



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 11.6.2013
COM(2013) 410 final

2013/0186 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2013) 206 final}

{SWD(2013) 207 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Initiativet om ett gemensamt europeiskt luftrum (*Single European Sky*, SES) ska förbättra den övergripande effektiviteten i organisationen och förvaltningen av det europeiska luftrummet genom att reformera den industri som tillhandahåller flygtrafiktjänster. Detta arbete har inbegripit två omfattande lagstiftningspaket – SES I och SES II med fyra förordningar¹ – och över 20 genomförandebestämmelser och beslut från kommissionen². Ramen för de fyra förordningarna hänger samman med utvecklingen av den europeiska lagstiftningen för luftfartssäkerhet³, som omfattar ett antal uppgifter som har anförtrotts Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa)⁴, och med lanseringen av ett övergripande projekt för att modernisera utrustning och system för flygtrafiktjänster kallat Sesar⁵. De nuvarande reglerna avser de fem inbördes relaterade områdena prestation, säkerhet, teknik, den mänskliga faktorn och flygplatser.

Erfarenheterna från SES I sedan 2004 och SES II sedan 2009 har visat att principerna och inriktningen för det gemensamma europeiska luftrummet är välgrundade och att en fortsättning av genomförandet är motiverat. Genomförandet har dock kraftigt försenats, särskilt vad gäller att nå prestationsmålen och att bygga upp de grundläggande komponenterna (t.ex. funktionella luftrumsblock eller nationella tillsynsmyndigheter).

När SES II-paketet antogs 2009 beslutade lagstiftaren att SES II skulle genomföras i två etapper och kommissionen uppmanades att anpassa SES- och Easa-förordningarna till varandra efter att en första uppsättning genomförandeåtgärder för Easa och en granskning av flygtrafiktjänster hade genomförts⁶. En omarbetning av lagstiftningspaketet var därför redan planerad, främst för att förenkla och klargöra gränsen mellan de rättsliga ramarna för Easa och SES.

Omarbetningsprocessen ger också möjlighet att bedöma effektiviteten i de befintliga rättsliga bestämmelserna mot bakgrund av att SES-initiativet inte genomförts i tid. Översynen av de rättsliga ramarna för det gemensamma europeiska luftrummet, känd under förkortningen SES 2+, ska påskynda genomförandet av reformen av flygtrafiktjänster utan att avvika från de ursprungliga målen och principerna. Den är också en del av initiativet Inremarknadsakt II⁷

¹ Förordning (EG) nr 549/2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning"), förordning (EG) nr 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster"), förordning (EG) nr 551/2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet") och förordning (EG) nr 552/2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet").

² En översikt över lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet finns i bilaga III till konsekvensbedömningen avseende SES2+.

³ Förordning (EG) nr 216/2008, ändrad genom förordning (EG) nr 1108/2009.

⁴ Enligt kommissionens färdplan för genomförandet av det gemensamma uttalandet från Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen om decentraliserade organ, från juli 2012, ska namnen på alla EU-organ utformas på ett enhetligt sätt, men för tydlighets skull används i denna motivering det nuvarande namnet Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) i hela texten. Texten i själva lagförslaget har anpassats till det nya gemensamma uttalandet och färdplanen och där används det standardiserade namnet "Europeiska unionens luftfartsbyrå (EAA)".

⁵ Rådets förordning (EG) nr 219/2007, Sesar (Single European Sky ATM Research) är en teknisk pelare i det gemensamma europeiska luftrummet – ett förbättringsprogram för flygledningstjänsten som berör hela luftfarten.

⁶ Förordning (EG) nr 216/2008, ändrad genom förordning (EG) nr 1108/2009, artikel 65a.

⁷ COM(2012) 573 final.

och syftar därmed till att förbättra den allmänna konkurrenskraften och tillväxten i EU:s ekonomi och inte bara inom flygledningstjänsten.

Syftet med SES 2+-paketet är att göra förbättringar av regeltillsynen, prestationssystemet, tjänsteleverantörernas kundorientering och generella prestation.

Dessutom kommer SES 2+-paketet att förenkla lagstiftningen genom att avlägsna vissa överlappningar i det befintliga regelverket. Det har framförts betänkligheter angående flera överlappande områden i SES-ramen och det finns också ett behov av att klargöra de olika aktörernas roller på EU-nivå. Denna anpassning mellan de fyra SES-förordningarna och grundförordningen om Easa⁸ är en rent teknisk anpassningsåtgärd som redan krävs enligt lagstiftningen. På grund av den betydande överlappningen mellan förordningarna, är en omarbetning av de återstående delarna av de fyra SES-förordningarna till en enda en logisk följd av anpassningen.

Problem som behandlas

Det första problemområdet som tas upp i SES 2+ är **den otillräckliga effektiviteten i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster**, vad gäller kostnads- och flygeffektivitet och den kapacitet som erbjuds. Detta framgår av en jämförelse med Förenta staterna som har ett ungefär lika stort luftrum. I Förenta staterna kontrolleras en route-luftrummet av en enda tjänsteleverantör jämfört med 38 tjänsteleverantörer i Europa. Förenta staternas tjänsteleverantör kontrollerar nästan 70 % fler flygningar med 38 % mindre personal. De viktigaste grundorsakerna till denna skillnad i produktivitet i Europa är bristerna när det gäller att inrätta och genomdriva prestationssystemet, ineffektiva tillsynsmyndigheter och den oproportionerligt stora mängden stödpersonal hos tjänsteleverantörerna.

Det andra viktiga problemet som tas upp är det **fragmenterade systemet för flygledningstjänst (ATM)**. Det europeiska ATM-systemet består av 27 nationella myndigheter som övervakar sammanlagt över hundra leverantörer av flygtrafiktjänster, med därtill hörande variationer i system, regler och förfaranden. En mängd extra kostnader blir följden av att Europa har ett stort antal tjänsteleverantörer som var och en upphandlar sina egna system, oftast utbildar sina anställda, skapar sina egna operativa förfaranden och är territoriellt begränsade till att tillhandahålla tjänster inom ett litet luftrum. För att motverka splittringen infördes med det gemensamma europeiska luftrummet konceptet med gränsöverskridande funktionella luftrumsblock och en central nätverksförvaltare för att sköta vissa nätverkstjänster. De funktionella luftrumsblocken är dock ännu inte inriktade på prestation och nätverksförvaltaren är fortfarande alltför svag.

Allmänt mål:

Att förbättra det europeiska luftfartssystemets konkurrenskraft i förhållande till andra jämförbara regioner och särskilt att ytterligare utveckla initiativet om ett gemensamt europeiskt luftrum.

Särskilda mål:

- Att förbättra flygtrafikledningstjänstens prestation i fråga om effektivitet.
- Att förbättra kapacitetsutnyttjandet inom flygledningstjänsten.

Operativa mål:

- Att se till att tillhandahållandet av flygtrafiktjänster är transparent, baserat på marknadsprinciper och kundvärde.

⁸ Förordning (EG) nr 216/2008.

- Att stärka de nationella tillsynsmyndigheternas roll.
- Att stärka arbetet med att fastställa mål och genomdriva prestationssystemet (inklusive förstärkning av organet för prestationsgranskning/enheten för prestationsgranskning (PRB/PRU).
- Att göra en strategisk omläggning av funktionella luftrumsblock.
- Att stärka nätverksförvaltarens styrning och operationella räckvidd.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

Ett tre månader långt offentligt samråd genomfördes mellan september och december 2012 på GD MOVE:s webbplats. Dessutom har två andra evenemang på hög nivå anordnats – en konferens i Limassol och en hearing i Bryssel – och en rad bilaterala möten med alla berörda parter har ägt rum för att stödja utarbetandet av detta initiativ.

GD MOVE har gjort en konsekvensbedömning för att stödja lagstiftningsförslag om förbättrad effektivitet, säkerhet och konkurrenskraft för det gemensamma europeiska luftrummet. I paketet föreslås en översyn av de fyra SES-förordningarna ((EG) nr 549–552/2004, ändrade genom förordning (EG) nr 1070/2009) och grundförordningen om Easa (förordning (EG) nr 216/2008, ändrad genom förordning (EG) nr 1108/2009)⁹. Detta initiativ avser referensnummer (EU) nr 2014/MOVE/001. Planen för konsekvensbedömningen har också offentliggjorts på kommissionens webbplats¹⁰.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

3.1. Omarbetning (hela förordningen)

De fyra SES-förordningarna har förts samman till en enda förordning, vilket har krävt ett antal ändringar i dem. Den nya förordningen är uppdelad i fem kapitel baserade på de berörda aktörerna:

- Kapitel I: Allmänna bestämmelser
- Kapitel II: Nationella myndigheter
- Kapitel III: Tillhandahållande av tjänster
- Kapitel IV: Luftrummet
- Kapitel V: Slutbestämmelser

Dessutom har en del av innehållet, som överlappade med den befintliga förordningen (EG) nr 216/2008 lyfts ut ur SES-förordningarna och vissa små detaljer från dessa borttagna avsnitt har förts in i förordning (EG) nr 216/2008, för att understryka kontinuiteten i arbetet. De flesta bestämmelserna har utgått ur förordning (EG) nr 552/2004, som nu upphävs i sin helhet, med undantag för vissa detaljer som rör bilaga I om anmälda organ, vilka har slagits samman med bilagan om behöriga organ. Dessutom har vissa allmänna beskrivande punkter i bilaga II förts in i bilaga Vb till förordning (EG) nr 216/2008 för att betona behovet av att fortsätta med nuvarande policy.

⁹ Som nämnts ovan kommer ändringarna av grundförordningen om Easa att vara av teknisk art och analyseras därför inte i konsekvensbedömningen.

¹⁰ http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/roadmaps_2013_en.htm#MOVE.

I linje med uppfattningen att kommissionen bör inrikta sig på ekonomisk reglering och särskilt på prestationssystemet och Sesar, medan Easa (nu kallat EAA i enlighet med överenskommelsen om standardisering av organen) stöder processen genom att samordna allt utarbetande av tekniska regler, har en ny artikel 28 lagts till för att beskriva hur överensstämmelsen mellan Sesar-politiken och nya tekniska regler kan säkerställas.

Slutligen har de nya reglerna om genomförandeakter och delegerade akter som har sin grund i Lissabonfördraget tagits med i förordningen.

3.2. Nationella myndigheter (artiklarna 3, 4 och 5 och artikel 2, definition 36)

Ett av de största åtgärdsbehoven som tas upp i konsekvensbedömningen har varit att stärka de nationella myndigheterna, både vad gäller deras oberoende och deras sakkunskap och resurser. För detta ändamål beskrivs i artikel 3 den grad av oberoende som myndigheterna behöver ha gentemot de tjänsteleverantörer som de ska övervaka. Eftersom några medlemsstater behöver utföra en viss administrativ omorganisation anges också en övergångsperiod fram till 2020. Dessutom fastställs tydligare krav på kompetens och oberoende hos anställd personal samt stärkt oberoende finansiering av myndigheterna genom avgiftssystemet för undervägsavgifter i artikel 14.

För att förbättra sakkunskapen hos myndigheterna planeras ett nätverk av nationella myndigheter i artikel 5, inklusive möjligheten att dela expertis så att stater kan få stöd av experter från andra medlemsstater.

Slutligen har det införts en definition av termen ”nationell tillsynsmyndighet”, som klargör att vid tillämpningen av denna förordning ska behöriga myndigheter enligt förordning (EG) nr 216/2008 anses vara nationella tillsynsmyndigheter, så att ingen ytterligare administrativ nivå behövs.

3.3. Prestations- och avgiftssystem (artiklarna 11, 12, 13, och 14)

Artikel 11 om prestationssystemet har ändrats för att rationalisera processen för fastställande av mål och för att kunna utforma målen mer på lokal nivå. Detta ger möjlighet att fastställa mer välgrundade och bättre anpassade mål.

Små ändringar till stöd för detta har dessutom gjorts i artiklarna 12 och 13 om avgiftssystemet och texten har också uppdaterats så att bestämmelsen om finansiering av myndigheters arbetsuppgifter även omfattar Easas utvidgade uppdrag enligt förordning (EG) nr 1108/2009 att utföra vissa av dessa uppgifter.

3.4. Funktionella luftrumsblock (artikel 16)

Artikeln ändrades redan genom förordning (EG) nr 1070/2009 för att ge de funktionella luftrumsblocken en starkare prestationsinriktning och processen fortsätter i denna översyn. De funktionella luftrumsblocken bör inte ses som statiska luftrumsblock, utan som industrileda initiativ för att nå övergripande förbättringar av tillhandahållandet av tjänster. För att detta ska vara möjligt måste industrin få större flexibilitet att utveckla de funktionella luftrumsblocken, och till och med utforma olika typer av funktionella luftrumsblock, beroende på var de förväntar sig att finna flest synergieffekter. Därför ligger artikelns fokus nu mer på flexibla ”industriella partnerskap” och måttet på framgång är hur stora prestationsförbättringar som uppnås.

3.5. Stödtjänster (artiklarna 10 och artikel 2, definition 37)

Eftersom analysen har visat att den största förbättringspotentialen finns i de tjänster som tillhandahålls för att stödja grundläggande flygtrafikledningstjänster och eftersom dessa tjänster till sin natur också kan tillhandahållas på marknadsvillkor, har f.d. artikel 9 i

förordning (EG) nr 550/2004 ersatts med en artikel om tillhandahållande av stödtjänster enligt normala regler för offentlig upphandling. För de grundläggande flygtrafikledningstjänsterna, vilka betraktas som naturliga monopol, kvarstår kravet att de ska utses, men stödtjänster bör tillåtas att utvecklas fritt, med fullt utnyttjande av expertis även från andra sektorer. En skyddsklausul har införts, baserat på modellen i artikel 4 i förordning (EG) nr 1008/2008, för att säkerställa att väsentliga säkerhetsmässiga och ekonomiska intressen inte hotas. En övergångsperiod är planerad fram till 2020.

Slutligen har en definition av stödtjänster införts i artikel 2.37 för att förklara vilka tjänster som avses i denna bestämmelse.

3.6. Nätverksförvaltning (artikel 17 och artikel 2, definitionerna 7, 9 och 10)

Artikel 17 om nätverksförvaltning har uppdaterats på två sätt. För det första har den tidigare inkonsekventa artikeln omstrukturerats så att förteckningen över samtliga tjänster som tillhandahålls av nätverksförvaltaren finns i punkt 2, och delar som avsåg tekniska genomförandebestämmelser för flödesplanering – och alltså inte avsåg nätverksförvaltaren – har flyttats till bilaga Vb till förordning (EG) nr 216/2008 som redan tidigare innehöll relevanta bestämmelser om villkoren för flödesplanering. I samband med detta har en hänvisning till portalen för luftfartsinformation lagts till i punkt 2 eftersom denna tjänst redan i viss mån ligger under nätverksförvaltaren, men inte uttryckligen nämns i förordningen.

För det andra har artikeln ändrats för att anpassa den till språkbruket i förordning (EG) nr 1108/2009, där "funktioner" benämns "tjänster" och nätverksförvaltaren konsekvent behandlas på samma sätt som andra tjänsteleverantörer vad gäller certifierings-, kontroll- och säkerhetskrav. Ordvalet i de relevanta definitionerna har också uppdaterats i enlighet med detta.

Slutligen har en bestämmelse införts i artikel 17 för att täcka den fortsatta utvecklingen av nätverksförvaltaren i riktning mot ett industriellt partnerskap senast 2020.

3.7. Deltagande av luftrumets användare (artikel 19)

Behovet av att göra leverantörerna av flygtrafiktjänster mer kundorienterade lyfts fram som ett förbättringsområde i konsekvensbedömningen. En ny artikel 19 har införts för att se till att samråd sker med luftrumets användare och att dessa också deltar i godkännandet av investeringsplaner.

4. ÖVRIGT

En kortare separat motivering åtföljer de föreslagna ändringarna av grundförordningen om Easa, dvs. förordning (EG) nr 216/2008.

Detta förslag påverkar inte EU:s budget, eftersom alla de funktioner som behandlas i det finns redan i dag.

↓ 549/2004 (anpassad)

2013/0186 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ~~ramen för inrättande~~ ☒ genomförandet ☒ av det gemensamma europeiska luftrummet

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

↓ 549/2004 (anpassad)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av ☒ fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ☒ Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 ☒ 100.2 ☒ i detta,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag¹¹,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹³,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

↓ ny

(1) Förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordning)¹⁴, förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om tillhandahållande av tjänster)¹⁵, förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om luftrummet)¹⁶ och förordning

¹¹ EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 1.

¹² EGT C 241, 7.10.2002, s. 24.

¹³ EGT C 278, 14.11.2002, s. 13.

¹⁴ EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

¹⁵ EUT L 96, 31.3.2004, s. 10.

¹⁶ EUT L 96, 31.3.2004, s. 20.

(EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordning om driftskompatibilitet)¹⁷ har ändrats väsentligt. Med anledning av nya ändringar bör de förordningarna av tydlighetsskäl omarbetas.

↓ 549/2004 skäl 1

- (2) Genomförandet av den gemensamma transportpolitiken kräver ett effektivt system som möjliggör en säker och regelbunden luftfart och därmed underlättar fri rörlighet för varor, personer och tjänster.

↓ 549/2004 skäl 2 (anpassad)

~~Vid sitt extra möte i Lissabon den 23-24 mars 2000 uppmanade Europeiska rådet kommissionen att lägga fram förslag om lufrumsplanering, flygkontrolltjänst och flödesplanering på grundval av arbetet i kommissionens högnivågrupp för ett gemensamt europeiskt luftrum. Denna grupp, som huvudsakligen bestod av civila och militära luftfartsmyndigheter i medlemsstaterna, lade fram sin rapport i november 2000.~~

↓ 1070/2009 skäl 2 (anpassad)

- (3) Genom Europaparlamentets och rådets antagande av det första lagstiftningspaketet om det gemensamma europeiska luftrummet, nämligen förordning (EG) nr 549/2004 ~~av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning")~~, förordning (EG) nr 550/2004 ~~av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster")~~, förordning (EG) nr 551/2004 ~~av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet")~~ och förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 ~~om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet")~~ fastställdes en stabil rättslig grund för ett sammanhängande, driftskompatibelt och säkert system för flygledningstjänsten.

↓ ny

Antagandet av det andra paketet, dvs. förordning (EG) nr 1070/2009, stärkte det initiativ som tagits för att inrätta ett gemensamt europeiskt luftrum ytterligare genom införandet av koncepten prestationssystem och nätverksförvaltare i syfte att ytterligare förbättra prestandan i det europeiska systemet för flygledningstjänst.

¹⁷ EUT L 96, 31.3.2004, s. 26.

↓ 550/2004 skäl 3 (anpassad)

~~I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 ("ramförordning")¹⁸ fastställs ramen för skapandet av det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 551/2004 skäl 4 (anpassad)

~~I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 ("ramförordning")¹⁹ fastställs ramen för skapandet av det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 551/2004 (anpassad)

- (4) Enligt artikel 1 i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart erkänner de fördragsslutande staterna att varje stat har fullständig och exklusiv suveränitet i luftrummet över sitt territorium. Det är inom ramen för denna suveränitet som ~~gemenskapens~~ ☒ unionens ☒ medlemsstater, om inte annat följer av tillämpliga internationella konventioner, verkställer myndighetsutövning genom kontroll av flygtrafik.
-

↓ 552/2004 skäl 3 (anpassad)

~~I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 ("ramförordningen")²⁰ fastställs ramen för skapandet av det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 1070/2009 skäl 1

- (5) Genomförandet av den gemensamma transportpolitiken kräver ett effektivt luftransportsystem som möjliggör en säker, regelbunden och hållbar luftfart med optimal kapacitet och därmed underlättar fri rörlighet för varor, personer och tjänster.
-

↓ 1070/2009 skäl 37

- (6) Om man samtidigt vill höja standarderna för flygtrafiksäkerheten och förbättra den allmänna kvaliteten på flygledningstjänster och flygtrafiktjänster för allmän flygtrafik i Europa måste hänsyn tas till den mänskliga faktorn. Medlemsstaterna bör därför överväga att införa principerna om en "rättvissekultur".
-

↓ 549/2004 skäl 6 (anpassad)

- (7) Medlemsstaterna har antagit ett gemensamt uttalande om militära frågor i samband med det gemensamma europeiska luftrummet²¹. Enligt detta uttalande bör

¹⁸ ~~Se sidan 1 i detta nummer av EUT.~~

¹⁹ ~~Se sidan 1 i detta nummer av EUT.~~

²⁰ ~~Se sidan 1 i detta nummer av EUT.~~

medlemsstaterna främja civilt och militärt samarbete och, om och i den mån alla berörda medlemsstater anser det nödvändigt, underlätta samarbetet mellan sina väpnade styrkor i alla ärenden som gäller flygledningstjänst.

↓ 549/2004 skäl 3

~~För ett väl fungerande system för luftfart krävs flygtrafiktjänster med en enhetlig, hög säkerhetsnivå som möjliggör en optimal användning av det europeiska luftrummet och en enhetlig, hög flygsäkerhetsnivå, i linje med de allmännyttiga uppgifter, inbegripet skyldigheter mot allmänheten, som åligger flygtrafiktjänsterna. Mycket höga krav bör därför ställas på ansvarsmedvetande och kompetens i samband med utövandet av dessa uppgifter.~~

↓ 549/2004 skäl 4

~~Det gemensamma europeiska luftrumsinitiativet bör utvecklas i överensstämmelse med de skyldigheter som gemenskapens och dess medlemsstaters medlemskap i Eurocontrol medför, och i enlighet med de principer som fastställs i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart.~~

↓ 549/2004 skäl 5 (anpassad)

- (8) Beslut som rör innehållet, omfattning eller villkoren för genomförandet av militära operationer och militära övningar faller inte under ~~gemenskapens~~ ☒ unionens ☒ behörighet ☒ enligt artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ☒.

↓ 549/2004 skäl 23 (anpassad)

~~En överenskommelse om utökat samarbete i fråga om användningen av flygplatsen i Gibraltar träffades i London den 2 december 1987 mellan Konungariket Spanien och Förenade kungariket genom en gemensam förklaring från de båda ländernas utrikesministrar. Denna överenskommelse fungerar ännu inte i praktiken.~~

↓ 550/2004 skäl 1 (anpassad)

⇒ ny

- (9) Medlemsstaterna har i varierande utsträckning omstrukturerat sina nationella leverantörer av flygtrafiktjänster genom att öka deras självständighet och frihet att tillhandahålla tjänster. Det är ~~blir allt~~ nödvändigare att se till att ⇒ det finns en välfungerande gemensam marknad för de tjänster som kan tillhandahållas på marknadsvillkor och att ⇐ kraven på en lägsta nivå för att tillvarata allmänintresset tillgodoses ⇒ för de tjänster som betraktas som naturliga monopol med dagens tekniska villkor ⇐ i denna nya miljö.

↓ 550/2004 skäl 4

~~För att inrätta det gemensamma europeiska luftrummet bör bestämmelser som garanterar ett säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster antas vilka skall överensstämma med den organisation och användning av luftrummet som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet")²². Införandet av en harmoniserad organisation för tillhandahållande av sådana tjänster är viktigt för att kraven från luftrumets användare skall kunna tillgodoses i tillräcklig utsträckning och för en säker och effektiv reglering av flygtrafiken.~~

↓ 551/2004 skäl 1

~~Skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum kräver ett harmoniserat tillvägagångssätt för att reglera luftrumets organisation och användning.~~

↓ 551/2004 skäl 2 (anpassad)

~~I rapporten från högnivågruppen för ett gemensamt europeiskt luftrum, i november 2000, anses det att luftrummet bör utformas, regleras och förvaltas strategiskt på europeisk basis.~~

↓ 551/2004 skäl 3 (anpassad)

~~I kommissionens meddelande av den 30 november 2001 om skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum uppmanas till en strukturell reform för att möjliggöra skapandet av det gemensamma europeiska luftrummet genom en stegvis mer integrerad förvaltning av luftrummet och utveckling av nya koncept och förfaranden för flygledningstjänst.~~

↓ 551/2004 skäl 6

~~Luftrummet är en gemensam resurs för alla användarkategorier som bör användas flexibelt av alla dessa kategorier för att säkerställa rättvisa och öppenhet, samtidigt som medlemsstaternas behov i fråga om säkerhet och försvar och deras åtaganden i internationella organisationer beaktas.~~

↓ 551/2004 skäl 7

~~En effektiv luftrumsplanering är grundläggande för att öka kapaciteten hos flygtrafikledningssystemet, ge optimal respons på olika användarkrav och uppnå den mest flexibla användningen av luftrummet.~~

²² Se sidan 20 i detta nummer av EUT.

↓ 552/2004 skäl 1

~~För att ett gemensamt europeiskt luftrum skall skapas bör bestämmelser om system, komponenter och därmed förbundna förfaranden antas i syfte att trygga driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst. Bestämmelserna bör vara förenliga med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster")²³ och organisationen och användningen av luftrummet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet")²⁴.~~

↓ 552/2004 skäl 2 (anpassad)

~~I rapporten från högnivågruppen för det gemensamma europeiska luftrummet bekräftas behovet av att införa en teknisk reglering på grundval av den nya metoden (The New Approach) enligt rådets resolution av den 7 maj 1985 om en ny metod för teknisk harmonisering och tekniska standarder²⁵ med grundläggande krav, regler och standarder som är kompletterande och sammanhängande.~~

↓ 552/2004 skäl 4 (anpassad)

~~I rapporten från högnivågruppen bekräftas att situationen fortfarande är otillfredsställande, även om framsteg under senare år har gjorts i riktning mot en sammanhängande drift av det europeiska nätverket för flygledningstjänst. Integrationsnivån mellan de nationella systemen för flygledningstjänst är låg, och införandet av nya driftsystem och nödvändig teknik för att tillhandahålla den ytterligare kapacitet som behövs går långsamt.~~

↓ 552/2004 skäl 5

~~Att öka gemenskapens integrationsnivå skulle leda till bättre effektivitet och lägre kostnader för upphandling av system och underhåll samt förbättrad samordning av driften.~~

↓ 552/2004 skäl 6

~~De nationella tekniska specifikationer som företrädesvis används vid upphandling har lett till en fragmentering av marknaden för system, vilket inte underlättar industriellt samarbete på gemenskapsnivå. Industrin påverkas i synnerhet, eftersom den behöver göra en avsevärd anpassning av sina produkter för varje nationell marknad. Detta gör utveckling och genomförande av ny teknik onödigt svår och fördröjer införandet av de nya driftssystem som krävs för att öka kapaciteten.~~

²³ Se sidan 10 i detta nummer av EUT.

