

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 552/2004**2009/EØS/34/21****av 10. mars 2004****om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring^(*)****(samvirkingsforordningen)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPEISKE UNION HAR —

som fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen)⁽⁶⁾.

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,

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

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽³⁾,

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

ut fra følgende betraktninger:

1) For å opprette Det felles europeiske luftrom må det treffes tiltak med hensyn til systemer, deres komponenter og tilknyttede framgangsmåter med henblikk på å sikre samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (EATMN), på vilkår som er forenlige med yting av flysikringstjenester som fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen)⁽⁵⁾ og med organiseringen og bruken av luftrommet

2) Rapporten fra høynivågruppen for Det felles europeiske luftrom av november 2000 bekreftet behovet for å fastsette tekniske forskrifter på grunnlag av «den nye metode» i samsvar med rådsresolusjon av 7. mai 1985 om en ny metode for teknisk harmonisering og standardisering⁽⁷⁾, der grunnleggende krav, regler og standarder utfyller hverandre og er sammenhengende.

3) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 (rammeforordningen)⁽⁸⁾ fastsetter rammen for opprettelse av Det felles europeiske luftrom.

4) Rapporten fra høynivågruppen bekreftet at selv om det i de senere år er oppnådd framskritt i retning av sammenhengende drift av Det europeiske nett for lufttrafikkstyring, er situasjonen fortsatt ikke tilfredsstillende, med et lavt integrasjonsnivå mellom nasjonale systemer for lufttrafikkstyring og et lavt tempo i innføringen av nye driftsmodeller og den teknologi som er nødvendig for å gi den nødvendige kapasitetsøkning.

5) Sterkere integrasjon på fellesskapsplan vil gi økt effektivitet og lavere kostnader ved innkjøp og vedlikehold av systemer samt bedre driftsmessig koordinering.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende nr. 44, 7.9.2006, s. 15.

⁽¹⁾ EFT C 103 E av 30.4.2002, s. 41.

⁽²⁾ EFT C 241 av 7.10.2002, s. 24.

⁽³⁾ EFT C 278 av 14.11.2002, s. 13.

⁽⁴⁾ Europaparlamentsuttalelse av 3. september 2002 (EUT C 272 E av 13.11.2003, s. 325), Rådets felles holdning av 18. mars 2003 (EUT C 129 E av 3.6.2003, s. 26) og Europaparlamentets holdning av 3. juli 2003 (ennå ikke offentliggjort i EUT). Europaparlamentsresolusjon av 29. januar 2004 og rådsbeslutning av 2. februar 2004.

⁽⁵⁾ Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

⁽⁶⁾ Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

⁽⁷⁾ EFT C 136 av 4.6.1985, s. 1.

