

**EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 1070/2009****2017/EØS/79/35****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 bærekraft(\*)**

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,

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 lufttransportsystem som muliggjør sikre, regelmessige og bærekraftige lufttransporttjenester, slik at kapasiteten blir best mulig og det legges til rette for fritt varebytte og fri bevegelighet for personer og tjenester.
- 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>, ble det fastsatt et solid rettslig grunnlag for et sammenhengende, samvirkende og sikkert system for lufttrafikkstyring (ATM).

- 3) For å svare på bransjens, medlemsstatenes og andre berørte parter sterke ønske om forenklede og mer effektive rammeregler for luftfart i Europa ble det i november 2006 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 burde samarbeide for å sikre at lufttrafikkstyringen i så stor grad som mulig bidrar til en bærekraftig utvikling.
- 4) På sitt møte 7. april 2008 anbefalte Rådet Kommisjonen å utvikle, i samsvar med høynivågruppens anbefalinger, et overordnet system i tråd med «gate-to-gate»-konseptet for å fremme sikkerheten, bedre lufttrafikkstyringen og øke kostnadseffektiviteten.
- 5) For å fullføre opprettelsen av Det felles europeiske luftrom må det treffes ytterligere tiltak på fellesskapsplan, særlig for å bedre det europeiske luftfartssystemets ytelse på sentrale områder som miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet, og alt sammen må knyttes til de overordnede sikkerhetsmål. I tillegg må regelverket om Det felles europeiske luftrom tilpasses den tekniske utvikling.
- 6) Ved rådsforordning (EF) nr. 219/2007 av 27. februar 2007 om opprettelse av et fellesforetak til utvikling av en ny generasjon av det europeiske system for lufttrafikkstyring (SESAR)<sup>(8)</sup> oppfordres det til utarbeiding og gjennomføring av en ATM-hovedplan. Gjennomføringen av ATM-hovedplanen forutsetter lovgivningsmessige tiltak som støtter utvikling, innføring og finansiering av nye konsepter og ny teknologi. Den bør skape et system som består av fullt harmoniserte og samvirkende komponenter, noe som sikrer lufttransportaktiviteter med høy ytelse i Europa. I planen for gjennomføringen av Det felles europeiske luftrom bør det tas hensyn til den tidsplan som er fastsatt for utviklings- og gjennomføringsfasen av SESAR-programmet som en del av Det felles europeiske luftrom. Begge prosesser bør samordnes nøye.

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 300 av 14.11.2009, s. 34, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 29 av 22.5.2014, s. 24.

(1) EUT C 182 av 4.8.2009, s. 50.

(2) EUT C 120 av 28.5.2009, s. 52.

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

(4) EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

(5) EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

(6) EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

(7) EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26.

(8) EUT L 64 av 2.3.2007, s. 1.