²⁴ Se sidan 10 i detta nummer av EUT.

²⁵ EGT C 136, 4.6.1985, s. 1.

↓ 549/2004 skäl 8)

~~Av alla dessa skäl och för att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till att omfatta ett större antal stater i Europa bör gemenskapen, med beaktande av den utveckling som sker inom Eurocontrol, fastställa gemensamma mål och ett åtgärdsprogram för att mobilisera gemenskapens, medlemsstaternas och de olika ekonomiska aktörernas insatser i syfte att inrätta ett mer integrerat luftrum: det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 549/2004 skäl 24

~~Eftersom målet för denna förordning, nämligen inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, med tanke på åtgärdens gränsöverskridande dimension, och därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, med möjlighet till tillämpningsföreskrifter där särskilda lokala förhållanden beaktas, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.~~

↓ 549/2004 skäl 9

~~När medlemsstaterna ingriper för att säkerställa att gemenskapsbestämmelser efterlevs bör de myndigheter som utför efterlevnadskontroller vara i tillräcklig mån oberoende av leverantörer av flygtrafiktjänster.~~

↓ 549/2004 skäl 10

~~Flygtrafiktjänster, särskilt flygtrafikledningstjänster som är jämförbara med en offentlig myndighet, kräver en funktionell eller strukturell åtskillnad, och är juridiskt sett mycket olikartat organiserade i de olika medlemsstaterna.~~

↓ 549/2004 skäl 11

~~När det krävs oberoende revisioner av leverantörer av flygtrafiktjänster bör inspektioner som genomförs av officiella revisionsmyndigheter i de medlemsstater där den offentliga förvaltningen tillhandahåller sådana tjänster eller av ett offentligt organ som kontrolleras av ovannämnda myndigheter erkännas som oberoende, vare sig de revisionsrapporter som utarbetas offentliggörs eller inte.~~

↓ 1070/2009 skäl 9

- (10) För att säkerställa en enhetlig och välgrundad tillsyn över tjänsteleverantörer i hela Europa bör de nationella tillsynsmyndigheterna garanteras tillräckligt oberoende och tillräckliga resurser. Detta oberoende bör inte hindra dessa myndigheter från att utföra sina uppdrag inom administrativa ramar.

↓ 1070/2009 skäl 10

- (11) Nationella tillsynsmyndigheter spelar en avgörande roll vid genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, och kommissionen bör därför underlätta samarbete mellan dem så att de kan utbyta bästa praxis och utveckla ett gemensamt angreppssätt, inklusive genom närmare samarbete på regional nivå. Detta samarbete bör ske regelbundet.
-

↓ 550/2004 skäl 6

~~Medlemsstaterna är ansvariga för övervakningen av ett säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster och kontrollen av att leverantörer av flygtrafiktjänster följer de gemensamma bestämmelser som har fastställts på gemenskapsnivå.~~

↓ 550/2004 skäl 7

~~Medlemsstaterna bör tillåtas att överlämna åt erkända organisationer med fackmässig erfarenhet att kontrollera att leverantörer av flygtrafiktjänster uppfyller de gemensamma bestämmelser som har fastställts på gemenskapsnivå.~~

↓ 549/2004 skäl 20

~~Påföljderna för överträdelse av denna förordning och av de åtgärder som anges i artikel 3 skall vara effektiva, proportionella och avskräckande och inte innebära några avkall på säkerhetskraven.~~

↓ 549/2004 skäl 17

~~Arbetsmarknadens parter bör på lämpligt sätt informeras och rådfrågas om alla åtgärder som har stor samhällelig betydelse. Samråd bör också ske med den branschvisa dialogkommitté som inrättats genom kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen med arbetsmarknadens parter på europeisk nivå²⁶.~~

↓ 1070/2009 skäl 11 (anpassad)

- (12) Arbetsmarknadens parter bör vara bättre informerade och rådfrågas om alla åtgärder som har stor samhällelig betydelse. Samråd bör också ske på ~~gemenskapsnivå~~ ☒ unionsnivå ☒ med den branschvisa dialogkommitté som inrättats genom kommissionens beslut 98/500/EG²⁷.

²⁶ EGT L 225, 12.8.1998, s. 27.

²⁷ EGT L 225, 12.8.1998, s. 27.

↓ 550/2004 skäl 11

~~De villkor som är förenade med certifikat bör vara objektivt berättigade, icke-diskriminerande, proportionerliga och öppna för insyn samt följa relevanta internationella standarder.~~

↓ 550/2004 skäl 2 (anpassad)

~~I rapporten från högnivågruppen för ett gemensamt europeiskt luftrum, i november 2000, bekräftas behovet av bestämmelser på gemenskapsnivå som gör det möjligt att skilja mellan reglering och tillhandahållande av tjänster och att införa ett certifieringssystem för att tillvarata allmänintresset, i synnerhet i fråga om flygsäkerhet, samt förbättra avgiftssystemet.~~

↓ 550/2004 skäl 10

~~Samtidigt som kontinuiteten för tillhandahållande av tjänster garanteras bör det inrättas ett gemensamt system för certifiering av leverantörer av flygtrafiktjänster som ett sätt att fastställa rättigheter och skyldigheter för leverantörer av flygtrafiktjänster och regelbundet övervaka att dessa krav uppfylls.~~

↓ 550/2004 skäl 12

~~Certifikaten bör erkännas ömsesidigt av samtliga medlemsstater för att göra det möjligt för leverantörer av flygtrafiktjänster att tillhandahålla tjänster i en annan medlemsstat än den där de har erhållit sina certifikat, inom de gränser som flygsäkerheten kräver.~~

↓ 550/2004 skäl 14

~~Certifieringssystemet bör, för att underlätta en säker flygtrafik över medlemsstaternas gränser till nytta för luftrumets användare och deras passagerare, tillhandahålla en ram som gör det möjligt för medlemsstaterna att utnämna leverantörer av flygtrafikledningstjänster, oavsett var de har certifierats.~~

↓ 550/2004 skäl 5

~~Tillhandahållandet av flygtrafiktjänster i enlighet med denna förordning är kopplat till utövandet hos en offentlig myndighet av befogenheter som inte är av en sådan ekonomisk art att de motiverar att fördragets konkurrensregler tillämpas.~~

↓ 550/2004 skäl 13

⇒ ny

- (13) Tillhandahållande av tjänster för kommunikation, navigation, flygtrafik och övervakning samt ⇒ flygvädertjänst och ⇐ flygbriefingtjänst för luftfarten bör organiseras på marknadsvillkor med beaktande av de särdrag som betecknar sådana tjänster och med upprätthållande av en hög flygsäkerhetsnivå.

↓ 550/2004 skäl 15

~~Medlemsstaterna bör på grundval av sina analyser av flygsäkerhetsöverväganden kunna utse en eller flera leverantörer av flygvärdertjänster med avseende på hela eller delar av det luftrum som ingår i deras ansvarsområde utan att behöva anordna en anbudsinfordran.~~

↓ 550/2004 skäl 19

~~Villkoren i fråga om avgifter som gäller för luftrumets användare bör vara rättvisa och öppna för insyn.~~

↓ 550/2004 skäl 20

~~Användaravgifterna bör utgöra ersättning för de hjälpmedel och tjänster som leverantörerna av flygtrafiktjänster och medlemsstaterna tillhandahåller. Storleken på användaravgifterna bör vara proportionella mot kostnaderna, med beaktande av målen för flygsäkerhet och ekonomisk effektivitet.~~

↓ 550/2004 skäl 21

(14) Det bör inte förekomma någon diskriminering mellan luftrumets användare när det gäller tillhandahållande av likvärdiga flygtrafiktjänster.

↓ 550/2004 skäl 22

~~Leverantörerna av flygtrafiktjänster erbjuder ett visst antal hjälpmedel och tjänster som är direkt knutna till framförandet av ett luftfartyg, och kostnaderna för detta bör kunna återkrävas i enlighet med principen om att användaren betalar, vilket innebär att luftrumets användare bör betala för de kostnader, eller så nära som möjligt av de kostnader, som deras användning orsakar.~~

↓ 550/2004 skäl 23

~~Det är viktigt att se till att de kostnader som förädlats av dessa hjälpmedel och tjänster är öppna för insyn. Ändringar av avgiftssystemet eller avgiftsnivån bör därför förklaras för luftrumets användare. Sådana ändringar eller investeringar som föreslås av leverantörerna av flygtrafiktjänster bör förklaras som en del av ett utbyte av information mellan deras förvaltningsorgan och luftrumets användare.~~

↓ 550/2004 skäl 24

~~Det bör finnas utrymme för att anpassa avgifter som bidrar till att maximera kapaciteten inom hela systemet. Ekonomiska stimulansåtgärder kan vara ett användbart sätt att påskynda införandet av markbaserad eller luftburen utrustning som ökar kapaciteten för att belöna goda prestationer eller uppväga olägenheter i samband med val av mindre önskvärda rutter.~~

↓ 550/2004 skäl 25

~~Vad gäller de intäkter som görs i syfte att uppnå en rimlig avkastning på tillgångarna, och som står i direkt relation till de besparingar som görs genom ökad effektivisering, bör kommissionen undersöka möjligheten att upprätta en reserv för att minska effekterna av plötsliga kostnadsökningar för luftrumets användare vid perioder med minskad lufttrafik.~~

↓ 550/2004 skäl 26

~~Kommissionen bör undersöka möjligheten att organisera ett tillfälligt ekonomiskt stöd för att öka kapaciteten hos systemet för Europas flygkontrollsystem i dess helhet.~~

↓ 1070/2009 skäl 7 (anpassad)

- (15) Konceptet med gemensamma projekt som syftar till att hjälpa luftrumets användare och/eller leverantörer av flygtrafiktjänster att förbättra den gemensamma infrastrukturen för flygtrafiktjänster, tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och användningen av luftrummet, särskilt sådana som kan krävas för genomförandet av generalplanen för flygledningstjänsten ☒ som godkänts genom rådets beslut 2009/320/EG²⁸, i enlighet med artikel 1.2 i rådets förordning (EG) nr 219/2007 ☒, bör inte påverka redan pågående projekt som har beslutats av en eller flera medlemsstater i liknande syfte. Bestämmelserna för finansiering av genomförandet av gemensamma projekt bör inte påverka hur dessa gemensamma projekt utformas. Kommissionen kan föreslå att finansiering, såsom finansiering för transeuropeiska nät eller från Europeiska investeringsbanken, används som stöd till gemensamma projekt, särskilt för att skynda på genomförandet av det gemensamma Sesar-programmet inom den fleråriga budgetramen. Utan att tillgången till sådan finansiering påverkas, bör medlemsstaterna fritt kunna besluta om hur inkomster från utauktionering av utsläppsrätter inom ramen för systemet för handel med utsläppsrätter till luftfartssektorn ska användas, och i detta sammanhang överväga huruvida en del av sådana inkomster skulle kunna användas för att finansiera gemensamma projekt för funktionella luftrumsblock.
-

↓ 550/2004 skäl 27

~~Införandet och tillämpningen av avgifter för luftrumets användare bör regelbundet ses över av kommissionen, i samarbete med Eurocontrol och med nationella tillsynsmyndigheter samt luftrumets användare.~~

↓ 551/2004 skäl 8

~~De verksamheter som bedrivs av Eurocontrol bekräftar att det inte är realistiskt att flygvägsnätet och luftrumets struktur utvecklas isolerat eftersom varje enskild medlemsstat är en integrerad del av det europeiska nätet för flygledningstjänst~~

²⁸

EUT L 95, 9.4.2009, s. 41

~~(EATMN – European Air Traffic Management Network) både inom och utanför gemenskapen.~~

↓ 551/2004 skäl 13

~~Det är väsentligt att uppnå en gemensam och harmoniserad struktur för luftrummet när det gäller flygvägar och sektorer, att basera det nuvarande och framtida organiserandet av luftrummet på gemensamma principer och att utforma och förvalta luftrummet i enlighet med harmoniserade regler.~~

↓ ny

- (16) Konceptet nätverksförvaltare är avgörande när det gäller att förbättra flygledningstjänstens prestanda på nätverksnivå, eftersom detta innebär centralisering av vissa tjänster som bäst utförs på nätverksnivå. För att underlätta hanteringen av eventuella luftfartskriser, bör samordningen av sådana kriser skötas av nätverksförvaltaren.
- (17) Kommissionen är övertygad om att en säker och effektiv användning av luftrummet kan åstadkommas endast genom ett nära samarbete mellan civila och militära användare av luftrummet, huvudsakligen på grundval av systemet med flexibel användning av luftrummet och en effektiv samordning av civil och militär verksamhet i enlighet med vad Icao fastställt, och den betonar vikten av att förbättra det civil-militära samarbetet mellan civila och militära användare av luftrummet.
- (18) Snabb spridning av korrekta uppgifter om situationen i luftrummet och särskilda trafiksituationer till civila och militära flygtrafikledare har en direkt inverkan på verksamhetens säkerhet och effektivitet. Snabb tillgång till aktuell information om situationen i luftrummet är avgörande för alla intressenter som vill utnyttja de luftrumsstrukturer som ställs till förfogande när de lägger upp eller ändrar färdplanen.
-

↓ 550/2004 skäl 16

~~Leverantörer av flygtrafiktjänster bör genom lämpliga överenskommelser inleda och upprätthålla ett nära samarbete med de militära myndigheter som ansvarar för verksamhet som kan inverka på allmän flygtrafik.~~

↓ 550/2004 skäl 17

~~Räkenskaperna för alla leverantörer av flygtrafiktjänster bör vara öppna för insyn i största möjliga utsträckning.~~

↓ 550/2004 skäl 18

~~Införandet av harmoniserade principer och villkor för tillgång till verksamhetsrelaterade uppgifter bör underlätta tillhandahållandet av flygtrafiktjänster samt luftrumsanvändarnas och flygplatsernas verksamhet i en ny omgivning.~~

↓ 551/2004 skäl 9

~~Ett stegvis mer integrerat operativt luftrum bör inrättas för allmän flygtrafik på sträcka (en route) i det övre luftrummet; gränssnittet mellan det övre luftrummet och det undre luftrummet bör identifieras i enlighet därmed.~~

↓ 551/2004 skäl 10

~~En europeisk övre flyginformationsregion (EUIR – European Upper Flight Information Region) som omfattar det övre luftrummet under medlemsstaternas ansvar inom räckvidden för denna förordning bör underlätta gemensam planering och offentliggörande av flyginformation för att lösa problemet med regionala flaskhalsar.~~

↓ 1070/2009 skäl 30 (anpassad)

(19) Tillhandahållandet av modern, fullständig, högkvalitativ och aktuell information till luftfarten påverkar avsevärt säkerheten och underlättar tillgången till och rörelsefrihet inom ~~gemenskapens~~ ☒ unionens ☒ luftrum. ~~Gemenskapen~~ ☒ Unionen ☒ bör, med beaktande av generalplanen för flygledningstjänsten, ta initiativ till att modernisera denna sektor i samarbete med ~~Eurocontrol~~ ☒ nätverksförvaltaren ☒ och se till att användare kan få tillgång till den informationen genom en enda offentlig tillträdespunkt för information, som tillhandahåller en modern, användarvänlig och validerad integrerad briefing.

↓ 551/2004 skäl 11

~~Luftrummet användare möter olika villkor avseende tillgång till och rörelsefrihet inom gemenskapens luftrum. Detta beror på den bristande harmoniseringen av luftrumsklassificeringen.~~

↓ 551/2004 skäl 12

~~Omstruktureringen av luftrummet bör grundas på operativa krav utan hänsyn till befintliga gränser. Gemensamma allmänna principer för att inrätta enhetliga funktionella luftrumsblock bör utarbetas i samråd med och på grundval av teknisk rådgivning från Eurocontrol.~~

↓ 551/2004 skäl 14

~~Konceptet för flexibel användning av luftrummet bör fungera effektivt. Det är nödvändigt att optimera användningen av sektorer i luftrummet, särskilt under rusningstid för allmän flygtrafik och i luftrum med hög trafiktäthet, genom samarbete mellan medlemsstaterna, avseende sådana sektors användning för militär verksamhet och utbildning. Det är därför nödvändigt att avsätta lämpliga resurser för ett effektivt genomförande av konceptet för flexibel användning av luftrummet, med hänsyn till både civila och militära krav.~~

↓ 551/2004 skäl 15

Medlemsstaterna skall sträva efter att samarbeta med angränsande medlemsstater för att tillämpa principen om en flexibel användning av luftrummet över de nationella gränserna.

↓ 551/2004 skäl 16

Skillnader i fråga om hur samarbetet mellan civila och militära myndigheter inom gemenskapen är organiserat hindrar en enhetlig och tidsmässigt god planering av luftrummet och genomförande av förändringar. Om det gemensamma europeiska luftrummet blir framgångsrikt eller ej beror på om det finns ett effektivt samarbete mellan de civila och militära myndigheterna, utan att detta påverkar medlemsstaternas prerogativ och ansvar på försvarsområdet.

↓ 551/2004 skäl 17

Militär verksamhet och utbildning bör skyddas närhelst tillämpningen av gemensamma principer och krav äventyrar ett säkert och effektivt genomförande.

↓ 551/2004 skäl 18

Lämpliga åtgärder bör införas för att förbättra flödesplaneringens effektivitet i syfte att bistå existerande driftsmässiga enheter, däribland Eurocontrols centrala enhet för flödeskontrolltjänst, för att säkerställa effektiva flygoperationer.

↓ 552/2004 skäl 10

Genomförandebestämmelser för driftskompatibilitet bör utformas för system närhelst det är nödvändigt för att komplettera eller vidareutveckla de grundläggande kraven. Dessa bestämmelser bör också utformas för att vid behov underlätta ett samordnat införande av nya, överenskomna och utprovade driftsystem eller tekniker. Uppfyllande av dessa bestämmelser bör vara bestående. Dessa bestämmelser bör bygga på regler och standarder som utvecklats av internationella organisationer såsom Eurocontrol eller ICAO.

↓ 552/2004 skäl 7

Det är därför en angelägenhet för alla som berörs av flygledningstjänst att utveckla en ny metod för partnerskap, vilken tillåter ett balanserat deltagande av samtliga parter och främjar kreativitet och utbyte av kunskap, erfarenheter och risker. Ett sådant partnerskap bör syfta till att, i samarbete med industrin, fastställa enhetliga gemenskapsspecifikationer, som kan uppfylla bredast tänkbara spektrum av behov.

↓ 552/2004 skäl 11

Utarbetandet och antagandet av gemenskapsspecifikationer för det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och komponenter och därmed förbundna förfaranden är ett lämpligt medel för att fastställa de tekniska och operativa villkor som är

~~nödvändiga för att uppfylla de grundläggande kraven och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet. Uppfyllande av offentliggjorda gemenskapsspecifikationer, vilket förblir frivilligt, skapar en förutsatt överensstämmelse med de grundläggande kraven och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.~~

↓ 552/2004 skäl 12

~~Gemenskapsspecifikationerna bör fastställas av europeiska standardiseringsorgan i samverkan med European Organisation for Civil Aviation Equipment (Eurocae) och Eurocontrol i enlighet med gemenskapens allmänna standardiseringsförfaranden.~~

↓ 552/2004 skäl 13

~~De förfaranden som styr bedömningen av överensstämmelse eller lämplighet för komponenterna bör grundas på användning av de moduler som omfattas av rådets beslut 93/465/EEG av den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av EG-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv²⁹. Dessa moduler bör i den utsträckning detta är nödvändigt utvidgas till att omfatta särskilda krav från den berörda industrin.~~

↓ 552/2004 skäl 14

~~Den berörda marknaden är liten och består av system och komponenter som nästan uteslutande används för flygledningstjänst och som inte är avsedda för den breda allmänheten. Det skulle därför vara orimligt att fästa EG-märkningen på sådana komponenter, eftersom tillverkarens försäkran om överensstämmelse är tillräcklig, på grundval av bedömningen av överensstämmelse och/eller lämpligheten. Detta bör inte påverka tillverkarens skyldighet att fästa EG-märkningen på vissa komponenter för att certifiera att de överensstämmer med annan gemenskapslagstiftning som rör dem.~~

↓ 552/2004 skäl 15

~~Driftsättning av system för flygledningstjänst bör vara underkastat kontroll av överensstämmelse med de grundläggande kraven och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet. Användning av gemenskapsspecifikationer skapar en sannolikhet för en överensstämmelse med de grundläggande kraven och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.~~

↓ 552/2004 skäl 16

~~En fullständig tillämpning av denna förordning bör ske enligt en övergångsstrategi, som bör sträva efter att uppnå målen för denna förordning utan att det skapas orimliga lönsamhetshinder för bevarande av den befintliga infrastrukturen.~~

²⁹ EGT L 220, 30.8.1993, s. 23.

↓ 549/2004 skäl 7

~~Luftrummet utgör en begränsad resurs, vars optimala och effektiva utnyttjande endast kan bli möjligt om alla användares krav beaktas och i relevanta fall företräds under hela utvecklingen, beslutsprocessen och genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, inklusive Kommittén för det gemensamma luftrummet.~~

↓ 549/2004 skäl 25

~~De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter³⁰.~~

↓ 549/2004 skäl 26 (anpassad)

~~I artikel 8.2 i den standardiserade arbetsordningen för kommittéer³¹ med avseende på beslut 1999/468/EG finns en standardbestämmelse enligt vilken ordföranden för en kommitté kan besluta att inbjuda tredje part att närvara vid denna kommittés sammanträden. När så är lämpligt, bör ordföranden för Kommittén för det gemensamma luftrummet inbjuda företrädare för Eurocontrol att delta som observatörer eller experter i kommitténs sammanträden.~~

↓ 549/2004 skäl 18

~~Intressenter såsom leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatser, tillverkningsindustrin och representativa yrkesorganisationer bör ha möjlighet att bistå kommissionen när det gäller de tekniska aspekterna av genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 549/2004 skäl 12

~~Det är önskvärt att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Europeiska tredje länder, antingen inom ramen för gemenskapens deltagande i Eurocontrols arbete, efter gemenskapens anslutning till Eurocontrol, eller genom avtal mellan gemenskapen och dessa länder.~~

↓ 549/2004 skäl 13

~~Gemenskapens anslutning till Eurocontrol är en viktig faktor vid inrättandet av ett alleuropeiskt luftrum.~~

↓ 549/2004 skäl 14

~~Vid inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet bör gemenskapen, när så är lämpligt, utveckla ett så nära samarbete som möjligt med Eurocontrol för att garantera~~

³⁰ ECT L 184, 17.7.1999, s. 23.

³¹ ECT C 38, 6.2.2001, s. 3.

regleringsmässiga synergieffekter och enhetliga tillvägagångssätt, samt för att undvika alla former av dubblering mellan de två sidorna.

↓ 549/2004 skäl 15 (anpassad)

I enlighet med slutsatserna från arbetet i högnivågruppen är Eurocontrol det organ som har den sakkunskap som behövs för att stödja gemenskapen i dess lagstiftande funktion. Därför bör genomförandebestämmelser utformas, för ärenden som faller inom Eurocontrols ansvarsområde, som en följd av de uppdrag den organisationen erhållit, förutsatt att villkoren för samarbetet mellan kommissionen och Eurocontrol iakttas.

↓ 549/2004 skäl 16

Utformningen av de bestämmelser som är nödvändiga för att inrätta det gemensamma europeiska luftrummet kräver ett brett samråd med samtliga berörda ekonomiska aktörer och arbetsmarknadsaktörer.

↓ 550/2004 skäl 8

Ett väl fungerande luftfartssystem kräver också enhetliga och höga flygsäkerhetsregler för leverantörer av flygtrafiktjänster.

↓ 550/2004 skäl 9

Det bör vidtas åtgärder för att harmonisera licensieringssystemen för flygledare för att förbättra tillgången på flygledare och för att främja ömsesidigt erkännande av licenser.

↓ 550/2004 skäl 28

Med tanke på att information om leverantörer av flygtrafiktjänster är särskilt känslig bör de nationella tillsynsmyndigheterna inte röja information som omfattas av tystnadsplikt, vilket dock inte bör hindra att det införs ett system för att övervaka och offentliggöra dessa tjänsteleverantörers prestationer.

↓ 549/2004 skäl 19

Prestanda hos flygtrafiktjänstsystemet som helhet på europeisk nivå bör utvärderas kontinuerligt, med vederbörligt iakttagande av kravet att bibehålla en hög flygsäkerhetsnivå, att kontrollera de vidtagna åtgärdernas effektivitet och föreslå ytterligare åtgärder.

↓ 549/2004 skäl 21

Verkningarna av de åtgärder som vidtagits för tillämpningen av denna förordning bör utvärderas mot bakgrund av regelbundna rapporter från kommissionen.