⁽⁸⁾ Se EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

- 6) Den framherskende bruken av nasjonale tekniske spesifikasjoner ved innkjøp har ført til fragmentering i systemmarkedet og letter ikke industrielt samarbeid på fellesskapsplan. Dermed er industrien særlig berørt, siden den i betydelig grad må tilpasse sine produkter til hvert nasjonalt marked. Denne praksisen gjør utvikling og anvendelse av ny teknologi vanskelig og forsinker innføringen av nye driftsmodeller, som er nødvendige for å øke kapasiteten.
- 7) Det er derfor av interesse for alle parter som er involvert i lufttrafikkstyring at det utvikles en ny partnerskapsmetode som muliggjør balansert deltaking fra alle parter og stimulerer til kreativitet og deling av kunnskaper, erfaring og risiko. Et slikt partnerskap bør i samarbeid med industrien sikte mot å definere enhetlige fellesskaps-spesifikasjoner som kan oppfylle flest mulig forskjellige behov.
- 8) Det indre marked er et fellesskapsmål, og tiltak som treffes i henhold til denne forordning, bør derfor bidra til en skrittvis gjennomføring av markedet innen denne sektoren.
- 9) Det bør derfor fastsettes grunnleggende krav som får anvendelse på Det europeiske nett for lufttrafikkstyring og dets systemer, deres komponenter og tilknyttede framgangsmåter.
- 10) Gjennomføringsbestemmelser for samvirkingsevne bør utarbeides for systemer når dette er nødvendig for å utfylle eller ytterligere presisere de grunnleggende kravene. Slike bestemmelser bør ved behov også utarbeides for å lette den koordinerte innføringen av nye omforente og validerte driftsmodeller eller teknologier. Det bør sikres at disse bestemmelsene overholdes på permanent basis. Bestemmelsene bør bygge på regler og standarder utarbeidet av internasjonale organisasjoner som Eurocontrol eller ICAO.
- 11) Utarbeiding og vedtakelse av fellesskaps-spesifikasjoner for Det europeiske nett for lufttrafikkstyring, dets systemer, deres komponenter og tilknyttede framgangsmåter er et egnet middel til å definere de tekniske og driftsmessige vilkår som er nødvendige for å oppfylle de grunnleggende krav og relevante gjennomføringsregler for samvirkingsevne. Overholdelse av offentliggjorte fellesskaps-spesifikasjoner, som forblir frivillige, skaper en antakelse om samsvar med de grunnleggende krav og relevante gjennomføringsregler for samvirkingsevne.
- 12) Fellesskaps-spesifikasjonene bør fastsettes av europeiske standardiseringsorganer i samarbeid med Den europeiske organisasjon for utstyr til sivil luftfart (Eurocae) og av Eurocontrol, i samsvar med Fellesskapets alminnelige framgangsmåter for standardisering.
- 13) Framgangsmåtene for vurdering av samsvar eller bruksegnethet for komponenter bør bygge på bruk av moduler som omfattes av rådsbeslutning 93/465/EØF av 22. juli 1993 om modulene for de forskjellige fasene i rutinene for samsvars-vurdering og reglene for påføring og bruk av CE-samsvarsmerking til bruk i direktivene om teknisk harmonisering⁽¹⁾. Disse modulene bør i den grad det er nødvendig utvides av hensyn til bestemte krav fra de berørte bransjer.
- 14) Det berørte marked er lite og består av systemer og komponenter som nesten utelukkende brukes til lufttrafikkstyring og ikke er beregnet på offentligheten. Det ville derfor være uhensiktsmessig å anbringe CE-merking på komponentene, siden produsentens samsvarserklæring på grunnlag av en vurdering av samsvar og/eller bruksegnethet er tilstrekkelig. Dette bør ikke berøre ikke produsentenes forpliktelse til å anbringe CE-merking på visse komponenter for å bekrefte at de er i samsvar med andre fellesskapsbestemmelser som gjelder dem.
- 15) Ibruktaking av systemer for lufttrafikkstyring bør underlegges kontroll av samsvar med de grunnleggende krav og relevante gjennomføringsregler for samvirkingsevne. Bruk av fellesskaps-spesifikasjoner skaper en antakelse om samsvar med de grunnleggende krav og relevante gjennomføringsregler for samvirkingsevne.
- 16) En fullstendig anvendelse av denne forordning bør skje ved en overgangsstrategi utformet for å nå målene i denne forordning uten å skape uberettigede nytte- og kostnadshindringer for opprettholdelse av eksisterende infrastruktur.

(1) EFT L 220 av 30.8.1993, s. 23.

17) Det bør innenfor rammen av gjeldende fellesskapsregelverk tas hensyn til behovet for å sikre

- harmoniserte vilkår når det gjelder tilgjengelighet og effektiv bruk av det radiospektrum som er nødvendig for gjennomføring av Det felles europeiske luftrom, også med hensyn til elektromagnetisk kompatibilitet,
- beskyttelse av sikkerhetskritiske tjenester mot skadelig interferens,
- effektiv og hensiktsmessig bruk av frekvenser utelukkende tildelt luftfartssektoren og forvaltet av den.

18) Rådskonklusjonen 93/65/EØF av 19. juli 1993 om definisjon og bruk av samsvarende tekniske spesifikasjoner for anskaffelse av utstyr og systemer for styring av lufttrafikken⁽¹⁾ er begrenset til offentlige oppdragsgiveres forpliktelser. Denne forordning har et større omfang ved at den omfatter de forpliktelser som påhviler alle aktører, herunder ytere av flysikringstjenester, luftromsbrukere, industrien og lufthavnene, og gjør det mulig både å fastsette regler som får anvendelse for alle samt å vedta fellesskaps-spesifikasjoner som, til tross for at de er ikke-bindende, skaper en antakelse om samsvar med de grunnleggende krav. Direktiv 93/65/EØF, kommisjonsdirektiv 97/15/EF av 25. mars 1997 om vedtaking av Eurocontrol-standarder og om endring av rådskonklusjonen 93/65/EØF om definisjon og bruk av samsvarende tekniske spesifikasjoner for anskaffelse av utstyr og systemer for styring av lufttrafikken⁽²⁾ og kommisjonsforordning (EF) nr. 2082/2000 av 6. september 2000 om vedtaking av Eurocontrol-standarder og om endring av direktiv 97/15/EF⁽³⁾ samt kommisjonsforordning (EF) nr. 980/2002 av 4. juni 2002 om endring av forordning (EF) nr. 2082/2000 om vedtaking av Eurocontrol-standarder bør derfor oppheves etter en overgangsperiode.

