<sup>(1)</sup> oppfordres det til utarbeiding og gjennomføring av en ATM-hovedplan. Gjennomføringen av ATM-hovedplanen forutsetter lovgivningsmessige tiltak som støtter utviklingen, innføringen og finansieringen av nye konsepter og ny teknologi. Den bør skape et system som består av fullt harmoniserte og samvirkende komponenter, som sikrer et høyt ytelsesnivå for lufttransporten i Europa. I planen for gjennomføringen av Det felles europeiske luftrom bør det tas hensyn til den tidsplan som er fastsatt for utviklingen og gjennomføringen av SESAR-programmet som en del av Det felles europeiske luftrom. Begge prosesser bør nøye samordnes.
- 7) Prinsippet med felles prosjekter, som har som mål å hjelpe luftromsbrukere og/eller ytere av flysikringstjenester å bedre den felles flysikringsinfrastrukturen, ytingen av flysikringstjenester og utnyttningen av luftrommet, særlig når dette er nødvendig med tanke på gjennomføringen av ATM-hovedplanen, bør ikke påvirke eksisterende prosjekter med tilsvarende mål som allerede er vedtatt av én eller flere medlemsstater. Bestemmelser om hvordan gjennomføringen av felles prosjekter skal finansieres, bør ikke påvirke utformingen av prosjektene. Kommissjonen kan foreslå at finansiering, for eksempel midler til transeuropeiske nett eller ytelser fra Den europeiske investeringsbank, kan brukes til støtte for felles prosjekter, særlig for å framskynde gjennomføringen av SESAR-programmet innenfor den flerårige finansielle rammen. Uten at det berører slik finansiering bør medlemsstatene fritt kunne beslutte hvordan inntekter fra bortauksjonering av kvoter i henhold til ordningen for handel med utslippskvoter skal brukes, samt i den forbindelse vurdere om en del av disse inntektene eventuelt skal brukes til å finansiere felles prosjekter i forbindelse med funksjonelle luftromsblokker.

---

<sup>(1)</sup> EUT L 64 av 2.3.2007, s. 1.

- 8) Særlig når det gjennomføres felles prosjekter bør det utvises forsiktighet slik at luftromsbrukere ikke må betale to ganger, blant annet ved å sørge for omfattende og oversiktlige regnskaper. Felles prosjekter bør gjennomføres til nytte for alle berørte parter og bør sikre lik behandling.
- 9) For å sikre et enhetlig og forsvarlig tilsyn med tjenesteyting i Europa bør nasjonale tilsynsmyndigheter garanteres tilstrekkelig uavhengighet og tilstrekkelige ressurser. Uavhengigheten bør ikke hindre nevnte myndigheter i å utføre sine oppgaver innenfor en administrativ ramme.
- 10) Nasjonale tilsynsmyndigheter er avgjørende for gjennomføringen av Det felles europeiske luftrom, og Kommisjonen bør derfor legge til rette for deres samarbeid slik at de kan utveksle beste praksis og utarbeide en felles tilnærming, deriblant gjennom nærmere samarbeid på regionalt plan. Samarbeidet bør skje regelmessig.
- 11) Partene i arbeidslivet bør underrettes bedre og konsulteres om alle tiltak som har betydelige sosiale følger. På fellesskapsplan bør Komiteen for sektordialog nedsatt i henhold til kommisjonsavgjørd 1998/500/EF<sup>(1)</sup> også konsulteres.
- 12) For å bedre ytelsen innenfor lufttrafikkstyring (ATM) og flysikringstjenester (ANS) må det opprettes en ramme for å definere, gjennomføre og håndheve bindende ytelsesmål på sentrale ytelsesområder i henhold til retningslinjene til Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO). En nødvendig del av en slik ramme bør være en passende ordning for å rapportere, undersøke, vurdere og spre informasjon om ytelsesdata for ATM og ANS samt hensiktsmessige stimulerings tiltak for å oppmuntre til at målene nås.
- 13) Nasjonale tilsynsmyndigheter bør ha spillerom til å ta hensyn til særlige nasjonale eller regionale forhold når de utarbeider sine nasjonale og regionale planer. Når medlemsstatene godkjenner eller vedtar nasjonale planer, bør de ha rett til å foreta passende endringer.
- 14) Når Kommisjonen og medlemsstatene fastsetter avgifter for flysikringstjenester, bør de bestrebe seg på å bruke felles prognoser. En viss fleksibilitet bør være tillatt i tilfeller når trafikken avviker betydelig fra prognosene, særlig ved bruk av passende varslingsordninger.
- 15) Det bør tas hensyn til ytelsesmål i de kostnader som medlemsstatene fastsetter på nasjonalt plan eller for en funksjonell luftromsblokk som skal deles av luftromsbrukere.
- 16) For tjenesteyting over landegrensene bør medlemsstatene sikre at utpekingen av en yter av lufttrafikk tjenester ikke er forbudt i henhold til en nasjonal rettsorden som følge av at denne er etablert i en annen medlemsstat eller eies av statsborgere i denne medlemsstaten.
- 17) De nasjonale tilsynsmyndigheter bør treffe egnede tiltak for å sikre et høyt sikkerhetsnivå, herunder muligheten til å utstede sertifikater enkeltvis for hver type

---

<sup>(1)</sup> EFT L 225 av 12.8.1998, s. 27.

flysikringstjeneste, samtidig som behovet for kostnadseffektivitet og konsekvens ivaretas og dobbeltarbeid unngås.

- 18) Funksjonelle luftromsblokker er en viktig forutsetning for å bedre samarbeidet mellom ytere av flysikringstjenester med sikte på å oppnå bedre ytelse og synergier. Medlemsstatene bør opprette funksjonelle luftromsblokker innenfor en rimelig tidsfrist. For dette formål og for å gjøre grensesnittet til funksjonelle luftromsblokker i Det felles europeiske luftrom best mulig, bør de berørte medlemsstater samarbeide med hverandre og eventuelt også med tredjestater.
- 19) Når medlemsstater oppretter en funksjonell luftromsblokk, kan de øvrige medlemsstater, Kommisjonen og andre berørte parter komme med synspunkter for å fremme en meningsutveksling. Synspunktene bør være bare rådgivende for den eller de berørte medlemsstater.
- 20) Ved eventuelle vanskeligheter under forhandlingsprosessen med hensyn til opprettelsen av funksjonelle luftromsblokker kan Kommisjonen utpeke en systemkoordinator for funksjonelle luftromsblokker («koordinatoren»). Koordinatorens oppgave bør være å bidra til at slike vanskeligheter overvinnes uten innblanding i spørsmål som gjelder suvereniteten til den eller de berørte medlemsstater og, eventuelt, til de tredjestater som deltar i samme funksjonelle luftromsblokk. Kostnader i forbindelse med koordinatorens oppgaver bør ikke påvirke medlemsstatenes nasjonale budsjetter.
- 21) Rapportene fra Eurocontrols enhet for resultatvurdering og sluttrapporten fra høynivågruppen bekrefter at rutenettet og luftromsstrukturen ikke kan utvikles isolert, siden hver enkelt medlemsstat er en integrert del av Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (EATMN), både innenfor og utenfor Fellesskapet. Det bør derfor opprettes et gradvis mer integrert operativt luftrom for allmenn lufttrafikk.
- 22) Med henblikk på opprettelsen av funksjonelle luftromsblokker og fastsettelsen av ytelsesordningen bør Kommisjonen fastsette og ta hensyn til de vilkår som er nødvendige for Fellesskapets opprettelse av en felles europeisk flygeinformasjonsregion (SEFIR), som medlemsstatene skal anmode ICAO om etter dennes framgangsmåter og i samsvar med medlemsstatenes rettigheter, plikter og ansvar i henhold til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, undertegnet i Chicago 7. desember 1944 («Chicago-konvensjonen»). Ved å omfatte luftrommet under medlemsstatenes ansvar bør SEFIR kunne lette felles planlegging og integrert drift med sikte på å redusere regionale flaskehalsar. Denne typen av SEFIR bør være fleksibel nok til å kunne hensynta særlige behov som trafikk tetthet og den nødvendige graden av kompleksitet.
- 23) Luftromsbrukere møter uensartede vilkår med hensyn til tilgang til og fri bevegelse innenfor Fellesskapets luftrom. Dette skyldes manglende harmonisering av Fellesskapets lufttrafikkregler, særlig mangelen på en harmonisert luftromsklassifisering. Kommisjonen bør derfor harmonisere slike regler på grunnlag av ICAOs standarder.
- 24) Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (EATMN) bør utformes og gjennomføres med henblikk på å oppnå sikkerhet, et bærekraftig miljø, økt kapasitet og bedre kostnadseffektivitet for hele lufttransportnettet. Som det ble understreket i rapporten

om evaluering av initiativer til funksjonelle luftromsblokker og deres bidrag til bedre ytelse av 31. oktober 2008 fra Eurocontrols enhet for ytelsesvurdering, kan dette best oppnås via samordnet styring av lufttransportnettet på fellesskapsplan.