↓ 551/2004 skäl 19

~~Det är önskvärt att överväga om principerna för det övre luftrummet bör utvidgas till att även omfatta det undre luftrummet i enlighet med en tidsplan och på grundval av lämpliga undersökningar.~~

↓ 549/2004 skäl 22

~~Denna förordning påverkar inte medlemsstaternas befogenhet att vidta åtgärder som rör organisationen av deras väpnade styrkor. Denna befogenhet kan medföra att medlemsstaterna vidtar åtgärder för att se till att deras väpnade styrkor har ett luftrum som är tillräckligt stort för adekvat utbildning och träning. En skyddsklausul bör därför införas för att göra det möjligt att utöva denna befogenhet.~~

↓ 552/2004 skäl 19 (anpassad)

~~Av rättssäkerhetsskäl är det viktigt att se till att det sakliga innehållet i vissa bestämmelser i gemenskapsrättsakter som antas på grundval av direktiv 93/65/EEG fortsätter att gälla oförändrade. Att i enlighet med denna förordning anta genomförandebestämmelser motsvarande dessa bestämmelser kommer att ta viss tid.~~

↓ 552/2004 skäl 18 (anpassad)

~~Rådets direktiv 93/65/EEG av den 19 juli 1993 om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av luftrafiken²² begränsar sig till de tilldelande enheternas skyldigheter. Den här förordningen är mer omfattande, genom att den avser förpliktelser för samtliga aktörer, inbegripet leverantörer av flygtrafiktjänster, användare av luftrummet, industrin och flygplatser, och gör det möjligt att fastställa regler som är tillämpliga för samtliga samt att anta gemenskapsspecifikationer, som trots att användningen är frivillig förutsätts överensstämma med de grundläggande kraven. Direktiv 93/65/EEG, kommissionens direktiv 97/15/EG av den 25 mars 1997 om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av rådets direktiv 93/65/EEG om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av luftrafiken²³ och kommissionens förordningar (EG) nr 2082/2000 av den 6 september 2000 om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av direktiv 97/15/EG²⁴ och (EG) nr 980/2002 av den 4 juni 2002 om ändring av förordning (EG) nr 2082/2000 bör därför upphävas efter en övergångsperiod.~~

³² EGT L 187, 29.7.1993, s. 52. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

³³ EGT L 95, 10.4.1997, s. 16. Direktivet senast ändrat genom förordning (EG) nr 2082/2000 (EGT L 254, 9.10.2000, s. 1).

³⁴ EGT L 254, 9.10.2000, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 980/2002 (EGT L 150, 8.6.2002, s. 38).

↓ 552/2004 skäl 8

Den inre marknaden är ett gemenskapsmål och därför bör åtgärder som vidtas i enlighet med denna förordning bidra till en gradvis utveckling av den inre marknaden inom denna sektor.

↓ 552/2004 skäl 9

Det är därför lämpligt att fastställa grundläggande krav för det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och komponenter och därmed förbundna förfaranden.

↓ 552/2004 skäl 17

Inom ramen för tillämplig gemenskapslagstiftning bör vederbörlig hänsyn tas till behovet av att säkerställa

— harmoniserade villkor med avseende på tillgång till och effektiv användning av det radiospektrum som är nödvändigt för genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, bland annat när det gäller elektromagnetisk kompatibilitet,

— skydd av Safety of Life-tjänster mot skadlig störning,

— en effektiv och lämplig användning av frekvenser som tilldelats och uteslutande förvaltas av luftfartssektorn.

↓ ny

- (20) För att beakta de ändringar som förts in i förordningarna (EG) nr 1108/2009 och (EG) nr 1070/2009 är det nödvändigt att, i enlighet med artikel 65a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet³⁵, anpassa innehållet i den här förordningen till innehållet i förordning (EG) nr 216/2008.
- (21) Vidare bör de tekniska specifikationerna i förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 som antogs 2004 och 2009 aktualiseras, och det bör göras tekniska korrigeringar som tar hänsyn till utvecklingen.
- (22) Det geografiska tillämpningsområdet för denna förordning avseende Icao- och NAT-regionen bör ändras för att ta hänsyn till redan existerande och planerade avtal om tillhandahållande av tjänster och till behovet av att garantera en konsekvent tillämpning av de regler som gäller för leverantörer av flygtrafiktjänster och luftrumsanvändare i det området.
- (23) Med tanke på nätverksförvaltarens roll som operativt organ och i linje med den pågående reformen av Eurocontrol, bör nätverksförvaltarens funktion utvecklas ytterligare mot ett industrilett partnerskap.

³⁵ EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

- (24) Konceptet funktionella luftrumsblock, som tagits fram för att förbättra samarbetet mellan leverantörer av flygtrafiktjänster, är ett viktigt verktyg när det gäller att förbättra prestandan i det europeiska systemet för flygledningstjänst. För att ytterligare förbättra detta verktyg bör de funktionella luftrumsblocken göras mer prestationsinriktade och baseras på industriella partnerskap, och branschen bör ges större utrymme att ändra dem i syfte att uppnå och om möjligt överträffa prestationsmålen.
- (25) De funktionella luftrumsblocken bör fungera flexibelt och föra samman tjänsteleverantörer i hela Europa så att de kan dra nytta av varandras starka sidor. Denna flexibilitet bör möjliggöra synergier mellan leverantörer oberoende av deras geografiska placering eller nationalitet och göra det möjligt för olika former för tillhandahållande av tjänster att växa fram på vägen mot prestationsförbättringar.
- (26) För att göra leverantörerna av flygtrafiktjänster mer kundorienterade och öka möjligheterna för luftrumets användare att påverka beslut som får konsekvenser för dem, bör samråden med intressenterna och intressenternas deltagande i viktiga operativa beslut som fattas av leverantörer av flygtrafiktjänster göras effektivare.
- (27) Prestationssystemet är ett viktigt verktyg för ekonomisk reglering av flygledningstjänsten, och kvaliteten och oberoendet vad gäller dess beslut bör upprätthållas och, när så är möjligt, förbättras.
- (28) I syfte att ta hänsyn till teknisk eller operativ utveckling, i synnerhet genom att ändra bilagorna eller genom att göra tillägg till bestämmelserna om nätverksförvaltning och prestationssystemet, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen. Innehållet i och tillämpningsområdet för varje delegering anges i detalj i de relevanta artiklarna. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (29) När kommissionen gör tillägg i förteckningen över nätförvaltningstjänster, bör den genomföra ett regelrätt samråd med branschintressenterna.
- (30) I syfte att garantera enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, särskilt vad gäller nationella tillsynsmyndigheters utövande av sina befogenheter, tjänsteleverantörers eller grupper av tjänsteleverantörers tillhandahållande av stödtjänster med ensamrätt, korrigeringsåtgärder för att garantera efterlevnaden av unionsomfattande prestationsmål och tillhörande lokala prestationsmål, granskning av efterlevnaden av avgiftssystemet, styrning och antagande av gemensamma projekt för nätverksrelaterade funktioner, funktionella luftrumsblock, former för intressenternas deltagande i viktiga operativa beslut som fattas av leverantörer av flygtrafiktjänster, tillgång till och skydd av data, elektronisk luftfartsinformation och teknisk utveckling samt driftskompatibilitet hos nätverket för flygledningstjänst, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter³⁶.

³⁶ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

(31) I enlighet med förordning (EU) nr 182/2011 bör, för genomförandeakter som antas enligt denna förordning, granskningsförfarandet tillämpas vid antagandet av genomförandeakter med allmän räckvidd.

(32) Det rådgivande förfarandet bör tillämpas vid antagandet av genomförandeakter med individuell räckvidd.

↓ 549/2004 skäl 20 (anpassad)

(33) Påföljderna för överträdelse av denna förordning ~~och av de åtgärder som anges i artikel 3~~ ska vara effektiva, proportionella och avskräckande och inte innebära några avkall på säkerhetskraven.

↓ ny

(34) Upphandling av stödtjänster bör, beroende på vad som är tillämpligt, ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggentreprenader, varor och tjänster³⁷ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster³⁸. Hänsyn bör i tillämpliga fall även tas till riktlinjerna i kommissionens tolkningsmeddelande 2006/C179/02 om gemenskapsrättens tillämplighet på upphandlingskontrakt som inte, eller bara delvis, omfattas av direktiven om offentlig upphandling³⁹.

↓ 1070/2009 skäl 42

(35) Ministeruttalandet om Gibraltars flygplats, som antogs i Córdoba den 18 september 2006 (nedan kallat ministeruttalandet) under det första ministermötet i forumet för dialog om Gibraltar, kommer att ersätta den gemensamma förklaring om Gibraltars flygplats som gjordes i London den 2 december 1987, och full överensstämmelse med det uttalandet kommer att betraktas som överensstämmelse med förklaringen från 1987.

↓ 1070/2009 skäl 43

(36) Denna förordning tillämpas till fullo på Gibraltars flygplats i samband med och i kraft av ministeruttalandet. Utan att ministeruttalandet påverkas ska tillämpningen på Gibraltars flygplats och samtliga åtgärder som har samband med dess genomförande till fullo överensstämma med uttalandet och samtliga de bestämmelser det innehåller.

↓ 549/2004 skäl 24 (anpassad)

(37) Eftersom målet för denna förordning, nämligen ~~inrättande~~ ☒ genomförande ☒ av det gemensamma europeiska luftrummet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, med tanke på åtgärdens gränsöverskridande dimension, och därför

³⁷ EUT L 134, 30.4.2004, s. 114.

³⁸ EUT L 134, 30.4.2004, s. 1.

³⁹ EUT C 179, 1.8.2006, s. 2.

bättre kan uppnås på ~~gemenskapsnivå~~ ☒ unionsnivå ☒ , ~~med möjlighet till tillämpningsföreskrifter där särskilda lokala förhållanden beaktas~~, kan ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒ vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

↓ 552/2004

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

↓ 1070/2009 Artikel 1.1
(anpassad)
⇒ ny

Artikel 1

Syfte och ~~räckvidd~~ tillämpningsområde

1. ⇒ I denna förordning fastställs bestämmelser för inrättande och vederbörlig drift av ☒ ~~Syftet med initiativet till~~ det gemensamma europeiska luftrummet ~~är att förbättra~~ ☒ i avsikt att säkerställa ☒ de nuvarande säkerhetsstandarderna för luftfart, att bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet och att förbättra den övergripande kvaliteten på systemet för flygledningstjänsten (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) för allmän flygtrafik i Europa, i syfte att tillgodose kraven från alla användare av luftrummet. Det gemensamma europeiska luftrummet ska omfatta ett sammanhängande alleuropeiskt nät av flygvägar, ⇒ ett integrerat operativt luftrum, ☒ flygvägsförvaltning och system för flygledningstjänst, vilket uteslutande bygger på säkerhet, effektivitet ~~samt effektivitetsrelaterade~~ och ~~tekniska hänsynstaganden~~ ⇒ driftskompatibilitet ☒ till nytta för luftrumets användare. ~~För att uppnå detta syfte fastställs genom denna förordning en harmoniserad rättslig ram för inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1.2
(anpassad)

2. Tillämpningen av denna förordning ~~och av de åtgärder som avses i artikel 3~~ ska inte påverka medlemsstaternas överhöghet över sitt luftrum och medlemsstaternas krav i fråga om allmän ordning och säkerhet och försvarsfrågor enligt artikel 38 ~~13~~. Denna förordning ~~och de åtgärder som avses i artikel 3~~ omfattar inte militära operationer och militär träning.

↓ 1070/2009 Artikel 1.3
(anpassad)

3. Tillämpningen av denna förordning ~~och av de åtgärder som avses i artikel 3~~ ska inte påverka medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart ("Chicagokonventionen"). I detta sammanhang ~~är det~~

ytterligare ett mål för ☒ syftar ☒ förordningen ☒ till ☒ att inom de områden den täcker bistå medlemsstaterna med att uppfylla sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen genom att tillhandahålla en grund för en gemensam tolkning och ett enhetligt genomförande av konventionens bestämmelser samt genom att säkerställa att konventionens bestämmelser vederbörligen beaktas i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.

↓ 550/2004

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och räckvidd

1. Inom ramförordningens räckvidd omfattar denna förordning tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet. Syftet med den här förordningen är att fastställa gemensamma krav för säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster i gemenskapen.

2. Denna förordning skall tillämpas på tillhandahållande av flygtrafiktjänster för allmän luftfart i enlighet med och inom ramförordningens räckvidd.

↓ 551/2004

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och räckvidd

1. Inom ramförordningens räckvidd omfattar den här förordningen organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet. Denna förordning syftar till att inom den gemensamma transportpolitiken stödja ett koncept för ett stegvis mer integrerat operativt luftrum och att inrätta gemensamma förfaranden för utformning, planering och förvaltning som säkerställer att flygledningstjänsten fungerar effektivt och säkert.

2. Användningen av luftrummet skall stödja driften av flygtrafiktjänster som en sammanhängande helhet i enlighet med förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordningen om tillhandahållande av tjänster")⁴⁰.

⁴⁰

Se sidan 10 i detta nummer av EUT.

↓ 551/2004 (anpassad)

⇒ ny

~~43. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 10 skall~~ Denna förordning ska tillämpas på det luftrum inom Icao-regionerna Europa och Afrika ~~⇒ och NAT ⇐~~ där medlemsstaterna har ansvar för tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster i enlighet med ~~☒ denna ☒ förordningen om tillhandahållande av tjänster~~. Medlemsstaterna får också tillämpa denna förordning på det luftrum för vilket de ansvarar inom andra Icao-regioner på villkor att de informerar kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

↓ 551/2004

~~4. De flyginformationsregioner som ligger inom det luftrum som omfattas av denna förordning skall offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1.1

54. När det gäller flygplatsen i Gibraltar ska tillämpningen av denna förordning inte påverka Konungariket Spaniens respektive Förenade kungarikets Storbritannien och Nordirlands rättsliga ståndpunkter i tvisten om överhögheten över det territorium där flygplatsen är belägen.

↓ 552/2004

~~Artikel 1~~

~~Mål och räckvidd~~

~~1. Inom ramförordningens räckvidd omfattar denna förordning driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst.~~

~~2. Denna förordning skall tillämpas på de system, komponenter och därmed förbundna förfaranden som fastställs i bilaga I.~~

~~3. Målet med denna förordning är att uppnå driftskompatibilitet mellan de olika systemen, komponenterna och därmed förbundna förfarandena för det europeiska nätverket för flygledningstjänst, med beaktande av relevanta internationella standarder. Denna förordning syftar också till ett samordnat och snabbt införande av nya överenskomna, godkända system för drift och teknik inom flygledningstjänsten.~~

↓ 549/2004 (anpassad)

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning ~~gäller och för de åtgärder som avses i artikel 3 används~~ följande definitioner ~~med de betydelser som här anges:~~

↓ 549/2004

⇒ ny

1. *flygkontrolltjänst*: en tjänst som tillhandahålls i syfte att
 - a) förebygga kollisioner
 - mellan luftfartyg, och
 - mellan luftfartyg och ett hinder inom manöverområdet, och
 - b) påskynda och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde.
2. *flygplatskontrolltjänst*: en flygkontrolltjänst för flygplatstrafik.
3. *flygbriefingtjänst*: en tjänst som inrättats inom ett avgränsat täckningsområde och som ansvarar för tillhandahållandet av sådan information till luftfarten och sådana data som är nödvändiga för en säker, regelbunden och effektiv flygtrafik.
4. *flygtrafiktjänster*: flygtrafiklednings-, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster, flygvädertjänst och flygbriefingtjänster.
5. *leverantörer av flygtrafiktjänster*: varje offentlig eller privat enhet som tillhandahåller flygtrafiktjänster för allmän flygtrafik.
6. *lufrumsblock*: ett lutrum av definierad omfattning, i tid och rum, inom vilket flygtrafiktjänster tillhandahålls.
7. *lufrumsplanering*: en ~~planeringsfunktion~~ ⇒ planeringstjänst ⇐ som främst syftar till att maximera användningen av tillgängligt lutrum genom dynamisk tidsfördelning (time-sharing) och, ibland, separering av lufrummet mellan olika kategorier av lufrummets användare utifrån kortsiktiga behov.

↓ 1070/2009 Artikel 1.2 a

8. *lufrummets användare*: operatörer av luftfartyg som opererar som allmän flygtrafik.

↓ 549/2004

⇒ ny

9. *flödesplanering*: en ~~funktion~~ ⇒ tjänst ⇐ som inrättats i syfte att bidra till ett säkert, välordnat och snabbt trafikflöde i luften genom att se till att flygkontrolltjänstens kapacitet utnyttjas i största möjliga utsträckning och att trafikvolymen är förenlig med de kapaciteter som uppgetts av de berörda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster.

↓ 1070/2009 Artikel 1.2 b

⇒ ny

10. *flygledningstjänst (ATM)*: den samling luftburna och markbaserade ~~funktioner~~ ⇒ tjänster ⇐ (flygtrafikledningstjänst, lufrumsplanering och flödesplanering) som krävs för att säkerställa säkra och effektiva rörelser för luftfartyg under alla faser av flygningen.

↓ 549/2004

11. *flygtrafikledningstjänst*: olika flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster (områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst).

12. *områdeskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för kontrollerade flygningar i ett luftrumsblock.

13. *inflygningskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för ankommande eller avgående kontrollerade flygningar.

↓ 1070/2009 Artikel 1.2 c

~~14~~ ~~13a~~. *generalplan för flygledningstjänsten*: den plan som godkänts genom rådets beslut 2009/320/EG⁴¹ i enlighet med artikel 1.2 i rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för att utveckla en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar)⁴².

↓ ny

15. *luftfartskris*: omständigheter under vilka luftrumskapaciteten är onormalt reducerad till följd av betydande ogynnsamma väderförhållanden eller till följd av att stora delar av luftrummet inte är tillgängligt antingen av naturliga eller politiska skäl.

↓ 549/2004

~~16~~ ~~14~~. *paket av tjänster*: två eller fler flygtrafiktjänster.

↓ 1070/2009 Artikel 1.2 d

~~17~~ ~~15~~. *certifikat*: ett dokument som i någon form utfärdas av en nationell tillsynsmyndighet med iakttagande av nationell lagstiftning, och där det bekräftas att en leverantör av flygtrafiktjänster uppfyller kraven för att tillhandahålla en viss tjänst.

↓ 549/2004

~~18~~ ~~16~~. *kommunikationstjänster*: fasta och rörliga luftfartstjänster som möjliggör kommunikation mark/mark, luft/mark och luft/luft i syfte att utöva flygkontrolltjänst.

~~17. det europeiska nätet för flygledningstjänst: de system som finns upptagna i förteckningen i bilaga I i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet")⁴³ och som~~

⁴¹ EUT L 95, 9.4.2009, s. 41.

⁴² EUT L 64, 2.3.2007, s. 1.

⁴³ Se sidan 33 i detta nummer av EUT.

möjliggör tillhandahållande av flygtrafiktjänster i gemenskapen, inbegripet gränssnitt vid gränser till tredje land.

~~18. driftsystem: kriterierna för operativ användning av det europeiska nätverket för flygledningstjänst eller en del av detta.~~

19. *komponenter*: materiella objekt, till exempel maskiner och apparater, och immateriella objekt, till exempel program, på vilka kompatibiliteten för det europeiska nätet för flygledningstjänst (EATMN) beror.

↓ ny

20. *deklaration*: i samband med flygledningstjänst/flygtrafiktjänst (ATM/ANS), en skriftlig förklaring

- om systems och komponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning, utfärdad av en organisation som medverkar vid konstruktion, tillverkning och underhåll av system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänst,
- om överensstämmelse med tillämpliga krav för en tjänst eller ett system som ska tas i drift, utfärdad av en tjänsteleverantör,
- om förmågan och möjligheterna att fullgöra de skyldigheter som hänger samman med vissa flyginformationstjänster.

↓ 549/2004 (anpassad)

~~20. *Eurocontrol*: Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst, inrättad genom den internationella konventionen av den 13 december 1960 om samarbete för luftfartens säkerhet⁴⁴.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1.2 f
(anpassad)

~~2122.~~ *flexibel användning av luftrummet*: ett system för luftrumsplanering som tillämpats inom Ecac-området (European Civil Aviation Conference area), på grundval av Eurocontrols ☒ (Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst)⁴⁵ ☒ utgåva av "Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace".

↓ 549/2004

~~23. *flyginformationsregion (FIR)*: ett luftrum av definierad omfattning inom vilket flyginformations- och alarmeringstjänster tillhandahålls.~~

⁴⁴ ~~Konventionen ändrad genom protokollet av den 12 februari 1981 och reviderad genom protokollet av den 27 juni 1997.~~

⁴⁵ ☒ Eurocontrol inrättades genom den internationella konventionen av den 13 december 1960 om samarbete för luftfartens säkerhet, ändrad genom protokollet av den 12 februari 1981 och reviderad genom protokollet av den 27 juni 1997. ☒

↓ 1070/2009 Artikel 1.2 g

~~2223a.~~ *flyginformationstjänst*: tjänst med uppgift att ge råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet.

~~2323b.~~ *alarmeringstjänst*: tjänst med uppgift att underrätta relevanta organisationer om luftfartyg som behöver eftersöknings- och räddningstjänst och bistå dessa organisationer utgående från situationens krav.

↓ 549/2004

~~24. flygnivå~~: en yta med konstant atmosfäriskt tryck vilket är relaterat till tryckvärdet 1013,2 hPa, och är separerad från andra sådana ytor genom särskilda tryckintervall.

↓ 1070/2009 Artikel 1.2 h

~~2425.~~ *funktionellt luftrumsblock*: ett luftrumsblock som grundas på driftsmässiga krav och inrättas oavsett nationsgränser, där tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och tillhörande funktioner baseras på prestation och optimeras i syfte att inom varje funktionellt luftrumsblock införa ett förbättrat samarbete mellan leverantörer av flygtrafiktjänster eller i förekommande fall en integrerad tjänsteleverantör.

↓ 549/2004 (anpassad)

~~2526.~~ *allmän flygtrafik*: alla rörelser av civila luftfartyg, liksom alla rörelser av statsluftfartyg (inbegripet militära luftfartyg samt tullens och polisens luftfartyg) när dessa förflyttningar genomförs i överensstämmelse med ☒ Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao, inrättad 1944 genom Chicagokonvention angående internationell civil luftfart) ☒ ~~ICAO:s~~ regler.

~~27. ICAO: Internationella civila luftfartsorganisationen, upprättad genom 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart.~~

~~2628.~~ *kompatibilitet*: en uppsättning av funktionella, tekniska och operativa egenskaper som krävs av systemen och komponenterna i det europeiska nätverket för flygledningstjänst och av förfarandena för dess drift, i syfte att säkerställa en säker, sammanhängande och effektiv drift. Kompatibilitet uppnås genom att system och komponenter anpassas till de grundläggande kraven.

~~2729.~~ *flygvädertjänst*: de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med meteorologiska prognoser, briefing och observationer liksom all annan meteorologisk information och data som staterna tillhandahåller för användande inom luftfarten.

~~2830.~~ *navigationstjänst*: de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med positionsbestämning och tidsanpassad information.

~~2931.~~ *operativa data*: sådan information, avseende hela flygningen, som leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatsoperatörer och andra berörda aktörer behöver för att fatta operativa beslut.

~~32. förfarande~~: såsom ordet används i samband med förordningen om driftskompatibilitet: en standardmetod för antingen den tekniska eller den operativa

~~användningen av systemen, inom ramen för överenskomna och godkända driftssystem, som kräver ett enhetligt genomförande i hela det europeiska nätet för flygledningstjänst.~~

~~3033. ibruktagande: den första operativa användningen efter den ursprungliga installationen eller en uppgradering av ett system.~~

~~3134. flygvägsnät: ett nät av fastställda flygvägar för kanalisering av flödet av allmän trafik i den utsträckning detta krävs för tillhandahållande av flygkontrolltjänster.~~

~~35. rutt: den utvalda färdväg som ett luftfartyg skall följa under sin flygning.~~

~~36. sammanhängande drift: drift av det europeiska nätverket för flygledningstjänst på ett sådant sätt att det ur användarens synvinkel fungerar som ett enhetligt system.~~

↓ 549/2004

~~3238. övervakningstjänster: de hjälpmedel och tjänster som används för att fastställa luftfartygs position i syfte att möjliggöra säker separering.~~

~~3339. system: en samling luftburna och markbaserade komponenter liksom rymdbaserad utrustning, som ger stöd till flygtrafiktjänster under hela flygningen.~~

~~3440. uppgradera: varje ändring som innebär en förändring av ett systems operativa kännetecken.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1.2 j

~~3541. gränsöverskridande tjänster: en situation där flygtrafiktjänster tillhandahålls i en medlemsstat av en tjänsteleverantör som är certifierad i en annan medlemsstat. ;~~

↓ ny

36. *nationell tillsynsmyndighet*: det nationella organ eller de nationella organ som av en medlemsstat anförtrots tillsynsuppgifterna i enlighet med denna förordning och de nationella behöriga myndigheter som anförtrots de uppgifter som anges i artikel 8b i förordning (EG) nr 216/2008.

37. *stödtjänster*: andra flygtrafiktjänster än flygtrafikledningstjänster samt andra tjänster och verksamheter som är kopplade till och stöder tillhandahållandet av flygtrafiktjänster.

38. *lokala prestationsmål*: prestationsmål som fastställs av medlemsstaterna på lokal nivå, dvs. på nivån för funktionella luftrumsblock, på nationell nivå, på avgiftszonsnivå eller på flygplatsnivå.

