



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

Prop. 132 S

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Samtykke til godkjennelse av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

*Tilråding fra Utenriksdepartementet 12. septemeber 2014,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

EØS-komiteen besluttet 13. desember 2013 å endre EØS-avtalens vedlegg XIII ved å innlemme europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1070/2009 av 21. oktober 2009 om endring av forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004, for å bedre det europeiske luftfartssystemets ytelse og bærekraft (heretter kalt Single European Sky – SES II-forordningen). Videre har EØS-komiteen 27. juni 2014 også truffet beslutning om å innlemme den tilknyttede kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011 av 7. juli 2011 om fastsettelse av nærmere regler for gjennomføring av nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM) og om endring av forordning (EU) nr. 691/2010 (heretter kalt nettverksforordningen).

SES II-forordningen endrer SES I-forordningene med sikte på ytterligere å bedre sikkerheten og effektiviteten i lufttrafikkstyringen i Europa. Dette skal skje bl.a. ved opprettelse av såkalte ytelsesplaner og funksjonelle luftromsblokker. Nettverksforordningen fastsetter nærmere regler for gjennomføring av lufttrafikkstyringen i samsvar med artikkel 3 pkt. 6 i SES II-forordningen. Den etablerer også en nettverksforvalter for den overnasjonale koordineringen av lufttrafikkstyringen i Europa, en funksjon som tillegges Eurocontrol eller et annet kompetent organ.

Grunnet Islands beliggenhet utenfor de deler av regelverket hvor det geografiske anvendelsesområdet er angitt, har forhandlingene om innlemmelse i EØS-avtalen trukket ut i tid.

Ettersom EØS-komiteens beslutninger nødvendigvis bevilgningsvedtak samt anses å være

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

av særlig viktighet, er Stortingets samtykke til godkjenning nødvendig i medhold av Grunnloven § 26 annet ledd.

Forordningene og EØS-komitebeslutningene i uoffisiell norsk tekst følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Generelt om SES II-forordningen og nettverksforordningen

En pakke med fire forordninger som blir kalt «Det felles europeiske luftrom» (Single European Sky – SES (SES I)) tok til å gjelde i EU 20. april 2004. Rettsaktene har hatt som mål å bedre sikkerheten og effektiviteten i lufttrafikkstyringen i Europa. De fire forordningene er innlemmet i EØS-avtalen, jf. St.prp. nr. 87 (2005–2006) og Innst. S. nr. 46 (2006–2007)), og gjennomført i norsk rett ved forskrift 26. januar 2007 nr. 99 om etablering av et felles europeisk luftrom.

Erfaringene med den første SES-pakken viste at det fortsatt var rom for forbedringer, og endringsforordning (EF) nr. 1070/2009 (SES II) ble vedtatt i EU 21. oktober 2009. I likhet med den første pakken innebærer ikke SES II noen endringer i medlemslandenes suverenitet over nasjonalt luftrom og deres krav til kontroll over offentlig orden, sikkerhet og forsvarsspørsmål.

Av vesentlige endringer i SES II er særlig å merke krav om bedre ytelse innen flysikrings-tjenesten og nettverksfunksjonene. Ambisiøse ytelseskrav, med klare mål for sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet kombinert med overvåking og insentivmekanismer, skal oppmuntre tjenesteyterne til å utføre bedre og mer kostnadseffektive tjenester og derved også bedre ivareta luftromsbrukernes behov.

SES II-forordningen setter krav om at de funksjonelle luftromsblokkene skulle opprettes innen 4. desember 2012. Selv om denne fristen ikke var formelt bindende for Norge, var vurderingen at det var ønskelig å delta fra starten av. Norge har derfor inngått avtale med Estland, Finland, og Latvia om etablering av Den nordeuropeiske funksjonelle luftromsblokk (NEFAB) av 4. juni 2012, jf. Prop. 143 S (2011–2012). Avinor samarbeider således allerede med tjenesteyterne i disse landene innenfor rammen av NEFAB-avtalen.

Nettverksforordningen fastsetter nærmere regler for nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring. Det etableres en nettverksforvalter og et nettverksstyre. Nettverksforvalter og nettverksstyret skal kunne fatte beslutninger om utformingen av det europeiske rutenettverket, koordinere

bruken av luftrommet, samt fordele begrensede ressurser som radiofrekvenser og radartranspodekoder for luftfarten.

Utover dette integreres også EUs teknologiutviklingsprogram på flysikringsområdet, SESAR, i lovgivningsarbeidet på dette feltet. Ambisjonen er å modernisere europeisk lufttrafikkstyring i en helhetlig, total systemtilnærming som dekker alle områder av forskning og utvikling innen luftfarten. Dette innebærer bl.a. at teknologiutviklingen reflekteres i regelverksutviklingen. Nytt teknisk utstyr og nye konsepter for virksomheten vil etter hvert bli obligatorisk for tjenesteytere og flyoperatører, dels som direkte pålegg i lovgiving og dels gjennom tekniske spesifikasjoner og industristandarder.

3 Nærmere om det konkrete innholdet i SES II-forordningen

SES II-forordningen fastsetter at det skal utarbeides såkalte ytelsesmål for sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet for det felles europeiske luftrommet, som et viktig virkemiddel til å nå bedre kapasitetsutnyttelse av luftrommet og reduserte kostnader for brukerne, samtidig som sikkerheten opprettholdes, jf. artikkel 1. Den forutsetter at de felles europeiske målene skal følges opp av ytelsesplaner på statlig nivå, eller gjennom de funksjonelle luftromsblokkene. Ytelsesplanene skal bidra til å legge kostnadspress på tjenesteyterne til fordel for brukerne av luftrommet.

For å oppnå dette innføres risikodeling og insentivordninger mellom tjenesteytere og flyselskap. Avgiftene fastsettes på grunnlag av en oversikt over kostnadene for tjenesten («kostbase»). Tjenesteytere kan kun kreve å få dekket såkalte «fastsatte kostnader», inklusiv et rimelig beløp for avkastning på investert kapital, avskrivingskostnader, vedlikehold, drift, styring og administrasjon. Dersom den fastsatte kostnaden viser seg å være annen enn antatt, skal det som hovedregel ikke foretas justering i ettertid. Fra dette utgangspunktet har man i gjennomføringsregelverket innført unntak for de tilfellene der avviket skyldes forhold som kan sies å være utenfor tjenesteyterens kontroll. Økonomiske sanksjoner som er ilagt tjenesteytere av medlemsstaten, for eksempel som følge av at vedtatte ytelsesmål ikke blir nådd, skal ikke kunne tas med i kostbasen, men bæres av tjenesteyteren selv.