- 25) I samsvar med medlemsstatenes erklæring om militære spørsmål knyttet til Det felles europeiske luftrom, vedlagt forordning (EF) nr. 549/2004, bør sivilt-militært samarbeid spille en grunnleggende rolle i gjennomføringen av Det felles europeiske luftrom med sikte på en mer fleksibel bruk av luftrommet for å nå ytelsesmålene for Det felles europeiske luftrom, idet det tas behørig hensyn til effektiviteten til militære oppdrag.
- 26) Det er avgjørende at det oppnås en felles, harmonisert luftromsstruktur med hensyn til ruter, at eksisterende og framtidig organisering av luftrommet baseres på felles prinsipper, at den løpende gjennomføringen av ATM-hovedplanen sikres, at knappe ressurser utnyttes best mulig for å unngå unødvendige kostnader til utstyr, og at luftrommet utformes og styres i samsvar med harmoniserte regler. For dette formål bør det være Kommisjonens ansvar å vedta de nødvendige rettslig bindende regler og gjennomføringsbestemmelser.
- 27) Listen over funksjoner for styringen og utformingen av nettet bør endres slik at den ved behov kan omfatte framtidige nettfunksjoner som fastsettes i ATM-hovedplanen. Når Kommisjonen gjør dette bør den gjøre best mulig bruk av Eurocontrols sakkunnskap.
- 28) Høynivågruppen har anbefalt at det utvikles nye eller forbedrede funksjoner på eksisterende grunnlag og at Eurocontrols rolle styrkes, samtidig som Fellesskapet får rollen som eneste lovgivende myndighet og prinsippet om å atskille lovgivning fra tjenesteyting overholdes. Kommisjonen bør derfor overlate til et reformert Eurocontrol, som omfattes av nye styringsformer, å utføre oppgaver i forbindelse med forskjellige funksjoner, som ikke innebærer at det skal vedtas bindende, generelle bestemmelser eller foretas politiske vurderinger. Eurocontrol skal utføre oppgavene på en upartisk og kostnadseffektiv måte og med full deltakelse fra luftromsbrukerne og yterne av flysikringstjenester.
- 29) Det bør innføres hensiktsmessige tiltak for å bedre effektiviteten i trafikkflytstyringen for å bistå eksisterende driftsenheter, herunder Eurocontrols sentrale enhet for trafikkflytstyring, med å sikre effektive flyginger. Videre understrekes det i kommisjonsmeldingen om en handlingsplan for kapasitet, effektivitet og sikkerhet i Europas lufthavner at det er nødvendig å sikre driftsmessig samsvar mellom reiseplaner og tidsluker i lufthavnene. I tillegg kan Fellesskapets senter for observasjon av lufthavnkapasitet bistå med å gi medlemsstatene objektiv informasjon slik at lufthavnkapasiteten tilpasses til ATM-kapasiteten, uten at det berører deres kompetanse på området.
- 30) Levering av moderne, fullstendig og rettidig luftfartsinformasjon av høy kvalitet har stor innflytelse på sikkerheten og letter tilgangen til Fellesskapets luftrom og den frie bevegelighet innenfor for dette. Med hensyn til ATM-hovedplanen bør Fellesskapet ta initiativ til å modernisere sektoren i samarbeid med Eurocontrol og sikre at brukere kan få tilgang til informasjonen gjennom et felles offentlig kontaktpunkt, som leverer integrerte opplysninger som er moderne, brukervennlige og validerte.

- 31) Med hensyn til den elektroniske portalen for meteorologisk informasjon bør Kommissjonen, når det er relevant, ta hensyn til de ulike informasjonskildene som er tilgjengelige, herunder fra utpekte tjenesteytere.
- 32) For å unngå unødvendige administrative byrder og overlappende framgangsmåter for verifisering bør sertifikater som er utstedt i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå<sup>(1)</sup> godkjennes i forbindelse med anvendelsen av denne forordning, når de gjelder komponenter eller systemer.
- 33) Et sertifikat som er utstedt i samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og som brukes som en alternativ metode for å vise at de grunnleggende kravene i forordning (EF) nr. 552/2004 er oppfylt, skal ledsages av de tekniske data som Det europeiske flysikkerhetsbyrå (EASA) krever for å utstede et sertifikat.
- 34) Visse krav i forordning (EF) nr. 552/2004 bør ikke få anvendelse på systemer som ble satt i drift før 20. oktober 2005. Nasjonale tilsynsmyndigheter og ytere av flysikringstjenester bør ha frihet til å bli enige på nasjonalt plan om hvilke framgangsmåter og dokumenter som kreves for å vise at de ATM-systemer som var i drift før 20. oktober 2005, oppfyller de grunnleggende kravene i forordning (EF) nr. 552/2004. I gjennomføringsregler og fellesskapsspesifikasjoner som vedtas etter at denne forordning er vedtatt, bør det tas hensyn til denne ordningen, og det bør ikke medføre et tilbakevirkende krav om dokumentasjon.
- 35) Høynivågruppen anbefalte i sin sluttrapport til Kommissjonen at SESAR-programmet bør legge særlig vekt på å definere samvirkende framgangsmåter og systemer samt informasjonsutveksling innenfor Europa og med resten av verden. Dette bør også omfatte å utarbeide relevante standarder og fastsette nye gjennomføringsregler eller fellesskapsspesifikasjoner i forbindelse med Det felles europeiske luftrom.
- 36) Når Kommissjonen vedtar gjennomføringstiltak, herunder standarder fastsatt av Eurocontrol, bør Kommissjonen sikre at tiltakene omfatter alle nødvendige forbedringer av de opprinnelige standardene og fullt ut tar hensyn til behovet for å unngå dobbel lovgivning.
- 37) For å nå målene om å øke sikkerhetsstandardene for lufttrafikken og den generelle ytelsen for ATM og ANS for den allmenne lufttrafikken i Europa, er det viktig at det tas hensyn til den menneskelige faktor. Medlemsstatene bør derfor vurdere å innføre prinsippene om en åpen rapporterings- og sikkerhetskultur («just culture»).
- 38) Med henblikk på forslaget om å utvide EASAs kompetanse til å omfatte sikkerhet innen lufttrafikkstyring, må det sikres konsekvens mellom forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004, (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008.
- 39) De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre 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 Kommissjonen<sup>(2)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

Tiltakene bør vedtas innenfor en rimelig tidsramme for å overholde fristene fastsatt i denne forordning og i forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004, (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008.

- 40) Kommissjonen skal særlig ha myndighet til å ajourføre tiltak som følge av teknisk eller driftsmessig utvikling samt fastsette de grunnleggende krav og framgangsmåter for utøvelsen av visse nettstyringsfunksjoner. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 eller å utfylle dem med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, bør de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 41) Når det av tvingende hasteårsaker ikke er mulig å overholde de normale fristene for framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll, bør Kommissjonen kunne anvende framgangsmåten for behandling av hastesaker fastsatt i artikkel 5a nr. 6 i beslutning 1999/468/EF.
- 42) Ministererklæringen vedrørende Gibraltar lufthavn, som det ble oppnådd enighet om i Córdoba («ministererklæringen») 18. september 2006 under det første ministermøtet i forumet for dialog om Gibraltar, skal erstatte den felles erklæringen om Gibraltar lufthavn fra London av 2. desember 1987, og full overholdelse av denne erklæringen skal anses for å utgjøre overholdelse av 1987-erklæringen.
- 43) Denne forordning får full anvendelse på Gibraltar lufthavn i forbindelse med og i kraft av ministererklæringen. Uten at det berører ministererklæringen skal anvendelsen på Gibraltar lufthavn og samtlige tiltak i forbindelse med dens gjennomføring fullt ut samsvare med erklæringen og samtlige bestemmelser i den.
- 44) Forordning (EF) nr. 549/1999, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 bør derfor endres —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

#### *Artikkel 1*

I forordning (EF) nr. 549/2004 gjøres følgende endringer:

1. Artikkel 1 skal lyde:

«*Artikkel 1*

#### **Formål og virkeområde**

1. Formålet med initiativet Det felles europeiske luftrom er å bedre nåværende sikkerhetsstandarder for lufttrafikken, bidra til en bærekraftig utvikling av lufttransportssystemet og bedre den samlede ytelsen for lufttrafikkstyring (ATM) og flysikringstjenester (ANS) for den allmenne lufttrafikken i Europa, slik at alle luftromsbrukeres behov oppfylles. Det felles europeiske luftrom skal omfatte et sammenhengende felleseuropeisk nett av ruter, nettstyring og systemer for lufttrafikkstyring som utelukkende er basert på sikkerhet, effektivitet og tekniske



hensyn, til beste for alle luftromsbrukere. For å nå dette målet fastsetter denne forordning harmoniserte rammeregler med henblikk på opprettelsen av Det felles europeiske luftrom.