↓ 549/2004

~~Artikel 3~~

~~Gemenskapens handlingsområden~~

~~1. Med denna förordning fastställs en harmoniserad rättslig ram för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet tillsammans med~~

~~Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet")⁴⁶;~~

~~b) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster")⁴⁷, och~~

~~c) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet")⁴⁸;~~

~~samt med de genomförandebestämmelser som kommissionen antagit på grundval av denna förordning och de förordningar som nämns ovan.~~

~~2. De förordningar och genomförandebestämmelser som avses i punkt 1 skall tillämpas om inte annat följer av bestämmelserna i denna förordning.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1.3
(anpassad)
⇒ ny

KAPITEL II

✧ NATIONELLA MYNDIGHETER ✧

Artikel 34

Nationella tillsynsmyndigheter

1. Medlemsstaterna ska tillsammans eller var för sig, antingen utse eller inrätta ett eller flera organ som sin nationella tillsynsmyndighet som ska åta sig de uppgifter som en sådan myndighet tilldelas enligt denna förordning ~~och enligt de åtgärder som avses i artikel 3.~~

2. De nationella tillsynsmyndigheterna ska vara ⇒ rättsligt åtskilda och ⇐ oberoende, ~~av~~ ⇒ i synnerhet vad gäller organisation, hierarki och beslutsfattande, i förhållande till alla ⇐ leverantörer av flygtrafiktjänster ⇒ och alla privata eller offentliga enheter som har ett intresse av sådana leverantörers verksamheter ⇐. ~~Detta oberoende ska uppnås genom lämplig åtskillnad, åtminstone funktionellt sett, mellan de nationella tillsynsmyndigheterna och dessa leverantörer.~~

↓ ny

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 får de nationella tillsynsmyndigheterna organisatoriskt vara förbundna med andra regleringsorgan och/eller säkerhetsmyndigheter.

4. De nationella tillsynsmyndigheter som inte är rättsligt åtskilda från varje leverantör av flygtrafiktjänster eller varje privat eller offentlig enhet som har ett intresse av sådana

⁴⁶ Se sidan 20 i detta nummer av EUT.

⁴⁷ Se sidan 10 i detta nummer av EUT.

⁴⁸ Se sidan 26 i detta nummer av EUT.

leverantörers verksamheter, enligt punkt 2, den dag då denna förordning träder i kraft, ska uppfylla detta krav senast den 1 januari 2020.

↓ 1070/2009 Artikel 1.3
⇒ ny

~~35. De nationella tillsynsmyndigheterna ska utöva sina befogenheter opartiskt och på ett oberoende och öppet sätt. Detta ska uppnås genom tillämpning av lämpliga förvaltnings- och kontrollmekanismer~~ ⇒ I synnerhet ska de ha en organisation, bemanning, förvaltning och finansiering som gör det möjligt för dem att utöva sina befogenheter på detta sätt. ⇐, också inom en medlemsstats förvaltning. Detta ska dock inte hindra de nationella tillsynsmyndigheterna från att utföra sina uppgifter i enlighet med de organisationsregler som gäller för nationella civila luftfartsmyndigheter eller andra offentliga organ.

↓ ny

6. För de nationella tillsynsmyndigheternas personal gäller följande:

a) De ska rekryteras på grundval av entydiga och öppet redovisade bestämmelser som garanterar deras oberoende, och personer som ansvarar för strategiska beslut ska utses av den nationella regeringen eller det nationella ministerrådet eller av en annan offentlig myndighet som inte direkt kontrollerar eller har nytta av leverantörerna av flygtrafiktjänster.

b) De ska väljas i ett öppet förfarande på grundval av sina meriter, inbegripet lämplig kompetens och relevant erfarenhet, bland annat inom revision, flygtrafiktjänster och system.

c) De ska agera oberoende från i synnerhet intressen kopplade till leverantörer av flygtrafiktjänster och ska vare sig begära eller ta emot anvisningar från någon regering eller någon annan offentlig eller privat enhet när de utför den nationella tillsynsmyndighetens uppgifter.

d) Personer som ansvarar för strategiska beslut ska årligen göra en åtagandeförklaring och en intresseförklaring, med angivelse av eventuella direkta eller indirekta intressen som kan anses inverka negativt på deras oberoende och som kan påverka deras utförande av uppgifterna.

e) Personer som ansvarar för strategiska beslut, revisioner eller andra uppgifter direkt kopplade till tillsyn över prestationsmål för leverantörer av flygtrafiktjänster får inte ha någon yrkesmässig position eller något yrkesmässigt ansvar hos någon leverantör av flygtrafiktjänster under en period på minst ett år efter sin tjänstgöringstid hos den nationella tillsynsmyndigheten.

↓ 1070/2009 Artikel 1.3
⇒ ny

~~74. Medlemsstaterna ska se till att de nationella tillsynsmyndigheterna har nödvändiga resurser och nödvändig kapacitet för att kunna utföra de uppgifter de tilldelats enligt denna förordning på ett effektivt sätt utan dröjsmål.~~ ⇒ De nationella tillsynsmyndigheterna ska ha full bestämmanderätt när det gäller rekrytering och förvaltning av den egna personalen baserat på egna anslag som härrör från bland annat undervägsavgifter som ska fastställas i proportion till de uppgifter som ska utföras av myndigheten i enlighet med artikel 4. ⇐

~~85.~~ Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla namn och adress vad gäller de nationella tillsynsmyndigheterna, ändringar i samband härmed samt de åtgärder som vidtagits för att följa bestämmelserna i ~~⇒ denna artikel ⇐ punkterna 2, 3 och 4.~~

↓ ny

9. Kommissionen ska fastställa detaljerade föreskrifter med regler för rekryterings- och urvalsförfarandena för tillämpningen av punkterna 6 a och 6 b. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.

↓ 1070/2009 Artikel 2.1
(anpassad)

Artikel ~~42~~

De nationella tillsynsmyndigheternas uppgifter

1. De nationella tillsynsmyndigheter som avses i artikel ~~34~~ i ~~ramförordningen~~ ska ~~☒~~ anförtröas i synnerhet följande uppgifter: ~~☒~~

a) ~~☒~~ Säkerställa ~~en lämplig~~ tillsyn av tillämpningen av denna förordning, särskilt när det gäller en säker och effektiv drift av den verksamhet som utövas av sådana leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster för det luftrum som omfattas av ansvarsområdet för den medlemsstat som har utsett eller inrättat den aktuella myndigheten.

↓ ny

b) Bevilja certifikat för leverantörer av flygtrafiktjänster i enlighet med artikel 8b i förordning (EG) nr 216/2008 och övervaka tillämpningen av de villkor under vilka certifikaten har beviljats.

c) Utfärda certifikat, behörigheter och behörighetstillägg för leverantörer av flygtrafiktjänster i enlighet med artikel 8c i förordning (EG) nr 216/2008 och övervaka tillämpningen av de villkor under vilka de har utfärdats.

d) Upprätta prestationsplaner och övervaka genomförandet av dem i enlighet med artikel 11.

e) Övervaka genomförandet av avgiftssystemet i enlighet med artiklarna 12 och 13.

f) Godkänna villkoren för tillgång till verksamhetsrelaterade uppgifter i enlighet med artikel 22.

(g) Ha tillsyn över deklARATIONER och IBRUKTAGANDE AV SYSTEM.

↓ 1070/2009 Artikel 2.1
(anpassad)
⇒ ny

2. ~~I detta syfte ska~~ Varje nationell tillsynsmyndighet ska organisera lämpliga inspektioner och undersökningar för att kontrollera överensstämmelsen med kraven i denna förordning ~~inbegripet kraven avseende personal för att tillhandahålla flygtrafiktjänster~~. Den berörda leverantören av flygtrafiktjänster ska underlätta detta arbete.

Artikel 5

Samarbete mellan nationella tillsynsmyndigheter

1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska utbyta information om sitt arbete och sina principer, sin praxis och sina förfaranden för beslutsfattande liksom om genomförandet av unionsrätten. De ska samarbeta för att i hela unionen samordna sitt beslutsfattande. De nationella tillsynsmyndigheterna ska delta och samarbeta i ett nätverk som sammanträder regelbundet. Kommissionen och Europeiska unionens luftfartsbyrå (nedan kallad EAA) ska vara medlemmar i nätverket och samordna och stödja dess arbete samt lämna rekommendationer till nätverket, på lämpligt sätt. Kommissionen och EAA ska underlätta ett aktivt samarbete mellan de nationella tillsynsmyndigheterna liksom utbyte och användning av personal mellan nationella tillsynsmyndigheter på grundval av en expertpool som ska inrättas av EAA i enlighet med artikel 17.2 f i förordning (EG) nr 216/2008.

Om inte annat följer av bestämmelserna om uppgiftsskydd i artikel 22 i denna förordning och i förordning (EG) nr 45/2001 ska kommissionen stödja det utbyte av information som avses i första och andra styckena bland medlemmarna i nätverket, eventuellt genom elektroniska verktyg, med iakttagande av sekretess vad gäller affärshemligheter hos leverantörer av flygtrafiktjänster.

2. De nationella tillsynsmyndigheterna ska bedriva ett nära samarbete, bland annat genom arbetsöverenskommelser, för att tillhandahålla ömsesidigt stöd vid myndigheternas övervakningsuppgifter och hantering av utredningar och granskningar.

↓ 1070/2009 Artikel 2.1

⇒ ny

3. När det gäller funktionella luftrumsblock som sträcker sig över luftrum som faller under flera medlemsstaters ansvarsområde, ska de berörda medlemsstaterna ingå en överenskommelse om den tillsyn som föreskrivs i denna artikel med avseende på de leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster i dessa block. ⇒ De berörda tillsynsmyndigheterna ska upprätta en plan som specificerar formerna för deras samarbete i syfte att tillämpa denna överenskommelse. ⇐

↓ 1070/2009 Artikel 2.1

(anpassad)

4. Nationella tillsynsmyndigheter ska ha ett nära samarbete med varandra för att säkerställa adekvat övervakning av leverantörer av flygtrafiktjänster som innehar ett giltigt certifikat från en medlemsstat och som också tillhandahåller tjänster med avseende på det luftrum som omfattas av en annan medlemsstats ansvarsområde. Sådant samarbete ska innefatta överenskommelser om hur fall av bristande efterlevnad av ☒ denna förordning och av ☒ de tillämpliga gemensamma kraven ☒ som antagits ☒ i ☒ enlighet med ☒ artikel ☒ 8b.1 i förordning (EG) nr 216/2008 ☒ 6 eller av villkoren i bilaga II ska hanteras.

↓ 1070/2009 Artikel 2.1
(anpassad)
⇒ ny

5. I händelse av gränsöverskridande tillhandahållande av flygtrafiktjänster ⇒ i ett luftrum som omfattas av en annan medlemsstats ansvar ⇐ ska sådana ☒ de ☒ överenskommelser ⇒ som avses i punkterna 2 och 4 ⇐ inbegripa ett avtal om ömsesidigt erkännande av de tillsynsuppgifter som fastställts i ~~punkterna 1 och 2~~ artikel 4.1 och 4.2 och av resultaten av dessa uppgifter. Detta ömsesidiga erkännande ska också tillämpas då överenskommelser om erkännande mellan nationella tillsynsmyndigheter ingås för certifieringsprocessen för tjänsteleverantörer.

6. Om det är tillåtligt enligt nationell lagstiftning och med tanke på det regionala samarbetet, får nationella tillsynsmyndigheter också sluta avtal om uppdelning av ansvaret för tillsynsuppgifter.

↓ 1070/2009 Artikel 2.1
(anpassad)

Artikel 62

Behöriga organ

1. Nationella tillsynsmyndigheter får besluta att helt eller delvis delegera de inspektioner och undersökningar som avses i artikel ~~4.2~~ ~~2.2~~ till behöriga organ som uppfyller kraven i bilaga I.

2. En sådan delegering som beviljas av en nationell tillsynsmyndighet ska gälla inom ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒ för en tid av tre år med möjlighet till förlängning. Nationella tillsynsmyndigheter får överlämna åt vilken som helst av de behöriga organ som är belägna inom ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒ att utföra dessa inspektioner och undersökningar.

↓ 552/2004 (anpassad)
⇒ ny

Artikel 8

Anmälda organ

~~13.~~ Medlemsstaterna ska till kommissionen ⇒ , EAA ⇐ och övriga medlemsstater anmäla de ~~organ~~ ☒ behöriga organ till vilka de har delegerat uppgifter i enlighet med punkt 1 ☒ ~~som de har utnämnt för att utföra uppgifter i samband med den bedömning av överensstämmelse eller lämplighet som avses i artikel 5 och/eller den kontroll som avses i artikel 6, med angivande av varje organs ansvarsområde och det ☒ dess ☒ identifikationsnummer ☒ och av alla ändringar i detta avseende ☒ som de erhållit av kommissionen.~~ Kommissionen ska i *Europeiska unionens officiella tidning* offentliggöra en förteckning över ☒ behöriga ☒ organ samt deras identifikationsnummer och ansvarsområden och hålla denna förteckning aktuell.

~~2. Medlemsstaterna skall tillämpa kriterierna i bilaga V vid bedömningen av vilka organ som skall anmälas. De organ som uppfyller kriterierna för bedömning enligt de tillämpliga europeiska standarderna skall anses uppfylla dessa kriterier.~~

~~34.~~ Medlemsstaterna ska återkalla ☒ delegeringen ☒ ~~anmälan~~ av ett ~~anmält~~ ☒ behörigt ☒ organ som inte längre uppfyller ☒ kraven ☒ ~~kriterierna~~ i bilaga I ~~✓~~. De ska omedelbart informera kommissionen ☒ , EAA ☒ och övriga medlemsstater om detta.

~~4. Utan att det påverkar tillämpningen av kraven i punkterna 1, 2 och 3 får medlemsstaterna besluta att utnämna den (de) organisation(er) som erkänts i enlighet med artikel 3 i förordningen om tillhandahållande av tjänster som anmälda organ.~~

↓ ny

5. Organ som före ikraftträdandet av denna förordning utsetts som anmälda organ i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 552/2004 ska betraktas som behöriga organ enligt denna artikel.

↓ 1070/2009 Artikel 1.5
⇒ ny

Artikel ~~710~~

Konsultation med intressenter

1. ~~Medlemsstaterna~~ ☒ Nationella tillsynsmyndigheter ☒ ska, i överensstämmelse med sin nationella lagstiftning, inrätta mekanismer för konsultation så att intressenter, inbegripet representativa yrkesorganisationer ☒ för fullgörandet av sina uppgifter ☒ , på ett lämpligt sätt kan delta i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.

↓ ny

2. Intressenterna kan bestå av

- leverantörer av flygtrafiktjänster,
- flygplatsoperatörer,
- relevanta användare av luftrummet eller relevanta grupper som företräder användare av luftrummet,
- militära myndigheter,
- tillverkningsindustrin,
- representativa yrkesorganisationer.

↓ 550/2004 (anpassad)

KAPITEL III

BESTÄMMELSER FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV TJÄNSTER

↓ 550/2004 (anpassad)
⇒ ny

Artikel 6

Gemensamma krav

Gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen. De gemensamma kraven skall omfatta följande:

— Teknisk och operativ kompetens och lämplighet,

— System och förfaranden för flygsäkerhets- och kvalitetsstyrning,

— Rapporteringssystem,

— Tjänsternas kvalitet,

— Finansiell styrka,

— Ansvar och försäkringstäckning,

— Ägande och organisationsstruktur, inbegripet förhindrande av intressekonflikter,

— Mänskliga resurser, bland annat lämplig planering av personalstyrkan,

— Säkerhet.

Artikel 87

Certifiering av leverantörer av flygtrafiktjänster

1. Tillhandahållande av alla flygtrafiktjänster inom ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒ ska omfattas av ~~medlemsstaternas~~ certifiering ⇒ från eller deklaration till ⇐ ⇒ nationella tillsynsmyndigheter eller EAA i enlighet med artikel 8b i förordning (EG) nr 216/2008 ⇐ .

↓ 550/2004

2. Ansökningar om certifiering skall lämnas till den nationella tillsynsmyndigheten i den ~~medlemsstat där sökanden bedriver sin huvudsakliga verksamhet och, i förekommande fall, har sitt säte.~~

↓ ny

2. Certifieringsprocessen ska också säkerställa att sökandena kan uppvisa tillräcklig finansiell styrka och att de har ansvars- och försäkringstäckning, där detta inte garanteras av den berörda medlemsstaten.

↓ 550/2004 (anpassad)

⇒ ny

~~3. Nationella tillsynsmyndigheter skall utfärda certifikat till leverantörer av flygtrafiktjänster om de uppfyller de gemensamma krav som avses i artikel 6. Certifikat får utfärdas för varje enskild flygtrafiktjänst som definieras i artikel 2 i ramförordningen eller för ett paket av sådana tjänster, bland annat de fall då en leverantör av flygtrafiktjänster, oavsett rättslig status, driver och underhåller sina egna kommunikations-, navigations- och övervakningssystem. Certifikaten skall regelbundet kontrolleras.~~

~~43. ⇒ Certifikatet ska ge ⇐ I certifikaten skall anges rättigheterna och skyldigheterna för leverantörer av flygtrafiktjänster, inklusive luftrumsanvändarnas tillgång till tjänsterna på en icke-diskriminerande grundval, med särskilt beaktande av säkerheten. Certifieringen får ☒ ska ☒ endast omfattas av de villkor som anges i bilaga II. Dessa villkor skall vara objektivt berättigade, icke-diskriminerande, proportionerliga och öppna för insyn.~~

~~5. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får medlemsstaterna tillåta tillhandahållande av flygtrafiktjänster i hela eller delar av det luftrum som tillhör deras ansvarsområde utan certifikat, om leverantören av dessa tjänster erbjuder dem först och främst till flygplansrörelser som inte är allmän lufttrafik. I dessa fall skall den berörda medlemsstaten informera kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut och de åtgärder som har vidtagits för att säkerställa maximal överensstämmelse med de gemensamma kraven.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2.3

(anpassad)

⇒ ny

~~46. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 8 och 9 ska~~ Utfärdandet av certifikat till leverantörer av flygtrafiktjänster ska medföra att dessa har möjlighet att erbjuda sina tjänster till medlemsstater, andra leverantörer av flygtrafiktjänster, användare av luftrummet och flygplatser i gemenskapen ☒ unionen ☒ . ⇒ När det gäller stödtjänster ska denna möjlighet omfattas av ett krav på uppfyllelse av artikel 10.2. ⇐

~~7. De nationella tillsynsmyndigheterna skall övervaka att de gemensamma kraven och de villkor som är knutna till certifikaten uppfylls. Uppgifter om sådan övervakning ska ingå i de årliga rapporter som medlemsstaterna ska lägga fram i enlighet med artikel 12.1 i ramförordningen. Om en nationell tillsynsmyndighet finner att innehavaren av ett certifikat inte längre uppfyller dessa krav eller villkor ska den vidta lämpliga åtgärder samtidigt som den ser till att tjänsterna upprätthålls under förutsättning att säkerheten inte äventyras. Dessa åtgärder får omfatta återkallande av certifikatet.~~

↓ 550/2004

~~8. Medlemsstaterna skall erkänna alla certifikat som har utfärdats i en annan medlemsstat i enlighet med denna artikel.~~

~~9. Medlemsstaterna får i undantagsfall skjuta upp efterlevnaden av denna artikel med sex månader efter den tidpunkt som framgår av artikel 19.2. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om sådana förlängningar och ange skälen till dessa.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2.4
(anpassad)
⇒ ny

Artikel ~~98~~

Utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster

1. Medlemsstaterna ska se till att flygtrafikledningstjänster tillhandahålls med ensamrätt inom särskilda luftrumsblock avseende det luftrum som de ansvarar för. I detta syfte ska medlemsstaterna utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster som innehar ett giltigt certifikat ⇒ eller en giltig deklaration ⇐ i ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒ .

2. Vid tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster ska medlemsstaterna se till att tillämpningen av denna artikel och artikel ~~18.3~~ ~~10.3~~ inte förhindras av deras nationella rättssystem i form av krav på att leverantörer av flygtrafikledningstjänster som tillhandahåller tjänster i ett luftrum som faller under den medlemsstatsansvar ska uppfylla ett av följande villkor: ⇐

- a) ~~Ä~~ Ägs av medlemsstaten eller dess medborgare, antingen direkt eller genom majoritetsägande. ~~3~~
- b) ~~B~~ Bedriver sin huvudsakliga verksamhet eller har sitt säte i den medlemsstaten. ~~3~~
~~eller~~
- c) ~~E~~ Endast använder inrättningar i den medlemsstaten.

3. Medlemsstaterna ska fastställa de rättigheter och skyldigheter som ska uppfyllas av de leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämns. Sådana skyldigheter får innehålla villkor för att i rätt tid tillhandahålla relevant information som är lämplig för att fastställa identiteten på alla luftfartygsrörelser i det luftrum som de är ansvariga för.

↓ 1070/2009 Artikel 2.4
⇒ ny

4. Medlemsstaterna ska ha handlingsfriheten att välja en leverantör av flygtrafikledningstjänster på villkor att den senare ~~uppfyller de krav och villkor som avses i artiklarna 6 och 7~~ är ⇒ certifierad eller deklarerad i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 ⇐ .

↓ 1070/2009 Artikel 2.4

5. När det gäller funktionella luftrumsblock som inrättas i enlighet med artikel ~~16~~ ~~9a~~ och som sträcker sig över luftrum som faller under flera medlemsstatsansvarsområde ska de berörda medlemsstaterna gemensamt utse, i enlighet med punkt 1 i denna artikel, en eller flera leverantörer av flygtrafikledningstjänster, minst en månad före införandet av det funktionella luftrumsblocket.

6. Medlemsstaterna ska omedelbart underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna om beslut som fattas i enlighet med denna artikel om utseende av leverantörer av flygtrafikledningstjänster inom särskilda luftrumsblock i det luftrum som ligger inom deras ansvarsområde.

Artikel 10

Tillhandahållande av stödtjänster

1. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att, i enlighet med denna artikel, säkerställa att leverantörer av stödtjänster kan konkurrera inom unionen på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor, när det gäller tillhandahållandet av dessa tjänster.

Kraven i denna artikel ska uppfyllas senast den 1 januari 2020.

2. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster skiljs från tillhandahållandet av stödtjänster. Denna åtskillnad ska inbegripa kravet att flygtrafikledningstjänster och stödtjänster ska tillhandahållas av olika företag.

3. Vid valet av leverantör av stödtjänster ska i synnerhet kostnadseffektiviteten, tjänsternas allmänna kvalitet och tjänsternas säkerhet beaktas av den upphandlande enheten.

4. En leverantör av stödtjänster får endast väljas för att tillhandahålla tjänster i en medlemsstats luftrum om

a) den är certifierad i enlighet med artikel 8b i förordning (EG) nr 216/2008,

b) dess huvudsakliga verksamhetsort är belägen på en medlemsstats territorium,

c) medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstater äger mer än 50 % av tjänsteleverantören och utövar den faktiska kontrollen över denna, antingen direkt eller indirekt via ett eller flera andra företag, om inte annat föreskrivs i ett avtal med ett tredjeland i vilket unionen är part, och

d) tjänsteleverantören uppfyller nationella säkerhetskrav och försvarskrav.

5. Stödtjänster kopplade till driften av det europeiska nätet för flygledningstjänst får tillhandahållas på ett centraliserat sätt av nätverksförvaltaren genom att dessa tjänster läggs till de tjänster som avses i artikel 17.2, i enlighet med artikel 17.3. De får också tillhandahållas på exklusiv basis av en leverantör av flygtrafiktjänster eller grupper av sådana, i synnerhet sådana som rör tillhandahållandet av ATM-infrastruktur. Kommissionen ska specificera formerna för val av leverantörer eller grupper av leverantörer, baserat på professionell kapacitet och förmåga att tillhandahålla tjänster på ett opartiskt och kostnadseffektivt sätt, och fastställa en övergripande bedömning av de uppskattade kostnaderna och fördelarna med att tillhandahålla stödtjänsterna på ett centraliserat sätt. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3. Kommission ska utse leverantörer eller grupper av leverantörer i enlighet med dessa genomförandeakter.

Artikel 9

Utnämning av leverantörer av flygvädertjänster

~~1. Medlemsstaterna får utse en leverantör av flygvädertjänster att leverera alla eller delar av flygväderdata med ensamrätt i hela eller delar av det luftrum som de ansvarar för med beaktande av flygsäkerhetsöverväganden.~~

~~2. Medlemsstaterna skall utan dröjsmål underrätta kommissionen och andra medlemsstater om beslut inom ramen för denna artikel med avseende på utnämning av leverantör av flygvärdertjänster.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1.5
(anpassad)
⇒ ny

Artikel 11

Prestationssystem

1. För att förbättra kvaliteten på flygtrafiktjänster och ~~⇒ nätverkstjänster~~ ~~⇒ nätfunktioner~~ inom det gemensamma europeiska luftrummet ska ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och ~~⇒ nätverkstjänster~~ ~~⇒ nätfunktioner~~ införas. Det ska omfatta följande:

- ~~Gemenskapsomfattande~~ ☒ Unionsomfattande ☒ ~~⇒ och tillhörande lokala~~ prestationsmål inom nyckelområdena ur kvalitetshänseende säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.
- Nationella planer eller planer för funktionella luftrumsblock, inklusive prestationsmål, för att säkra ~~⇒ uppfyllande av~~ ~~överensstämmelse med de gemenskapsomfattande~~ ☒ unionsomfattande ☒ ~~⇒ och tillhörande lokala~~ prestationsmålen.
- Regelbunden granskning, övervakning och benchmarking av kvaliteten på flygtrafiktjänster och ~~⇒ nätverkstjänster~~ ~~⇒ nätfunktioner~~.

~~2. I enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 får ~~K~~Kommissionen~~ ~~⇒ ska~~ ~~utse Eurocontrol eller något annat~~ ~~⇒ ett oberoende,~~ ~~⇒ opartiskt behörigt organ att agera som ett organ för prestationsgranskning. Organet för prestationsgranskning ska bistå kommissionen i samarbete med de nationella tillsynsmyndigheterna samt på deras begäran även bistå dessa, i genomförandet av det prestationssystem som avses i punkt 1. ⇒ Tekniskt stöd till organet för prestationsgranskning får tillhandahållas av EAA och Eurocontrol eller något annat behörigt organ~~ .