19) Av hensyn til rettssikkerheten er det viktig å sikre at innholdet i visse bestemmelser i Fellesskapets regelverk vedtatt på grunnlag av direktiv 93/65/EØF,

fortsatt gjelder uendret. Det vil kreve en viss tid å vedta gjennomføringsbestemmelser i henhold til denne forordning som tilsvarer nevnte bestemmelser —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

KAPITTEL I

ALMINNELIGE BESTEMMELSER

Artikkel 1

Formål og virkeområde

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

KAPITTEL II

GRUNNLEGGENDE KRAV, GJENNOMFØRINGSBESTEMMELSER FOR SAMVIRKINGSEVNE OG FELLESSKAPSSPESIFIKASJONER

Artikkel 2

Grunnleggende krav

Det europeiske nett for lufttrafikkstyring, dets systemer og deres komponenter og tilknyttede framgangsmåter skal oppfylle grunnleggende krav. Disse grunnleggende kravene er fastsatt i vedlegg II.

Artikkel 3

Gjennomføringsbestemmelser for samvirkingsevne

1. Gjennomføringsbestemmelser for samvirkingsevne skal utarbeides i ethvert tilfelle der det er nødvendig for å nå målene i denne forordning.

⁽¹⁾ EFT L 187 av 29.7.1993, s. 52. Direktivet sist endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 av 31.10.2003, s. 1).

⁽²⁾ EFT L 95 av 10.4.1997, s. 16. Direktivet sist endret ved forordning (EF) nr. 2082/2000 (EFT L 254 av 9.10.2000, s. 1).

⁽³⁾ EFT L 254 av 9.10.2000, s. 1. Forordningen sist endret ved forordning (EF) nr. 980/2002 (EFT L 150 av 8.6.2002, s. 38).

2. Systemer, komponenter og tilknyttede framgangsmåter skal være i samsvar med relevante gjennomføringsbestemmelser for samvirkingsevne i hele deres livssyklus.

3. Gjennomføringsbestemmelsene for samvirkingsevne skal særlig

a) fastsette særlige krav som utfyller eller presiserer de grunnleggende krav, særlig med hensyn til sikkerhet, sammenhengende drift og ytelse, og/eller

b) beskrive, om nødvendig, alle særlige krav som utfyller eller presiserer de grunnleggende krav, særlig med hensyn til koordinert innføring av nye, omforente og validerte driftsmodeller eller teknologier, og/eller

c) bestemme komponentene i forbindelse med behandlingen av systemene, og/eller

d) beskrive de særlige framgangsmåtene for samsvars vurdering, eventuelt med bidrag fra de meldte organer nevnt i artikkel 8, på grunnlag av modulene fastsatt i beslutning 93/465/EØF, som skal benyttes til vurdering av komponentenes samsvar eller bruksegnethet samt til verifisering av systemer, og/eller

e) angi vilkårene for gjennomføring, herunder eventuelt datoen da alle berørte parter skal ha oppfylt dem.

4. Ved utarbeiding, vedtakelse og revisjon av gjennomføringsbestemmelsene for samvirkingsevne skal det tas hensyn til anslåtte kostnader og nytte ved de tekniske løsninger som gjør det mulig å overholde bestemmelsene, med henblikk på å bestemme den mest levedyktige løsningen, idet det tas behørig hensyn til opprettholdelse av et anerkjent høyt sikkerhetsnivå. En vurdering av kostnader og nytte for disse løsningene for alle berørte parter skal følge hvert utkast til gjennomføringsbestemmelse for samvirkingsevne.

5. Gjennomføringsbestemmelsene for samvirkingsevne skal fastsettes etter framgangsmåten nevnt i artikkel 8 i rammeforordningen.

Artikkel 4

Fellesskapsspesifikasjoner

1. Med henblikk på å nå målene for denne forordning kan det fastsettes fellesskapsspesifikasjoner. Slike spesifikasjoner kan være

a) europeiske standarder for systemer eller komponenter, sammen med relevante framgangsmåter, utarbeidet av

europeiske standardiseringsorganer i samarbeid med Eurocae etter fullmakt fra Kommissjonen i samsvar med artikkel 6 nr. 4 i europaparlaments- og rådsdirektiv 98/34/EF av 22. juni 1998 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter⁽¹⁾ og etter de overordnede retningslinjene for samarbeid mellom Kommissjonen og standardiseringsorganene undertegnet 13. november 1984,

eller

b) spesifikasjoner utarbeidet av Eurocontrol for saker som gjelder driftsmessig koordinering mellom ytere av flysikringstjenester, på anmodning fra Kommissjonen etter framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 2 i rammeforordningen.

2. Overholdelse av de grunnleggende krav og/eller gjennomføringsbestemmelser for samvirking skal antas for systemer, sammen med tilknyttede framgangsmåter, eller for komponenter som er i samsvar med relevante fellesskapsspesifikasjoner og hvis referansenumre er offentliggjort i *Den europeiske unions tidende*.