- 7) Prinsippet med felles prosjekter, som har som mål å hjelpe luftromsbrukere og/eller ytere av flysikringstjenester å bedre den felles infrastrukturen for flysikring, ytingen av flysikringstjenester og utnytingen 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. Kommisjonen kan foreslå at fellesskapsfinansiering innenfor den flerårige finansielle rammen, for eksempel midler til transeuropeiske nett eller ytelse fra Den europeiske investeringsbank, kan brukes til støtte for felles prosjekter, særlig for å framskynde gjennomføringen av SESAR-programmet. Uten at det berører adgangen til slik finansiering bør medlemsstatene fritt kunne beslutte hvordan inntekter fra bortauksjonering av kvoter i luftfartssektoren innenfor ordningen for handel med utslippskvoter skal brukes, og i den forbindelse vurdere om en del av disse inntektene eventuelt skal brukes til å finansiere felles prosjekter på planet for funksjonelle luftromsblokker.
- 8) Særlig når det gjennomføres felles prosjekter, bør det utvises forsiktighet, blant annet gjennom bruk av omfattende og oversiktlige regnskaper, for å sikre at luftromsbrukere ikke pålegges de samme avgiftene to ganger. 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. Denne uavhengigheten bør ikke hindre nevnte myndigheter i å utføre sine oppgaver innenfor en administrativ ramme.
- 10) Nasjonale tilsynsmyndigheter har en sentral rolle i 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 økt samarbeid på regionalt plan. Dette samarbeidet bør skje regelmessig.
- 11) Partene i arbeidslivet bør underrettes bedre og rådspørres om alle tiltak som har betydelige sosiale følger. På fellesskapsplan bør Komiteen for sektordialog, nedsatt i henhold til kommisjonsavgjørd 98/500/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 tråd med retningslinjene til Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO). En nødvendig del av en slik ramme bør være en egnet ordning for å rapportere, undersøke, evaluere og spre ytelsesdata for lufttrafikkstyringen og flysikringstjenestene samt hensiktsmessige stimuleringsordninger 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 hensiktsmessige 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 dersom trafikken avviker betydelig fra prognosene, særlig gjennom bruk av passende varslingsordninger.
- 15) Det bør tas hensyn til ytelsesmål i de kostnader som medlemsstatene fastsetter på nasjonalt plan eller på planet for en funksjonell luftromsblokk, og som skal deles av luftromsbrukere.
- 16) Ved tjenesteyting over landegrensene bør medlemsstatene sikre at utpekingen av en yter av lufttrafikkstjenester ikke er forbudt i henhold til et nasjonalt rettssystem som følge av at denne er etablert i en annen medlemsstat eller eies av statsborgere i den 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 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 skape synergier. Medlemsstatene bør opprette funksjonelle luftromsblokker innenfor en rimelig tidsramme. For dette formål og for å optimalisere grensesnittet til funksjonelle luftromsblokker i Det felles europeiske luftrom 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 sine synspunkter for å fremme en meningsutveksling. Synspunktene bør bare være rådgivende for den eller de berørte medlemsstater.