~~Kommissionen ska se till att organet för prestationsgranskning agerar oberoende när det utför de uppgifter som kommissionen tilldelat det.~~

3. ~~a) De gemenskapsomfattande prestationsmålen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst ska antas av kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3, efter det att hänsyn tagits till relevant information från nationella tillsynsmyndigheter på nationell nivå eller funktionell luftrumsblocknivå.~~

~~b)~~ De nationella eller funktionella luftrumsblockplaner som avses i punkt 1 b ska upprättas av de nationella tillsynsmyndigheterna och antas av medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga. Dessa planer ska omfatta bindande ~~nationella~~ ~~⇒ lokala~~ ~~mål eller funktionella luftrumsblockmål~~ och en lämplig plan för stimulansåtgärder som ska godkännas av medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga. Planerna ska upprättas i samråd med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrumets användare och, vid behov, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare.

~~4.e)~~ Kommissionen ska ~~⇒ i samarbete med organet för prestationsgranskning~~ ~~⇒ bedöma~~ huruvida de nationella eller funktionella ~~⇒ luftrumsblockplanerna och lokala~~

målen ⇐ ~~lufrumsblockmålen~~ ⇒ uppfyller ⇐ ~~överensstämmer med de gemenskapsomfattande~~ ☒ unionsomfattande ☒ prestationsmålen ~~utifrån de kvalitetskriterier som avses i punkt 6 d.~~

I den händelse att kommissionen slår fast att ⇐ de nationella eller funktionella lufrumsblockplanerna eller de lokala målen ⇐ ~~en eller fler av de nationella eller funktionella lufrumsblockmålen~~ inte uppfyller ⇐ de unionsomfattande målen ⇐ ~~bedömningskraven~~ kan kommissionen, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2, ⇐ kräva att de berörda medlemsstaterna ska vidta nödvändiga korrigeringsåtgärder. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 27.2. ⇐ ~~rekommendera att den eller de berörda nationella tillsynsmyndigheterna ska föreslå reviderade prestationsmål. Medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga ska anta reviderade prestationsmål och lämpliga åtgärder som de i god tid ska meddela till kommissionen.~~

~~Om kommissionen finner att de reviderade prestationsmålen och de aviserade åtgärderna är otillräckliga kan kommissionen, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3, besluta att medlemsstaterna i fråga ska vidta korrigeringsåtgärder.~~

~~Alternativt får kommissionen, med lämplig styrkande bevisning, besluta om en översyn av de gemenskapsomfattande prestationsmålen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3.~~

5. d) Referensperioden för prestationssystemet enligt punkt 1 ska uppgå till minst tre och högst fem år. ⇐ De berörda ⇐ ~~M~~medlemsstaterna ~~och/eller de nationella tillsynsmyndigheterna~~ ska under denna period, i den händelse att de ⇐ lokala målen ⇐ ~~nationella eller funktionella lufrumsblockmålen~~ inte uppfylls, ⇐ utforma och ⇐ vidta de lämpliga åtgärder som ⇐ är avsedda att rätta till situationen ⇐ ~~de har utarbetat.~~ ⇐ Om kommissionen anser att dessa åtgärder inte är tillräckliga för att rätta till situationen får den besluta att de berörda medlemsstaterna ska vidta erforderliga korrigeringsåtgärder eller förelägga sanktioner. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 27.2. ⇐ ~~Den första referensperioden ska omfatta de första tre åren efter antagandet av de genomförandebestämmelser som avses i punkt 6.~~

6. e) Kommissionen ska göra regelbundna bedömningar om huruvida och i vilken omfattning ⇐ de unionsomfattande och tillhörande lokala ⇐ prestationsmålen har uppfyllts ~~samt framlägga resultaten av dessa bedömningar till kommittén för det gemensamma luftrummet.~~

74. ~~I p~~Prestationssystemet enligt punkt 1 ska ~~följande förfaranden ingå~~ ☒ vara baserat på följande ☒ :

- a) Insamling, validering, undersökning, utvärdering och spridning av relevanta uppgifter om kvaliteten på flygtrafiktjänster och ⇐ nätverkstjänster ⇐ ~~nätfunktioner~~ från alla relevanta parter, bland dem leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatsoperatörer, nationella tillsynsmyndigheter, medlemsstaterna och Eurocontrol.
- b) Urval av lämpliga nyckelområden ur kvalitetshänseende i enlighet med Icaos dokument nr 9854 "Global Air Traffic Management Operational Concept", vilka överensstämmer med dem som identifierats i prestationssystemet i generalplanen för flygledningstjänsten, inbegripet säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, och vilka vid behov anpassats för att ta hänsyn till

särskilda behov inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet och relevanta mål för dessa områden, samt definition av en begränsad uppsättning centrala kvalitetsindikatorer för att mäta kvaliteten.

- c) Upprättande $\Rightarrow$ och översyn $\Leftarrow$ av ~~gemenskapsomfattande~~ $\boxtimes$ unionsomfattande $\boxtimes$ $\Rightarrow$ och tillhörande lokala $\Leftarrow$ prestationsmål, vilka ska definieras med hänsyn tagen till information som identifierats på nationell nivå eller på funktionell luftrumsblocknivå.

↓ 1070/2009 Artikel 1.5
(anpassad)
 $\Rightarrow$ ny

~~6. Med tanke på prestationssystemets närmare funktion ska kommissionen, senast den 4 december 2011 och inom lämplig tid för att de frister som fastställts i denna förordning ska kunna följas, anta genomförandebestämmelser i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3. Genomförandebestämmelserna ska innefatta följande:~~

- d)e) Kriterierna enligt vilka de nationella tillsynsmyndigheterna ska upprätta de nationella prestationsplanerna eller prestationsplanerna för de funktionella luftrumsblocken, med de $\Rightarrow$ lokala $\Leftarrow$ ~~nationella~~ prestationsmålen ~~eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken~~ och planen för stimulansåtgärder. Prestationsplanerna ska
- i) baseras på affärsplanerna hos leverantörerna av flygtrafiktjänster,
 - ii) ta upp alla kostnadskomponenter i den nationella kostnadsbasen eller kostnadsbasen för de funktionella luftrumsblocken,
 - iii) inbegripa bindande $\Rightarrow$ lokala $\Leftarrow$ prestationsmål som $\Rightarrow$ uppfyller $\Leftarrow$ ~~är förenliga med~~ $\boxtimes$ de unionsomfattande $\boxtimes$ prestationsmålen på gemenskapsnivå.

↓ 1070/2009 Artikel 1.5
 $\Rightarrow$ ny

- ed) Bedömning av $\Rightarrow$ de lokala $\Leftarrow$ prestationsmålen ~~på nationell eller funktionell luftrumsblocknivå~~ på grundval av den nationella eller funktionella luftrumsblockplanen.
- fe) Övervakning av de nationella prestationsplanerna eller prestationsplanerna för funktionella luftrumsblock, inbegripet lämpliga varningsmekanismer.

↓ 1070/2009 Artikel 1.5
(anpassad)
 $\Rightarrow$ ny

- ge) Kriterier för $\Rightarrow$ föreläggande av sanktioner för bristande uppfyllelse av $\Leftarrow$ ~~bedömning av om de nationella eller funktionella luftrumsblockmålen överensstämmer med~~ de $\boxtimes$ unionsomfattande $\boxtimes$ $\Rightarrow$ och de tillhörande lokala $\Leftarrow$ ~~gemenskapsomfattande~~ prestationsmålen under referensperioden och för stöd av varningsmekanismer.

- ~~h)e)~~ Allmänna principer för hur medlemsstaterna ska upprätta planen för stimulansåtgärder.
- ~~i)f)~~ Principer för tillämpningen av en övergångsmekanism som är nödvändig för anpassningen till prestationssystemets funktion och som inte varar längre än tolv månader efter antagandet av $\Rightarrow$ den delegerade akt som avses i denna punkt $\Leftarrow$ genomförandebestämmelserna.
- ~~j)b)~~ $\Rightarrow$ Lämpliga $\Leftarrow$ Referensperioderna och intervallen ~~en~~ för bedömningen av om prestationsmålen nåtts och för fastställandet av nya mål.
- ~~k)a)~~ ~~Innehållet i och~~ $\Rightarrow$ Erforderliga tillhörande $\Leftarrow$ tidsplanerna ~~för de förfaranden som avses i punkt 4.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1.5
 $\Rightarrow$ ny

Kommissionen ~~kan~~ $\Rightarrow$ ska ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att fastställa detaljerade föreskrifter som ska säkerställa att prestationssystemet fungerar väl $\Leftarrow$ ~~utöka förteckningen i denna punkt med ytterligare förfaranden~~ $\Rightarrow$ i enlighet med leden i denna punkt $\Leftarrow$. ~~Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.4.~~

85. Då prestationssystemet utarbetas ska det tas hänsyn till att flygtrafiktjänster en route, terminaltjänster och $\Rightarrow$ nätverkstjänster $\Leftarrow$ ~~nätfunktioner~~ skiljer sig från varandra och att detta bör beaktas, vid behov även vid kvalitetsmätningen.

↓ 550/2004 (anpassad)

~~KAPITEL III~~

~~AVGIFTSSYSTEM~~

↓ 1070/2009 Artikel 2.8
(anpassad)

~~Artikel 1214~~

~~Allmänt~~ Allmänna $\boxtimes$ bestämmelser för avgiftssystemet $\boxtimes$

I enlighet med kraven i artiklarna ~~13 15~~ och ~~14 16~~ ska avgiftssystemet för flygtrafiktjänster bidra till större insyn med avseende på fastställande, påläggande och uttagande av avgifter från luftrumets användare, och bidra till kostnadseffektivitet i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och till effektiva flygningar, samtidigt som optimal säkerhetsnivå upprätthålls. ~~Detta system~~ $\boxtimes$ Systemet $\boxtimes$ ska också överensstämma med artikel 15 i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart och med Eurocontrols avgiftssystem för undervägsavgifter.

Artikel ~~134~~5

Principer ☒ för avgiftssystemet ☒

1. Avgiftssystemet ska grundas på de beräknade kostnader för flygtrafiktjänster som tjänsteleverantörerna ådragit sig till gagn för luftrumets användare. Avgiftssystemet ska fördela dessa kostnader mellan olika användarkategorier.

2. ~~Följande~~ ☒ De ☒ principer ☒ som anges i punkterna 3 till 8 ☒ ska tillämpas vid fastställandet av kostnadsbasen för utgifter.~~2~~

~~3.a)~~ Den kostnad som ska fördelas mellan luftrumets användare ska vara den fastställda kostnaden för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, inklusive lämpliga belopp för ränta på kapitalinvesteringar och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration ⇒ , inbegripet de kostnader som EAA ådragit sig för relevanta myndighetsuppgifter ⇐ . Den fastställda kostnaden ska vara den kostnad som fastställts av medlemsstaterna på nationell nivå eller inom funktionella luftrumsblock antingen i början av referensperioden för varje kalenderår av den referensperiod som avses i artikel ~~11.5~~ ~~11~~ i ramförordningen eller under referensperioden, efter lämpliga anpassningar för att tillämpa varningsmekanismerna i artikel 11 i ramförordningen.

~~4.b)~~ De kostnader som ska beaktas i detta sammanhang ska vara de kostnader i relation till de hjälpmedel och tjänster som är föreskrivna och införlivade enligt Icaos regionala flygtrafikplan för den europeiska regionen. De ⇒ ska ⇐ ~~kan~~ även omfatta sådana kostnader som nationella tillsynsmyndigheter och/eller behöriga organ ådragit sig, samt andra kostnader som den berörda medlemsstaten och tjänsteleverantören ådragit sig i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster. De ska inte omfatta kostnader för påföljder som medlemsstaterna fastställer enligt artikel ~~339~~ i ramförordningen eller kostnader för eventuella korrigeringsåtgärder ⇒ eller påföljder ⇐ som ~~medlemsstater vidtar i enlighet med~~ ☒ avses i ☒ artikel 11 ☒ .5 ☒ i ramförordningen.

~~5.e)~~ Medlemsstaterna ska när det gäller de funktionella luftrumsblocken och som en del av sina ramavtal göra rimliga ansträngningar för att enas om gemensamma principer för avgiftssystem.

~~6.d)~~ Kostnaden för olika flygtrafiktjänster ska identifieras separat i enlighet med artikel ~~21.3~~ ~~12.3~~.

~~7.e)~~ Korssubventionering ska inte vara tillåten mellan en-route-tjänster och terminaltjänster. Kostnader som hör till både terminaltjänster och en-route-tjänster ska fördelas proportionellt mellan dessa på grundval av en öppen metod. Korssubventionering mellan olika ⇒ flygtrafikledningstjänster ⇐ flygtrafiktjänster ska vara tillåten i endera av dessa två kategorier endast när detta motiveras av objektiva skäl och under förutsättning att den är tydligt identifierbar. ⇒ Korssubventionering ska inte vara tillåten mellan flygtrafikledningstjänster och stödtjänster. ⇐

~~8.4~~ Insyn i beräkningen av avgifter ska garanteras. Tillämpningsföreskrifter för tjänsteleverantörernas tillhandahållande av information ska fastställas för att göra det möjligt att granska deras prognoser, faktiska kostnader och intäkter. Information ska regelbundet utbytas mellan nationella tillsynsmyndigheter, tjänsteleverantörer, lufrummets användare, kommissionen och Eurocontrol.

93. Medlemsstaterna ska iaktta följande principer när de fastställer avgifter i enlighet med punkt ~~3~~ 3 till 8 ~~2~~:

a) Avgifter ska fastställas för tillgängligheten av flygtrafiktjänster på ett icke-diskriminerande sätt. När avgifter tas ut från olika användare av lufrummet för samma tjänst ska ingen åtskillnad göras med hänsyn till användarens nationalitet eller kategori.

b) Undantag för vissa användare, i synnerhet operatörer av lätta flygplan och statsluftfartyg, får tillåtas, under förutsättning att kostnaden för sådana undantag inte läggs över på andra användare.

c) Avgifter ska fastställas per kalenderår på grundval av den fastställda kostnaden ~~eller kan fastställas enligt de villkor som tagits fram av medlemsstaterna för hur maximinivån för enhetsavgiften eller för inkomsten ska fastställas för varje år under en period på högst fem år.~~

d) Flygtrafiktjänster får generera tillräckliga intäkter som ger en rimlig avkastning på tillgångar för att bidra till nödvändiga kapitalförbättringar.

e) Avgifterna ska avspegla kostnaderna för de flygtrafiktjänster och anläggningar som görs tillgängliga för lufrummets användare, ~~⇒ inklusive kostnader som EAA ådragit sig för relevanta myndighetsuppgifter, ⇐~~ med beaktande av den relativa produktionskapaciteten hos de olika typerna av berörda luftfartyg.

f) Avgifterna ska främja ett säkert, effektivt och hållbart tillhandahållande av flygtrafiktjänster i syfte att uppnå en hög flygsäkerhetsnivå och kostnadseffektivitet samt uppnå prestationsmålen, och de ska främja ett integrerat tillhandahållande av tjänster samtidigt som de minskar luftfartens miljöpåverkan. ~~För detta ändamål, ⇨~~ För det ändamål som avses i led f ~~⇨~~ och i förhållande till medlemsstaternas eller de funktionella lufrumsblockens prestationsplaner, får nationella tillsynsmyndigheter fastställa mekanismer, inbegripet stimulansåtgärder i form av ekonomiska för- och nackdelar, för att stimulera leverantörer av flygtrafiktjänster och/eller lufrummets användare att stödja förbättringar i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, till exempel ökad kapacitet, minskning av förseningar och hållbar utveckling, samtidigt som optimal säkerhetsnivå upprätthålls.

104. Kommissionen ska anta ~~⇒~~ åtgärder för att närmare specificera det förfarande som ska följas för tillämpningen av punkterna 1 till 9. ~~⇨~~ Dessa ~~⇨~~ närmare genomförandebestämmelser ~~⇒~~ genomförandeakter ska antas ~~⇨~~ för denna artikel i enlighet med det ~~⇒~~ granskningsförfarande ~~⇨~~ föreskrivande förfarande som avses i artikel ~~27.35.3~~ i ramförordningen.

↓ 1070/2009 Artikel 2.11
(anpassad)
⇒ ny

Artikel ~~1416~~

Kontroll av överensstämmelse ☒ med artiklarna 12 och 13 ☒

1. Kommissionen ska, i samarbete med medlemsstaterna, säkerställa fortlöpande granskning av överensstämmelsen med de principer och regler som avses i artiklarna ~~1214~~ och ~~1315~~. Kommissionen ska sträva efter att inrätta nödvändiga mekanismer för att Eurocontrols sakkunskap ska kunna tas i anspråk och ska meddela resultaten av granskningen till medlemsstaterna, Eurocontrol och företrädare för lufrummets användare.

2. På begäran av en eller flera medlemsstater ~~som anser att de principer och regler som avses i artiklarna 14 och 15 inte har tillämpats korrekt,~~ eller på kommissionens eget initiativ, ska kommissionen ~~genomföra en undersökning av varje påstående om bristande efterlevnad eller bristande tillämpning av den eller de berörda principerna och/eller reglerna~~ ⇒ granska specifika åtgärder som antagits av nationella myndigheter med hänsyn till tillämpningen av artiklarna 12 och 13, med avseende på fastställandet av kostnader och avgifter ⇐ . Kommissionen ska utan att det påverkar tillämpningen av artikel ~~32.1~~ ~~18.1~~ meddela resultaten av undersökningen till medlemsstaterna, Eurocontrol och företrädare för lufrummets användare. Kommissionen ska, inom två månader från det att den fått en begäran och efter att ha hört den berörda medlemsstaten, ☒ besluta huruvida artiklarna 12 och 13 har följts och åtgärden således får fortsätta att tillämpas. Dessa genomförandeakter ska antas ☒ ~~och samrått med kommittén för det gemensamma europeiska lufrummet~~ i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel ~~27.2~~ ~~5.2~~ i ~~ramförordningen~~, ~~fatta ett beslut om tillämpningen av artiklarna 14 och 15 i denna förordning och om huruvida den berörda tillämpningen får fortsätta att tillämpas.~~

3. Kommissionen ska rikta sitt beslut till medlemsstaterna och informera tjänsteleverantören, i den mån denne är rättsligt berörd, om sitt beslut. En medlemsstat får hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom en månad. Rådet, som ska fatta beslut med kvalificerad majoritet, får fatta ett annat beslut inom en månad.

↓ 1070/2009 Artikel 2.10
(anpassad)
⇒ ny

Artikel ~~1515a~~

Gemensamma projekt

1. ~~Gemensamma projekt kan bidra till ett framgångsrikt g~~ Genomförandet av generalplanen för flygledningstjänsten ☒ kan stödjas av gemensamma projekt ☒ . ~~Sådana~~ ☒ Dessa ☒ projekt ska stödja målen i denna förordning för att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet inom sådana nyckelområden som kapacitet, flygeffektivitet, kostnadseffektivitet samt miljömässig hållbarhet, inom ramen för de övergripande säkerhetsmålen. ⇒ De gemensamma projekten ska sträva efter att i rätt tid och på ett samordnat och synkroniserat sätt tillhandahålla ATM-funktionaliteter för att åstadkomma de väsentliga operativa förändringar som beskrivs i generalplanen för flygledningstjänsten ⇐ .

2. Kommissionen får ~~☐~~ ⇒ anta åtgärder som fastställer hur gemensamma projekt ska styras och som fastställer incitament till projektens genomförande. Dessa genomförandeakter ska antas ~~☐~~ i enlighet med det ~~föreskrivande förfarande~~ ⇒ granskningsförfarande ~~☐~~ som avses i artikel ~~27.35.3~~ i ~~ramförordningen~~. ~~☒~~ Dessa åtgärder ~~☒~~ ta fram vägledande material om hur sådana projekt kan stödja genomförandet av generalplanen för flygledningstjänsten. Detta vägledande material får inte påverka mekanismerna för genomförande av sådana ~~☒~~ de ~~☒~~ projekt om ett funktionellt luftrumsblock som parterna i dessa block kommit överens om.

3. Kommissionen får ~~☐~~ ⇒ anta gemensamma projekt för nätverksrelaterade funktioner som är av särskild betydelse för förbättringen av den övergripande kvaliteten hos flyglednings- och flygtrafiktjänster i Europa, med angivande av ATM-funktionaliteter som är mogna för ibruktagande tillsammans med tidsplanen och den geografiska omfattningen för ibruktagandet. Dessa genomförandeakter ska antas ~~☐~~ i enlighet med det ⇒ granskningsförfarande ~~☐~~ ~~föreskrivande förfarande~~ som avses i artikel ~~275.3~~ i ~~ramförordningen~~, även besluta att upprätta gemensamma projekt för nätverksrelaterade funktioner, som är särskilt betydelsefulla för en förbättring av den övergripande kvaliteten i flyglednings- och flygtrafiktjänster i Europa. Sådana ~~☒~~ De ~~☒~~ gemensamma projekten får anses kvalificerade för ~~stöd av gemenskapsmedel~~ ~~☒~~ unionsfinansiering ~~☒~~ inom den fleråriga budgetramen. Därför ska kommissionen, utan att det påverkar medlemsstaternas behörighet att besluta om hur de ska använda sina ekonomiska resurser, utföra en oberoende lönsamhetsanalys och lämpliga samråd med medlemsstaterna och berörda aktörer i enlighet med artikel ~~2810~~ i ~~ramförordningen~~, och undersöka alla lämpliga finansieringsformer för detta ändamål. Kostnaderna för genomförande av gemensamma projekt ska ersättas i enlighet med principerna om öppenhet och icke-diskriminering.

↓ 1070/2009 Artikel 2.5
(anpassad)
⇒ ny

Artikel ~~169a~~

Funktionella luftrumsblock

1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att ~~☒~~ inrätta och ~~☒~~ införa genomföra funktionella luftrumsblock ⇒ baserade på integrerat tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster ~~☐~~ senast den 4 december 2012 i syfte att uppnå erforderlig kapacitet och effektivitet hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst inom det gemensamma europeiska luftrummet och för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå samt bidra till lufttransportsystemets övergripande kvalitet och en minskad miljöpåverkan.

↓ ny

2. De funktionella luftrumsblocken ska, när så är möjligt, inrättas på grundval av industriella samarbetspartnerskap mellan leverantörer av flygtrafiktjänster, framförallt när det gäller tillhandahållandet av stödtjänster i enlighet med artikel 10. De industriella partnerskapen får stödja ett eller flera funktionella luftrumsblock, eller delar därav, för att maximera prestanda.

↓ 1070/2009 Artikel 2.5
(anpassad)
⇒ ny

3. Medlemsstaterna ⇒ , och leverantörer av flygtrafikledningstjänster, ⇐ ska i största möjliga utsträckning samarbeta med varandra, ~~särskilt medlemsstater som inrättar angränsande funktionella luftrumsblock,~~ för att säkerställa överensstämmelse med denna ☒ artikel ☒ ~~bestämmelse.~~ Där så är relevant får samarbetet också inbegripa ⇒ leverantörer av flygtrafikledningstjänster från ⇐ tredjeländer som deltar i funktionella luftrumsblock.

24. Funktionella luftrumsblock ska särskilt

a) stödja sig på en flygsäkerhetsbevisning,

↓ ny

b) vara utformade för att eftersträva maximala synergieffekter från industriella partnerskap i syfte att uppfylla och där det är möjligt överträffa de prestationsmål som fastställts i enlighet med artikel 11,

↓ 1070/2009 Artikel 2.5
(anpassad)

bc) möjliggöra optimerad användning av luftrummet med beaktande av flygtrafikflödena,

ed) säkerställa förenlighet med det europeiska flygvägsnätet som inrättats i enlighet med artikel 17 ~~6 i förordningen om luftrummet,~~

de) motiveras av det sammanlagda mervärdet, inbegripet optimal användning av tekniska och mänskliga resurser, grundat på lönsamhetsanalyser,

↓ 1070/2009 Artikel 2.5
⇒ ny

ef) säkerställa en löpande och flexibel överföring av ansvaret för flygkontrolltjänsten mellan flygtrafikledningenheter, ⇒ i tillämpliga fall, ⇐

fg) säkerställa förenlighet mellan de olika luftrumskonfigurationerna, ~~bland annat genom att optimera de befintliga flyginformationsregionerna,~~

↓ 1070/2009 Artikel 2.5
(anpassad)

gh) uppfylla de villkor som härrör från regionala överenskommelser som har ingåtts inom Icao,

hi) respektera befintliga regionala avtal vid ikraftträdandet av denna förordning, särskilt avtal med europeiska tredjeländer, ~~och~~

↓ 1070/2009 Artikel 2.5

~~i) underlätta förenlighet med prestationsmål för hela gemenskapen.~~

↓ ny

Kraven i punkt 4 c, d och g ska uppfyllas i enlighet med den optimering av luftrumets utformning som genomförs av nätverksförvaltaren enligt artikel 17.

5. Kraven i denna artikel får uppfyllas genom att leverantörer av flygtrafiktjänster deltar i ett eller flera funktionella luftrumsblock.