3. Kommissjonen skal offentliggjøre henvisningene til europeiske standarder nevnt i nr. 1 bokstav a) i *Den europeiske unions tidende*.

4. Henvisningene til Eurocontrol-spesifikasjonene nevnt i nr. 1 bokstav b) skal offentliggjøres av Kommissjonen i *Den europeiske unions tidende* etter framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 2 i rammeforordningen.

5. Dersom en medlemsstat eller Kommissjonen anser at samsvar med en offentliggjort fellesskapsspesifikasjon ikke sikrer overholdelse av de grunnleggende krav og/eller gjennomføringsbestemmelsene for samvirkingsevne som nevnte fellesskapsspesifikasjon er ment å dekke, får framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 2 i rammeforordningen anvendelse.

6. Ved mangler i de offentliggjorte europeiske standardene kan det besluttes, etter framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 2 i rammeforordningen etter samråd med komiteen nedsatt i henhold til artikkel 5 i direktiv 98/34/EF, at de berørte standarder eller endringer av dem helt eller delvis trekkes tilbake fra de publikasjoner der de finnes.

⁽¹⁾ EFT L 204 av 21.7.1998, s. 37. Direktivet sist endret ved direktiv 98/48/EF (EFT L 217 av 5.8.1998, s. 18).

7. Ved mangler i de offentliggjorte Eurocontrol-spesifikasjonene kan det besluttes, etter framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 2 rammeforordningen, at de berørte spesifikasjoner eller endringer av dem helt eller delvis trekkes tilbake fra de publikasjoner der de finnes.

KAPITTEL III

SAMSVARSKONTROLL

Artikkel 5

EF-erklæring om samsvar eller om bruksegnethet for komponenter

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

Artikkel 6

EF-verifiseringserklæring for systemer

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

i denne erklæringen og de tekniske dataene er gjengitt i vedlegg IV. Den nasjonale tilsynsmyndighet kan kreve at ytterligere opplysninger som er nødvendige for å kontrollere samsvaret, framlegges.

3. De relevante gjennomføringsbestemmelser for samvirkingsevne skal eventuelt identifisere de oppgaver forbundet med verifisering av systemer som skal utføres av de meldte organer nevnt i artikkel 8.

4. EF-verifiseringserklæringen berører ikke vurderinger som den nasjonale tilsynsmyndighet kan ha behov for å foreta av andre årsaker enn samvirkingsevne.

Artikkel 7

Beskyttelsestiltak

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

4. Dersom Kommisjonen fastslår at tiltakene som den nasjonale tilsynsmyndighet har truffet, ikke er berettiget, skal den anmode den berørte medlemsstat om å sørge for at de trekkes tilbake uten opphold. Den skal umiddelbart underrette produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet om dette.

5. Dersom Kommisjonen fastslår at manglende oppfyllelse av grunnleggende krav skyldes feil anvendelse av gjennomføringsbestemmelsene for samvirkingsevne og/eller av fellesskapsspesifikasjonene, skal den berørte medlemsstat treffe egnede tiltak mot utstederen av erklæringen om samsvar eller bruksegnethet eller EF-verifiseringserklæringen, og skal underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene om dette.

6. Dersom Kommisjonen fastslår at manglende oppfyllelse av de grunnleggende krav skyldes mangler ved fellesskapsspesifikasjonene, får framgangsmåtene nevnt i artikkel 4 nr. 6 eller 7 anvendelse.

Artikkel 8

Meldte organer

1. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene om hvilke organer de har utpekt til å utføre oppgaver knyttet til vurderingen av samsvar eller bruksegnethet omhandlet i artikkel 5 og/eller verifiseringen omhandlet i artikkel 6, idet hvert organs ansvarsområde og identifikasjonsnummer tildelt av Kommisjonen angis. Kommisjonen skal i *Den europeiske unions tidende* offentliggjøre listen over organer, deres identifikasjonsnummer og ansvarsområder, og skal holde listen å jour.

2. Medlemsstatene skal anvende kriteriene gjengitt i vedlegg V ved vurdering av organene som skal meldes. Organer som oppfyller vurderingskriteriene fastsatt i de relevante europeiske standarder, skal anses å oppfylle nevnte kriterier.

3. Medlemsstatene skal trekke tilbake meldingen av et meldt organ som ikke lenger oppfyller kriteriene nevnt i vedlegg V. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene om dette.

4. Uten at kravene nevnt i nr. 1, 2 og 3 berøres, kan medlemsstatene beslutte å utpeke som meldte organer organisasjoner som er godkjent i samsvar med artikkel 3 i tjenesteytingsforordningen.