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

- 20) Ved eventuelle vanskeligheter under forhandlingsprosessen med hensyn til opprettelsen av funksjonelle luftromsblokker kan Kommissjonen 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 de tredjestater som deltar i den samme funksjonelle luftromsblokken. Kostnader i forbindelse med koordinatorens oppgaver bør ikke påvirke medlemsstatenes nasjonale budsjetter.
- 21) Rapportene fra Eurocontrols kommisjon for ytelsesvurdering 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 Kommissjonen fastsette og ta hensyn til de vilkår som er nødvendige for Fellesskapets opprettelse av en felles europeisk flygeinformasjonsregion (Single European Flight Information Region, SEFIR), som medlemsstatene skal anmode ICAO om etter denne organisasjonens fastsatte 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 som ligger under medlemsstatenes ansvarsområde, bør SEFIR kunne lette den felles planleggingen og den integrerte driften med henblikk på å redusere regionale flaskehalsar. Denne typen SEFIR bør være fleksibel nok til å kunne ta hensyn til 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. Kommissjonen bør derfor harmonisere slike regler på grunnlag av ICAOs standarder.
- 24) Det europeiske nett for lufttrafikkstyring bør utformes og gjennomføres med henblikk på å oppnå sikkerhet, et bærekraftig miljø, økt kapasitet og bedre kostnadseffektivitet i 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 kommisjon 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 og samordning spille en viktig rolle i gjennomføringen av Det felles europeiske luftrom for å oppnå en mer fleksibel bruk av luftrommet og nå ytelsesmålene for Det felles europeiske luftrom, idet det tas behørig hensyn til militære oppdrags effektivitet.
- 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 utstyrs kostnader, og at luftrommet utformes og styres i samsvar med harmoniserte regler. For dette formål bør det være Kommissjonens 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 Kommissjonen gjennomfører 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 reguleringen fra tjenesteytingen overholdes. Kommissjonen bør derfor overlate til et reformert Eurocontrol, som har innført nye styringsformer, å utføre oppgaver i forbindelse med forskjellige funksjoner, men disse skal ikke innebære at det vedtas bindende generelle tiltak eller fattes politiske beslutninger. 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 med henblikk på å bistå eksisterende driftsenheter, herunder Eurocontrols sentrale enhet for trafikkflytstyring, for å sikre effektive luftfartsoperasjoner. 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 ATM-kapasiteten, uten at dette 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 bevegelse innenfor dette. Med hensyn til ATM-hovedplanen bør Fellesskapet ta initiativ til å modernisere denne sektoren i samarbeid med Eurocontrol og sikre at brukere kan få tilgang til informasjonen gjennom et felles offentlig kontaktpunkt som leverer moderne, brukervennlige og validerte integrerte opplysninger.
- 31) Med hensyn til den elektroniske portalen for meteorologisk informasjon bør Kommisjonen, 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 ved anvendelse av denne forordning dersom 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 komme et krav med tilbakevirkende kraft om dokumentasjon.
- 35) Høynivågruppen anbefalte i sin sluttrapport til Kommisjonen at SESAR-programmet bør legge særlig vekt på å definere samvirkende framgangsmåter og systemer og samvirkende informasjonsutveksling innenfor Europa og med resten av verden. Dette bør også omfatte utarbeiding av relevante standarder og fastsettelse av nye gjennomføringsregler eller fellesskapsspesifikasjoner i forbindelse med Det felles europeiske luftrom.
- 36) Når Kommisjonen vedtar gjennomføringstiltak, herunder standarder fastsatt av Eurocontrol, bør den sikre at tiltakene omfatter alle nødvendige forbedringer av de opprinnelige standardene og tar behørig hensyn til behovet for å unngå dobbelt regelverk.
- 37) For å nå målene om å bedre både sikkerhetsstandardene for lufttrafikken og den generelle ytelsen for lufttrafikkstyringen og flysikringstjenestene 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 rettferdighetskultur («just culture»).
- 38) Med henblikk på forslaget om å utvide EASAs kompetanse til å omfatte sikkerhet innen lufttrafikkstyring, må det sikres samsvar 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 gitt Kommisjonen<sup>(2)</sup>. Disse 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) Kommisjonen skal særlig ha myndighet til å oppdatere tiltak som følge av teknisk eller driftsmessig utvikling og til å fastsette de grunnleggende kriterier 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 ved å utfylle dem med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, bør de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 41) Når det av tvingende hasteårsaker ikke er mulig å overholde de fristene som normalt får anvendelse i forbindelse med framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll, bør Kommisjonen kunne anvende framgangsmåten for behandling av hastesaker fastsatt i artikkel 5a nr. 6 i beslutning 1999/468/EF.
- 42) Ministererklæringen om 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 avgitt i London 2. desember 1987, og full overholdelse av denne erklæringen skal anses som overholdelse av erklæringen fra 1987.

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

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

- 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 lufttransportsystemet og bedre den samlede ytelsen til lufttrafikkstyringen (ATM) og flysikringstjenestene (ANS) for den allmenne lufttrafikken i Europa slik at alle luftromsbrukeres behov oppfylles. Dette felles europeiske luftrom skal omfatte et sammenhengende felleseuropeisk rutenett, nettstyrings-systemer 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 for opprettelsen av Det felles europeiske luftrom.

2. Anvendelsen av denne forordning og av tiltakene nevnt i artikkel 3 berører ikke medlemsstatenes suverenitet over sine luftrom og medlemsstatenes krav når det gjelder offentlig orden, offentlig sikkerhet og forsvarsspørsmål, som omhandlet 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 i oppfyllelsen av deres forpliktelser i henhold til Chicago-konvensjonen ved å fastsette et felles tolkningsgrunnlag og en ensartet gjennomføring av konvensjonens bestemmelser og ved å sikre at det tas behørig hensyn til disse bestemmelsene innenfor rammen av denne forordning og dens gjennomføringsregler.

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 (lufttrafikk tjenester, styring av luftrommet og trafikkflytstyring) som kreves for å sikre at luftfartøyer beveger seg sikkert og effektivt i alle driftsfaser.»

- c) Nytt nummer skal lyde:

«13a. «ATM-hovedplan»: planen som ble godkjent ved rådsbeslutning 2009/320/EF(\*) i samsvar med artikkel 1 nr. 2 i rådsforordning (EF) nr. 219/2007 av 27. februar 2007 om opprettelse av et fellesforetak til utvikling av en ny generasjon av det europeiske system for lufttrafikkstyring (SESAR)(\*\*),

(\*) EUT L 95 av 9.4.2009, s. 41.