↓ 1070/2009 Artikel 2.5
(anpassad)
⇒ ny

~~36.~~ Ett funktionellt luftrumsblock ⇒ som sträcker sig över luftrum som faller under flera medlemsstaters ansvarsområde ⇐ ska inrättas ~~endast~~ genom ⇒ gemensamt utpekande av ⇐ ~~ömsesidig överenskommelse mellan~~ alla de medlemsstater, ~~och~~ ☒ samt ☒, i förekommande fall, de tredjeländer, som har ansvar för någon del av det luftrum som ingår i det funktionella luftrumsblocket. ⇒ Det gemensamma utpekande genom vilket det funktionella luftrumsblocket inrättas ska innehålla de nödvändiga bestämmelserna om hur blocket kan ändras och hur en medlemsstat eller, i förekommande fall, ett tredjeland kan utträda ur blocket, inbegripet övergångsarrangemang ⇐.

⇒ 7. Medlemsstaterna ska anmäla inrättandet av funktionella luftrumsblock till kommissionen. ⇐ Innan kommissionen meddelas om inrättandet av ett funktionellt luftrumsblock ska den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna överlämna erforderliga uppgifter till kommissionen, de övriga medlemsstaterna och andra berörda parter och ge dem möjlighet att inkomma med synpunkter.

~~4. Om ett funktionellt luftrumsblock gäller luftrum som helt eller delvis omfattas av två eller fler medlemsstaters ansvarsområde ska det avtal genom vilket luftrumsblocket inrättas innehålla de nödvändiga bestämmelserna om det sätt på vilket blocket kan ändras och det sätt på vilket en medlemsstat kan träda ut ur blocket, inbegripet övergångsarrangemang.~~

~~58.~~ Vid problem mellan två eller flera medlemsstater om ett gränsöverskridande funktionellt luftrumsblock som rör luftrum som faller inom deras ansvarsområden, får de berörda medlemsstaterna tillsammans överlämna ärendet till kommittén för det gemensamma luftrummet för yttrande. Yttrandet ska tillställas de berörda medlemsstaterna. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt ~~63~~ ska medlemsstaterna ta hänsyn till det yttrandet för att finna en lösning.

~~69.~~ Efter att ha mottagit de meddelandena från medlemsstaterna ~~om de avtal och tillkännagivanden~~ som avses i punkterna ~~63~~ och ⇒ 7, ⇐ ska kommissionen bedöma huruvida vart och ett av de funktionella luftrumsblocken uppfyller kraven i punkt ~~42~~ och lägga fram resultaten inför ⇒ medlemsstaterna ⇐ ~~kommittén för det gemensamma luftrummet~~ för diskussion. Om kommissionen finner att en eller flera av de funktionella luftrumsblocken inte uppfyller kraven, ska den inleda en dialog med de berörda medlemsstaterna i syfte att nå samförstånd om de åtgärder som är nödvändiga för att rätta till situationen.

~~7. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 6 ska de avtal och tillkännagivanden som avses i punkterna 3 och 4 meddelas kommissionen för offentliggörande i Europeiska unionens officiella tidning. Den tidpunkt då besluten träder i kraft ska anges i offentliggörandet.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2.5
(anpassad)
⇒ ny

~~810. ⇒ Kommissionen får anta detaljerade åtgärder i fråga om det gemensamma utpekandet av leverantörer av flygtrafikledningstjänster enligt punkt 6, med angivande av hur urvalet av tjänsteleverantörer ska ske, giltighetsperioden för utpekandet, tillsynsarrangemang, tillgängligheten avseende de tjänster som ska tillhandahållas samt ansvarssystem. ⇐ Riktlinjer för inrättande och ändring av funktionella luftrummblock ska utarbetas senast den 4 december 2010. ⇒ Dessa genomförandeakter ska antas ⇐ i enlighet med det rådgivande förfarande ⇒ granskningsförfarande ⇐ som avses i artikel 27.3 5.2 i ramförordningen.~~

~~911. Kommissionen ⇒ får ⇐ ska senast den 4 december 2011 och ☒ anta åtgärder avseende de uppgifter som ska tillhandahållas av medlemsstaten eller medlemsstaterna enligt punkt 6. ☒ ☒ Dessa genomförandeakter ska antas ☒ i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 27.3 5.3 i ramförordningen anta genomförandebestämmelser avseende de uppgifter som den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ska tillhandahålla innan ett funktionellt luftrummblock inrättas och ändras i enlighet med punkt 3 i den här artikeln.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2.5

~~Artikel 9b~~

~~Systemsamordnare för de funktionella luftrummblocken~~

~~1. För att underlätta inrättandet av ett funktionellt luftrummblock får kommissionen utse en fysisk person som systemsamordnare för de funktionella luftrummblocken ("samordnaren"). Kommissionen ska handla i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen.~~

~~2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9a.5 ska samordnaren på begäran av samtliga berörda medlemsstater och, i förekommande fall, tredjeländer som deltar i samma funktionella luftrummblock underlätta förhandlingarna, för att det ska gå snabbare att inrätta funktionella luftrummblock. Samordnaren ska agera på grundval av ett mandat från samtliga berörda medlemsstater och, i förekommande fall, tredjeländer som deltar i samma funktionella luftrummblock.~~

~~3. Samordnaren ska agera opartiskt, i synnerhet gentemot medlemsstaterna, tredjeländerna, kommissionen och intressenterna.~~

~~4. Samordnaren ska inte avslöja några uppgifter som denne erhållit när han utfört sitt uppdrag, utom då berörd medlemsstat eller berörda medlemsstater och, i förekommande fall, berörda tredjeländer godkänt detta.~~

~~5. Samordnaren ska rapporterna till kommissionen, kommittén för det gemensamma luftrummet och till Europaparlamentet var tredje månad efter sin tillsättning. Rapporten ska innehålla en sammanfattning av förhandlingarna och resultaten av dessa.~~

~~6. Samordnarens uppdrag ska upphöra när det sista avtalet om funktionella luftrumsblock är undertecknat, dock senast den 4 december 2012.~~

↓ 1070/2009 Artikel 3.6
⇒ ny

Artikel ~~17~~6

Nätverkets förvaltning och utformning

1. Nätverket för flygledningstjänsten ska genom sina ~~uppgifter~~ ⇒ tjänster ⇐ möjliggöra optimerad användning av luftrummet och säkerställa att luftrumets användare kan trafikera förstahandsflygvägar, samtidigt som maximal tillgång till luftrum och flygtrafiktjänster möjliggörs. Dessa ⇒ nätverkstjänster ⇐ ~~uppgifter~~ ska inrikta sig på stöd till initiativ på nationell nivå och på nivån av funktionella luftrumsblock och utföras med respekt för principen om åtskillnad mellan regleringsuppgifter och driftsmässiga uppgifter.

2. För att uppnå de mål som avses i punkt 1 ska kommissionen, utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar för nationella flygvägar och luftrumsstrukturer, se till att följande ~~uppgifter~~ ⇒ tjänster ⇐ utförs ⇒ under en nätverksförvaltares ansvar ⇐ :

a) Utveckling av det europeiska flygvägsnätet.

b) Samordning av knappa resurser inom de frekvensband som används av den allmänna flygtrafiken, särskilt radiofrekvenser samt samordning av transponderkoder.

↓ ny

c) Central funktion för flödesplanering.

d) Tillhandahållande av en portal med luftfartsinformation i enlighet med artikel 23.

e) Optimering av luftrumets utformning i samarbete med de leverantörer av flygtrafiktjänster och funktionella luftrumsblock som avses i artikel 16.

f) Central samordningsfunktion vid luftfartskriser.

↓ 1070/2009 Artikel 3.6
⇒ ny

De ~~uppgifter~~ ⇒ tjänster ⇐ som förtecknas i ~~första denna punkt~~ ~~stycket~~ ska inte inbegripa antagandet av bindande bestämmelser av allmän räckvidd eller fattandet av politiska beslut. De ska ta hänsyn till förslag som framlagts på nationell nivå och på nivån av funktionella luftrumsblock. De ska utföras i samarbete med militära myndigheter i enlighet med överenskomna rutiner för flexibel användning av luftrummet.

↓ 1070/2009 Artikel 3.6
(anpassad)
⇒ ny

Kommissionen får, ~~efter samråd med kommittén för det gemensamma luftrummet och i överensstämmelse med de genomförandebestämmelser som avses i punkt 4, överlåta åt~~ ☒ utse ☒ Eurocontrol eller något annat opartiskt och behörigt organ att utföra ~~de~~ ⇒ nätverksförvaltarens ⇐ uppgifter ~~som förtecknas i första stycket.~~ Dessa uppgifter ska, på medlemsstaternas och de berörda parternas vägnar, utföras på ett opartiskt och kostnadseffektivt sätt. De ska styras på lämpligt sätt, med erkännande av principen om separat ansvar för tillhandahållande av tjänster respektive reglerande uppgifter, med beaktande av behoven för hela nätverket för flygledningstjänsten och med deltagande av luftrumets användare och leverantörerna av flygtrafiktjänster. ⇒ Senast den 1 januari 2020 ska kommissionen beteckna nätverksförvaltare som en självständig tjänsteleverantör som där det är möjligt inrättas som ett industriellt partnerskap. ⇐

↓ 1070/2009 Artikel 3.6
⇒ ny

3. Kommissionen får, ~~efter vederbörligt samråd med berörda parter inom näringslivet,~~ ⇒ ska ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att ⇐ utöka förteckningen över ~~uppgifter~~ ⇒ tjänster som anges ⇐ i punkt 2 ~~med ytterligare uppgifter~~ ⇒ i syfte att anpassa den till tekniska och driftsmässiga framsteg med hänsyn till tillhandahållandet av stödtjänster på ett centraliserat sätt. ⇐ ~~Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.4 i ramförordningen.~~

4. ⇒ Kommissionen ska anta ⇐ ~~Närmare bestämmelser för genomförandet av de åtgärder som avses i denna artikel, med undantag för dem som avses i punkterna 6–9, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen. Genomförandebestämmelserna ska framför allt avse~~ ⇒ avseende ⇐ följande:

- a) Samordningen och harmoniseringen av processer och förfaranden för att effektivisera förvaltningen av frekvenser för flyget, inbegripet framtagning av principer och kriterier.
- b) Den centrala uppgiften att samordna arbetet med att tidigt identifiera och tillgodose behoven av frekvenser inom de frekvensband som tilldelats den allmänna flygtrafiken i Europa, till stöd för utformningen och driften av det europeiska luftfartssystemet.
- c) Ytterligare ~~uppgifter för nätverket för flygledningstjänsten~~ ⇒ nätverkstjänster ⇐ , enligt definitionerna i generalplanen för flygledningstjänsten.
- d) Detaljerade arrangemang för beslutsfattande i samarbete mellan medlemsstaterna, leverantörerna av flygtrafiktjänster och förvaltningen av lufttransportnätet, i anslutning till de uppgifter som avses i punkt 2.

↓ ny

e) Detaljerade arrangemang för styrningen av nätverksförvaltaren, med deltagande av alla berörda operativa intressenter.

↓ 1070/2009 Artikel 3.6

⇒ ny

fe) Förfaranden för samråd med berörda parter vid beslutsfattandet på både nationell och europeisk nivå.

gf) Arbetet med att mellan förvaltningen av lufttransportnätet och de nationella frekvensförvaltarna fördela uppgifter och ansvar inom det radiospektrum som av Internationella telekommunikationsunionen upplåtits för allmän flygtrafik, så det skapas garantier för att den nationella frekvensförvaltningen fortsätter sköta sådana uppgifter som inte påverkar nätet. I sådana fall som faktiskt påverkar nätet ska de nationella frekvensförvaltarna samarbeta med dem som ansvarar för förvaltningen av lufttransportnätet för att frekvenserna ska användas så ändamålsenligt som möjligt.

↓ ny

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.

↓ 1070/2009 Artikel 3.6

(anpassad)

⇒ ny

5. Andra aspekter av luftrumets utformning än de som avses i punkterna 2 ⇒ och 4 c ⇐ ska behandlas på nationell nivå eller på nivån av funktionella luftrumsblock. Denna utformningsprocess ska beakta trafikbelastningar och komplexitet, nationella prestationsplaner eller prestationsplaner för funktionella luftrumsblock och ska inbegripa fullt samråd med relevanta användare av luftrummet eller relevanta grupper som företräder användare av luftrummet, och i förekommande fall, militära myndigheter.

~~6. Medlemsstaterna ska överlåta åt Eurocontrol eller något annat opartiskt och behörigt organ att, under vederbörlig tillsyn, förvalta flödesplaneringen.~~

~~7. Genomförandebestämmelserna för flödesplaneringen, inbegripet de nödvändiga tillsynsförfarandena, ska utvecklas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2 i ramförordningen och antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, för att den tillgängliga luftrumskapaciteten ska användas så ändamålsenligt som möjligt och flödesplaneringen förbättras. Dessa bestämmelser ska grundas på öppenhet och effektivitet så att kapaciteten kan tillhandahållas på ett flexibelt sätt inom de angivna tidsramarna, i överensstämmelse med rekommendationerna i Icaos regionala plan för flygtrafiktjänst för Europaregionen (ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region).~~

↓ 1070/2009 Artikel 3.6

~~8. Genomförandebestämmelserna för flödesplanering ska stödja driftmässiga beslut som fattas av leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer och luftrumets användare och ska omfatta följande områden:~~

~~a) Färdplanering.~~

~~b) Användning av tillgänglig luftrumskapacitet under alla faser av flygningen, även tilldelning av avgångstider.~~

~~c) Den allmänna flygtrafikens användning av flygvägar, inbegripet~~

~~skapandet av en enda publikation för flygvägar och flödesplanering,~~

~~alternativ för omläggning av allmän flygtrafik från hårt belastade områden, och~~

~~prioriteringsregler för allmän flygtrafiks tillträde till luftrummet, särskilt under hårt belastade perioder och krisperioder.~~

~~9. När kommissionen utvecklar och antar genomförandebestämmelserna ska kommissionen, beroende på vad som är lämpligt och utan att det inkräktar på säkerheten, ta hänsyn till överensstämmelse mellan färdplaner och avgångstider samt den nödvändiga samordningen med angränsande regioner.~~

↓ 550/2004 (anpassad)
⇒ ny

Artikel ~~1810~~

Förhållandet mellan tjänsteleverantörer

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster får använda sig av tjänster från andra leverantörer som har blivit certifierade ⇒ eller deklarerade ⇐ i ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒ .

2. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska formalisera sina arbetsrelationer med hjälp av skriftliga avtal eller likvärdiga juridiska överenskommelser i vilka leverantörernas särskilda uppgifter och funktioner fastställs och som möjliggör ett utbyte av verksamhetsrelaterade uppgifter mellan alla tjänsteleverantörerna när det gäller allmän flygtrafik. Dessa överenskommelser ska anmälas till den berörda nationella tillsynsmyndigheten ~~eller berörda myndigheter.~~

3. För tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster krävs medlemsstaternas godkännande. ~~För tillhandahållandet av flygvädertjänster krävs medlemsstaternas godkännande, om de har utsett en leverantör med ensamrätt i enlighet med artikel 9.1.~~

↓ ny

Artikel 19

Förhållandet till intressenter

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska inrätta samrådsmekanismer för samråd med relevanta grupper av luftrumsanvändare och flygplatsoperatörer när det gäller alla större frågor som är

knutna till de tjänster som tillhandahålls eller relevanta ändringar av luftrumskonfigurationer. Luftrumsanvändarna ska också delta i processen för godkännande av strategiska investeringsplaner. Kommissionen ska anta åtgärder som preciserar villkoren för samrådet och för luftrumsanvändarnas deltagande i godkännandet av investeringsplaner. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.

↓ 1070/2009 Artikel 2.6

Artikel ~~2044~~

Förhållandet till militära myndigheter

Medlemsstaterna ska inom ramen för den gemensamma transportpolitiken vidta nödvändiga åtgärder för att se till att det mellan behöriga civila och militära myndigheter upprättas eller förnyas skriftliga överenskommelser eller likvärdiga juridiska överenskommelser avseende förvaltningen av särskilda luftrumsblock.

↓ 550/2004 (anpassad)

Artikel ~~2142~~

Insyn i räkenskaper

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska, oavsett form för ägande och rättslig form, utforma, inlämna till granskning och offentliggöra sina finansiella räkenskaper. Dessa räkenskaper ska överensstämma med de internationella redovisningsstandarder som antagits av ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒ . Om det på grund av tjänsteleverantörens rättsliga status inte är möjligt att uppnå full överensstämmelse med de internationella redovisningsstandarderna, ska leverantören sträva efter att i möjligaste mån uppfylla dessa krav.

2. I varje fall ska leverantörer av flygtrafiktjänster offentliggöra en årsredovisning och regelbundet underställas en oberoende revision.

↓ 1070/2009 Artikel 2.7

3. Vid tillhandahållande av ett paket av tjänster ska leverantörer av flygtrafiktjänster identifiera och lämna upplysning om de kostnader och inkomster som härrör från flygtrafiktjänster, uppdelade i enlighet med det avgiftssystem för flygtrafiktjänster som avses i artikel ~~1244~~ och, vid behov, ge en sammanställd redovisning för tjänster som inte är flygtrafiktjänster på samma sätt som de skulle vara tvungna att göra om de berörda tjänsterna tillhandahölls av separata företag.

↓ 550/2004 (anpassad)

⇒ ny

4. Medlemsstaterna ska utse behöriga myndigheter som ska ha rätt att ta del av räkenskaperna för de tjänsteleverantörer som tillhandahåller tjänster inom det luftrum som ligger inom deras ansvarsområde.

5. Medlemsstaterna får tillämpa övergångsbestämmelserna i artikel 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder⁴⁹ på leverantörer av flygtrafiktjänster som omfattas av denna förordning.

Artikel 2243

Tillgång till och skydd av uppgifter

1. När det gäller allmän flygtrafik ska relevanta verksamhetsrelaterade uppgifter utbytas i realtid mellan alla leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare och flygplatser så att deras operativa behov kan underlättas. Uppgifterna ska användas endast för verksamhetsrelaterade ändamål.

2. Berörda myndigheter, certifierade ⇨ eller deklarerade ⇨ leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare och flygplatser ska beviljas tillgång till verksamhetsrelaterade uppgifter på ett icke-diskriminerande sätt.

3. Certifierade ⇨ eller deklarerade ⇨ tjänsteleverantörer, användare av luftrummet och flygplatser ska fastställa standardvillkor för tillgång till andra relevanta verksamhetsrelaterade uppgifter än sådana som avses i punkt 1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska godkänna dessa standardvillkor. ⇨ Kommissionen får fastställa ⇨ ~~Närmare föreskrifter~~ ⇨ åtgärder avseende de förfaranden som ska följas för utbyte av uppgifter och den berörda typen av uppgifter när det gäller dessa villkor för tillgång och deras godkännande. ⇨ ~~för sådana villkor skall vid behov fastställas~~ ⇨ Dessa genomförandeakter ska antas ⇨ i enlighet med ⇨ det granskningsförfarande som avses ⇨ ~~förfarandet~~ i artikel 275.3 i ~~ramförordningen~~.

↓ 551/2004 (anpassad)

KAPITEL ~~II~~ IV

LUFTRUMMET ~~S~~ UPPBYGGNAD

↓ 1070/2009 Artikel 3.2

Artikel 3

~~En europeisk övre flyginformationsregion (EUIR)~~

~~1. Gemenskapen och dess medlemsstater ska sträva efter att inrätta en gemensam europeisk övre flyginformationsregion (EUIR) som erkänns av Icao. I detta syfte ska kommissionen i frågor som omfattas av gemenskapens behörighet ge rådet en rekommendation i enlighet med artikel 300 i fördraget senast den 4 december 2011.~~

~~2. EUIR ska utformas så att den omfattar det luftrum som omfattas av medlemsstaternas ansvar i enlighet med artikel 1.3 och den får även omfatta luftrum tillhörande tredjeländer i Europa.~~

⁴⁹ EGT L 243, 11.9.2002, s. 1.

~~3. Inrättandet av EUIR ska inte påverka medlemsstaternas ansvar för utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster för luftrum som omfattas av deras ansvar i enlighet med artikel 8.1 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.~~

~~4. Medlemsstaterna skall behålla sitt ansvar gentemot ICAO inom de geografiska gränserna för de övre flyginformationsregionerna och de flyginformationsregioner som ICAO har tilldelat dem vid denna förordnings ikraftträdande.~~

↓ 1070/2009 Artikel 3.3
(anpassad)
⇒ ny

Artikel 232a

Digital luftfartsinformation

1. Utan att det påverkar medlemsstaternas offentliggörande av luftfartsinformation och i överensstämmelse med det offentliggörandet ska kommissionen, i samarbete med Eurocontrol ⇒ nätverksförvaltaren ⇐, säkerställa tillgången till luftfartsinformation av hög kvalitet i digital form som presenteras på ett harmoniserat sätt och som uppfyller kraven hos alla relevanta användare i fråga om uppgifternas kvalitet och aktualitet.

2. Vid tillämpningen av punkt 1 ska kommissionen

a) se till att det utvecklas en infrastruktur för luftfartsinformation på ~~gemenskapsnivå~~ ☒ unionsnivå ☒ i form av en digital integrerad briefingportal med obegränsad tillgång för berörda parter. Den infrastrukturen ska integrera tillgången till och tillhandahållandet av sådana begärda uppgifter som till exempel, men inte begränsat till, luftfartsinformation, information från rapportplatser för flygtrafikledningen, meteorologisk information och information om flödesplanering.;

~~b) stödja en modernisering och harmonisering av tillhandahållandet av luftfartsinformation i dess vidaste bemärkelse i nära samarbete med Eurocontrol och Icao.~~

3. Kommissionen ska anta ~~närmare genomförandebestämmelser~~ ⇒ åtgärder ⇐ för ⇒ inrättandet och genomförandet av en digital integrerad briefingportal. Dessa genomförandeakter ska antas ⇐ denna artikel i enlighet med det ⇒ granskningsförfarande ⇐ ~~föreskrivande förfarande~~ som avses i artikel 275.3 i ~~ramförordningen~~.

↓ 1070/2009 Artikel 3.4

Artikel 4

Trafikregler för luftfart och luftrumsklassificering

~~Kommissionen ska, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, anta genomförandebestämmelser för att~~

~~a) anta relevanta bestämmelser med avseende på trafikregler för luftfart, baserad på Icaos standarder och rekommenderade förfaranden,~~

~~b) harmonisera tillämpningen av Icaos luftrumsklassificering med lämplig anpassning, för att säkerställa ett sammanhängande tillhandahållande av säkra och effektiva flygtrafikledningstjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet.~~

KAPITEL III

~~FLEXIBEL ANVÄNDNING AV LUFTRUMMET (FUA) I DET GEMENSAMMA EUROPEISKA LUFTRUMMET~~

~~Artikel 7~~

~~Flexibel användning av luftrummet~~

~~1. Med beaktande av hur de militära frågorna under deras ansvar är organiserade skall medlemsstaterna säkerställa en enhetlig tillämpning inom det gemensamma europeiska luftrummet av det koncept för flexibel användning av luftrummet som beskrivits av ICAO och utarbetats av Eurocontrol för att underlätta luftrumsplanering och flygledningstjänst i samband med den gemensamma transportpolitiken.~~

~~2. Medlemsstaterna skall årligen rapportera till kommissionen om tillämpningen av systemet med en flexibel användning av luftrummet med avseende på det luftrum som omfattas av deras ansvar i samband med den gemensamma transportpolitiken.~~

~~3. När det blir nödvändigt att stärka och harmonisera tillämpningen av systemet med flexibel användning av luftrummet inom det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt efter rapporter som lagts fram av medlemsstater, skall genomförandebestämmelser antas inom ramen för den gemensamma transportpolitiken i enlighet med förfarandet i artikel 8 i ramförordningen.~~

~~Artikel 8~~

~~Tillfälligt upphävande~~

~~1. Om tillämpningen av artikel 7 ger upphov till betydande operativa svårigheter får medlemsstaterna tillfälligt upphäva en sådan tillämpning under förutsättning att de utan dröjsmål informerar kommissionen och de andra medlemsstaterna.~~

~~2. Efter det att ett tillfälligt upphävande har införts får justeringar av de bestämmelser som antagits i enlighet med artikel 7.3 utarbetas för luftrummet för vilket den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ansvarar, i enlighet med förfarandet i artikel 8 i ramförordningen.~~

Artikel 24

Teknisk utveckling och driftskompatibilitet för flygledningstjänsten

1. Kommissionen ska anta närmare bestämmelser för främjande av teknisk utveckling och driftskompatibilitet för flygledningstjänsten, och bestämmelserna ska stå i samband med utarbetandet och tillämpningen av generalplanen för flygledningstjänsten. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.

2. När det gäller de bestämmelser som avses i punkt 1 ska artikel 17.2 b i förordning (EG) nr 216/2008 tillämpas. När så är lämpligt ska kommissionen begära att EAA tar med dessa bestämmelser i sitt årliga arbetsprogram enligt artikel 56 i den förordningen.

~~3. Genomförandebestämmelser för driftskompatibilitet skall särskilt omfatta~~

- ~~(a) fastställande av eventuella specifika krav som kompletterar eller vidareutvecklar de grundläggande kraven, i synnerhet i fråga om flygsäkerhet, sammanhängande drift och prestanda, och/eller~~
- ~~(b) i förekommande fall beskrivning av eventuella specifika krav som kompletterar eller vidareutvecklar de grundläggande kraven, i synnerhet med avseende på ett samordnat införande av nya, överenskomna godkända system för drift och teknik, och/eller~~
- ~~(c) fastställande av komponenterna när system behandlas, och/eller~~
- ~~(d) beskrivning av de specifika förfarandena för överensstämmelsebedömning, i förekommande fall med deltagande av anmälda organ som avses i artikel 8, på grundval av de moduler som fastställs i beslut 93/465/EEG, vilka skall användas för att bedöma komponenternas överensstämmelse eller lämplighet samt kontrollen av system, och/eller~~
- ~~(e) specificering av villkoren för genomförande, eventuellt tillsammans med det datum då alla relevanta aktörer måste uppfylla dem.~~

KAPITEL II

GRUNDLÄGGANDE KRAV, GENOMFÖRANDEBESTÄMMELSER FÖR DRIFTSKOMPATIBILITET OCH GEMENSKAPSSPECIFIKATIONER

Artikel 2

Grundläggande krav

Det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och deras komponenter och därmed förbundna förfaranden skall uppfylla de grundläggande kraven. De grundläggande kraven återges i bilaga II.