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 nevnt i artikkel 13. Denne forordning og tiltakene nevnt i artikkel 3 får ikke anvendelse på militære operasjoner og militær trening.

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 («Chicago-konvensjonen»). I den forbindelse er et ytterligere formål med denne forordning, på de områder den omfatter, å bistå medlemsstatene med oppfyllelsen av deres forpliktelser i henhold til Chicago-konvensjonen ved å fastsette et grunnlag for en felles tolkning og ensartet anvendelse av konvensjonens bestemmelser, og ved å sikre at det tas hensyn til dem i denne forordning og i reglene som fastsettes for gjennomføring av den.

4. Anvendelsen av denne forordning på Gibraltar lufthavn berører ikke Kongeriket Spanias og Det forente kongerike Storbritannia og Nord-Irlands rettslige stilling med hensyn til tvisten om suverenitet over territoriet der lufthavnen ligger.»

2. I artikkel 2 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 8 skal lyde:

«8. «luftromsbrukere» alle operatører av luftfartøyer som er i drift innenfor rammen for allmenn lufttrafikk,»

b) Nr. 10 skal lyde:

«10. «lufttrafikkstyring (ATM)» den samling av luft- og bakkebaserte funksjoner (lufttrafikkjenester, styring av luftrommet og trafikkflytstyring) som kreves for å sikre at luftfartøyer beveger seg sikkert og effektivt i alle driftsfaser,»

c) Nytt nr. 13a skal lyde:

«13a. «ATM-hovedplan» planen som ble godkjent ved rådsbeslutning 2009/320/EF<sup>(1)</sup>, i samsvar med artikkel 1 nr. 2 i rådsforordning (EF) nr. 219/2007 av 27. februar 2007 om opprettelse av et fellesforetak for å utvikle en ny generasjon av det europeiske systemet for lufttrafikkstyring (SESAR)<sup>(2)</sup>,»

d) Nr. 15 skal lyde:

«15. «sertifikat» et dokument utstedt av en nasjonal tilsynsmyndighet i enhver form som er i samsvar med nasjonal lovgivning, og som bekrefter at en yter

---

<sup>(1)</sup> EUT L 95 av 9.4.2009, s. 41.

<sup>(2)</sup> EUT L 64 av 2.3.2007, s. 1.

av flysikringstjenester oppfyller vilkårene som kreves for å yte en bestemt tjeneste,»

e) Nr. 21 oppheves.

f) Nr. 22 skal lyde:

«22. «fleksibel bruk av luftrommet» en modell for styring av luftrommet som anvendes i området til Den europeiske konferanse for sivil luftfart, på grunnlag av «Airspace management handbook for the application of the concept of the flexible use of airspace», utstedt av Eurocontrol,»

g) Nytt nr. 23a og 23b skal lyde:

«23a. «flygeinformasjonstjeneste» en tjeneste som har som formål å gi råd og informasjon som fremmer en sikker og effektiv luftfart,»

23b. «alarmtjeneste» en tjeneste som har som formål å underrette relevante organisasjoner om luftfartøyer som trenger søke- og redningshjelp, samt bistå slike organisasjoner ved behov,»

h) Nr. 25 skal lyde:

«25. «funksjonell luftromsblokk» en luftromsblokk basert på driftsmessige krav og fastsatt uten hensyn til landegrenser, der yting av flysikringstjenester og tilknyttede funksjoner er ytelsesorientert og optimert med henblikk på at det i hver luftromsblokk innføres økt samarbeid mellom ytere av flysikringstjenester eller, eventuelt, en integrert yter,»

i) Nr. 37 oppheves.

j) Nytt nr. 41 skal lyde:

«41. «tjenester over landegrensene» alle situasjoner der flysikringstjenester ytes i én medlemsstat av en tjenesteyter som er sertifisert i en annen medlemsstat.»

3. Artikkel 4 skal lyde:

«Artikkel 4

#### **Nasjonale tilsynsmyndigheter**

1. Medlemsstatene skal i fellesskap eller hver for seg enten 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 tilsynsmyndigheter 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.

3. Nasjonale tilsynsmyndigheter skal utøve sin myndighet upartisk, uavhengig og på en oversiktlig måte. Dette skal oppnås ved hjelp av egnede styrings- og kontrollordninger, herunder innenfor en medlemsstats forvaltning. Dette skal imidlertid ikke hindre de nasjonale tilsynsmyndigheter i å utføre sine oppgaver i samsvar med de organisasjonsregler som gjelder for nasjonale sivile luftfartsmyndigheter eller andre offentlige organer.

4. Medlemsstatene skal sikre at de nasjonale tilsynsmyndigheter har de nødvendige ressurser og den nødvendige kapasitet til å utføre oppgavene de er pålagt i henhold til denne forordning effektivt og i rett tid.

5. Medlemsstatene skal underrette Kommissjonen om de nasjonale tilsynsmyndigheters navn og adresse og om eventuelle endringer i disse, samt om de tiltak som treffes for å sikre at nr. 2-4 overholdes.»

4. Artikkel 5 nr. 4 skal lyde:

«4. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1-4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

5. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1, 2, 4 og 6 samt artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.»

5. Artikkel 6-11 skal lyde:

*«Artikkel 6*

#### **Bransjens rådgivende organ**

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

*Artikkel 7*

#### **Forbindelser med europeiske tredjestater**

Fellesskapet og dets medlemsstater 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 avtaler om funksjonelle luftromsblokker, bestrebe seg på å utvide virkeområdet for denne forordning og for tiltakene nevnt i artikkel 3 til disse statene.

## Artikkel 8

### Gjennomføringsregler

1. Ved utarbeiding av gjennomføringsregler kan Kommissjonen utstede et mandat til Eurocontrol, eller eventuelt et annet organ, der det presiseres hvilke oppgaver som skal utføres samt en tidsplan for dem, idet det tas hensyn til de relevante frister som er fastsatt i denne forordning. Kommissjonen skal treffe sin beslutning etter framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 2.
2. Når Kommissjonen har til hensikt å utstede et mandat i samsvar med nr. 1, skal den bestrebe seg på å gjøre best mulig bruk av Eurocontrols eksisterende ordninger for å involvere og holde samråd med alle berørte parter, når disse ordningene er i samsvar med Kommissjonens praksis for innsyn og framgangsmåter for samråd og ikke strider mot dens institusjonelle forpliktelser.

## Artikkel 9

### Sanksjoner

De sanksjoner medlemsstatene fastsetter for overtredelser av denne forordning og av tiltakene nevnt i artikkel 3, særlig når det gjelder luftromsbrukere og tjenesteytere, skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

## Artikkel 10

### Samråd med berørte parter

1. Medlemsstatene, som handler i samsvar med sin nasjonale lovgivning, skal opprette samrådsordninger med henblikk på hensiktsmessig deltaking av berørte parter, herunder fagpersonellens bransjeorganer, ved gjennomføringen av Det felles europeiske luftrom.
2. Kommissjonen skal opprette en samrådsordning på fellesskapsplan. Komiteen for sektordialog nedsatt i henhold til kommisjonsavgjørd 98/500/EF bør også delta i samrådet.
3. Samråd med berørte parter skal særlig omfatte utvikling og innføring av nye modeller og teknologier i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (EATMN).