(\*\*) EUT L 64 av 2.3.2007, s. 1.»

- 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 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 og er basert på «Airspace management handbook for the application of the concept of the flexible use of airspace» utstedt av Eurocontrol,»

## g) Nye numre 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 har behov for søke- og redningsbistand, og å bistå slike organisasjoner ved behov,»

## h) Nr. 25 skal lyde:

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

## i) Nr. 37 oppheves.

## j) Nytt nummer skal lyde:

«41. «tjenesteyting 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 i henhold til 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 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. 2-4 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 og 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 det berører komiteens og Eurocontrols rolle skal Kommisjonen opprette et «rådgivende organ for bransjen» som skal omfatte ytere av flysikringstjenester, sammenslutninger av luftromsbrukere, lufthavnoperatører, luftfartsindustrien og fagpersonellens bransjeorganer. Organets rolle er utelukkende å gi Kommisjonen råd om 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, enten innenfor rammen av avtaler inngått med nabolandstater eller innenfor rammen av avtaler om funksjonelle luftromsblokker, bestrebe seg på å utvide anvendelsen av denne forordning og av tiltakene nevnt i artikkel 3 til disse statene.

Artikkel 8

**Gjennomføringsregler**

1. Ved utarbeiding av gjennomføringsregler kan Kommisjonen utstede et mandat til Eurocontrol eller eventuelt til et annet organ der det presiseres hvilke oppgaver som skal utføres, og en tidsplan for dem, idet det tas hensyn til de relevante frister som er fastsatt i denne forordning. Kommisjonen skal treffe sin beslutning i samsvar med framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 5 nr. 2.

2. Når Kommisjonen 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, dersom disse ordningene er i samsvar med Kommisjonens praksis for innsyn og framgangsmåter for samråd og ikke strider mot dens institusjonelle forpliktelser.

#### Artikkel 9

##### Sanksjoner

De sanksjoner medlemsstatene fastsetter for særlig 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

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. Kommisjonen 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 begreper og teknologier i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (EATMN).

Berørte parter kan omfatte

- ytere av flysikringstjenester,
- lufthavnoperatører,
- relevante luftromsbrukere eller relevante grupper som representerer luftromsbrukere,
- militære myndigheter,
- luftfartsindustrien og
- fagpersonellens 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. I samsvar med 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 i samarbeid med de nasjonale tilsynsmyndigheter bistå Kommisjonen og på anmodning fra de nasjonale tilsynsmyndigheter 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, idet det tas 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). Disse planene skal omfatte bindende nasjonale mål eller mål på planet for de funksjonelle luftromsblokkene og egnede stimuleringsordninger som vedtatt av medlemsstaten(e). Planene skal utarbeides etter samråd med ytere av flysikringstjenester, representanter for luftromsbrukere og eventuelt lufthavnoperatører 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 komitéé 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 Kommissjonen 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 Kommissjonen, 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 denne 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) Kommissjonen skal regelmessig vurdere om ytelsesmålene er nådd, og den skal framlegge resultatene for Komiteen for det felles luftrom.

4. Følgende framgangsmåter får anvendelse på 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, luftromsbrukere, lufthavnoperatører, nasjonale tilsynsmyndigheter, medlemsstater og Eurocontrol,
- b) valg av egnede sentrale ytelsesområder på grunnlag av ICAO-dokument nr. 9854, «Global air traffic management operational concept», som samsvarer med dem som er fastsatt i ytelsesrammen i ATM-hovedplanen, herunder områdene sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet, og som om nødvendig tilpasses for å ta hensyn til de særskilte behovene i Det felles europeiske luftrom og til relevante mål for disse områdene, samt fastsettelse av et begrenset sett av 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 luftromsblokkene og

- e) overvåking av de nasjonale ytelsesplanene eller ytelsesplanene for de funksjonelle luftromsblokkene, herunder hensiktsmessige varslingsordninger.