Ytelsesplanene skal godkjennes av Europakommisjonen. For EFTA-landene skal denne funksjonen legges til EFTAs overvåkningsorgan ESA.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

De nasjonale tilsynsmyndighetene skal føre tilsyn med at tjenesteyterne når ytelsesmålene. Forordningen tydeliggjør kravene om at de nasjonale tilsynsmyndighetene skal være uavhengige av leverandørene av lufttrafikk- og flysikringstjenester og at de skal utøve sin virksomhet på en uavhengig, upartisk og transparent måte. Medlemsstatene skal sikre at tilsynsmyndighetene har tilstrekkelige ressurser og kompetanse til effektivt og i rett tid ivareta de oppgavene de er pålagt på dette området.

4 Nærmere om det konkrete innholdet i nettverksforordningen

Nettverksforordningen inneholder regler for gjennomføring av SES II-forordningen og etablerer en nettforvalter og et nettverksstyre som skal fatte beslutninger om utformingen av det europeiske rutenettverket, koordinere bruken av luftrommet, samt fordele begrensede ressurser som radiofrekvenser og radartransponderkoder for luftfarten. Eurocontrol har hatt en slik funksjon hittil gjennom Eurocontrol-konvensjonen, men får nå den tilsvarende rollen gjennom SES II-forordningen og nettverksforordningen.

Av nettverksforordningen fremgår det at nettverksforvalteren treffer vedtak gjennom en såkalt samarbeidsbasert beslutningsprosess, hvor alle aktører (flysikringstjenestene, flyselskap og myndigheter) er involvert. Det er en forutsetning at medlemsstatenes suverenitet over luftrommet, samt krav til offentlig orden, sikkerhet og forsvar, ikke blir berørt. Oppnås det allikevel ikke enighet gjennom denne prosessen, går saken videre til nettverksstyret som på visse vilkår kan fatte bindende beslutninger for medlemsstater og foretak.

Nettverksforvalteren skal bl.a. utarbeide strategiplan for nettet i samsvar med ytelsesordningen og den europeiske ATM-hovedplanen, utarbeide en integrert utforming av det europeiske rutenettet, ivareta den sentrale funksjonen i samordningen av radiofrekvenser og samordne forbedringen av framgangsmåten for tildeling av transponderkoder m.v.

Nettverksstyret skal ha ansvar for å godkjenne strategiplanen, driftsplanen, samrådsordningene og de detaljerte arbeidsordningene og framgangsmåtene for nettverksfunksjonenes virksomhet m.v. Nettverksstyret skal bl.a. bestå av representanter for yterne av flysikringstjenestene i hver funksjonelle luftromsblokk, kommersielle og ikke-kommersielle sivile luftromsbrukere, luft-

havnoperatører, militære myndigheter som ytere av flysikringstjenester og luftromsbrukere, Kommisjonen, Eurocontrol og nettverksforvalteren.

Nettverksforvalteren er også ansvarlig for etableringen av en europeisk krisecelle som skal tre i funksjon under omfattende kritiske hendelser, som f.eks. en eventuell askekrise.

Interessene til den norske stat er søkt ivarettatt gjennom en tilpasningstekst til nettverksforordningen der Norge, gjennom to-pillarordningen, sikres tilsvarende stilling som EUs medlemsstater. Av nettverksforordningen følger det også at Eurocontrol – som medlem av nettverksstyret – kan stanse vedtakelsen av saker som behandles i styret dersom disse påvirker medlemsstatenes suverenitet eller ansvar. I slike saker kan en medlemsstat kreve at Eurocontrol blokkerer et vedtak. Viktige saker som stanses på denne måten, vil kunne løftes til EFTAs overvåkningsorgan for nærmere vurdering.

5 Forholdet til norsk rett

Gjennomføringen av forordningene i norsk rett krever ikke lovendring.

Så vel SES II-forordningen som nettverksforordningen vil bli gjennomført ved forskrift hjemlet i luftfartsloven §§ 7-4, 7-4b og 16-1. Samferdselsdepartementet vil fremme slik forskriftsendring.

6 Særlig om forholdet til Grl. § 115

SES II-forordningen innfører et ytelsessystem som Europakommisjonen i forhold til EU-statene i siste instans skal godkjenne. Fordi slike planer er nasjonale, eventuelt to- eller flernasjonale, innebærer slike beslutninger bare binding av statlig myndighet og binder ikke private borgere direkte. Kompetansen til å fatte bindende vedtak i slike tilfeller tillegges ESA på EFTA-siden, ettersom myndigheten har nær sammenheng med oppfølgingen av at regelverket blir fulgt. Siden ESA her kun vil få myndighet til å fatte vedtak som binder norske statlige myndigheter og ikke private rettssubjekter, vil imidlertid ikke bestemmelsene om ytelsessystem innebære myndighetsoverføring i relasjon til Grl. § 115.