Berørte parter kan omfatte:

- ytere av flysikringstjenester,
- lufthavnselskaper,
- relevante luftromsbrukere eller relevante grupper som representerer luftromsbrukere,
- militære myndigheter,

- luftfartsindustrien og
- fagpersonellets bransjeorganer.

### *Artikkel 11*

#### **Ytelsesordning**

1. For å bedre ytelsen til flysikringstjenester og nettfunksjoner i Det felles europeiske luftrom skal det opprettes en ytelsesordning for flysikringstjenester og nettfunksjoner. Den skal omfatte:
  - a) ytelsesmål på fellesskapsplan for de sentrale ytelsesområdene sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet,
  - b) nasjonale planer eller planer for funksjonelle luftromsblokker, herunder ytelsesmål, for å sikre samsvar med ytelsesmålene på fellesskapsplan, og
  - c) regelmessig vurdering, overvåking og referansemåling av ytelsen til flysikringstjenester og nettfunksjoner.
2. Etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 5 nr. 3 kan Kommisjonen utpeke Eurocontrol eller et annet upartisk og kompetent organ til å fungere som et organ for ytelsesvurdering. Organet for ytelsesvurdering skal bistå Kommisjonen, i samarbeid med de nasjonale tilsynsmyndigheter, samt på anmodning fra sistnevnte også bistå med gjennomføringen av ytelsesordningen nevnt i nr. 1. Kommisjonen skal sikre at organet for ytelsesvurdering opptrer uavhengig når det utfører de oppgaver Kommisjonen har pålagt det.
3.
  - a) Ytelsesmålene på fellesskapsplan for nettet for lufttrafikkstyring skal vedtas av Kommisjonen etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 5 nr. 3, etter at det er blitt tatt hensyn til relevant informasjon fra nasjonale tilsynsmyndigheter på nasjonalt plan eller på planet for funksjonelle luftromsblokker.
  - b) De nasjonale planene eller planene for de funksjonelle luftromsblokkene nevnt i nr. 1 bokstav b) skal utarbeides av de nasjonale tilsynsmyndighetene og vedtas av medlemsstaten(e). Planene skal omfatte bindende nasjonale mål eller mål for de funksjonelle luftromsblokkene samt passende stimuleringsiltak som vedtatt av medlemsstaten(e). Planene skal utarbeides etter samråd med ytere av flysikringstjenester, representanter for luftromsbrukere og eventuelt lufthavnselskaper og lufthavnkoordinatorer.
  - c) Ved hjelp av vurderingskriteriene nevnt i nr. 6 bokstav d) skal Kommisjonen vurdere om de nasjonale målene eller målene for de funksjonelle luftromsblokkene er i samsvar med ytelsesmålene på fellesskapsplan.

Dersom Kommisjonen fastslår at et eller flere nasjonale mål eller mål for de funksjonelle luftromsblokkene ikke oppfyller vurderingskriteriene, kan den, etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 5 nr. 2,

komme med en anbefaling om at de berørte nasjonale tilsynsmyndigheter utarbeider reviderte ytelsesmål. Den eller de berørte medlemsstater skal vedta reviderte ytelsesmål og egnede tiltak og i god tid underrette Kommisjonen om dem.

Dersom Kommisjonen mener at de reviderte ytelsesmålene og de egnede tiltakene ikke er tilstrekkelige, kan den, etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 5 nr. 3, beslutte at den berørte medlemsstaten skal treffe korrigerende tiltak.

Alternativt kan Kommisjonen, med tilstrekkelig støttedokumentasjon, beslutte å revidere ytelsesmålene på fellesskapsplan etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 5 nr. 3.

- d) Referanseperioden for ytelsesordningen skal være minst tre år og høyst fem år. Dersom de nasjonale mål eller målene for de funksjonelle luftromsblokkene ikke nås i løpet av perioden, skal medlemsstatene og/eller de nasjonale tilsynsmyndigheter anvende de egnede tiltakene de har fastsatt. Den første referanseperioden skal omfatte de første tre årene etter vedtakelsen av gjennomføringsreglene nevnt i nr. 6.
  - e) Kommisjonen skal regelmessig vurdere om ytelsesmålene er nådd og framlegge resultatene for Komiteen for det felles luftrom.
4. Følgende framgangsmåter gjelder for ytelsesordningen nevnt i nr. 1:
- a) innsamling, validering, undersøkelse, vurdering og spredning av relevante opplysninger om ytelsen til flysikringstjenester og nettfunksjoner fra alle relevante parter, herunder ytere av flysikringstjenester, lufthavnbrukere, lufthavnselskaper, nasjonale tilsynsmyndigheter, medlemsstater og Eurocontrol,
  - b) valg av passende sentrale ytelsesområder på grunnlag av ICAO-dokument nr. 9854 «Global air traffic management operational concept» og i samsvar med dem som er fastsatt i ytelsesordningen i ATM-hovedplanen, herunder områdene sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet, som om nødvendig tilpasses for å ta hensyn til de særskilte behovene i Det felles europeiske luftrom og relevante mål for disse områdene samt fastsettelse av et begrenset antall sentrale ytelsesindikatorer for å måle ytelsen,
  - c) fastsettelse av ytelsesmål på fellesskapsplan som skal defineres idet det tas hensyn til informasjon som er innhentet på nasjonalt plan eller på planet for de funksjonelle luftromsblokkene,
  - d) vurdering av de nasjonale ytelsesmålene eller ytelsesmålene for de funksjonelle luftromsblokkene på grunnlag av den nasjonale planen eller planen for den funksjonelle luftromsblokken, og
  - e) overvåking av de nasjonale planene eller planene for de funksjonelle luftromsblokkene, herunder hensiktsmessige varslingsordninger.

Kommisjonen kan utvide listen i dette nummer med ytterligere framgangsmåter. Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne

forordning ved å supplere dem, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 5 nr. 4.

5. I forbindelse med innføringen av ytelsesordningen skal det tas hensyn til at underveistjenester, terminaltjenester og nettfunksjoner er forskjellige og derfor bør behandles tilsvarende, ved behov også ved måling av ytelse.

6. Med henblikk på hvordan ytelsesordningen skal fungere i detalj, skal Kommisjonen innen 4. desember 2011 og innenfor en rimelig tidsramme med tanke på overholdelse av de relevante fristene fastsatt i denne forordning, vedta gjennomføringsregler etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i artikkel 5 nr. 3. Gjennomføringsreglene skal omfatte følgende:

- a) innholdet i og tidsplanen for framgangsmåtene nevnt i nr. 4,
- b) referanseperioden og intervaller for vurdering av om ytelsesmålene er nådd og for fastsettelse av nye mål,
- c) kriterier for de nasjonale tilsynsmyndigheters utarbeiding av de nasjonale ytelsesplanene eller ytelsesplanene for de funksjonelle luftromsblokkene, som inneholder de nasjonale ytelsesmålene eller ytelsesmålene for de funksjonelle luftromsblokkene samt stimuleringsiltakene. Ytelsesplanene skal
  - i) bygge på virksomhetsplanene til yterne av flysikringstjenester,
  - ii) omhandle alle kostnadskomponenter i det nasjonale kostnadsgrunnlaget eller kostnadsgrunnlaget for de funksjonelle luftromsblokkene,
  - iii) omfatte bindende ytelsesmål som er i samsvar med ytelsesmålene på fellesskapsplan,
- d) kriterier for å vurdere om de nasjonale målene eller målene for de funksjonelle luftromsblokkene er i samsvar med ytelsesmålene på fellesskapsplan i referanseperioden, og for å støtte varslingsordninger,
- e) allmenne prinsipper for medlemsstatenes fastsettelse av stimuleringsiltak,
- f) prinsipper for anvendelse av en overgangsordning som er nødvendig for å tilpasse seg ytelsesordningens funksjon og som ikke varer lenger enn 12 måneder etter vedtakelsen av gjennomføringsreglene.»

6. I artikkel 12 gjøres følgende endringer:

- a) Nr. 2 skal lyde:

«2. Kommisjonen skal regelmessig gjennomgå anvendelsen av denne forordning og tiltakene nevnt i artikkel 3, og skal første gang framlegge rapport for Europaparlamentet og Rådet innen 4. juni 2011, og deretter ved utløpet av hver referanseperiode nevnt i artikkel 11 nr. 3 bokstav d). Når det er begrunnet for dette formål kan Kommisjonen anmode medlemsstatene om opplysninger som utfyller dem som finnes i rapportene som de framlegger i samsvar med nr. 1 i denne artikkel.»

b) Nr. 4 skal lyde:

«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, miljømessige, sysselsettingsmessige og teknologiske sider samt om tjenestens kvalitet på bakgrunn av de opprinnelige mål og med henblikk på framtidige behov.»