Kommissjonen 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 utfylle dem, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 5 nr. 4.

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

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

- 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 stimuleringsordningene. 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 stimuleringsordninger,
- 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 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, og om tjenestens kvalitet på bakgrunn av de opprinnelige mål og med henblikk på framtidige behov.»

## 7. Ny artikkel 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(\*) skal medlemsstatene og Kommisjonen, i samsvar med sine respektive roller i henhold til denne forordning, på en hensiktsmessig måte samarbeide med Det europeiske flysikkerhetsbyrå for å sikre at det er tatt behørig hensyn til alle sider ved sikkerheten.

(\*) EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.»

*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 behørig 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 legge forholdene til rette for 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 disse blokkene.

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 for håndtering av saker med manglende oppfyllelse av relevante felles krav som fastsatt i artikkel 6 eller av vilkårene fastsatt i vedlegg II.

5. Ved 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 disse 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 i henhold til 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 slik delegering utført av en nasjonal tilsynsmyndighet skal være gyldig i Fellesskapet i en fornybar periode på tre år. De nasjonale tilsynsmyndigheter kan pålegge ethvert godkjent organ som er etablert i Fellesskapet, å foreta disse inspeksjonene og undersøkelsene.

*Artikkel 4***Sikkerhetskrav**

Kommisjonen skal, i samsvar med framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3, vedta gjennomføringsregler som omfatter de relevante bestemmelsene i Eurocontrols sikkerhetskrav (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, ESARR) og senere endringer av disse krav som faller 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 finner at innehaveren av et sertifikat ikke lenger oppfyller slike krav eller vilkår, skal den treffe hensiktsmessige tiltak samtidig som den sikrer at tjenestene opprettholdes, under forutsetning av at sikkerheten ikke trues. 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 luftromsblokker i det 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. Ved tjenesteyting over landegrensene skal medlemsstatene sikre at overholdelse av denne artikkel og artikkel 10 nr. 3 ikke hindres av deres nasjonale rettssystem i form av krav om at ytere av lufttrafikkjenester som yter tjenester i et luftrom som hører inn under denne medlemsstatens ansvarsområde,

a) eies av den medlemsstaten eller dens borgere, enten direkte eller gjennom en flertallsandel,

b) har sitt hovedforetak eller forretningskontor på denne medlemsstatens territorium eller

c) benytter seg kun av anlegg i den medlemsstaten.

3. Medlemsstatene skal fastsette hvilke rettigheter og forpliktelser de utpekte ytere av lufttrafikkjenester har. 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 luftromsblokkene som er fastsatt i samsvar med artikkel 9a, og som omfatter luftrom som hører inn under flere medlemsstaters 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 luftromsblokken 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 luftromsblokker i det luftrommet som hører inn under deres ansvarsområde.»

5. Nye artikler 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, opprettholde et høyt sikkerhetsnivå, bidra til den samlede ytelsen til lufttransportsystemet og bidra til reduserte miljøvirkninger. Medlemsstatene skal i størst mulig grad samarbeide med hverandre, særlig medlemsstater som oppretter tilgrensende funksjonelle 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) understøttes av en sikkerhetsvurdering,

b) muliggjøre best mulig utnytting av luftrommet, idet det tas hensyn til lufttrafikkflyten,

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 lufttrafikkjenester,
- f) sikre at de forskjellige luftromskonfigurasjonene er forenlige, blant annet ved å optimalisere 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 landegrensene som gjelder luftrom som faller inn under deres ansvarsområde, kan de berørte medlemsstatene i fellesskap bringe saken inn for Komiteen for det felles luftrom for å få 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 Kommisjonen har mottatt medlemsstatenes underretninger om avtalene og bestemmelsene nevnt i nr. 3 og 4, skal den vurdere i hvilken grad de enkelte funksjonelle luftromsblokkene oppfyller kravene fastsatt i nr. 2 og framlegge resultatene for Komiteen for det felles luftrom for diskusjon. Dersom Kommisjonen finner 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 bringe forholdet i orden.

7. Uten at nr. 6 berøres skal avtalene og bestemmelsene 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 i samsvar med framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 2.