KAPITTEL IV

SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 9

Revisjon av vedleggene

Vedlegg I og II kan tilpasses eventuell teknisk eller driftsmessig utvikling etter framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 3 i rammeforordningen.

Artikkel 10

Overgangsbestemmelser

1. Fra 20. oktober 2005 får de grunnleggende krav anvendelse på ibruktaking av systemer og komponenter i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring, med mindre annet er bestemt i de relevante gjennomføringsbestemmelser for samvirkingsevne.

2. Alle systemer og komponenter i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring som i øyeblikket er i drift, skal oppfylle de grunnleggende krav innen 20. april 2011, med mindre annet er bestemt i de relevante gjennomføringsbestemmelser for samvirkingsevne.

3. Dersom systemer i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring er bestilt eller bindende avtaler er undertegnet for dette formål

— før datoen for denne forordnings ikrafttredelse, eller eventuelt

— før ikrafttredelsesdatoen for én eller flere relevante gjennomføringsbestemmelser for samvirkingsevne,

slik at oppfyllelse av de grunnleggende krav og/eller relevante gjennomføringsbestemmelser for samvirkingsevne ikke kan garanteres innen tidsfristen nevnt i nr. 1, skal den berørte medlemsstat oversende Kommisjonen detaljerte opplysninger om de grunnleggende krav og/eller gjennomføringsbestemmelsene for samvirkingsevne der det er fastslått usikkerhet om oppfyllelse.

Komisjonen skal rådspørre de berørte parter før den treffer beslutning etter framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 3 i rammeforordningen.

*Artikkel 11***Oppheving**

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

*Artikkel 12***Ikrafttredelse**

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

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

Utferdiget i Strasbourg, 10. mars 2004.

For Europaparlamentet

P. COX

President

For Rådet

D. ROCHE

Formann

*VEDLEGG I***LISTE OVER SYSTEMER FOR FLYSIKRINGSTJENESTER**

I denne forordning inndeles Det europeiske nett for lufttrafikkstyring i åtte systemer:

1. Systemer og framgangsmåter for styring av luftrommet.
 2. Systemer og framgangsmåter for trafikkflytstyring.
 3. Systemer og framgangsmåter for lufttrafikktenester, særlig systemer for behandling av flygedata, systemer for behandling av overvåkingsdata og systemer for brukergrensesnitt.
 4. Systemer og framgangsmåter for kommunikasjon bakke til bakke, luft til bakke og luft til luft.
 5. Systemer og framgangsmåter for navigasjon.
 6. Systemer og framgangsmåter for overvåking.
 7. Systemer og framgangsmåter for luftfartsinformasjonstjenester.
 8. Systemer og framgangsmåter for bruk av meteorologisk informasjon.
-

VEDLEGG II

GRUNNLEGGENDE KRAV

Del A: Allmenne krav

Disse kravene gjelder hele nettet og får anvendelse i sin alminnelighet for hvert av systemene angitt i vedlegg I.

1. *Sammenhengende drift*

Systemer for lufttrafikkstyring og deres komponenter skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives ved bruk av egnede og validerte framgangsmåter på en slik måte at sammenhengende drift av Det europeiske nett for lufttrafikkstyring er sikret, til enhver tid og i alle faser av flygingen. Sammenhengende drift kan særlig komme til uttrykk i form av informasjonsutveksling, herunder relevant informasjon om driftsstatus, felles forståelse av informasjon, sammenlignbare ytelser for behandling og tilknyttede framgangsmåter som muliggjør felles driftsyntelser avtalt for hele eller deler av Det europeiske nett for lufttrafikkstyring.

2. *Støtte til nye driftsmodeller*

Det europeiske nett for lufttrafikkstyring, dets systemer og deres komponenter skal på koordinert grunnlag støtte nye omforente og validerte driftsmodeller som forbedrer flysikkerhetstjenestenes kvalitet og effektivitet, særlig med hensyn til sikkerhet og kapasitet.

Nye modellens potensial, for eksempel samarbeidsbasert beslutningstaking, økt automatisering og nye metoder for delegering av ansvaret for atskillelse, skal undersøkes, idet det tas behørig hensyn til den tekniske utvikling og en sikker gjennomføring, etter validering.

3. *Sikkerhet*

Systemene i og driften av Det europeiske nett for lufttrafikkstyring skal oppnå omforente høye sikkerhetsnivåer. For dette formål skal det utarbeides omforente metoder for sikkerhetsstyring og rapportering.

Når det gjelder egnede bakkebaserte systemer, eller deler av dem, skal de høye sikkerhetsnivåene styrkes ved sikkerhetsnett, som skal oppfylle omforente felles ytelsesegenskaper.