7. Ny artikkel 13a skal lyde:

«*Artikkel 13a*

### **Det europeiske flysikkerhetsbyrå**

Ved gjennomføringen av denne forordning og forordning (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004, (EF) nr. 552/2004 og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå<sup>(1)</sup>, skal medlemsstatene og Kommisjonen, i samsvar med sine respektive roller i henhold til denne forordning, samarbeide med Det europeiske sikkerhetsbyrå for å sikre at det er tatt behørig hensyn til alle sider ved sikkerheten.»

*Artikkel 2*

I forordning (EF) nr. 550/2004 gjøres følgende endringer:

1. Artikkel 2-4 skal lyde:

«*Artikkel 2*

### **De nasjonale tilsynsmyndigheters oppgaver**

1. De nasjonale tilsynsmyndigheter 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, herunder krav til menneskelige ressurser i forbindelse med yting av flysikringstjenester. 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.

---

<sup>(1)</sup> EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.



4. De nasjonale tilsynsmyndigheter skal samarbeide nært 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 ordninger med henblikk på håndtering av saker med manglende oppfyllelse av relevante felles krav som fastsatt i artikkel 6 eller vilkårene fastsatt i vedlegg II.

5. For yting av flysikringstjenester over landegrensene skal slike ordninger omfatte en avtale om gjensidig godkjenning av tilsynsoppgavene fastsatt i nr. 1 og 2 og av resultatene av oppgavene. Den gjensidige godkjenningen skal også få anvendelse når det er inngått avtaler om godkjenning mellom nasjonale tilsynsmyndigheter for sertifisering av tjenesteytere.

6. Dersom det er tillatt ved nasjonal lovgivning og med henblikk på regionalt samarbeid kan nasjonale tilsynsmyndigheter også inngå avtaler om deling av ansvar med hensyn til tilsynsoppgaver.

### *Artikkel 3*

#### **Godkjente organer**

1. De nasjonale tilsynsmyndigheter kan beslutte helt eller delvis å delegerer inspeksjonene og undersøkelsene nevnt i artikkel 2 nr. 2 til godkjente organer som oppfyller kravene fastsatt i vedlegg I.

2. En delegering som gis av en nasjonal tilsynsmyndighet, skal være gyldig i Fellesskapet i en treårsperiode som kan forlenges. De nasjonale tilsynsmyndigheter kan pålegge ethvert godkjent organ som er etablert i Fellesskapet, å foreta disse inspeksjonene og undersøkelsene.

### *Artikkel 4*

#### **Sikkerhetskrav**

Kommisjonen skal, etter framgangsmåten nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3, vedta gjennomføringsregler som omfatter de relevante bestemmelsene i Eurocontrols sikkerhetskrav (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, ESARR) med senere endringer, innenfor denne forordnings virkeområde, ved behov med nødvendige tilpasninger.»

2. Artikkel 5 oppheves.

3. I artikkel 7 skal nr. 6 og 7 lyde:

«6. Uten at artikkel 8 og 9 berøres gir utstedelse av sertifikater ytere av flysikringstjenester mulighet til å tilby sine tjenester til medlemsstater, andre ytere av flysikringstjenester, luftromsbrukere og lufthavner i Fellesskapet.

7. De nasjonale tilsynsmyndigheter skal overvåke oppfyllelsen av de felles krav og vilkår 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 mener at innehaveren av et sertifikat ikke lenger oppfyller slike krav eller vilkår, skal den treffe hensiktsmessige tiltak samtidig som den sikrer at tjenestene opprettholdes, under forutsetning av at sikkerheten ikke blir påvirket. Slike tiltak kan omfatte tilbakekalling av sertifikatet.»

4. Artikkel 8 skal lyde:

«Artikkel 8

**Utpeking av ytere av lufttrafikkjenester**

1. Medlemsstatene skal sørge for at det ytes lufttrafikkjenester med enerett innenfor bestemte luftromsbløkker som tilhører luftrommet som hører inn under deres ansvarsområde. For dette formål skal medlemsstatene utpeke en yter av lufttrafikkjenester som innehar et sertifikat som er gyldig i Fellesskapet.

2. I forbindelse med yting av tjenester over landegrensene, skal medlemsstatene sikre at overholdelse av denne artikkel og artikkel 10 nr. 3 ikke hindres av deres nasjonale rettsorden i form av krav om at ytere av lufttrafikkjenester som yter tjenester i et luftrom som hører inn under denne medlemsstats ansvarsområde:

- a) eies av den medlemsstaten eller dens borgere, enten direkte eller gjennom en flertallsandel,
- b) har sitt hovedforetak eller forretningskontor i den medlemsstaten, eller
- c) bare benytter seg av anlegg i den medlemsstaten.

3. 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.

4. Medlemsstatene skal kunne utøve skjønn ved valg av yter av lufttrafikkjenester, forutsatt at sistnevnte oppfyller kravene og vilkårene nevnt i artikkel 6 og 7.

5. Når det gjelder de funksjonelle luftromsbløkkene som er fastsatt i samsvar med artikkel 9a og som omfatter luftrom som hører inn under flere medlemsstats ansvarsområde, skal de berørte medlemsstater sammen utpeke, i samsvar med nr. 1 i denne artikkel, én eller flere ytere av lufttrafikkjenester senest en måned før luftromsbløkken gjennomføres.

6. 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 lufttrafikkjenester innenfor bestemte luftromsbløkker når det gjelder luftrommet som hører inn under deres ansvarsområde.»

5. Ny artikkel 9a og 9b skal lyde:

«Artikkel 9a

**Funksjonelle luftromsblokker**

1. Innen 4. desember 2012 skal medlemsstatene treffe alle de tiltak som er nødvendige for å sikre gjennomføringen av funksjonelle luftromsblokker med sikte på å oppnå den nødvendige kapasitet og effektivitet i nettet for lufttrafikkstyring i Det felles europeiske luftrom, ivareta et høyt sikkerhetsnivå og bidra til den samlede ytelsen til lufttransportsystemet og til reduserte miljøvirkninger. Medlemsstatene skal i størst mulig grad samarbeide med hverandre, særlig medlemsstater som oppretter tilgrensede luftromsblokker, for å sikre at denne bestemmelsen overholdes. Samarbeidet kan eventuelt også omfatte tredjestater som deltar i funksjonelle luftromsblokker.

2. Funksjonelle luftromsblokker skal særlig

- a) bygge på en sikkerhetsvurdering,
- b) muliggjøre best mulig utnytting av luftrommet, idet det tas hensyn til lufttrafikkbevegelsene,
- c) sikre samsvar med det europeiske rutenettet som er fastsatt i samsvar med artikkel 6 i luftromsforordningen,
- d) begrunnes ut fra den samlede merverdi de tilfører, herunder best mulig utnytting av tekniske og menneskelige ressurser, basert på nytte- og kostnadsanalyser,
- e) sikre en smidig og fleksibel overføring av ansvaret for flygekontrollen mellom enhetene for lufttrafiktjenester,
- f) sikre at de forskjellige struktureringene av luftrommet er forenlige, blant annet ved å optimere de nåværende flygeinformasjonsregionene,
- g) oppfylle vilkårene som følger av regionale avtaler inngått innenfor ICAO,
- h) overholde regionale avtaler som gjelder på datoen for ikrafttredelsen av denne forordning, særlig avtaler som involverer europeiske tredjestater, og
- i) gjøre det lettere å oppnå ytelsesmål på fellesskapsplan.

3. En funksjonell luftromsblokk skal opprettes bare ved gjensidig avtale mellom alle de medlemsstater og eventuelle tredjestater som har ansvaret for en del av det luftrom som den funksjonelle luftromsblokken omfatter. Før Kommisjonen underrettes om opprettelsen av en funksjonell luftromsblokk skal den eller de berørte medlemsstater framlegge for Kommisjonen, de øvrige medlemsstater og andre berørte parter tilstrekkelige opplysninger og gi dem mulighet til å komme med sine synspunkter.