9. Kommisjonen skal innen 4. desember 2011 og i samsvar med framgangsmåten med forskriftskomité nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3 vedta gjennomføringsregler om 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 funksjonelle luftromsblokker kan Kommisjonen utpeke en fysisk person som systemkoordinator for funksjonelle luftromsblokker («koordinatoren»). Kommisjonen skal handle i samsvar med framgangsmåten med forskriftskomité 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, legge til rette for 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 berørte parter.

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

5. Koordinatoren skal rapportere til Kommisjonen, 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 transportpolitikken, treffe de nødvendige tiltak for å sikre at skriftlige avtaler eller tilsvarende juridiske ordninger mellom vedkommende sivile og militære myndigheter om styringen av bestemte luftromsblokker inngås eller fornyes.»

## 7. Artikkel 12 nr. 3 skal lyde:

«3. Ved yting av en tjenestepakke skal ytere av flysikringstjenester opplyse om og spesifisere kostnader og inntekter ved flysikringstjenester, fordelt i samsvar med avgiftsordningen for flysikringstjenester nevnt i artikkel 14, og eventuelt føre konsoliderte regnskaper for andre tjenester enn flysikringstjenester, noe de ville vært forpliktet til å gjøre 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 avgiftsordningen for flysikringstjenester bidra til større innsyn med hensyn til fastsettelse, pålegging og innkreving av avgifter for luftromsbrukere, bidra til kostnadseffektivitet ved yting av flysikringstjenester og bidra til effektive flyginger, samtidig som det opprettholdes et best mulig sikkerhetsnivå. Ordningen skal også være forenlig med artikkel 15 i Chicago-konvensjonen av 1944 om internasjonal sivil luftfart og med Eurocontrols avgiftssystem for underveisavgifter.»

## 9. Artikkel 15 skal lyde:

«Artikkel 15

**Prinsipper**

1. Avgiftsordningen skal bygge på de beregnede kostnader for flysikringstjenester som tjenesteyterne pådrar seg til fordel for luftromsbrukerne. Ordningen skal fordele disse kostnadene blant brukerkategoriene.

2. Følgende prinsipper skal anvendes ved fastsettelsen av kostnadsgrunnlaget ved beregning av avgifter:

a) Kostnadene som skal fordeles på luftromsbrukerne, er de 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 som 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 der varslingsordningene fastsatt i rammeforordningens artikkel 11 anvendes.

- 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 legger 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 del av de respektive rammeavtaler, skal medlemsstatene gjøre en rimelig innsats for å komme til enighet om felles prinsipper for avgiftspolitikken.
- d) Kostnadene til 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 hver av disse to kategoriene bare dersom dette er objektivt begrunnet og forutsatt at det angis tydelig.
- f) Det skal sikres innsyn i kostnadsgrunnlaget 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 på ikke-diskriminerende vilkår. Ved fastsettelse av avgifter som pålegges forskjellige luftromsbrukere for bruk av samme tjeneste, skal det ikke gjøres forskjell ut fra nasjonalitet eller brukerkategori.

- b) Det kan tillates fritak for visse brukere, særlig lettere luftfartøyer og statlige luftfartøyer, 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 høyeste nivåer for enhetssatsen eller for den årlige inntekten i en periode på høyst fem år.
- d) Flysikringstjenester kan gi inntekter som sørger for en rimelig avkastning på aktiva, 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 produksjonskapasiteten til de forskjellige typene berørte luftfartøyer.
- f) Avgiftene skal fremme sikker, effektiv, fungerende og bærekraftig yting av flysikringstjenester for å oppnå et høyt sikkerhetsnivå og høy kostnadseffektivitet samt oppfylle ytelsesmålene, og de skal stimulere til integrert tjenesteyting og samtidig redusere luftfartens miljøvirkninger. For dette formål, og i tilknytning til de nasjonale ytelsesplanene eller ytelsesplanene for funksjonelle luftromsblokker, kan nasjonale tilsynsmyndigheter opprette ordninger, herunder stimuleringsiltak 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 detaljerte gjennomføringsregler for denne artikkel etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3.»