SES II-forordningen inneholder en overordnet hjemmel til å fastsette mer utførlige regler om nettforvalteren i annet regelverk. Nettverksforordningen definerer nærmere rollen til nettforvalteren og nettverksstyret. Eurocontrol som nettforvalter, og det tilhørende nettverksstyret,

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

vil få kompetanse til å treffe vedtak med direkte virkning overfor norske private aktører på området. Av nettverksforordningen følger det at Eurocontrol i all hovedsak er ment å skulle videreføre de oppgavene den mellomstatlige flysikringsorganisasjonen hittil har hatt på dette området. I St.prp. nr. 34 (2002–2003) om samtykke til ratifikasjon av den reviderte Eurocontrol-konvensjonen, fremgår det bl.a. at «artikkel 19 nr. 1 gir Eurocontrol myndighet til under utførelsen av de oppgaver som er fastsatt i artikkel 2.1 e, å fastsette alle nødvendige reguleringer i samsvar med de generelle vilkår som er fastsatt i artikkel 7.2 d, og meddele disse til luftfartsforetak og vedkommende lufttrafikkjenester. Bestemmelsen samsvarer med den gjeldende prosess som finner sted mellom nasjonal trafikkledelse, flyoperatører og Central Flow Management Unit (CFMU) i dag, bl.a. gjennom tildeling av luftromsslots (tidsluker). Dette gjøres på vegne av medlemsstatene, ved at alle staters kapasitet samordnes fra en sentral i Brussel. At organisasjonen gis en slik myndighet til å meddele beslutninger til brukerne direkte uten å gjøre det via norske myndigheter, reiser i prinsippet spørsmålet om det skjer en myndighetsavståelse til Eurocontrol som må vedtas i medhold av Grunnlovens § 93. Det antas at det i dette tilfellet skjer en begrenset myndighetsavståelse til Eurocontrol, men at denne er så lite inngripende at det i henhold til etablert praksis ikke er grunnlag for å vedta denne i medhold av Grl. § 93». (Ved Grunnlovsreformen av 27. mai 2014 ble tidligere Grl. § 93 omnummerert til § 115).

På denne bakgrunn er vurderingen at Eurocontrol som nettforvalter og nettverksstyret etablert i nettverksforordningen, ikke vil få større myndighet til å fatte bindende vedtak overfor private rettssubjekter i Norge enn det Eurocontrol allerede har etter Eurocontrol-konvensjonen.

At Eurocontrols arbeid også blir forankret i SES II-forordningen og nettverksforordningen, innebærer ikke at Eurocontrol fratras eller tilføres myndighet etter Eurocontrol-konvensjonen.

Samlet sett er vurderingen at det ved innlemmelse av SES II-forordningen og nettverksforordningen i EØS-avtalen ikke vil skje noen ny eller utvidet myndighetsoverføring i forhold til den myndighetsoverføring som tidligere er gjort til Eurocontrol gjennom Eurocontrol-konvensjonen. Stortingets vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger om innlemmelse av forordningene i EØS-avtalen antas derfor å kunne skje i medhold av fremgangsmåten i Grunnloven § 26 annet ledd.

7 EØS-komiteens beslutninger

- EØS-komiteen beslutning nr. 228/2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1070/2009 (SES II-forordningen)

I følge EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 skal vedlegg XIII (transport) til EØS-avtalen endres ved innlemmelse av denne rettsakten i avtalen. Beslutningen inneholder fortale og fire artikler.

Artikkel 1 slår fast at vedlegg XIII til EØS-avtalen endres med de tilpasninger som fremgår av teksten.

Ifølge *artikkel 2* skal den islandske og den norske versjonen av forordning (EF) 1070/2008 gis gyldighet og kunngjøres i EØS-tillegget til Det europeiske unions tidende.

Artikkel 3 slår fast at beslutningen trer i kraft 14/12/2013, forutsatt at den nødvendige notifikasjonen er gjort i samsvar med artikkel 103 nr. 1 i avtalen.

Artikkel 4 fastsetter at beslutningen skal kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske tidende.

Tilpasningene til rettsakten fremgår av artikkel 1. Disse omhandler dels vilkårene for EØS/EFTA-statenes deltakelse i Single European Sky, dels forhold som kun har gyldighet for Island. Sistnevnte er en konsekvens av samspillet mellom Islands beliggenhet og forordningens geografiske virkeområde (for de delene der dette er eksplisitt angitt).

I tilpasningsteksten fastslås det for det første at EFTA-statene skal ha full rett til å delta i Kommisjonskomiteen med unntak av rett til å stemme. Videre at ESA skal delta som observatør på møtene i den samme komiteen. Der rettsaktene fastsetter at spørsmål om korrekt gjennomføring mv. av regelverk skal behandles i Kommisjonskomiteen, vil saker angående EFTA-stater formelt sett bli behandlet i en tilsvarende EFTA-komité. Men Kommisjonskomiteen vil uansett være et forum for faglig diskusjon av slike spørsmål for alle berørte stater – og legge viktige premisser for hvorledes Kommisjonen vil forholde seg til gjennomføringen av medlemsstatenes forpliktelser. Deltagelsen for ESA her er viktig for å sikre at de to organene har en omforent oppfatning om grunnlaget for sine respektive vedtak. Tilpasningstekster sikrer også at de to organene samarbeider i vurderingen av hvorvidt medlemsstatene oppfyller forpliktelsene sine m.h.t. ytelsesmålene. Dersom det gjelder oppnåelse av ytelsesmål i en grensekryssende luftromsblokk bestående av så

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

vel en EFTA-stat som en EU-stat, sikrer en egen tilpasningstekst om dette at den myndighet som Kommisjonen har vis à vis EU-statene m.h.t. å vurdere hvorvidt ytelsesmålene for luftromsblokken er oppnådd, ivaretas av ESA i EFTA-pilaren, og at ESA og Kommisjonen samarbeider med sikte på å kunne innta likeartede posisjoner. Likeledes at de to organene samarbeider med sikte på en felles oppfatning i vurderingen av hvorvidt alle kravene til en slik grenseoverskridende EU/EFTA luftromsblokk er oppfylt.

- EØS-komiteen beslutning nr. 135/2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av Kommisjonsforordning (EF) nr. 677/2011 (nettverksforordningen)

I følge EØS-komiteen beslutning nr. 135/2014 skal vedlegg XIII (transport) til EØS-avtalen også endres ved innlemmelse av nettverksforordningen i avtalen. Beslutningen inneholder fortale og fire artikler.

Artikkel 1 slår fast at vedlegg XIII til EØS-avtalen endres med de tilpasninger som fremgår av teksten.

Ifølge *artikkel 2* skal den islandske og den norske versjonen av forordning (EF) 1070/2008 gi gyldighet og kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

Artikkel 3 slår fast at beslutningen trer i kraft 28. juni 2014 forutsatt at den nødvendige notifikasjonen er gjort i samsvar med artikkel 103 nr. 1 i avtalen.

Artikkel 4 fastsetter at beslutningen skal kunngjøres i EØS-tillegget til Det europeiske tidende.