Artikel 3

Genomförandebestämmelser för driftskompatibilitet

1. Genomförandebestämmelser för driftskompatibilitet skall utarbetas närhelst det är nödvändigt för att målen i denna förordning skall kunna uppnås på ett enhetligt sätt.

2. System, komponenter och därmed förbundna förfaranden skall stå i överensstämmelse med de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet under hela den tid som de är i drift.

4. I syfte att finna den mest hållbara lösningen och upprätthålla en överenskommen, hög säkerhetsnivå, skall, när genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet utarbetas, antas och ses över, hänsyn tas till de beräknade kostnaderna för och fördelarna med de tekniska lösningar som gör det möjligt att följa dessa bestämmelser. En bedömning av kostnaderna för och fördelarna med dessa lösningar för alla berörda aktörer skall bifogas varje utkast till genomförandebestämmelse för driftskompatibilitet.

5. Genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 8 i ramförordningen.

Artikel 4

Gemenskapsspecifikationer

1. För att målen för denna förordning skall uppnås, får gemenskapsspecifikationer upprättas. Sådana specifikationer kan vara

- a) europeiska standarder för system eller komponenter, tillsammans med de relevanta förfarandena, utformade av de europeiska standardiseringsorganen i samarbete med Eurocae på uppdrag av kommissionen i enlighet med artikel 6.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter⁵⁰ och enligt

⁵⁰ EGT L 204, 21.7.1998, s. 37. Direktivet senast ändrat genom direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18).

~~de allmänna riktlinjer om samarbete mellan kommissionen och standardiseringsorganen som undertecknades den 13 november 1984,~~

~~eller~~

~~b) specifikationer som utformas av Eurocontrol avseende operativ samordning mellan leverantörer av flygtrafiktjänster, på begäran av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 5.2 i ramförordningen.~~

~~2. De grundläggande kraven och/eller genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet skall förutsättas vara uppfyllda för de system, och därmed förbundna förfaranden, eller komponenter som uppfyller de relevanta gemenskapsspecifikationer vars referensnummer har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.~~

~~3. Kommissionen skall offentliggöra hänvisningarna till de europeiska standarder som avses i punkt 1 a i Europeiska unionens officiella tidning.~~

~~4. Hänvisningarna till de Eurocontrols specifikationer som avses i punkt 1 b skall offentliggöras av kommissionen i Europeiska unionens officiella tidning i enlighet med förfarandet i artikel 5.2 i ramförordningen.~~

~~5. Om en medlemsstat eller kommissionen anser att en offentliggjord gemenskapsspecifikation inte överensstämmer med de grundläggande krav och/eller genomförandebestämmelser för driftskompatibilitet som denna gemenskapsspecifikation är avsedd att omfatta, skall förfarandet i artikel 5.2 i ramförordningen tillämpas.~~

~~6. Om det finns brister i offentliggjorda europeiska standarder, får beslut om att helt eller delvis dra tillbaka ifrågavarande standarder från de publikationer som innehåller dessa eller ändringar av dem fattas i enlighet med förfarandet i artikel 5.2 i ramförordningen efter samråd med den kommitté som inrättats genom artikel 5 i direktiv 98/34/EG.~~

~~7. Om det finns brister i offentliggjorda Eurocontrols specifikationer, får beslut om att helt eller delvis dra tillbaka ifrågavarande specifikationer från de publikationer som innehåller dessa eller ändringar av dem fattas i enlighet med förfarandet i artikel 5.2 i ramförordningen.~~

KAPITEL III

KONTROLL AV ÖVERENSSTÄMMELSE

Artikel 5

EG-försäkran om komponenters överensstämmelse eller lämplighet

~~1. Komponenter skall åtföljas av en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet. Uppgifterna i denna försäkran anges i bilaga III.~~

~~2. Tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade befullmäktigade företrädare skall genom EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet garantera och försäkra att han har tillämpat bestämmelserna i de grundläggande kraven och i de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.~~

~~3. De grundläggande kraven och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet skall förutsättas vara uppfyllda för de komponenter som åtföljs av EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet.~~

~~4. I de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet skall det vid behov fastställas vilka uppgifter som skall utföras av det anmälda organ som avses i artikel 8 i samband med bedömningen av komponenters överensstämmelse eller lämplighet.~~

Artikel 6

EG-försäkran om kontroll av system

1. Systemen skall omfattas av en EG-kontroll, som skall genomföras av leverantören av flygtrafiktjänster i enlighet med de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet, för att se till att de uppfyller de grundläggande kraven i denna förordning och genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet när de införlivas med det europeiska nätverket för flygledningstjänst.

2. Innan ett system tas i bruk, skall den relevanta leverantören av flygtrafiktjänster upprätta en EG-försäkran om kontroll som bekräftar överensstämmelse, och överlämna den till den nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med ett tekniskt dokument. Uppgifterna i denna försäkran och i det tekniska dokumentet återges i bilaga IV. Den nationella tillsynsmyndigheten får begära ytterligare information som är nödvändig för att övervaka denna överensstämmelse.

3. I de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet skall det i förekommande fall fastställas vilka uppgifter som de anmälda organ som avses i artikel 8 skall utföra i samband med kontrollen av systemen.

4. EG-försäkran om kontroll skall inte påverka bedömningar som den nationella tillsynsmyndigheten kan behöva genomföra av andra orsaker än driftskompatibilitet.

↓ 1070/2009 Artikel 4.1

Artikel 6a

Alternativ kontroll av överensstämmelse

Ett certifikat som utfärdats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet⁵¹ och som gäller komponenter eller system ska, vid tillämpning av artiklarna 5 och 6 i den här förordningen, anses utgöra en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet, eller en EG-försäkran om kontroll, om det styrker överensstämmelse med de grundläggande kraven i den här förordningen och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.

↓ 552/2004

Artikel 7

Garantier

1. Om en nationell tillsynsmyndighet konstaterar att

a) en komponent som åtföljs av en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet, eller

b) ett system som åtföljs av en EG-försäkran om kontroll

⁵¹ EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

~~inte uppfyller de grundläggande kraven och/eller de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet, skall den, med hänsyn till behovet att garantera flygsäkerhet och kontinuitet av driften, vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa användningsområdet för den berörda komponenten eller det berörda systemet eller för att förbjuda dess användning av de enheter som faller under myndighetens ansvar.~~

~~2. Den berörda medlemsstaten skall omedelbart underrätta kommissionen om sådana åtgärder och ange skälen till att de vidtas, samt särskilt huruvida medlemsstaten anser att de grundläggande kraven inte är uppfyllda på grund av~~

~~a) oförmåga att uppfylla de grundläggande kraven,~~

~~b) felaktig tillämpning av genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet och/eller gemenskapsspecifikationerna,~~

~~c) brister i genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet och/eller gemenskapsspecifikationerna.~~

~~3. Kommissionen skall samråda med de berörda parterna så snart som möjligt. Efter sådant samråd skall kommissionen meddela medlemsstaten sina slutsatser och ange huruvida den anser att de åtgärder som den nationella tillsynsmyndigheten vidtagit är berättigade.~~

~~4. Om kommissionen konstaterar att de åtgärder som den nationella tillsynsmyndigheten vidtagit är oberättigade, skall den begära att den berörda medlemsstaten ser till att de upphävs utan dröjsmål. Den skall omedelbart underrätta tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade befullmäktigade företrädare.~~

~~5. Om kommissionen konstaterar att de grundläggande kraven inte är uppfyllda på grund av felaktig tillämpning av genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet och/eller gemenskapsspecifikationerna, skall den berörda medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder mot den som har upprättat EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet eller EG-försäkran om kontroll samt underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna om detta.~~

~~6. Om kommissionen konstaterar att de grundläggande kraven inte är uppfyllda på grund av brister i gemenskapsspecifikationerna skall förfarandet i artikel 4.6 eller 4.7 tillämpas.~~

KAPITEL ~~IV~~ V

SLUTBESTÄMMELSER

↓ 1070/2009 Artikel 2.11
(anpassad)

Artikel ~~2517~~

Översyn ☒ Anpassning ☒ av ☒ bilagorna ☒ bilagor

~~De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av bilagorna i syfte att ta hänsyn till den tekniska eller driftsmässiga utvecklingen ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.4 i ramförordningen.~~

~~Kommissionen kan, vid tvingande, brådskande skäl, tillämpa det skyndsamma förfarande som avses i artikel 5.5 i ramförordningen.~~

↓ ny

Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att komplettera eller ändra de krav för behöriga organ som förtecknas i bilaga I och de villkor som förtecknas i bilaga II för certifikat som ska tilldelas leverantörer av flygtrafiktjänster, för att ta hänsyn till de erfarenheter som gjorts av nationella tillsynsmyndigheter vid tillämpningen av dessa krav och villkor eller till utvecklingen av system för flygledningstjänst när det gäller driftskompatibilitet och integrerat tillhandahållande av flygtrafiktjänster.

↓ ny

Artikel 26

Delegeringens utövande

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Kommissionen ska ges de befogenheter som avses i artiklarna 11.7, 17.3 och 25 på obestämd tid.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 11.7, 17.3 och 25 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 11.7, 17.3 och 25 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

↓ 549/2004

⇒ ny

Artikel 27 ~~5~~

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av "Kommittén för det gemensamma luftrummet" (nedan kallad *kommittén*), ~~som skall bestå av två företrädare för varje medlemsstat och ha en företrädare för kommissionen som ordförande. Kommittén skall säkerställa att samtliga användares intressen när så är lämpligt beaktas.~~ ⇒ Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011. ⇐
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikellarna ~~3 och 7~~ ⇒ 4 ⇐ i rådets beslut ~~1999/468/EG~~ ⇒ förordning (EU) nr 182/2011 ⇐ tillämpas, ~~med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikelarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG ⇒ förordning (EU) nr 182/2011 ⇐ tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

~~Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1.4

~~4. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5a.1–5a.4 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~

~~5. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1, 5a.2, 5a.4 och 5a.6 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1.5
(anpassad)
⇒ ny

Artikel 2810

⊠ Kommissionens konsultation med intressenter ⊠

12. Kommissionen ska inrätta en mekanism för konsultation på ~~gemenskapsnivå~~ ⊠ unionsnivå ⊠ ⇒ för att vid behov samråda i frågor som rör genomförandet av denna förordning ⇐. Den specifika branschvisa dialogkommitté som inrättades genom ⊠ kommissionens ⊠ beslut 98/500/EG ska delta i konsultationen.

~~3. Konsultationen med intressenterna ska särskilt omfatta införande och utveckling av nya begrepp och tekniker i det europeiska nätverket för flygledningstjänst.~~

2. Intressenterna kan bestå av

- leverantörer av flygtrafiktjänster,
- flygplatsoperatörer,
- relevanta användare av luftrummet eller relevanta grupper som företräder användare av luftrummet,
- militära myndigheter,
- tillverkningsindustrin, och
- representativa yrkesorganisationer.

↓ 1070/2009 Artikel 1.5
(anpassad)

Artikel 296

Samrådsorgan för industrin

Utan att det inverkar på kommitténs och Eurocontrols roll, ska kommissionen inrätta ett rådgivande organ för industrin, som ska bestå av leverantörer av flygtrafiktjänster, sammanslutningar för luftrumets användare, flygplatsoperatörer, tillverkningsindustrin och

representativa yrkesorganisationer. Detta organ ska endast ha till uppgift att ge kommissionen råd om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.

Artikel 307

Förbindelser med europeiska tredjeländer

↓ 1070/2009 Artikel 1.5
(anpassad)
⇒ ny

~~Gemenskapen~~ ☒ Unionen ☒ och dess medlemsstater ska stödja och ha som mål att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till att omfatta länder som inte är medlemmar av Europeiska unionen. I detta syfte ska de sträva efter att, antingen inom ramen för avtal med angränsande tredjeländer eller inom ramen för ~~avtal om funktionella luftrumsblock~~ ⇒ gemensamma utpekanden av funktionella luftrumsblock eller avtal om nätverksfunktioner ⇐, ~~utvidga tillämpningen~~ ⇒ främja målen för ⇐ ~~av denna förordning och av de åtgärder som anges i artikel 3 till att omfatta~~ i dessa länder.

↓ 1070/2009 Artikel 1.5
(anpassad)
⇒ ny

Artikel 318

☒ Stöd från utomstående organ ☒ ~~Genomförandebestämmelser~~

1. ~~För utvecklingen av genomförandebestämmelser får~~ Kommissionen får ⇒ begära stöd från ⇐ ~~ge Eurocontrol eller, där så är lämpligt, annat~~ ⇒ ett utomstående ⇐ organ ~~uppdrag med~~ ⇒ för fullgörandet av sina uppgifter enligt denna förordning ⇐ ~~fastställande av de uppgifter som ska utföras samt tidsplanen för dessa, med beaktande av de tidsfrister som fastställs i denna förordning. Kommissionen ska tillämpa det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2.~~

2. När kommissionen avser att i enlighet med punkt 1 ge ett organ ett uppdrag ska den sträva efter att på bästa möjliga sätt tillämpa befintliga metoder för att involvera och samråda med alla berörda parter, om dessa metoder motsvarar kommissionens praxis för insyn och samrådsförfaranden och inte strider mot kommissionens institutionella skyldigheter.

↓ 1070/2009 Artikel 2.1

Artikel 4

Flygsäkerhetskrav

~~Kommissionen ska, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, anta genomförandebestämmelser som införlivar de relevanta bestämmelserna i Eurocontrols flygsäkerhetskrav (Esarr, Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) och senare ändringar av dessa krav inom ramen för denna förordning, vid behov med lämpliga anpassningar.~~

↓ 550/2004 (anpassad)

~~KAPITEL IV~~

~~SLUTBESTÄMMELSER~~

↓ 1070/2009 Artikel 4.2

~~Artikel 9~~

~~Översyn av bilagor~~

~~De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av bilagorna i syfte att ta hänsyn till den tekniska eller driftsmässiga utvecklingen ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.4 i ramförordningen.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2.11

~~Artikel 3218~~

~~Sekretess~~

1. De nationella tillsynsmyndigheterna, i enlighet med sin nationella lagstiftning, och kommissionen får inte röja förtrolig information, särskilt om informationen avser leverantörer av flygtrafiktjänster, deras affärsmässiga förhållanden eller deras kostnadskomponenter.
 2. Punkt 1 ska inte påverka de nationella tillsynsmyndigheternas eller kommissionens rätt att röja information när detta behövs för att de ska kunna uppfylla sina uppgifter; ett sådant röjande ska vara proportionerligt och ta i beaktande de berättigade intressena för leverantörer av flygtrafiktjänster, lufrummets användare, flygplatser eller andra relevanta berörda parter när det gäller skyddet av deras affärshemligheter.
 3. Information och data som lämnas enligt avgiftssystemet i artikel ~~1214~~ ska offentliggöras.
-

↓ 1070/2009 Artikel 1.5
(anpassad)
⇒ ny

~~Artikel 339~~

~~Sanktioner~~

~~De sanktioner som m~~Medlemsstaterna ska fastställa ☒ sanktioner ☒ för i första hand lufrumsanvändares och tjänsteleverantörers överträdelser av denna förordning ~~och av de åtgärder som anges i artikel 3~~ ⇒ , och ska vidta alla erforderliga åtgärder för att säkerställa att de genomförs. Sanktionerna ⇐ ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

↓ 549/2004 (anpassad)

Artikel 3412

~~Övervakning, kontroll~~ ☒ ~~Granskning~~ ☒ och metoder för konsekvensbedömning

~~1. Övervakningen, kontrollen och metoderna för konsekvensbedömning skall bygga på att årliga rapporter från medlemsstaterna om genomförandet av de åtgärder som vidtagits i enlighet med denna förordning och om de åtgärder som anges i artikel 3 läggs fram.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1.6 a
(anpassad)
⇒ ny

~~12. Kommissionen ska regelbundet granska hur denna förordning och de åtgärder som anges i artikel 3 tillämpas, och rapportera detta till Europaparlamentet och rådet, varvid det första rapporteringstillfället ska infalla senast den 4 juni 2011, och därefter i slutet av varje sådan referensperiod som avses i artikel 11.53 d. Kommissionen får när så är motiverat i detta syfte begära upplysningar av medlemsstaterna som går utöver de upplysningar som finns i de rapporter som dessa har lämnat in i enlighet med punkt 1 i den här artikeln~~ ⇒ som är relevanta för tillämpningen av denna förordning ⇐ .

↓ 549/2004

~~3. Vid upprättandet av de rapporter som avses i punkt 2, skall kommissionen begära ett yttrande från kommittén.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1.6 b

~~24. Rapporterna ska innehålla en bedömning av de resultat som uppnåtts genom de åtgärder som vidtagits i enlighet med denna förordning, inbegripet lämplig information om utvecklingen i sektorn, i synnerhet gällande ekonomiska, sociala, miljömässiga, sysselsättningsrelaterade och tekniska aspekter samt om tjänsternas kvalitet, med beaktande av de ursprungliga målen och framtida behov.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2.12
(anpassad)

Artikel 18a

~~Granskning~~

~~Kommissionen ska senast den 4 december 2012 överlämna en undersökning till Europaparlamentet och rådet, med en utvärdering av de rättsliga, säkerhetsmässiga, näringslivsmässiga, ekonomiska och sociala effekterna av tillämpningen av marknadsprinciper på tillhandahållandet av kommunikations-, navigerings-, övervaknings- och flygbriefingstjänster, jämfört med befintliga eller alternativa organisatoriska principer och med hänsyn till utvecklingen inom de funktionella luftfartsblocken och i den teknik som finns.~~

~~KAPITEL IV~~

~~SLUTBESTÄMMELSER~~

~~Artikel 10~~

~~Översyn~~

~~I samband med den regelbundna översyn som det hänvisas till i artikel 12.2 i ramförordningen skall kommissionen genomföra en framåtblickande undersökning av förutsättningarna för en framtida tillämpning i det undre luftrummet av de modeller som avses i artiklarna 3, 5 och 6.~~

~~På grundval av slutsatserna från denna undersökning och med ledning av de framsteg som gjorts skall kommissionen senast den 31 december 2006 lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med, om så är lämpligt, ett förslag om att utvidga tillämpningen av dessa modeller till att omfatta det undre luftrummet eller att fastställa eventuella andra åtgärder. Om en sådan utvidgning övervägs, bör besluten i fråga fattas före den 31 december 2009.~~

~~Artikel 35~~43

~~Garantier~~

Denna förordning ska inte hindra medlemsstaterna från att tillämpa sådana åtgärder som behövs för att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarspolitiska intressen. Åtgärderna utgörs framför allt av sådana som är absolut nödvändiga

- a) för att i enlighet med Icaos regionala flygtrafikavtal övervaka det luftrum som medlemsstaterna ansvarar för, inbegripet förmågan att upptäcka, identifiera och bedöma alla luftfartyg som använder detta luftrum, för att försöka trygga flygsäkerheten och för att ingripa i syfte att trygga säkerhets- och försvarsbehov,
- b) i händelse av allvarliga interna störningar som påverkar upprätthållandet av lag och ordning,
- c) i händelse av krig eller allvarlig internationell spänning som innebär krigsfara,
- d) för att en medlemsstat ska kunna uppfylla sina internationella skyldigheter avseende upprätthållandet av fred och internationell säkerhet,
- e) för att genomföra militära operationer och träning, inbegripet nödvändiga möjligheter till övningar.

↓ 1070/2009 Artikel 1.7
(anpassad)
⇒ ny

Artikel 36~~13a~~

Europeiska ⇒ unionens luftfartsbyrå ⇐ ~~byrå för luftfartssäkerhet~~ ⇒ (EAA) ⇐

Vid genomförandet av denna förordning ~~och förordningarna (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004, (EG) nr 552/2004 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet⁵²~~ ska medlemsstaterna och kommissionen, i enlighet med sina respektive roller enligt denna förordning, på lämpligt sätt ☒ samarbeta ☒ och i samarbete med ⇒ EAA ⇐ ~~Europeiska byrå för luftfartssäkerhet~~ säkerställa att alla säkerhetsaspekter är korrekt hanterade.

↓ 552/2004 (anpassad)

Artikel 10

Övergångsbestämmelser

- ~~1. De grundläggande kraven skall tillämpas för driftsättning av system och komponenter i det europeiska nätverket för flygledningstjänst från och med den 20 oktober 2005, såvida inget annat anges i de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.~~
- ~~2. De system och komponenter i det europeiska nätverket för flygledningstjänst som för närvarande är i drift skall överensstämma med de grundläggande kraven senast den 20 april 2011, såvida inget annat anges i de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.~~

↓ 1070/2009 Artikel 4.3
(anpassad)

~~2a. Vid tillämpningen av punkt 2 i denna artikel får medlemsstaterna förklara att system och komponenter av det europeiska nätverket för flygledningstjänst följer de grundläggande kraven och undanta dem från föreskrifterna i artiklarna 5 och 6.~~

↓ 552/2004 (anpassad)

- ~~3. Om system i det europeiska nätverket för flygledningstjänst har beställts eller bindande avtal om beställningar har undertecknats~~
 - ~~– före denna förordnings ikraftträdande, eller, i förekommande fall,~~
 - ~~– före ikraftträdandet av en eller flera relevanta genomförandebestämmelser för driftskompatibilitet,~~

⁵² EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

~~så att överensstämmelse med de grundläggande kraven och/eller de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet inte kan garanteras inom de tidsfrister som anges i punkt 1, skall den berörda medlemsstaten ge kommissionen detaljerade uppgifter om de grundläggande kraven och/eller genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet, när det råder tveksamhet angående överensstämmelsen.~~

~~Kommissionen skall samråda med de berörda parterna och därefter fatta ett beslut i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen.~~

↓ 552/2004 (anpassad)

Artikel 3711

Upphävande

~~Direktiven 93/65/EEG och 97/15/EG samt förordningarna (EG) nr 2082/2000 ☒ 549/2004, 550/2004, 551/2004 ☒ och (EG) nr 980/2002 ☒ 552/2004 ☒ ska upphöra att gälla den 20 oktober 2005.~~

☒ Hänvisningar till de upphävda förordningarna ska anses som hänvisningar till den här förordningen och ska läsas enligt jämförelsetabellen i bilaga III . ☒

↓ 550/2004 (anpassad)

Artikel 3819

Ikraftträdande

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

↓ 550/2004 (anpassad)

~~2. Artiklarna 7 och 8 skall emellertid träda i kraft ett år efter det att de gemensamma krav som avses i artikel 6 har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.~~

↓ 550/2004

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

↓ 550/2004
→₁ 1070/2009 Artikel 2.13 a
→₂ 1070/2009 Artikel 2.13 b

BILAGA I

→₁ KRAV FÖR BEHÖRIGA ORGAN ←

→₂ De behöriga organen ska uppfylla följande: ←

- ~~Den~~ måste ha dokumenterad omfattande erfarenhet av att bedöma offentliga och privata enheter inom luftfartssektorn, särskilt leverantörer av flygtrafiktjänster, och inom andra liknande sektorer på ett eller flera områden som omfattas av denna förordning.
- ~~Den~~ måste ha omfattande regler rörande regelbundna kontroller av nämnda enheter, som offentliggörs och kontinuerligt uppgraderas och förbättras genom forsknings- och utvecklingsprogram.

↓ 1070/2009 Artikel 2.13 b
(anpassad)

- ~~Den~~ får inte vara kontrollerade av leverantörer av flygtrafiktjänster, av flygplatsledningsmyndigheter eller av andra som har ett kommersiellt intresse i tillhandahållande av flygtrafiktjänster eller luftfartstjänster.
- ~~Den~~ måste ha en betydande teknisk lednings-, stöd- och forskningspersonal som står i rimlig proportion till de uppgifter som ska utföras.

↓ 552/2004 (anpassad)

~~6. Organet skall~~ ☒ De måste ☒ ha en ansvarsförsäkring utom i det fall staten tar på sig ansvaret i enlighet med nationell lagstiftning eller medlemsstaten själv ansvarar direkt för inspektionerna.

~~7. Organets personal skall iakttä tystnadsplikt med avseende på all information den erhåller vid utförandet av sina uppgifter enligt denna förordning.~~

↓ 552/2004 (anpassad)
⇒ ny

~~BILAGA V~~

~~ANMÄLDA ORGAN~~

~~1. Organet,~~ ⇒ Det behöriga organet, ⇐ dess chef och den personal som ansvarar för kontrollernas utförande får inte vare sig direkt eller indirekt, eller som befullmäktigade företrädare, delta i utformning, marknadsföring eller underhåll av komponenterna eller systemen eller i användningen av dem. Detta utesluter inte möjligheten till ett utbyte av teknisk information mellan tillverkaren eller konstruktören ~~och organet.~~

~~2. Organet och den personal som ansvarar för kontrollerna~~ ⇒ Det behöriga organet ⇐ måste göra detta med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kunnande samt stå fritt från alla former av påtryckningar eller incitament, särskilt av ekonomisk art, som kan påverka

☒ dess ☒ deras bedömning eller resultatet av ☒ dess ☒ deras inspektioner, framför allt från personer eller grupper som påverkas av kontrollernas resultat.