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

Systemene skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives ved bruk av egnede og validerte framgangsmåter, på en slik måte at oppgavene som pålegges kontrollpersonalet, er forenlige med menneskelig yteevne ved både normale og forringede driftsvilkår, og med de påkrevde sikkerhetsnivåer.

Systemene skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives ved bruk av egnede og validerte framgangsmåter, på en slik måte at de er frie for skadelige forstyrrelser under normale driftsvilkår.

4. *Sivil-militær koordinering*

Det europeiske nett for lufttrafikkstyring, dets systemer og deres komponenter skal muliggjøre en gradvis gjennomføring av sivil-militær koordinering, i den grad det er nødvendig for å sikre effektiv styring av luftrommet og av trafikkflyten samt sikker og effektiv bruk av luftrommet for alle brukere, ved anvendelse av modellen for fleksibel bruk av luftrommet.

For å nå disse målene skal Det europeiske nett for lufttrafikkstyring, dets systemer og deres komponenter muliggjøre rettidig utveksling av korrekt og sammenhengende informasjon for alle faser av flygingen, mellom sivile og militære parter.

Det skal tas hensyn til nasjonale sikkerhetskrav.

5. *Miljøbelastninger*

Systemene i og driften av Det europeiske nett for lufttrafikkstyring skal ta hensyn til behovet for i størst mulig grad å redusere miljøvirkningene, i samsvar med Fellesskapets regelverk.

6. *Prinsipper for systemenes logiske arkitektur*

Systemene skal utformes og gradvis integreres i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring med henblikk på å oppnå en validert, sammenhengende, stadig mer harmonisert logisk arkitektur som har utviklingsevne.

7. *Prinsipper for systemenes oppbygning*

Systemene skal utformes, bygges og vedlikeholdes ut fra gode tekniske prinsipper, særlig med hensyn til modularitet, som muliggjør komponenters utskiftbarhet, høy grad av tilgjengelighet og kritiske komponenters redundans og feiltoleranse.

Del B: Særlige krav

Disse kravene gjelder særskilt for hvert av systemene angitt nedenfor og utfyller eller presiserer de allmenne kravene.

1. *Systemer og framgangsmåter for styring av luftrommet*

1.1. Sammenhengende drift

Informasjon om pretaktiske og taktiske aspekter ved tilgjengeligheten til luftrommet skal stilles til rådighet for alle berørte parter på en korrekt måte og i rett tid, slik at en effektiv tildeling og bruk av luftrommet for alle luftromsbrukere sikres. I denne anledning skal det tas hensyn til nasjonale sikkerhetskrav.

2. *Systemer og framgangsmåter for trafikkflytstyring*

2.1. Sammenhengende drift

Systemer og framgangsmåter for trafikkflytstyring skal muliggjøre utveksling av korrekt, sammenhengende og relevant strategisk, pretaktisk og taktisk — etter det som er aktuelt — flygeinformasjon som dekker alle faser av flygingen og gir mulighet for kapasitet til dialog med henblikk på optimal bruk av luftrommet.

3. *Systemer og framgangsmåter for lufttrafikkjenester*

3.1. Systemer for behandling av flygedata

3.1.1. Sammenhengende drift

Systemer for behandling av flygedata skal være samvirkende med hensyn til rettidig utveksling av korrekt og sammenhengende informasjon samt en felles driftsmessig forståelse av denne informasjonen, for å sikre en sammenhengende og enhetlig planleggingsprosess og ressursmessig effektiv taktisk koordinering i hele Det europeiske nett for lufttrafikkstyring i alle faser av flygingen.

For å sikre en sikker, smidig og hurtig behandling av data i hele Det europeiske nett for lufttrafikkstyring, skal ytelsen til systemene for behandling av flygedata være likeverdig og egnet for et gitt miljø (på bakken, terminalområdet (TMA), underveis), med kjente trafikkforhold og drevet etter en omforent og validert driftsmodell, særlig med hensyn til behandlingsresultatenes nøyaktighet og feiltoleranse.

3.1.2. Støtte for nye driftsmodeller

Systemer for behandling av flygedata skal muliggjøre en gradvis innføring av avanserte, omforente og validerte driftsmodeller for alle faser av flygingen.

Høyautomatiserte verktøy skal ha kjennetegn som muliggjør en sammenhengende og effektiv pretaktisk og taktisk behandling av flygeinformasjon i deler av Det europeiske nett for lufttrafikkstyring.

Luftbaserte og bakkebaserte systemer og deres komponenter som støtter nye, omforente og validerte driftsmodeller, skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives etter egnede og validerte framgangsmåter på en slik måte at de er samvirkende med hensyn til rettidig utveksling av korrekt og sammenhengende informasjon og en felles forståelse av den aktuelle og forventede driftssituasjonen.