Tilpasningene til rettsakten fremgår av artikkel 1. Disse skal sikre EFTA-pilaren de samme rettighetene som EU-pilaren. Når det gjelder deltakelse i nettverksstyret, er det, med unntak av Det europeiske råds presidentskap og EU-kommisjonen, ikke krav om nasjonalitet. Deltakelse her vil derfor også være åpent for aktører fra EFTA-statene.

8 Økonomiske og administrative konsekvenser

Selv om hovedformålet med SES II-forordningen er å effektivisere og derved bedre kapasiteten i lufttrafikksystemet i Europa til fordel for brukerne, innebærer allikevel endringene som innføres også økte kostnader for så vel norske myndigheter som tjenesteytere, i alle fall på kort sikt. Fastsettelse av nasjonale eller regionale planer om ytelse og kontroll med at disse planene etterleves,

samt sanksjonering av brudd på fastsatte planer, fører til vesentlige endringer i Luftfartstilsynets rolle og arbeidsoppgaver fra å regulere og kontrollere flysikkerheten til også å kontrollere tjenesteyternes (Avinors) prestasjoner innenfor alle ytelsesområdene. Til tross for at SES II til nå ikke har vært tatt inn i norsk rett, har Luftfartstilsynet i stor grad forholdt seg til det nye regelverket. Dette gjelder særlig regelverket knyttet til ytelsesstyring og etablering av en funksjonell luftromsblokk (NEFAB). Luftfartstilsynet har derfor allerede foretatt en viss oppbemanning innenfor flysikringsområdet for å kunne møte de nye oppgavene. Ressursøkningen har skjedd gjennom nyrekruttering og interne omdisponeringer. Behovet for ny kompetanse forutsettes i stor grad løst gjennom utvikling av medarbeidere som allerede finnes i Luftfartstilsynet, men vil innebære merkostnader som er kalkulert til ca. 350 000 – 500 000 kr. pr. år i en treårsperiode.

Omlegging til ytelsessystemet innebærer at Avinor ikke lenger får dekket alle sine kostnader ved driften av flysikringstjenesten. Ytelsessystemet innebærer at prisen for driften av tjenesten for hele referanseperioden må fastsettes på forhånd. Ytelsessystemet innebærer likevel at risikoen for kostnadsutviklingen og trafikkutvikling et stykke på vei deles mellom Avinor og flyselskapene etter bestemte prinsipper. Siden avgiftsøkninger som hovedregel ikke er mulig lenger i en referanseperiode, må Avinor kunne sette av midler som gjør selskapet i stand til å dekke et mulig fremtidig underskudd på driften.

Innføring av et ytelsesstyringssystem og kravene til funksjonelle luftromsblokker innebærer omfattende forandringer i oppgavene for Avinor. Omfanget av tjenester Avinor leverer vil kunne bli endret gjennom samarbeid og integrering mellom tjenesteyterne i den funksjonelle luftromsblokken NEFAB. Det vil være viktig for Avinor å kunne levere konkurransedyktige tjenester innenfor NEFAB. I flg. Avinor innebærer dette behov for et klarere organisatorisk og finansielt skille mellom flysikringstjenesten og øvrige deler av konsernet. I Meld. St. 38 (2012–2013) og Innst. 492 S (2012–2013) sluttet Stortinget seg til at flysikringstjenesten i Avinor kunne skilles ut som et heleid datterselskap. Samferdselsdepartementet gjorde de nødvendige vedtakene om utskilling gjennom fisjon og emisjon i ekstraordinær generalforsamling 23. april 2014. Utskillingen av datterselskapet gjennomføres i løpet av 2014.

Av Meld. St. 38 (2012–2013) går det frem at Avinor kan engasjere seg i leveranse av flysikringstjenester i utlandet som følger av Norges

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

deltakelse i NEFAB, og at lufthavner utenfor Avinor-systemet kan kjøpe flysikringstjenester fra andre leverandører enn Avinor. I Sundvolden-erklæringen går det frem at regjeringen vil konkurransesette tårn- og sikringstjenester. Samferdselsdepartementet vil vurdere hvilke av flysikringstjenestene som i dag blir drevet av Avinor som kan være egnet for konkurransesetting. Ved en åpning av det norske markedet for konkurranse vil det også bli vurdert om det skal åpnes for at flysikringstjenesten i Avinor kan konkurrere i andre land.

Ett av virkemidlene for måloppnåelse i SES er fornying av teknologien som benyttes i luftfarten. Dette ivaretas gjennom SESAR-programmet. EUs «Hovedprogram for lufttrafikkstyring» (ATM Master Plan) er et planverk for å sikre en koordinert og hensiktsmessig prosess for å ta i bruk ny teknologi som utvikles gjennom SESAR. Det bygges opp omfattende styringsstrukturer for å sikre dette, sammen med at det bevilges midler til dette formålet over EU-budsjettet under «Connecting Europe Facility (CEF)». Det stilles 3 milliarder euro til disposisjon for formålet. Berørte aktører kan søke om et bidrag herfra til å dekke investeringskostnader m.v. (typisk 20% av kostnadene). Regelverksutvikling i form av teknisk gjennomføringsregelverk benyttes der det er hensiktsmessig for å støtte opp under planverket. For øvrig benyttes tekniske spesifikasjoner og industristandarder. Dette innebærer spesielle utfordringer for Norge, i og med at norske berørte aktører i prinsippet faller utenfor rammen av den økonomiske støtterordningen gjennom CEF samtidig som Norge forutsettes å gjennomføre teknologiskiftet på samme måte og til samme tid som EU-landene. Regjeringen vil utrede konsekvensene for norske aktører, og hvorvidt det er behov for kompenseringstiltak.

Militær luftfart er unntatt sivile luftfartsregler, herunder SES forordningene. Militær luftfart må imidlertid forholde seg til sivilt regulert luftrom og sivile flykontrolltjenester ved trening, øving og operasjoner. Også for militær luftfart som må forholde seg til sivilt regulert luftrom og sivile tjenester, vil det stilles krav til teknologisk ytelse. Dette medfører at militær luftfart også må tilføres teknologi som sikrer tilstrekkelig tilgang på luftrom til trening, øving og operasjoner. Forsvarets flyplasser må også være utstyrt for å håndtere både sivil og militær flytrafikk. I hvilken grad teknologien i Forsvarets ulike flysystemer skal være kompatibel med SES regulering er gjenstand for vurdering, og kostnadene for å tilpasse Forsvarets flysystemer og flyplasser er under utredning.