#### 10. Ny artikkel 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 forskriftskomiteé nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3, utarbeide veiledende materiale for hvordan prosjektene kan være til støtte for gjennomføringen av ATM-hovedplanen. Dette veiledende materialet skal ikke

berøre ordninger for gjennomføring av slike prosjekter knyttet til funksjonelle luftromsblokker som partene innenfor blokkene er blitt enige om.

3. Kommisjonen kan, etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3, også beslutte å opprette felles prosjekter for netterelaterte funksjoner, 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 hensiktsmessige samråd med medlemsstatene og relevante berørte parter i samsvar med rammeforordningens artikkel 10 samt undersøke alle egnede 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 én 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 med rådgivende komité 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. Enhver medlemsstat kan framlegge Kommisjonens beslutning for Rådet innen én måned. Rådet kan med kvalifisert flertall treffe en annen beslutning innen en frist på én måned.

*Artikkel 17***Revisjon av vedleggene**

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

Når det foreligger grunner som nødvendiggjør hastesaksbehandling, kan Kommisjonen følge 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 deres kostnadskomponenter.

2. Nr. 1 skal ikke berøre nasjonale tilsynsmyndigheter eller Kommisjonens rett til å offentliggjøre opplysninger dersom dette er avgjørende for utførelsen av deres oppgaver; i så fall skal offentliggjøringen være forholdsmessig avpasset 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 samsvar med avgiftsordningen nevnt i artikkel 14, skal offentliggjøres.»

12. Ny artikkel skal lyde:

*«Artikkel 18a***Gjennomgåelse**

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, 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 Den europeiske øvre flygeinformasjonsregion (EUIR) og at ICAO anerkjenner den. For dette formål skal Kommisjonen, for saker som faller inn under Fellesskapets ansvarsområde, framlegge en rekommendasjon for Rådet i samsvar med traktatens artikkel 300 senest 4. desember 2011.

2. EUIR skal utformes slik at den omfatter det luftrom som i henhold til artikkel 1 nr.3 faller inn under medlemsstatenes ansvarsområde, og den 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 og de flygeinformasjonsregioner som ICAO har tildelt dem på datoen for denne forordnings ikrafttredelse.»

3. Ny artikkel skal lyde:

*«Artikkel 3a***Elektronisk luftfartsinformasjon**

1. Uten at dette berører medlemsstatenes offentliggjøring av luftfartsinformasjon og på en måte som er forenlig med den offentliggjøringen, skal Kommisjonen i samarbeid med Eurocontrol sikre tilgangen til elektronisk luftfartsinformasjon av høy kvalitet, som presenteres på en harmonisert måte og oppfyller alle relevante brukeres behov med hensyn til 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 informasjonsportal med ubegrenset tilgang for berørte parter. Den infrastrukturen skal integrere tilgang til og levering av nødvendige dataelementer som for eksempel, men ikke begrenset til, luftfartsinformasjon, informasjon fra meldekontorer for lufttrafikkjenester (ARO), meteorologisk informasjon og informasjon om trafikkflytstyring,

b) støtte moderniseringen og harmoniseringen av leveringen av luftfartsinformasjon i videste betydning i nært samarbeid med Eurocontrol og ICAO.

3. Kommisjonen skal vedta detaljerte gjennomføringsregler for denne artikkel etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3.»

4. Artikkel 4 skal lyde:

«*Artikkel 4*

#### **Luftrafikkregler og luftromsklassifisering**

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

a) vedta hensiktsmessige bestemmelser om luftrafikkregler basert på ICAO-standarder og anbefalte framgangsmåter,

b) harmonisere anvendelsen av ICAOs luftromsklassifisering, med nødvendig tilpasning, for å sikre sammenhengende yting av trygge og effektive luftrafikkjenester 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 luftrafikkstyring (ATM) skal muliggjøre best mulig utnyttning av luftrommet og sikre at luftromsbrukere kan trafikere sine foretrukne flygeveier, samtidig som det gis størst mulig tilgang til luftroms- og flysikringstjenester. Disse nettfunksjonene skal ha som formål å støtte initiativer på nasjonalt plan og på planet for funksjonelle luftromsblokker, og de skal utføres på en måte som respekterer skillet mellom reguleringsoppgaver og driftsoppgaver.