3.2. Systemer for behandling av overvåkingsdata

3.2.1. Sammenhengende drift

Systemer for behandling av overvåkingsdata skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives etter egnede og validerte framgangsmåter på en slik måte at det gir den nødvendige ytelse og tjenestekvalitet i et gitt miljø (på bakken, terminalområdet (TMA), underveis), med kjente trafikkforhold, særlig når det gjelder de beregnede resultatenes nøyaktighet og pålitelighet og informasjonens korrekthet, integritet, tilgjengelighet, kontinuitet og rettidighet i flygelederens arbeidssposisjon.

Systemer for behandling av overvåkingsdata skal muliggjøre rettidig felles bruk av relevant, nøyaktig, forenlig og sammenhengende informasjon dem imellom for å sikre optimalisert drift i de forskjellige delene av Det europeiske nett for lufttrafikkstyring.

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.

3.3. Systemer for brukergrensesnitt

3.3.1. Sammenhengende drift

Brukergrensesnitt for bakkebaserte systemer for lufttrafikkstyring skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives ved bruk av egnede og validerte framgangsmåter på en slik måte at det gir alt kontrollpersonale et stadig mer harmonisert arbeidsmiljø, herunder funksjoner og ergonomi, som oppfyller ytelsene som kreves for et gitt miljø (på bakken, terminalområdet (TMA), underveis), med kjente trafikkforhold.

3.3.2. Støtte for nye driftsmodeller

Brukergrensesnittsystemer skal muliggjøre gradvis innføring av nye, omforente og validerte driftsmodeller og økt automatisering, på en slik måte at det sikres at oppgavene som pålegges kontrollpersonalet, fortsatt er forenlige med menneskelig yteevne ved både normale og forringede driftsvilkår.

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

4.1. Sammenhengende drift

Kommunikasjonssystemene skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives ved bruk av egnede og validerte framgangsmåter på en slik måte at de påkrevde ytelser oppnås i en gitt del av luftrommet eller for et bestemt bruksområde, særlig med hensyn til behandlingstid, integritet, tilgjengelighet og funksjonskontinuitet.

Kommunikasjonsnettet i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring skal utformes på en slik måte at det oppfyller kravene til tjenestekvalitet, dekning og redundans.

4.2. Støtte for nye driftsmodeller

Kommunikasjonssystemene skal muliggjøre innføringen av avanserte, omforente og validerte driftsmodeller for alle faser av flygingen.

5. *Systemer og framgangsmåter for navigasjon*

5.1. Sammenhengende drift

Navigasjonssystemer skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives etter egnede og validerte framgangsmåter på en slik måte at den nødvendige horisontale og vertikale navigasjonsytelse oppnås, særlig med hensyn til nøyaktighet og funksjonskapasitet, for et gitt miljø (på bakken, terminalområdet (TMA), underveis), med kjente trafikkforhold og drevet etter en omforent og validert driftsmodell.

6. *Systemer og framgangsmåter for overvåking*

6.1. Sammenhengende drift

Overvåkingssystemene skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives ved bruk av egnede og validerte framgangsmåter på en slik måte at de påkrevde ytelser for et gitt miljø (på bakken, terminalområdet (TMA), underveis), oppnås, med kjente trafikkforhold og drevet etter en omforent og validert driftsmodell, særlig med hensyn til nøyaktighet, dekning, rekkevidde og tjenestekvalitet.

Overvåkingsnettet i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring skal oppfylle kravene til nøyaktighet, rettidighet, dekning og redundans. Overvåkingsnettet skal muliggjøre felles bruk av overvåkingsdata for å bedre driften i hele Det europeiske nett for lufttrafikkstyring.

7. *Systemer og framgangsmåter for luftfartsinformasjonstjenester*

7.1. Sammenhengende drift

Nøyaktig, rettidig og sammenhengende luftfartsinformasjon skal gradvis leveres i elektronisk form, basert på et omforent og standardisert datasett.

Nøyaktig og sammenhengende luftfartsinformasjon, særlig med hensyn til luft- og bakkebaserte komponenter eller systemer, skal stilles til rådighet i rett tid.

7.2. Støtte for nye driftsmodeller

Stadig mer nøyaktig, fullstendig og oppdatert luftfartsinformasjon skal stilles til rådighet og brukes i rett tid for å støtte en løpende bedring av effektiviteten i bruken av luftrom og lufthavner.

8. *Systemer og framgangsmåter for bruk av meteorologisk informasjon*

8.1. Sammenhengende drift

Systemer og framgangsmåter for bruk av meteorologisk informasjon skal gjøre leveringen av den mer sammenhengende og rettidig og bedre kvaliteten på presentasjonen av den, ved bruk av et omforent datasett.