Bestemmelsene om etablering av større luftromsblokker innebærer at det er naturlig å vurdere markedsreguleringen av flyværtjenestene, herunder konkurransesetting. Meteorologisk Institutt er utpekt som eneleverandør av de fleste av disse tjenestene i Norge frem til 31. desember 2017. Samferdselsdepartementet vil i løpet de to neste årene utrede om markedet for flyværtjenester egner seg for konkurransesetting. De nasjonale meteorologiske instituttene i Danmark, Estland, Finland, Island, Latvia, Norge og Sverige har innledet et samarbeid om leveranse av flyværtjenester gjennom et felles konsortium. Utredningen bør belyse om fordelene ved konkurranse oppveier eventuelle faglige og stordriftsmessige fordeler ved samarbeidet mellom de nåværende nasjonale monopolistene, og om konkurranse er forenlig med hensynet til beredskap.

Som det fremgår av drøftelsene foran, er det ikke mulig på det nåværende tidspunkt fullt ut å anslå nettokostnadene for det offentlige for gjennomføring av SES II-forordningen og nettverksforordningen. Hvis enkelte gjennomføringstiltak skulle vise seg å medføre vesentlige økonomiske eller administrative kostnader, vil kostnadene måtte inntas i Samferdselsdepartementets budsjett.

9 Vurdering

SES II-forordningen og nettverksforordningen forventes å bidra til bedre sikkerhet og effektivitet i lufttrafikkstyringen i Europa. Ytelsessystemet, med bl.a. risikodeling og insentivordninger mellom tjenesteyter og flyselskap, skal føre til bedre kostnadseffektivitet. Gjennomføring av nettverksordningen vil bedre kapasiteten i luftrommet samtidig som sikkerheten ivaretas.

Som følge av at EU ved disse rettsaktene har fastsatt detaljerte regler for rutenettverksutforming og styring av begrensede ressurser (radiofrekvenser, radartransponderkoder, m.v.), har det vært reist spørsmål om Norge vil miste noe av sin påvirkningsmulighet i disse spørsmålene. Men ettersom EUROCONTROL¹ er utpekt til nettverksforvalter til utgangen av 2019, og Norge, som øvrige medlemsstater i EUROCONTROL, har vetorett innen organisasjonen og kan kreve at Norges stemme blir gjort gjeldende i nettverksstyret, er det Samferdselsdepartementets vurdering at Norge fortsatt vil kunne utøve nødvendig

¹ EUROCONTROL har tidligere håndtert disse spørsmålene, og Norge er fullverdig medlem av denne organisasjonen.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

innflytelse i avgjørelser av betydning. For øvrig vil adekvate to-pilarløsninger ivareta behovet for at EFTA-pilaren beholder overvåkningskompetanse lik den som Kommisjonen har i EU-pilaren. Der- som det i Norge etter 2014 åpnes for å konkurransetsette meteorologitjenesten, vil det kunne styrke brukernes (Avinor m.fl.) forhandlingssituasjon på området. Dagens monopol for Meteorologisk Institutt har vært begrunnet ut fra så vel økonomiske som sikkerhetsmessige hensyn. Tilbudet av værtjenester har imidlertid hatt en stor utvikling de siste årene, både i Norge og internasjonalt, og det kan forventes at det vil være flere aktører som kan delta i en konkurranse om dette markedet – også utenlandske. Ved vurderingen av en eventuell konkurranseutsetting av flyværtjenesten må det også tas hensyn til forsvarspolitiske og sikkerhetspolitiske problemstillinger knyttet til suverenitetshevdelse innenfor nasjonal jurisdiksjon.

Samferdelsesdepartementet tilrår godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013

av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring i samsvar med et vedlagt forslag.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt «EØS-avtalen», særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

1. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1070/2009 av 21. oktober 2009 om endring av forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for å bedre det europeiske luftfartssystemets ytelse og bærekraftighet¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
2. Det luftrommet der Island er ansvarlig for ytelse av luftfartstjenester ligger innenfor ICAOs nord-atlantiske region, der det er innført regional planlegging og regionale avtaler som muliggjør drift som omtrent tilsvarende drift med funksjonelle luftromsblokker og som dekker de driftsbehov og -krav som avviker fra ICAOs regioner for Europa og for Afrika og Det indiske hav.
3. EØS-avtalens vedlegg XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XIII gjøres følgende endringer:

1. I nr. 66t (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004) gjøres følgende endringer:
 - i) Følgende tilføyes:

«, endret ved:

– **32009 R 1070:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1070/2009 av 21. oktober 2009 (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 34).»
 - ii) Teksten i tilpasning a) skal lyde:

«I artikkel 5 skal nye nr. 6 og 7 lyde:

«6. EFTA-statene skal delta fullt ut i komiteen som opprettes i henhold til nr. 1, men uten stemmerett.

7. EFTAs overvåkningsorgan skal ha observatørstatus i Komiteen for det felles luftrom.»»

- iii) Tilpasning b) blir tilpasning h).
- iv) Nye tilpasninger b)–g) skal lyde:
 - «b) I artikkel 11 skal ordene «på fellesskapsplan» bety «regionalt eller nasjonalt» med henblikk på Island.
 - c) Med henblikk på Island får artikkel 11 anvendelse fra 1. januar 2015.
 - d) I artikkel 11 nr. 2 skal første punktum lyde:

«EFTA-statenes faste komité kan utpeke Eurocontrol eller et annet upartisk og kompetent organ til å fungere som et organ for ytelsesvurdering. Dersom Kommisjonen har utpekt et organ for ytelsesvurdering, skal EFTA-statenes faste komité bestrebe seg på å utpeke den samme enhet på lignende vilkår til å utføre de samme oppgavene med henblikk på EFTA-statene.»
 - e) I artikkel 11 nr. 3 bokstav c) skal nytt ledd lyde:

«Dersom en funksjonell luftromsblokk dekker luftrommet til en eller flere EU-medlemsstater og en eller flere EFTA-stater, skal de oppgaver og den myndighet som er fastsatt i dette punkt utføres og utøves av Kommisjonen med henblikk på EU-medlemsstatene og av EFTAs overvåkningsorgan med henblikk på EFTA-statene. Kommisjonen og EFTAs overvåkningsorgan skal i så henseende samarbeide med henblikk på å inn ta samme standpunkt.»
 - f) I artikkel 11 nr. 3 bokstav e) skal nytt ledd lyde:

«Dersom vurderingen gjelder ytelsesmål knyttet til en eller flere EU-medlemsstater og en eller flere EFTA-stater, skal vurderingen foretas av EFTAs overvåkningsorgan med henblikk på EFTA-statene og av Kommisjonen med henblikk

¹ EUT L 300 av 14.11.2009, s. 34.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

på EU-medlemsstatene. Kommisjonen og EFTAs overvåkningsorgan skal samarbeide for i fellesskap å framlegge resultatene for Komiteen for det felles luftrom.»

g) I artikkel 13a skal «medlemsstatene og Kommisjonen» med henblikk på EFTA-statene bety «EFTA-statene og EFTAs overvåkningsorgan.»

2. I teksten i nr. 66u (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004) gjøres følgende endringer:

i) Følgende tilføyes:

«, endret ved:

– **32009 R 1070:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1070/2009 av 21. oktober 2009 (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 34).»

ii) Tilpasning a), b), c) og d) blir tilpasning d), e), f) og g).

iii) Nye tilpasninger a)–c) skal lyde:

«a) Med henblikk på Island skal artikkel 9a nr. 2 bokstav c) bety:

«sikre samsvar med det europeiske rutenettet som er fastsatt i samsvar med artikkel 6 i luftromsforordningen eller rutenettet som er fastsatt i ICAOs nordatlantiske region,»

b) Med henblikk på Island skal artikkel 9a nr. 2 bokstav i) bety:

«gjøre det lettere å oppnå regionale eller nasjonale ytelsesmål.»

c) I artikkel 9a nr. 6 skal nytt ledd lyde:

«Kommisjonen og EFTAs overvåkningsorgan skal vurdere om de funksjonelle luftromsblokkene som omfatter en eller flere EU-medlemsstater og en eller flere EFTA-stater oppfyller kravene i nr. 2, og skal samarbeide med henblikk på å framlegge et felles resultat for Komiteen for det felles luftrom, for diskusjon. Dersom Kommisjonen og EFTAs overvåkningsorgan mener at en luftromsblokk ikke oppfyller kravene, skal de inngå en dialog med de berørte EU-medlemsstater og de berørte EFTA-stater med sikte på å komme til enighet om de tiltak som er nødvendige for å rette på situasjonen.»

3. I teksten i nr. 66v (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004) gjøres følgende endringer:

i) Følgende tilføyes:

«, endret ved:

– **32009 R 1070:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1070/2009 av 21. oktober 2009 (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 34).»

ii) Teksten i tilpasning a) og b) oppheves.

iii) Tilpasning c) blir tilpasning d).

iv) Nye tilpasninger a)–c) skal lyde:

«a) I artikkel 6 nr. 2 skal ordet «Kommisjonen» med henblikk på EFTA-statene erstattes med ordene «EFTA-statenes faste komité».

b) I artikkel 6 nr. 2 bokstav b) tredje ledd får ordene «etter samråd med Komiteen for det felles luftrom» ikke anvendelse med henblikk på EFTA-statene.

c) I artikkel 6 nr. 2 bokstav b) tredje ledd tilføyes følgende:

«Dersom Kommisjonen har utpekt en nettforvalter, skal EFTA-statenes faste komité bestrebe seg på å utpeke den samme enhet på lignende vilkår til å utføre de samme oppgavene med henblikk på EFTA-statene.»

4. I nr. 66w (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004) tilføyes følgende:

«, endret ved:

– **32009 R 1070:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1070/2009 av 21. oktober 2009 (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 34).»

Artikkel 2

Teksten til forordning (EF) nr. 1070/2009 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 14. desember 2013, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1².

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

² Forfatningsrettslige krav angitt.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1070/2009 av 21. oktober 2009 om endring av forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for å bedre det europeiske luftfartssystemets ytelse og bærekraftighet

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

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

under henvisning til forslag fra Kommisjonen, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251³ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Gjennomføringen av den felles transportpolitikken krever et effektivt lufttransportsystem som gjør det mulig for lufttransporttjenester å virke sikkert, regelmessig og bærekraftig, slik at kapasiteten blir best mulig og slik at fritt varebytte og fri bevegelse for personer og tjenester lettes.
- 2) Ved Europaparlamentets og Rådets vedtak av den første lovgivningspakken om et felles europeisk luftrom, det vil si forordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen)⁴, forordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen)⁵, forordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordning

gen)⁶ og forordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (samvirkingsforordningen)⁷, fastsettes et solid rettslig grunnlag for et sammenhengende, samvirkende og sikkert system for lufttrafikkstyring (ATM).

- 3) For å svare på bransjens, medlemsstatenes og andre berørte parter sterke ønske om forenklede og mer effektive rammeregler for luftfart i Europa, ble det i november 2006 opprettet en høynivågruppe for framtidens rammeregler for europeisk luftfart («høynivågruppen»). Høynivågruppen, som bestod av representanter for flesteparten av de berørte partene, framla i juli 2007 en rapport med anbefalinger for å bedre ytelsen til og styringen av det europeiske luftfartssystemet. Høynivågruppen anbefalte å tillegge miljøet samme betydning som sikkerhet og effektivitet i luftfartssystemet, og insisterte på at bransjen og reguleringsmyndighetene bør samarbeide for å sikre at lufttrafikkstyringen (ATM) i så stor grad som mulig bidrar til en bærekraftig utvikling.
- 4) På sitt møte 7. april 2008 anbefalte Rådet Kommisjonen å utvikle, i samsvar med høynivågruppens anbefalinger, et overordnet system i likhet med «gate-to-gate»-konseptet for å fremme sikkerheten, bedre lufttrafikkstyringen (ATM) og øke kostnadseffektiviteten.
- 5) For å fullføre opprettelsen av Det felles europeiske luftrom må det treffes tilleggstiltak på fellesskapsplan, særlig for å bedre det europeiske luftfartssystemets ytelse på sentrale områder som miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet, i alle tilfeller med hensyn til de overordnede sikkerhetsmål. I tillegg må

¹ EUT C 182 av 4.8.2009, s. 50.