2. For å nå målene nevnt i nr. 1 og uten at det berører medlemsstatenes ansvarsområder med hensyn til nasjonale ruter og luftromsstrukturer skal Kommisjonen påse at følgende funksjoner utføres:

a) Utforming av det europeiske rutenettet.

b) Samordning av knappe ressurser innenfor de frekvensbånd for luftfarten som anvendes av den allmenne luftrafikken, særlig radiofrekvenser, og samordning av radartransponderkoder.

Funksjonene nevnt i første ledd skal ikke innebære at det vedtas bindende generelle tiltak eller fattes politiske beslutninger. 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 vedkommende organ de oppgaver som er nødvendige for å utføre funksjonene nevnt i første ledd. Disse 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 anerkjenner de ulike ansvarsområdene knyttet til henholdsvis tjenesteyting og regulering, det skal tas hensyn til behovene til hele ATM-nettet og dette skal skje 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 utfylle den, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 4.

4. Nærmere regler for gjennomføringen av tiltakene nevnt i denne artikkel, unntatt dem nevnt i nr. 6-9, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé 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 forvaltningen av luftfatsfrekvenser, 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 luftrafikken i Europa, for å støtte utformingen og driften av det europeiske luftrafikknettet,

c) ytterligere nettfunksjoner som definert i ATM-hovedplanen,

d) detaljerte ordninger for samarbeid om beslutnings-taking 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 telekommunikasjonsunion, 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 for å få 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. I denne utformingsprosessen skal det tas hensyn til etterspørselen og kompleksiteten i trafikken samt nasjonale ytelsesplaner eller ytelsesplaner for funksjonelle luftromsblokker, og den 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 vedkommende organ som er 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 å utnytte den tilgjengelige kapasiteten i luftrommet best mulig og forbedre trafikkflytstyringsprosessen. Disse reglene skal bygge på innsyn og effektivitet og sikre at kapasiteten gjøres tilgjengelig på en fleksibel og rettidig måte i samsvar med anbefalingene i ICAOs regionale flysikringsplan for den europeiske region.

8. Gjennomføringsreglene for trafikkflytstyring skal støtte de driftsbeslutninger 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 tildeling 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 den allmenne lufttrafikkens tilgang til luftrommet, særlig i perioder med overbelastning og ved kriser.

9. Når Kommisjonen utarbeider og vedtar gjennomføringsreglene, skal den på en egnet måte og uten at det påvirker sikkerheten ta hensyn til samsvar mellom reiseplaner og tidsluker i lufthavnene og den nødvendige samordningen med tilgrensende regioner.»

7. Artikkel 9 oppheves.

#### Artikkel 4

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

1. Ny artikkel 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(\*) og gjelder komponenter eller systemer, skal ved anvendelsen av artikkel 5 og 6 i denne forordning anses som en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet eller som en EF-verifiseringserklæring dersom det viser at de grunnleggende krav i denne forordning og de relevante gjennomføringsreglene for samvirkingsevne er overholdt.

(\*) EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.»

2. Artikkel 9 skal lyde:

«Artikkel 9

#### Revisjon av vedleggene

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

3. I artikkel 10 skal nytt nummer 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 (EATMN), dets systemer og deres komponenter skal på koordinert grunnlag støtte nye omforente og validerte driftsmodeller som forbedrer flysikringstjenestenes kvalitet, bærekraft 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, omforente og validerte driftsmodeller for alle faser av flygingen, særlig som angitt i ATM-hovedplanen.»

## ii) Nr. 3.2.2 skal lyde:

## «3.2.2. Støtte for 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 angitt i ATM-hovedplanen.»

## iii) Nr. 4.2 skal lyde:

## «4.2. Støtte for nye driftsmodeller

Kommunikasjonssystemene skal støtte innføringen av avanserte, omforente og validerte driftsmodeller for alle faser av flygingen, særlig som angitt 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*