8.2. Støtte for nye driftsmodeller

Systemer og framgangsmåter for bruk av meteorologisk informasjon skal gjøre den raskere tilgjengelig og raskere benyttbar, for å støtte en løpende bedring av effektiviteten i bruken av luftrom og lufthavner.

VEDLEGG III

KOMPONENTER

EF erklæring

- om samsvar
- om bruksegnethet

1. *Komponenter*

Komponentene vil bli angitt i gjennomføringsbestemmelsene for samvirkingsevne i samsvar med bestemmelsene i artikkel 3 i denne forordning.

2. *Virkeområde*

EF-erklæringen omfatter

- enten en vurdering av om en komponent i seg selv isolert sett er i samsvar med fellesskapsspesifikasjonene som skal overholdes, eller
- en vurdering/bedømmelse av en komponents bruksegnethet, sett på bakgrunn av dens funksjon i lufttrafikkstyringen.

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

3. *Innholdet i EF-erklæringen*

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

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

- henvisninger til forordningen,
- navnet på og adressen til produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet (oppgi firma og full adresse, og for representanten, også produsentens firma),
- beskrivelse av komponenten,
- beskrivelse av framgangsmåten som er benyttet for å erklære samsvar eller bruksegnethet (artikkel 5 i denne forordning),
- alle relevante bestemmelser som komponenten overholder, særlig dens bruksvilkår,
- dersom det er relevant, navnet på og adressen til det/de meldte organ(er) som har medvirket i framgangsmåten som er fulgt for samsvar eller bruksegnethet samt prøvingssertifikatets dato, og eventuelt varigheten av og vilkårene for sertifikatets gyldighet,
- dersom det er relevant, en henvisning til fellesskapsspesifikasjonene som er fulgt,
- angivelse av den som er underskriftsberettiget og som har fullmakt til å inngå forpliktelser på vegne av produsenten eller produsentens representant etablert i Fellesskapet.

*VEDLEGG IV***SYSTEMER**

EF-verifiseringserklæring for systemer

Framgangsmåte for verifisering av systemer

1. *Innholdet i EF-verifiseringserklæringen for systemer*

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

- henvisninger til forordningen,
- navnet på og adressen til yteren av flysikringstjenester (firma og full adresse),
- kort beskrivelse av systemet,
- beskrivelse av framgangsmåten som er fulgt ved erklæringen som bekrefter systemets samsvar (artikkel 6 i denne forordning),
- navnet på og adressen til det meldte organ som har utført oppgaver i forbindelse med verifiseringen, dersom det er relevant,
- henvisninger til dokumentene som finnes i de tekniske dataene,
- eventuelt henvisninger til fellesskapsspesifikasjonene,
- alle relevante foreløpige eller endelige bestemmelser som systemene skal overholde, særlig eventuelle driftsbegrensninger eller -vilkår,
- EF-erklæringens gyldighetstid, dersom den er foreløpig,
- underskriverens identitet.

2. *Framgangsmåte for verifisering av systemer*

Verifisering av systemer er en framgangsmåte der en yter av flysikringstjenester kontrollerer og bekrefter at et system er i samsvar med denne forordning og kan tas i bruk på grunnlag av denne forordning.

Systemet skal kontrolleres for hvert av følgende aspekter:

- den allmenne utformingen,
- systemets utvikling og integrasjon, herunder særlig sammenstillingen av komponenter og allmenne tilpasninger,
- integrasjon av driftssystemet,
- eventuelt, særlige bestemmelser om vedlikehold av systemet.

Dersom den relevante gjennomføringsbestemmelse for samvirkningsevne krever deltaking av et meldt organ, skal det meldte organ, etter å ha utført de oppgaver det er pålagt i henhold til nevnte bestemmelse, utarbeide et samsvarssertifikat i tilknytning til de oppgavene det har utført. Sertifikatet er beregnet på yteren av flysikringstjenester. Yteren skal deretter utarbeide EF-verifiseringserklæringen beregnet på den nasjonale tilsynsmyndigheten.

3. *Tekniske data*

De tekniske data som følger EF-verifiseringserklæringen, skal inneholde alle nødvendige dokumenter som gjelder systemets egenskaper, særlig bruksvilkår og -begrensninger samt eventuelt dokumentene som bekrefter samsvar for komponenter.

Som et minstemål skal følgende dokumenter vedlegges:

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

4. *Framlegging*

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

Tjenesteyteren skal beholde en kopi av de tekniske dataene så lenge systemet er i drift. Den skal sendes til enhver medlemsstat som anmoder om det.

*VEDLEGG V***MELDTE ORGANER**

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