4. Dersom 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 den funksjonelle luftromsblokken, inneholde de nødvendige bestemmelser om hvordan blokken kan endres og om hvordan en medlemsstat kan trekke seg ut av blokken, herunder overgangsordninger.

5. 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. 3 berøres skal medlemsstatene ta hensyn til en slik uttalelse med henblikk på å finne en løsning.

6. Etter at den har mottatt medlemsstatenes underretninger om avtalene og erklæringene nevnt i nr. 3 og 4, skal Kommisjonen vurdere i hvilken grad de enkelte luftromsblokkene oppfyller kravene fastsatt i nr. 2 og framlegge resultatene for Komiteen for det felles luftrom, for diskusjon. Dersom Kommisjonen mener at en eller flere funksjonelle luftromsblokker ikke oppfyller kravene, skal den innlede en dialog med de berørte medlemsstater med sikte på å komme til enighet om de tiltak som er nødvendige for å rette på situasjonen.

7. Uten at nr. 6 berøres skal avtalene og erklæringene nevnt i nr. 3 og 4 meddeles Kommisjonen for offentliggjøring i *Den europeiske unions tidende*. Ved offentliggjøringen skal ikrafttredelsesdatoen for den relevante beslutning angis.

8. Veiledende materiale for opprettelse og endring av funksjonelle luftromsblokker skal utarbeides innen 4. desember 2010 etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 2.

9. Kommisjonen skal innen 4. desember 2011 og etter framgangsmåten med forskriftskomité nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3, vedta gjennomføringsregler for opplysningene som den eller de berørte medlemsstater må framlegge før de oppretter og endrer en funksjonell luftromsblokk i samsvar med nr. 3 i denne artikkel.

#### *Artikkel 9b*

#### **Systemkoordinator for funksjonelle luftromsblokker**

1. For å gjøre det lettere å opprette luftromsblokker kan Kommisjonen utpeke en fysisk person som systemkoordinator for funksjonelle luftromsblokker («koordinatoren»). Kommisjonen skal handle etter framgangsmåten fastsatt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3.

2. Uten at artikkel 9a nr. 5 berøres skal koordinatoren på anmodning fra alle berørte medlemsstater og eventuelle tredjestater som deltar i samme funksjonelle luftromsblokk, bidra til å løse problemer under forhandlingsprosessen slik at det går raskere å opprette funksjonelle luftromsblokker. Koordinatoren skal handle på grunnlag av et mandat fra samtlige berørte medlemsstater og eventuelle tredjestater som deltar i samme funksjonelle luftromsblokk.

3. Koordinatoren skal handle upartisk, særlig med hensyn til medlemsstater, tredjestater, Kommisjonen og de berørte parter.

4. Koordinatoren skal ikke røpe opplysninger som vedkommende har fått i forbindelse med sine oppgaver, med mindre medlemsstaten(e) og eventuelle berørte tredjestater har tillatt det.

5. Koordinatoren skal rapportere til Kommissjonen, Komiteen for det felles luftrom og Europaparlamentet hver tredje måned etter at vedkommende er utpekt. Rapporten skal omfatte en oppsummering av forhandlingene og resultatene av dem.

6. Koordinatorens mandat skal utløpe når den siste avtalen om funksjonelle luftromsblokker er undertegnet, men senest 4. desember 2012.»

6. Artikkel 11 skal lyde:

*«Artikkel 11*

#### **Forholdet til militære myndigheter**

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

7. Artikkel 12 nr. 3 skal lyde:

«3. Ved yting av en tjenestepakke skal ytere av flysikringstjenester angi og opplyse om kostnader og inntekter ved flysikringstjenester, fordelt i samsvar med prissystemet for flysikringstjenester nevnt i artikkel 14 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.»

8. Artikkel 14 skal lyde:

*«Artikkel 14*

#### **Generelt**

I samsvar med kravene i artikkel 15 og 16 skal prissystemet for flysikringstjenester bidra til større innsyn med hensyn til fastsettelse, pålegging og innkreving av avgifter for luftromsbrukere samt bidra til kostnadseffektivitet ved yting av flysikringstjenester og til effektive flyginger, samtidig som det opprettholdes et best mulig sikkerhetsnivå. Prissystemet skal også være forenlig med artikkel 15 i Chicago-konvensjonen av 1944 om internasjonal sivil luftfart og med Eurocontrols avgiftsordning for underveisavgifter.»

9. Artikkel 15 skal lyde:

*«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 kostnadsgrunlaget ved beregning av avgifter:

- a) Kostnadene som skal fordeles på luftromsbrukerne, er de fastsatte kostnadene for yting av flysikringstjenester, herunder passende beløp for renter på kapitalinvestering og avskrivning av aktiva samt kostnader til vedlikehold, drift, ledelse og administrasjon. Fastsatte kostnader skal være de kostnader medlemsstatene har fastsatt på nasjonalt plan eller på planet for funksjonelle luftromsblokker, enten i begynnelsen av referanseperioden for hvert kalenderår i den referanseperiode som er nevnt i rammeforordningens artikkel 11, eller i løpet av referanseperioden, etter hensiktsmessige tilpasninger for å gjennomføre varslingsordningene fastsatt i rammeforordningens artikkel 11.
- 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 organer har pådratt seg samt andre kostnader som den berørte medlemsstat og tjenesteyter pådrar seg i forbindelse med yting av flysikringstjenester. De skal ikke omfatte kostnader i forbindelse med sanksjoner som medlemsstatene ilegger i samsvar med rammeforordningens artikkel 9, eller kostnader i forbindelse med eventuelle korrigerende tiltak som medlemsstatene pålegger i samsvar med rammeforordningens artikkel 11.
- c) Når det gjelder funksjonelle luftromsblokker og som en del av sine rammeavtaler skal medlemsstatene gjøre en rimelig innsats for å komme til enighet om felles prinsipper for avgiftspolitikken.
- d) Kostnadene ved forskjellige flysikringstjenester skal bestemmes hver for seg, som fastsatt i artikkel 12 nr. 3.
- e) Krysssubsidiering skal ikke være tillatt mellom underveistjenester og terminaltjenester. Kostnader som gjelder både terminaltjenester og underveistjenester, skal fordeles proporsjonalt mellom underveistjenester og terminaltjenester på grunnlag av en oversiktlig metode. Krysssubsidiering mellom forskjellige flysikringstjenester skal være tillatt i begge disse kategoriene bare dersom dette er objektivt begrunnet og forutsatt at det tydelig angis.
- f) Det skal sikres innsyn i kostnadsgrunlaget for beregningen av avgiftene. Det skal vedtas gjennomføringsregler for tjenesteyternes framlegging av opplysninger, slik at det er mulig å kontrollere tjenesteyternes prognoser, faktiske kostnader og inntekter. De nasjonale tilsynsmyndigheter, tjenesteyterne, luftromsbrukerne, Kommisjonen og Eurocontrol skal regelmessig utveksle opplysninger.

3. Medlemsstatene skal anvende følgende prinsipper ved fastsettelsen av avgifter i samsvar med nr. 2:

- a) Avgiftene for flysikringstjenesters tilgjengelighet skal fastsettes etter vilkår for likebehandling. Ved fastsettelse av avgifter som pålegges 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) Avgifter skal fastsettes per kalenderår på grunnlag av fastsatte kostnader, eller de kan fastsettes på de vilkår som medlemsstatene fastsetter for å bestemme grenseverdien for enhetssatsen eller inntekten hvert år i en periode på høyst fem år.
  - d) Flysikringstjenester kan gi inntekter som sørger for en rimelig kapitalavkastning, slik at de bidrar til nødvendige kapitalforbedringer.
  - e) Avgiftene skal gjenspeile kostnadene ved flysikringstjenester og -anlegg som stilles til rådighet for luftromsbrukerne, idet det tas hensyn til den relative transportkapasiteten til de forskjellige typene berørte luftfartøyer.
  - f) Avgiftene skal fremme sikker, effektiv, fungerende og bærekraftig yting av flysikringstjenester med sikte på å oppnå et høyt sikkerhetsnivå og høy kostnadseffektivitet og oppfylle ytelsesmålene, og de skal stimulere til integrert tjenesteyting, samtidig som de minsker luftfartens miljøvirkninger. For dette formål og i tilknytning til de nasjonale ytelsesplanene eller ytelsesplanene for funksjonelle luftromsblokker, kan nasjonale tilsynsmyndigheter opprette ordninger, herunder stimuleringstiltak i form av økonomiske fordeler og ulemper, for å oppmuntre ytere av flysikringstjenester og/eller luftromsbrukere til å støtte forbedringer i ytingen av flysikringstjenester, som økt kapasitet, færre forsinkelser og bærekraftig utvikling, samtidig som et best mulig sikkerhetsnivå opprettholdes.
4. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsregler for denne artikkel etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3.»
10. Ny artikkel 15a skal lyde:

*«Artikkel 15a*

#### **Felles prosjekter**

1. Felles prosjekter kan bidra til en vellykket gjennomføring av ATM-hovedplanen. Slike prosjekter skal være til støtte for denne forordnings mål om å bedre det europeiske luftfartssystemets ytelse på sentrale områder som kapasitet, effektiv avvikling av flyginger, kostnadseffektivitet og et bærekraftig miljø, innenfor rammen av de overordnede sikkerhetsmålene.
2. Kommisjonen kan, etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3, utarbeide veiledende materiale for hvordan prosjektene kan være til støtte for gjennomføringen av ATM-hovedplanen. Det veiledende materialet skal ikke berøre ordninger for gjennomføring av slike prosjekter med hensyn til funksjonelle luftromsblokker som partene innenfor blokkene er blitt enige om.
3. Kommisjonen kan, etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3, også beslutte å starte felles prosjekter for nettfunksjoner som er av særlig betydning med sikte på å forbedre den samlede ytelsen

for lufttrafikkstyring og flysikringstjenester i Europa. Slike felles prosjekter kan være berettiget til fellesskapsfinansiering innenfor den flerårige finansielle rammen. For dette formål og uten at det berører medlemsstatenes myndighet til å bestemme hvordan deres økonomiske midler skal benyttes, skal Kommisjonen gjennomføre en uavhengig nytte- og kostnadsanalyse og passende samråd med medlemsstatene og relevante berørte parter i samsvar med rammeforordningens artikkel 10, og undersøke alle passende måter som prosjektene kan finansieres på. De støtteberettigede kostnadene ved gjennomføring av felles prosjekter skal dekkes i samsvar med prinsippene om innsyn og likebehandling.»

11. Artikkel 16-18 skal lyde:

«*Artikkel 16*

**Kontroll av overholdelse**

1. 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 å opprette de ordninger som er nødvendige for å dra nytte av Eurocontrols sakkunnskap, og skal underrette medlemsstatene, Eurocontrol og representantene for luftromsbrukerne om resultatene av kontrollen.

2. Kommisjonen skal på anmodning fra en eller flere medlemsstater som anser at prinsippene og reglene nevnt i artikkel 14 og 15 ikke er anvendt korrekt, eller på eget initiativ, undersøke enhver påstand om at de berørte prinsipper og/eller regler ikke er overholdt eller anvendt. Uten at artikkel 18 nr. 1 berøres skal Kommisjonen underrette medlemsstatene, Eurocontrol og representantene for luftromsbrukerne om resultatene av undersøkelsen. 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 rammeforordningens artikkel 5 nr. 2, treffe en beslutning om anvendelsen av artikkel 14 og 15 i denne forordning og om hvorvidt den aktuelle praksis kan fortsette.

3. Kommisjonen skal rette sin beslutning til medlemsstatene og underrette tjenesteyteren om den, i den grad tjenesteyteren er juridisk berørt. Medlemsstatene kan framlegge Kommisjonens beslutning for Rådet innen en måned. Rådet kan med kvalifisert flertall treffe en annen beslutning innen en måned.

*Artikkel 17*

**Revisjon av vedleggene**

Tiltak som er utarbeidet for å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i vedleggene for å ta hensyn til den tekniske eller driftsmessige utvikling, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 4.

Når det foreligger grunner som nødvendiggjør hastesaksbehandling, kan Kommisjonen benytte seg av framgangsmåten for behandling av hastesaker nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 5.



## *Artikkel 18*

### **Fortrolighet**

1. Verken de nasjonale tilsynsmyndigheter, som handler i samsvar med nasjonal lovgivning, eller Kommisjonen skal røpe fortrolige opplysninger, særlig opplysninger om ytere av flysikringstjenester, deres forretningsforbindelser eller kostnadskomponenter.
  2. Nr. 1 skal ikke berøre nasjonale tilsynsmyndigheters eller Kommisjonens rett til å bringe videre 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, luftromsbrukere, lufthavner eller andre relevante berørte parter har av å beskytte sine forretningshemmeligheter.
  3. Opplysninger og data som framlegges i henhold til prissystemet nevnt i artikkel 14, skal offentligjøres.»
12. Ny artikkel 18a skal lyde:

*«Artikkel 18a*

### **Evaluering**

Senest 4. desember 2012 skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en undersøkelse som evaluerer de juridiske, sikkerhetsmessige, industrielle, økonomiske og sosiale virkninger av å anvende markedsprinsipper på yting av kommunikasjons-, navigerings-, overvåkings- og luftfartsinformasjonstjenester, sammenlignet med eksisterende eller alternative organisatoriske prinsipper og idet det tas hensyn til utviklingen innenfor de funksjonelle luftromsblokker og den tilgjengelige teknologi.»

13. I vedlegg I gjøres følgende endringer:

a) Tittelen skal lyde:

«KRAV TIL GODKJENTE ORGANER»

b) Den innledende ordlyden skal være:

«Alle godkjente organer skal:»

## *Artikkel 3*

I forordning (EF) nr. 551/2004 gjøres følgende endringer:

1. Artikkel 2 oppheves.
2. Artikkel 3 skal lyde:

### «Artikkel 3

#### **Den europeiske øvre flygeinformasjonsregion (EUIR)**

1. Fellesskapet og dets medlemsstater skal ha som mål å opprette en felles EUIR som anerkjennes av ICAO. For dette formål skal Kommisjonen, for saker som faller inn under Fellesskapets ansvarsområde, framlegge en rekommandasjon for Rådet i samsvar med traktatens artikkel 300 senest 4. desember 2011.
  2. EUIR skal slik utformes at den omfatter det luftrom 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 med hensyn til 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.»
3. Ny artikkel 3a skal lyde:

### «Artikkel 3a

#### **Elektronisk luftfartsinformasjon**

1. Uten at det berører medlemsstatenes offentliggjøring av luftfartsinformasjon, og på en måte som er forenlig med offentliggjøringen, skal Kommisjonen, i samarbeid med Eurocontrol, sikre tilgjengeligheten av elektronisk luftfartsinformasjon av høy kvalitet, som presenteres på en harmonisert måte og som oppfyller alle relevante brukeres behov i form av datakvalitet og rettidighet.
  2. Ved anvendelsen av nr. 1 skal Kommisjonen
    - a) sikre at det utvikles en infrastruktur for luftfartsinformasjon på fellesskapsplan i form av en elektronisk integrert portal med ubegrenset tilgang for berørte parter. Infrastrukturen skal integrere tilgang til og levering av nødvendige data, som for eksempel luftfartsinformasjon, informasjon fra meldekontorer for lufttrafikkjenester (ARO), meteorologiske opplysninger og informasjon om trafikkflytplanlegging,
    - b) støtte moderniseringen og harmoniseringen av leveringen av luftfartsinformasjon i videste betydning i nært samarbeid med Eurocontrol og ICAO.
  3. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsregler for denne artikkel etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3.»
4. Artikkel 4 skal lyde:

«Artikkel 4

**Lufttrafikkregler og luftromsklassifisering**

Kommisjonen skal, etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3, vedta gjennomføringsregler for å

- a) vedta hensiktsmessige bestemmelser om lufttrafikkregler basert på ICAO-standarder og anbefalte framgangsmåter,
  - b) harmonisere anvendelsen av ICAOs luftromsklassifisering, med passende tilpasning, for å sikre sammenhengende yting av sikre og effektive lufttrafikkjenester i Det felles europeiske luftrom.»
5. Artikkel 5 oppheves.
6. Artikkel 6 skal lyde:

«Artikkel 6

**Styring og utforming av nettet**

1. Funksjonene i nettet for lufttrafikkstyring (ATM) skal muliggjøre best mulig utnyttning av luftrommet og sikre at luftromsbrukere kan trafikere sine foretrukne flyveier, samtidig som det gis størst mulig tilgang til luftroms- og flysikringstjenester. Nettfunksjonene skal ha som formål å støtte initiativer på nasjonalt plan og på planet for funksjonelle luftromsblokker, og skal utføres på en måte som respekterer skillet mellom regulerings- og driftsoppgaver.