² EUT C 120 av 28.5.2009, s. 52.

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

⁴ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

⁵ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

⁶ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

⁷ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

regelverket om Det felles europeiske luftrom tilpasses til den tekniske utvikling.

- 6) Ved rådsforordning (EF) nr. 219/2007 av 27. februar 2007 om opprettelse av et fellesforetak for å utvikle en ny generasjon av det europeiske systemet for lufttrafikkstyring (SESAR)⁸ oppfordres det til utarbeiding og gjennomføring av en ATM-hovedplan. Gjennomføringen av ATM-hovedplanen forutsetter lovgivningsmessige tiltak som støtter utviklingen, innføringen og finansieringen av nye konsepter og ny teknologi. Den bør skape et system som består av fullt harmoniserte og samvirkende komponenter, som sikrer et høyt ytelsesnivå for lufttransporten i Europa. I planen for gjennomføringen av Det felles europeiske luftrom bør det tas hensyn til den tidsplan som er fastsatt for utviklingen og gjennomføringen av SESAR-programmet som en del av Det felles europeiske luftrom. Begge prosesser bør nøye samordnes.
- 7) Prinsippet med felles prosjekter, som har som mål å hjelpe luftromsbrukere og/eller ytere av flysikringstjenester å bedre den felles flysikringsinfrastrukturen, ytingen av flysikringstjenester og utnyttningen av luftrommet, særlig når dette er nødvendig med tanke på gjennomføringen av ATM-hovedplanen, bør ikke påvirke eksisterende prosjekter med tilsvarende mål som allerede er vedtatt av én eller flere medlemsstater. Bestemmelser om hvordan gjennomføringen av felles prosjekter skal finansieres, bør ikke påvirke utformingen av prosjektene. Kommisjonen kan foreslå at finansiering, for eksempel midler til transeuropeiske nett eller ytelse fra Den europeiske investeringsbank, kan brukes til støtte for felles prosjekter, særlig for å framskynde gjennomføringen av SESAR-programmet innenfor den flerårige finansielle rammen. Uten at det berører slik finansiering bør medlemsstatene fritt kunne beslutte hvordan inntekter fra bortauksjonering av kvoter i henhold til ordningen for handel med utslippskvoter skal brukes, samt i den forbindelse vurdere om en del av disse inntektene eventuelt skal brukes til å finansiere felles prosjekter i forbindelse med funksjonelle luftromsblokker.
- 8) Særlig når det gjennomføres felles prosjekter bør det utvises forsiktighet slik at luftromsbrukere ikke må betale to ganger, blant annet ved å sørge for omfattende og oversiktlige regnskaper. Felles prosjekter bør gjennomføres til nytte for alle berørte parter og bør sikre lik behandling.
- 9) For å sikre et enhetlig og forsvarlig tilsyn med tjenesteyting i Europa bør nasjonale tilsynsmyndigheter garanteres tilstrekkelig uavhengighet og tilstrekkelige ressurser. Uavhengigheten bør ikke hindre nevnte myndigheter i å utføre sine oppgaver innenfor en administrativ ramme.
- 10) Nasjonale tilsynsmyndigheter er avgjørende for gjennomføringen av Det felles europeiske luftrom, og Kommisjonen bør derfor legge til rette for deres samarbeid slik at de kan utveksle beste praksis og utarbeide en felles tilnærming, deriblant gjennom nærmere samarbeid på regionalt plan. Samarbeidet bør skje regelmessig.
- 11) Partene i arbeidslivet bør underrettes bedre og konsulteres om alle tiltak som har betydelige sosiale følger. På fellesskapsplan bør Komiteen for sektordialog nedsatt i henhold til kommisjonsavgjørd 1998/500/EF⁹ også konsulteres.
- 12) For å bedre ytelsen innenfor lufttrafikkstyring (ATM) og flysikringstjenester (ANS) må det opprettes en ramme for å definere, gjennomføre og håndheve bindende ytelsesmål på sentrale ytelsesområder i henhold til retningslinjene til Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO). En nødvendig del av en slik ramme bør være en passende ordning for å rapportere, undersøke, vurdere og spre informasjon om ytelsesdata for ATM og ANS samt hensiktsmessige stimulerings tiltak for å oppmuntre til at målene nås.
- 13) Nasjonale tilsynsmyndigheter bør ha spillerom til å ta hensyn til særlige nasjonale eller regionale forhold når de utarbeider sine nasjonale og regionale planer. Når medlemsstatene godkjenner eller vedtar nasjonale planer, bør de ha rett til å foreta passende endringer.
- 14) Når Kommisjonen og medlemsstatene fastsetter avgifter for flysikringstjenester, bør de bestrebe seg på å bruke felles prognoser. En viss fleksibilitet bør være tillatt i tilfeller når trafikken avviker betydelig fra prognosene, særlig ved bruk av passende varslingsordninger.
- 15) Det bør tas hensyn til ytelsesmål i de kostnader som medlemsstatene fastsetter på nasjonalt plan eller for en funksjonell luftromsblokk som skal deles av luftromsbrukere.

⁸ EUT L 64 av 2.3.2007, s. 1.