~~3. Organet skall anställa den personal som behövs och ha nödvändiga medel för att på ett adekvat sätt utföra de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med kontrollerna; organet skall även ha tillgång till den utrustning som behövs för att utföra exceptionella kontroller.~~

↓ 552/2004 (anpassad)

⇒ ny

4. ⇒ Det behöriga organets ~~Den~~ personal ~~som ansvarar för inspektion~~ ska ha

- lämplig teknisk utbildning och yrkesutbildning,
- tillräcklig kunskap om kraven för de inspektioner som de utför och lämplig erfarenhet av sådan verksamhet,
- erforderlig förmåga att upprätta försäkringar, register och rapporter som visar att inspektionerna utförts.
- ~~5. Personalen~~ ⇒ garanterat ~~opartiskhet~~ ⇒ ställning ~~skall garanteras~~. ~~Deras~~ ☒ Personalens ☒ lön får inte vara beroende av antalet utförda inspektioner eller resultatet av dessa inspektioner.

↓ 1070/2009 Artikel 2.13 b

⇒ ny

~~Den måste ledas och administreras på ett sådant sätt att sekretessen hos den information som krävs av administrationen säkerställs.~~

~~Den måste vara beredd att tillhandahålla relevant information till den berörda nationella tillsynsmyndigheten.~~

~~Den måste ha definierat och dokumenterat sin politik och sina mål och åtaganden med avseende på kvalitet och ha säkerställt att denna politik är tydlig samt genomförs och upprätthålls på alla nivåer inom organisationen.~~

~~Den måste ha utvecklat, genomfört och upprätthållit ett effektivt internt kvalitetssystem som grundas på tillämpliga delar av internationellt erkända kvalitetsstandarder och är förenligt med EN 45004 (inspektionsorgan) och med EN 29001, i enlighet med IACS Quality System Certification Scheme.~~

- ~~Den måste vara underkastad certifiering av sitt kvalitetssystem utförd av ett oberoende granskningsorgan som är erkänt av förvaltningen i den medlemsstat där den är belägen.~~

BILAGA II

VILLKOR SOM SKA KNYTAS TILL CERTIFIKAT

1. I certifikaten ska följande anges:

- a) Den nationella tillsynsmyndighet som har utfärdat certifikatet.
- b) Sökanden (namn och adress).
- c) De tjänster som är certifierade.
- d) En försäkran om att sökanden överensstämmer med de gemensamma krav som fastställs i artikel 8b i denna förordning (EG) nr 216/2008.
- e) Datum för utfärdande av certifikatet och dess giltighetsperiod.

2. Ytterligare villkor som knyts till certifikaten kan, i förekommande fall, avse följande:

- a) Luftrumsanvändarnas tillgång till tjänsterna på en icke-diskriminerande grundval och krav i fråga om sådana tjänsters prestanda, inklusive säkerhet och driftskompatibilitet.
- b) Driftsspecifikationerna för den eller de särskilda tjänsterna.
- c) Den tidpunkt då tjänsterna ska tillhandahållas.
- d) De olika driftsutrustningar som ska användas inom de särskilda tjänsterna.
- e) Avgränsning eller begränsning av annan verksamhet än den som avser tillhandahållande av flygtrafiktjänster.
- f) Kontrakt, överenskommelser eller andra bestämmelser mellan tjänsteleverantören och en tredje part vilka rör tjänsterna.
- g) Tillhandahållande av den information som rimligen kan krävas för att kontrollera att tjänsterna överensstämmer med de gemensamma kraven, inklusive planer och ekonomiska och verksamhetsrelaterade uppgifter, samt viktigare ändringar av typen och/eller omfattningen av de flygtrafiktjänster som tillhandahålls.
- (h) Andra villkor av rättslig art som inte är specifika för flygtrafiktjänster, t.ex. villkor som avser upphävande eller återkallande certifikat.

BILAGA I

FÖRTECKNING ÖVER SYSTEM FÖR FLYGTRAFIKTJÄNSTER

~~I denna förordning indelas det europeiska nätverket för flygledningstjänst i åtta system.~~

~~1. System och förfaranden för luftrumspanering.~~

~~2. System och förfaranden för flödesplanering.~~

~~3. System och förfaranden för flygtrafikledningstjänst, särskilt system för behandling av färdplandata, system och förfaranden för övervakning samt gränssnitt mellan människa och maskin.~~

~~4. System för flygteletjänst och förfaranden för kommunikation mark/mark, luft/mark och luft/luft.~~

~~5. Navigeringssystem och förfaranden.~~

~~6. Övervakningssystem och förfaranden.~~

~~7. System och förfaranden för flygbriefingstjänst.~~

~~8. System och förfaranden för användning av meteorologisk information.~~

BILAGA II

GRUNDLÄGGANDE KRAV

DEL A: ALLMÄNNA KRAV

Dessa krav gäller hela nätverket och är allmänt tillämpliga på vart och ett av de system som anges i bilaga I.

1. Sammanhängande drift

System för flygledningstjänst och deras komponenter skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att en sammanhängande drift av det europeiska nätverket för flygledningstjänst alltid säkerställs för hela flygningen. Sammanhängande drift kan i synnerhet ses som utbyte av information, bl.a. relevant information om operativ status, gemensam tolkning av information, jämförbar databehandling och därmed förbundna förfaranden som möjliggör en gemensam operativ verksamhet som överenskommits för hela eller delar av nätverket för flygledningstjänst.

2. Stöd till nya driftsystem

↓ 1070/2009 Artikel 4.4 a

Det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och dess komponenter ska på ett samordnat sätt stödja nya överenskomna och godkända driftsystem som förbättrar flygtrafiktjänsternas kvalitet, hållbarhet och effektivitet, särskilt med avseende på flygsäkerhet och kapacitet.

↓ 552/2004

Potentialen hos nya system, exempelvis beslutsfattande i samarbete, ökad automatisering och alternativa metoder för delegering av ansvaret för separation, skall undersökas med beaktande av den tekniska utvecklingen och ett säkert genomförande efter godkännande.

3. Flygsäkerhet

Det europeiska flygledningstjänstenätets system och drift skall uppnå den överenskomna höga flygsäkerhetsnivån. Överenskomna flygsäkerhets- och rapporteringsmetoder skall införas för att åstadkomma detta.

För relevanta markbaserade system, eller delar av dessa system, skall dessa höga flygsäkerhetsnivåer förstärkas med skyddsnät, som skall uppfylla överenskomna gemensamma prestandakrav.

En harmoniserad uppsättning flygsäkerhetskrav för utformning, konstruktion, underhåll och drift av system och deras komponenter, både vid normal och vid reducerad drift, skall fastställas för att de överenskomna flygsäkerhetsnivåerna skall uppnås under hela flygningen och för hela det europeiska nätverket för flygledningstjänst.

Systemen skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att de uppgifter som kontrollpersonalen tilldelas ligger inom mänsklig förmåga, både vid normal och vid reducerad drift av systemet, och överensstämmer med kraven i fråga om flygsäkerhetsnivå.

Systemen skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att det inte förekommer någon skadlig störning i deras normala operativa miljö.

4. Samordning av civil och militär verksamhet

Det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och deras komponenter skall stödja det gradvisa genomförandet av civil och militär samordning, i den mån detta är nödvändigt för en effektiv lufrums- och flödesplanering samt ett säkert och effektivt utnyttjande av lufrummet av samtliga användare, genom tillämpning av konceptet för flexibel användning av lufrummet.

För att dessa mål skall uppnås skall det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och deras komponenter stödja ett utbyte i rätt tid av korrekt och konsekvent information mellan civila och militära motparter om alla faser i en flygning.

Hänsyn bör tas till nationella säkerhetskrav.

5. Miljörelaterade begränsningar

I nätverkets för flygledningstjänsten system och drift skall hänsyn tas till behovet av att minimera miljöpåverkan i enlighet med gemenskapslagstiftning.

6. Principer för systemens logiska arkitektur

Systemen skall utformas och gradvis integreras i syfte att åstadkomma en enhetlig och alltmer harmoniserad kontrollerad logisk arkitektur under ständig utveckling inom det europeiska nätverket för flygledningstjänst.

7. Principer för systemens konstruktion

Systemen skall utformas, konstrueras och underhållas på grundval av sunda tekniska principer, framför allt när det gäller modularitet, vilket möjliggör utbytbara komponenter, hög tillgänglighet samt redundans och feltolerans hos kritiska komponenter.

DEL B: SÄRSKILDA KRAV

Dessa krav är specifika för vart och ett av systemen och kompletterar eller preciserar de allmänna kraven.

1. System och förfaranden för lufrumsplanering

1.1. Sammanhängande drift

Information angående förtaktiska och taktiska aspekter av tillträde till lufrummet skall tillhandahållas alla berörda parter på ett korrekt sätt och i rätt tid, för att garantera en effektiv tilldelning och användning av lufrummet för lufrummets samtliga användare. Härvid bör nationella säkerhetskrav beaktas.

2. System och förfaranden för flödesplanering

2.1. Sammanhängande drift

System och förfaranden för flödesplanering skall stödja utbytet av korrekt, sammanhängande, strategisk, förtaktisk och/eller taktisk flyginformation om hela flygningen samt erbjuda möjlighet till dialog för en optimerad användning av lufrummet.

3. System och förfaranden för flygtrafikledningstjänster

3.1. Färdplandatasystem

3.1.1. Sammanhängande drift

Färdplandatasystem skall vara kompatibla när det gäller utbyte av korrekt och konsekvent information i rätt tid, och en gemensam operativ tolkning av denna information, för att garantera en sammanhängande och enhetlig planeringsprocess och resurseffektiv taktisk samordning inom hela det europeiska nätverket för flygledningstjänst under hela flygningen.

För att en säker, smidig och snabb databehandling inom hela det europeiska nätverket för flygledningstjänst skall garanteras, skall prestanda hos färdplandatasystemen vara likvärdiga och lämpliga för en given miljö (flygplats, terminalområde, en route) med kända trafikmönster och vid drift enligt ett överenskommet och godkänt driftsystem, särskilt med avseende på databehandlingsresultatens exakthet och feltolerans.

3.1.2. Stöd till nya driftsystem

↓ 1070/2009 Artikel 4.4 b

System för bearbetning av färdplandata ska möjliggöra ett successivt införande av avancerade, överenskomna och godkända driftsystem för hela flygningen, särskilt i enlighet med generalplanen för flygledningstjänsten.

↓ 552/2004

Egenskaperna hos högautomatiserade verktyg måste möjliggöra en sammanhängande och effektiv förtaktisk och taktisk behandling av flyginformation i delar av det europeiska nätverket för flygledningstjänst.

Luftburna och markbaserade system och komponenter som stödjer nya, överenskomna och godkända driftsystem skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att de är kompatibla när det gäller utbyte av korrekt och sammanhängande information i rätt tid och en gemensam tolkning av den nuvarande och förväntade operativa situationen.

3.2. Databehandlingssystem för övervakning

3.2.1. Sammanhängande drift

Databehandlingssystem för övervakning skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att de uppfyller kraven med avseende på prestanda och tjänstekvalitet inom en given miljö (flygplats, terminalområde, en route) med kända trafikmönster, särskilt när det gäller informationens noggrannhet och tillförlitlighet med avseende på beräkning av resultat, korrekthet, integritet, tillgänglighet, kontinuitet och snabbhet i flygledarens arbetsposition.

Databehandlingssystem för övervakning skall möjliggöra utbyte mellan systemen av relevant, korrekt, konsekvent och sammanhängande information i rätt tid för att optimerad drift i nätverkets olika delar skall säkerställas.

↓ 1070/2009 Artikel 4.4 b

~~3.2.2. Stöd till nya driftsystem~~

~~Databehandlingssystem för övervakning ska möjliggöra successiv tillgång till nya källor med övervakningsinformation på ett sådant sätt att den allmänna kvaliteten på tjänsten förbättras, särskilt i enlighet med generalplanen för flygledningstjänsten.~~

↓ 552/2004

~~3.3. System för gränssnitt mellan människa och maskin~~

~~3.3.1. Sammanhängande drift~~

~~Gränssnitt mellan människa och maskin för de markbaserade systemen för flygledningstjänst skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att de erbjuder en arbetsmiljö med gradvis ökad harmonisering för all kontrollpersonal, inbegripet i fråga om funktioner och ergonomi, vilken uppfyller kraven på prestanda inom en given miljö (flygplats, terminalområde, en-route) med kända trafikmönster.~~

~~3.3.2. Stöd till nya driftsystem~~

~~System för gränssnitt mellan människa och maskin skall underlätta ett gradvis införande av nya, överenskomna och godkända driftsystem och ökad automatisering på ett sådant sätt att kontrollpersonalens uppgifter är förenliga med mänsklig förmåga både vid normal och vid reducerad drift.~~

~~4. System för flygteletjänsten och förfaranden för kommunikation mark/mark, luft/mark och luft/luft~~

~~4.1. Sammanhängande drift~~

~~Systemen för flygteletjänsten skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att kraven för ett visst lufrum eller en viss tillämpning uppfylls, särskilt när det gäller behandlingstid, integritet, tillgänglighet och funktionskontinuitet.~~

~~Kommunikationsnätet inom det europeiska nätverket för flygledningstjänst skall uppfylla kraven på kvalitet på tjänsten, täckning och redundans.~~

↓ 1070/2009 Artikel 4.4 b

~~4.2. Stöd till nya driftsystem~~

~~System för kommunikationstjänsten ska underlätta genomförandet av avancerade, överenskomna och godkända driftsystem för hela flygningen, särskilt i enlighet med generalplanen för flygledningstjänsten.~~

↓ 552/2004

~~5. Navigeringssystem och förfaranden~~

~~5.1. Sammanhängande drift~~

~~Navigeringssystem skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att man uppnår kraven på horisontella och vertikala~~

navigeringsprestanda, särskilt i fråga om precision och funktionsförmåga, i en given miljö (flygplats, terminalområde, en route) med kända trafikmönster och vid drift enligt ett överenskommet och godkänt driftsystem.

6. Övervakningssystem och förfaranden

6.1. Sammanhängande drift

Övervakningssystem skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att de ger de resultat som krävs i en given miljö (flygplats, terminalområde, en route) med kända trafikmönster och vid drift enligt ett överenskommet och godkänt driftsystem, särskilt med avseende på precision, täckning, räckvidd och tjänstens kvalitet.

Övervakningssystemens nätverk inom det europeiska nätverket för flygledningstjänst skall uppfylla kraven på exakthet, punktlighet, täckning och redundans. Övervakningssystemets nätverk skall göra det möjligt att sprida övervakningsdata för att förbättra driften inom hela det europeiska nätverket för flygledningstjänst.

7. System och förfaranden för flygbriefingstjänst

7.1. Sammanhängande drift

Exakt, punktlig och sammanhängande flyginformation skall gradvis tillhandahållas i elektronisk form på grundval av ett gemensamt överenskommet och standardiserat dataregister.

Exakt och sammanhängande flyginformation, särskilt avseende luftburna eller markbaserade komponenter eller system, skall tillhandahållas i rätt tid.

7.2. Stöd till nya driftsystem

Alltmer exakt, fullständig och uppdaterad flyginformation skall tillhandahållas och användas i rätt tid för att underlätta en fortlöpande förbättring av luftrums- och flygplatsanvändningens effektivitet.

8. System och förfaranden för användning av meteorologisk information

8.1. Sammanhängande drift

System och förfaranden för användning av meteorologisk information skall förbättra informationens enhetlighet och aktualitet samt kvaliteten i presentationen, genom användande av ett överenskommet dataregister.

8.2. Stöd till nya driftsystem

System och förfaranden för användning av meteorologisk information skall leda till att informationen blir lättare tillgänglig och att den hastighet med vilken den kan användas ökar, för att främja en fortlöpande förbättring av luftrums- och flygplatsanvändningens effektivitet.

BILAGA III

KOMPONENTER

~~EG-försäkran om~~

~~överensstämmelse~~

~~lämplighet~~

1. KOMPONENTER

~~Komponenterna kommer att fastställas i genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet i enlighet med bestämmelserna i artikel 3 i denna förordning.~~

2. TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

~~EG-försäkran skall omfatta~~

~~en bedömning av om en komponent i sig överensstämmer med de gemenskapsspecifikationer som skall vara uppfyllda, eller~~

~~en bedömning av en komponents lämplighet för avsedd användning inom flygledningstjänst.~~

~~Vid det bedömningsförfarande som tillämpas av de anmälda organen vid utformning och produktion skall de i beslut 93/465/EEG fastställda modulerna användas, i enlighet med de villkor som anges i de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.~~

3. EG-FÖRSÄKRANS INNEHÅLL

~~EG-försäkran om överensstämmelse och lämplighet samt därtill hörande dokument skall dateras och undertecknas.~~

~~Försäkran skall avfattas på samma språk som instruktionerna och innehålla följande:~~

~~Hänvisningar till förordningen.~~

~~Namn på och adress till tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade befullmäktigade (ange firmabeteckning och fullständig adress och om det gäller befullmäktigad företrädare även tillverkarens firmabeteckning).~~

~~Beskrivning av komponenten.~~

~~Beskrivning av det förfarande som tillämpats för en försäkran om överensstämmelse eller lämplighet (artikel 5 i denna förordning).~~

~~De relevanta bestämmelser som komponenten uppfyller, särskilt villkoren för dess användning.~~

~~I tillämpliga fall namn på och adress till det eller de anmälda organ som deltar i det förfarande som gäller för överensstämmelse eller lämplighet samt dag för tillstånd och i förekommande fall tillståndets varaktighet och giltighetsvillkor.~~

~~I tillämpliga fall hänvisning till de gemenskapsspecifikationer som skall följas.~~

~~Uppgift om den som är befullmäktigad att underteckna och göra åtaganden med bindande verkan för tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade befullmäktigade företrädare.~~

BILAGA IV

SYSTEM

EG-försäkran om kontroll av system

Kontrollförfarande för system

1. INNEHÅLLET I EG-FÖRSÄKRAN OM KONTROLL AV SYSTEM

EG-försäkran om kontroll och därtill hörande dokument skall dateras och undertecknas. Försäkran skall avfattas på samma språk som den tekniska dokumentationen och innehålla följande:

- Hänvisningar till förordningen.
- Namn på och adress till leverantören av flygtrafiktjänster (firmabeteckning och fullständig adress).
- En kort beskrivning av systemet.
- Beskrivning av det förfarande som tillämpats för en försäkran om systemets överensstämmelse (artikel 6 i denna förordning).
- I tillämpliga fall namn på och adress till det anmälda organ som utfört uppgifter i samband med kontrollen.
- Hänvisning till dokumenten i den tekniska dokumentationen.
- I tillämpliga fall hänvisning till gemenskapsspecifikationer.
- Samtliga relevanta tillfälliga eller slutliga bestämmelser som skall iakttas av systemen, i förekommande fall särskilt driftsbegränsningar och driftsvillkor.
- Om tidsbegränsad: EG-försäkrans giltighetstid.
- Uppgift om undertecknaren.

2. KONTROLLFÖRFARANDE FÖR SYSTEM

Kontroll av system är det förfarande genom vilket leverantörer av flygtrafiktjänster kontrollerar och certifierar att ett system överensstämmer med denna förordning och kan tas i drift på grundval av denna förordning.

Systemet kontrolleras avseende var och en av följande aspekter:

- Allmän utformning.
- Konstruktion och integration av systemet, bland annat montering av komponenterna och övergripande anpassningar.
- Integration av systemet i drift.
- I förekommande fall specifika bestämmelser om systemunderhåll.

Om det enligt den relevanta genomförandebestämmelsen för driftskompatibilitet krävs att ett anmält organ deltar, skall detta, efter att ha utfört de uppgifter som åligger det enligt bestämmelsen, upprätta ett intyg om överensstämmelse avseende de uppgifter det har utfört. Detta intyg är avsett för leverantören av flygtrafiktjänster. Leverantören av flygtrafiktjänster upprättar sedan en EG-försäkran om kontroll, som är avsedd för den nationella tillsynsmyndigheten.

3. TEKNISK DOKUMENTATION

Den tekniska dokumentation som åtföljer EG-försäkran om kontroll skall innehålla alla nödvändiga dokument angående systemets egenskaper, bland annat villkor för och begränsningar av användningen samt, i tillämpliga fall, dokument som intygar komponenternas överensstämmelse.

Åtminstone följande dokument skall ingå i akten:

Angivande av de relevanta delar av de tekniska specifikationerna som används för upphandling för att säkerställa överensstämmelse med tillämpliga genomförandebestämmelser om driftskompatibilitet och, i tillämpliga fall, gemenskapsspecifikationer.

Förteckning över komponenter i enlighet med artikel 3 i denna förordning.

Kopior av den EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet som skall åtfölja ovan nämnda komponenter i enlighet med artikel 5 i denna förordning samt, i tillämpliga fall, en kopia av protokollen från tester och undersökningar som utförts av de anmälda organen.

Ett intyg som attesterats av ett anmält organ, om det har deltagit i kontrollen av systemet/systemen, i vilket det konstateras att systemet överensstämmer med denna förordning med angivande av de eventuella reservationer som antecknats under verksamhetens gång och som inte har återkallats.

Ett protokoll över tester och installationskonfigureringar som gjorts i syfte att säkerställa överensstämmelse med grundläggande krav och eventuella särskilda krav som framgår av genomförandebestämmelserna om driftskompatibilitet, om ett anmält organ inte har deltagit.

4. PRESENTATION

Den tekniska dokumentationen skall bifogas den EG-försäkran om kontroll som leverantören av flygtrafiktjänster skall överlämna till den nationella tillsynsmyndigheten.

Leverantören av flygtrafiktjänster skall behålla ett exemplar av den tekniska dokumentationen under systemets hela livstid. Den skall skickas till varje medlemsstat som begär detta.

BILAGA III
JÄMFÖRELSETABELL

Förordning 549/ 2004	Förordning 550/ 2004	Förordning 551/ 2004	Förordning 552/ 2004	Denna förordning
Artikel 1.1–1.3				Artikel 1.1–1.3
		Artikel 1.3		Artikel 1.4
Artikel 1.4				Artikel 1.5
	Artikel 1			-----
		Artikel 1.1, 1.2 och 1.4		-----
			Artikel 1	-----
Artikel 2.1–2.35				Artikel 2.1–2.35
				Artikel 2.36– 2.38
Artikel 2.17, 2.18, 2.23, 2.24, 2.32, 2.35, 2.36				-----
Artikel 3				-----
Artikel 4.1 och 4.2				Artikel 3.1 och 3.2
				Artikel 3.3 och 3.4
Artikel 4.3				Artikel 3.5
				Artikel 3.6
Artikel 3.4–3.5				Artikel 3.7 och 3.8

				Artikel 3.9
	Artikel 2.1			Artikel 4.1 a
				Artikel 4.1 b–g
	Artikel 2.2			Artikel 4.2
				Artikel 5.1 och 5.2
	Artikel 2.3–2.6			Artikel 5.3–5.6
	Artikel 3.1 och 3.2			artikel 6.1 och 6.2
			Artikel 8.1 och 8.3	Artikel 6.3 och 6.4
				Artikel 6.5
			Artikel 8.2 och 8.4	-----
	Artikel 6			-----
Artikel 10.1				Artikel 7.1
				Artikel 7.2
	Artikel 7.1			Artikel 8.1
				Artikel 8.2
	Artikel 7.4 och 7.6			Artikel 8.3 och 8.4
	Artikel 7.2, 7.3, 7.5, 7.7–7.9			-----
	Artikel 8			Artikel 9

				Artikel 10
	Artikel 9			-----
Artikel 11				Artikel 11
	Artikel 14			Artikel 12
	Artikel 15			Artikel 13
	Artikel 16			Artikel 14
	Artikel 15a			Artikel 15
	Artikel 9a.1			Artikel 16.1 och 16.3
				Artikel 16.2
	Artikel 9a.2 i			-----
	Artikel 9a.2			Artikel 16.4
				Artikel 16.5
	Artikel 9a.3–9a.9			Artikel 16.6–16.12
	Artikel 9b			-----
		Artikel 6.1–6.2 b		Artikel 17.1 och 17.2 b
				Artikel 17.2 c–e
		Artikel 6.3–6.4 d		Artikel 17.3–17.4 d
				Artikel 17.4 e
		Artikel 6.4 e–f		Artikel 17.4 f–g

		Artikel 6.5 och 6.7		Artikel 17.5 och 17.6
		Artikel 6.8 och 6.9		-----
	Artikel 10			Artikel 18
				Artikel 19
	Artikel 11			Artikel 20
	Artikel 12			Artikel 21
	Artikel 13			Artikel 22
		Artikel 3		-----
		Artikel 3a		Artikel 23
		Artikel 4		-----
		Artikel 7		-----
		Artikel 8		-----
				Artikel 24.1 och 24.2
			Artikel 3.3	-----
			Artiklarna 2–3.2	-----
			Artiklarna 3.4–7	-----
	Artikel 17.1			Artikel 25
				Artikel 26
Artikel 5.1–5.3				Artikel 27.1–27.3

Artikel 5.4 och 5.5				-----
Artikel 10.2 och 10.3				Artikel 28.1 och 28.2
Artikel 6				Artikel 29
Artikel 7				Artikel 30
Artikel 8				Artikel 31
	Artikel 4			-----
			Artikel 9	-----
	Artikel 18			Artikel 32
Artikel 9				Artikel 33
Artikel 12.2–12.4				Artikel 34.1–34.3
Artikel 12.1				-----
	Artikel 18a			-----
		Artikel 10		-----
Artikel 13				Artikel 35
Artikel 13a				Artikel 36
			Artikel 10	-----
			Artikel 11	Artikel 37
	Artikel 19.1			Artikel 38
	Artikel 19.2			-----
	Bilaga I		Bilaga V	Bilaga I

			Bilaga I	-----
	Bilaga II			Bilaga II
			Bilaga II	-----
				Bilaga III
			Bilaga III	-----
			Bilaga IV	-----