2. For å nå målene nevnt i nr. 1 og med forbehold for medlemsstatenes ansvarsområder med hensyn til nasjonale ruter og luftromsstrukturer, skal Kommisjonen sikre at følgende funksjoner utføres:

- a) Utforming av det europeiske rutenettet.
- b) Samordning av knappe ressurser innenfor de luftfartsfrekvensbånd som anvendes av den allmenne lufttrafikken, særlig radiofrekvenser, samt samordning av radartransponderkoder.

Funksjonene nevnt i første ledd skal ikke innebære at det vedtas bindende generelle tiltak eller utøves politisk skjønn. De skal ta hensyn til de forslag som er framlagt på nasjonalt plan og på planet for funksjonelle luftromsblokker. De skal utføres i samarbeid med militære myndigheter etter fastsatte framgangsmåter for fleksibel bruk av luftrommet.

Etter samråd med Komiteen for det felles luftrom og i samsvar med gjennomføringsreglene nevnt i nr. 4 kan Kommisjonen overlate til Eurocontrol eller et annet upartisk og kompetent organ de oppgaver som er nødvendige for å utføre funksjonene nevnt i første ledd. Oppgavene skal utføres på en upartisk og kostnadseffektiv måte og på vegne av medlemsstatene og berørte parter. De skal styres på en egnet måte som skiller mellom ansvarsområdene knyttet til

henholdsvis tjenesteyting og regulering, idet det tas hensyn til behovene til hele ATM-nettet og med full medvirkning fra luftromsbrukere og ytere av flysikringstjenester.

3. Kommisjonen kan utfylle listen over funksjoner i nr. 2 etter behørig samråd med berørte parter i bransjen. Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning ved å supplere dem, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 4.

4. Nærmere regler for gjennomføringen av tiltakene nevnt i denne artikkel, unntatt tiltakene nevnt i nr. 6-9, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3. Gjennomføringsreglene skal særlig gjelde følgende:

- a) samordningen og harmoniseringen av prosesser og framgangsmåter for å bedre effektiviteten i styringen av luftfartsfrekvenser, herunder utarbeiding av prinsipper og kriterier,
- b) den sentrale funksjonen å samordne arbeidet med å tidlig identifisere og imøtekomme behov for frekvenser innenfor de frekvensbånd som er tildelt den allmenne lufttrafikken i Europa, for å støtte utformingen og driften av det europeiske lufttrafikknettet,
- c) ytterligere nettfunksjoner som definert i ATM-hovedplanen,
- d) detaljerte ordninger for samarbeid om beslutningstaking mellom medlemsstatene, yterne av flysikringstjenester og nettstyringsfunksjonen i forbindelse med oppgavene som er nevnt i nr. 2,
- e) ordninger for samråd med de relevante berørte parter i beslutningsprosessen både på nasjonalt og europeisk plan, og
- f) innenfor det radiospektrum som er tildelt den allmenne lufttrafikken av Den internasjonale teleunion, en fordeling av oppgaver og ansvar mellom nettstyringsfunksjonen og nasjonale frekvensforvaltere, idet det sikres at de nasjonale frekvensforvaltningsfunksjonene fortsetter å utføre de frekvenstildelinger som ikke påvirker nettet. I de tilfeller der nettet påvirkes, skal de nasjonale frekvensforvalterne samarbeide med de ansvarlige for nettstyringsfunksjonen med sikte på en best mulig utnyttning av frekvensene.

5. Andre sider ved utformingen av luftrommet enn dem som er nevnt i nr. 2, skal tas opp på nasjonalt plan eller på planet for funksjonelle luftromsblokker. Under utformingsprosessen skal det tas hensyn til etterspørselen etter og kompleksiteten i trafikken, nasjonale ytelsesplaner eller ytelsesplaner for funksjonelle luftromsblokker, og prosessen skal omfatte fullt samråd med relevante luftromsbrukere eller relevante grupper som representerer luftromsbrukere, og, eventuelt, militære myndigheter.

6. Medlemsstatene skal overlate forvaltningen av trafikkflytstyringen til Eurocontrol eller et annet upartisk og kompetent organ, underlagt passende tilsynsordninger.

7. Gjennomføringsregler for trafikkflytstyring, herunder de nødvendige tilsynsordninger, skal utarbeides etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 2, og vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3, for at den tilgjengelige kapasiteten i luftrommet skal utnyttes best mulig og trafikkflytstyringen forbedres. Reglene skal bygge på innsyn og effektivitet, og sikre at kapasiteten gjøres tilgjengelig på en fleksibel måte og i rett tid, i samsvar med anbefalingene i ICAOs regionale flysikringsplan for den europeiske region.

8. Gjennomføringsreglene for trafikkflytstyring skal støtte de driftsbeslutninger som ytere av flysikringstjenester, lufthavnselskaper 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 trafikkplanlegging,
  - 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.

9. Når Kommissjonen utarbeider og vedtar gjennomføringsreglene, skal den på passende måte og uten at det påvirker sikkerheten, ta hensyn til samsvar mellom reiseplaner og tidsluker i lufthavnene samt den nødvendige samordning med tilgrensende regioner.»

7. Artikkel 9 oppheves.

#### *Artikkel 4*

I forordning (EF) nr. 552/2004 gjøres følgende endringer:

1. Ny artikkel 6a skal lyde:

*«Artikkel 6a*

#### **Alternativ samsvarskontroll**

Et sertifikat som er utstedt i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå<sup>(1)</sup>, og som gjelder komponenter eller systemer, skal ved

---

<sup>(1)</sup> EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

anvendelsen av artikkel 5 og 6 i denne forordning anses som en EF-erklæring om samsvar eller om bruksegnethet, eller som en EF-verifiseringserklæring, dersom det viser at de grunnleggende krav i denne forordning og de relevante gjennomføringsreglene for samvirking er overholdt.»

2. Artikkel 9 skal lyde:

«Artikkel 9

**Revisjon av vedleggene**

Tiltak som er utarbeidet for å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i vedleggene for å ta hensyn til den tekniske eller driftsmessige utvikling, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 4.»

3. I artikkel 10 skal nytt nr. 2a lyde:

«2a. Ved anvendelsen av nr. 2 i denne artikkel kan medlemsstatene erklære at systemer og komponenter i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (EATMN) oppfyller de grunnleggende krav og er unntatt fra bestemmelsene i artikkel 5 og 6.»

4. I vedlegg II gjøres følgende endringer:

a) I del A skal nr. 2 første ledd lyde:

«Det europeiske nett for lufttrafikkstyring, dets systemer og deres komponenter skal på samordnet grunnlag støtte nye avtalte og validerte driftsmodeller som forbedrer flysikringstjenestenes kvalitet, bærekraftighet og effektivitet, særlig med hensyn til sikkerhet og kapasitet.»

b) I del B gjøres følgende endringer:

i) I nr. 3.1.2 skal første ledd lyde:

«Systemer for behandling av flygedata skal muliggjøre en gradvis innføring av avanserte, avtalte og validerte driftsmodeller for alle faser av flygingen, særlig som omhandlet i ATM-hovedplanen.»

ii) Nr. 3.2.2 skal lyde:

«3.2.2. Støtte til nye driftsmodeller

Systemene for behandling av overvåkingsdata skal muliggjøre stadig økende tilgang til nye kilder for overvåkingsinformasjon på en måte som bedrer den samlede tjenestekvaliteten, særlig som omhandlet i ATM-hovedplanen.»

iii) Nr. 4.2 skal lyde:

«4.2. Støtte til nye driftsmodeller

Kommunikasjonssystemer skal støtte innføring av avanserte, avtalte og validerte driftsmodeller for alle faser av flygingen, særlig som omhandlet i ATM-hovedplanen.»

*Artikkel 5*

**Ikrafttredelse**

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 6 nr. 2 og 6 i forordning (EF) nr. 551/2004, endret ved denne forordning, får anvendelse fra datoen angitt i de respektive gjennomføringsregler, men senest 4. desember 2012.

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

Utferdiget i Strasbourg, 21. oktober 2009.

*For Europaparlamentet*

J. BUZEK

*President*

*For Rådet*

C. MALMSTRÖM

*Formann*