⁹ EFT L 225 av 12.8.1998, s. 27.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- 16) For tjenesteyting over landegrensene bør medlemsstatene sikre at utpekingen av en yter av lufttrafikkjenester ikke er forbudt i henhold til en nasjonal rettsorden som følge av at denne er etablert i en annen medlemsstat eller eies av statsborgere i denne medlemsstaten.
- 17) De nasjonale tilsynsmyndigheter bør treffe egnede tiltak for å sikre et høyt sikkerhetsnivå, herunder muligheten til å utstede sertifikater enkeltvis for hver type flysikringstjeneste, samtidig som behovet for kostnads-effektivitet og konsekvens ivaretas og dobbeltarbeid unngås.
- 18) Funksjonelle luftromsblokker er en viktig forutsetning for å bedre samarbeidet mellom ytere av flysikringstjenester med sikte på å oppnå bedre ytelse og synergier. Medlemsstatene bør opprette funksjonelle luftromsblokker innenfor en rimelig tidsfrist. For dette formål og for å gjøre grensesnittet til funksjonelle luftromsblokker i Det felles europeiske luftrom best mulig, bør de berørte medlemsstater samarbeide med hverandre og eventuelt også med tredjestater.
- 19) Når medlemsstater oppretter en funksjonell luftromsblokk, kan de øvrige medlemsstater, Kommisjonen og andre berørte parter komme med synspunkter for å fremme en meningsutveksling. Synspunktene bør være bare rådgivende for den eller de berørte medlemsstater.
- 20) Ved eventuelle vanskeligheter under forhandlingsprosessen med hensyn til opprettelsen av funksjonelle luftromsblokker kan Kommisjonen utpeke en systemkoordinator for funksjonelle luftromsblokker («koordinatoren»). Koordinatorens oppgave bør være å bidra til at slike vanskeligheter overvinnes uten innblanding i spørsmål som gjelder suvereniteten til den eller de berørte medlemsstater og, eventuelt, til de tredjestater som deltar i samme funksjonelle luftromsblokk. Kostnader i forbindelse med koordinatorens oppgaver bør ikke påvirke medlemsstatenes nasjonale budsjetter.
- 21) Rapportene fra Eurocontrols enhet for resultatvurdering og sluttrapporten fra høynivågruppen bekrefter at rutenettet og luftromsstrukturen ikke kan utvikles isolert, siden hver enkelt medlemsstat er en integrert del av Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (EATMN), både innenfor og utenfor Fellesskapet. Det bør derfor opprettes et gradvis mer integrert operativt luftrom for allmenn lufttrafikk.
- 22) Med henblikk på opprettelsen av funksjonelle luftromsblokker og fastsettelsen av ytelsesordningen bør Kommisjonen fastsette og ta hensyn til de vilkår som er nødvendige for Fellesskapets opprettelse av en felles europeisk flygeinformasjonsregion (SEFIR), som medlemsstatene skal anmode ICAO om etter dennes framgangsmåter og i samsvar med medlemsstatenes rettigheter, plikter og ansvar i henhold til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, undertegnet i Chicago 7. desember 1944 («Chicago-konvensjonen»). Ved å omfatte luftrommet under medlemsstatenes ansvar bør SEFIR kunne lette felles planlegging og integrert drift med sikte på å redusere regionale flaskehalsar. Denne typen av SEFIR bør være fleksibel nok til å kunne hensynta særlige behov som trafikk tetthet og den nødvendige graden av kompleksitet.
- 23) Luftromsbrukere møter uensartede vilkår med hensyn til tilgang til og fri bevegelighet innenfor Fellesskapets luftrom. Dette skyldes manglende harmonisering av Fellesskapets lufttrafikkregler, særlig mangelen på en harmonisert luftromsklassifisering. Kommisjonen bør derfor harmonisere slike regler på grunnlag av ICAOs standarder.
- 24) Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (EATMN) bør utformes og gjennomføres med henblikk på å oppnå sikkerhet, et bærekraftig miljø, økt kapasitet og bedre kostnads-effektivitet for hele lufttransportnettet. Som det ble understreket i rapporten om evaluering av initiativer til funksjonelle luftromsblokker og deres bidrag til bedre ytelse av 31. oktober 2008 fra Eurocontrols enhet for ytelsesvurdering, kan dette best oppnås via samordnet styring av lufttransportnettet på fellesskapsplan.
- 25) I samsvar med medlemsstatenes erklæring om militære spørsmål knyttet til Det felles europeiske luftrom, vedlagt forordning (EF) nr. 549/2004, bør sivilt-militært samarbeid spille en grunnleggende rolle i gjennomføringen av Det felles europeiske luftrom med sikte på en mer fleksibel bruk av luftrommet for å nå ytelsesmålene for Det felles europeiske luftrom, idet det tas behørig hensyn til effektiviteten til militære oppdrag.
- 26) Det er avgjørende at det oppnås en felles, harmonisert luftromsstruktur med hensyn til ruter, at eksisterende og framtidig organisering av luftrommet baseres på felles prinsipper, at den løpende gjennomføringen av ATM-hovedplanen sikres, at knappe ressurser utnyt-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

tes best mulig for å unngå unødvendige kostnader til utstyr, og at luftrommet utformes og styres i samsvar med harmoniserte regler. For dette formål bør det være Kommisjonens ansvar å vedta de nødvendige rettslig bindende regler og gjennomføringsbestemmelser.

- 27) Listen over funksjoner for styringen og utforming av nettet bør endres slik at den ved behov kan omfatte framtidige nettfunksjoner som fastsettes i ATM-hovedplanen. Når Kommisjonen gjør dette bør den gjøre best mulig bruk av Eurocontrols sakkunnskap.
- 28) Høynivågruppen har anbefalt at det utvikles nye eller forbedrede funksjoner på eksisterende grunnlag og at Eurocontrols rolle styrkes, samtidig som Fellesskapet får rollen som eneste lovgivende myndighet og prinsippet om å atskille lovgivning fra tjenesteyting overholdes. Kommisjonen bør derfor overlate til et reformert Eurocontrol, som omfattes av nye styringsformer, å utføre oppgaver i forbindelse med forskjellige funksjoner, som ikke innebærer at det skal vedtas bindende, generelle bestemmelser eller foretas politiske vurderinger. Eurocontrol skal utføre oppgavene på en upartisk og kostnadseffektiv måte og med full deltakelse fra luftromsbrukerne og yterne av flysikringstjenester.
- 29) Det bør innføres hensiktsmessige tiltak for å bedre effektiviteten i trafikkflytstyringen for å bistå eksisterende driftsenheter, herunder Eurocontrols sentrale enhet for trafikkflytstyring, med å sikre effektive flyginger. Videre understrekes det i kommisjonsmeldingen om en handlingsplan for kapasitet, effektivitet og sikkerhet i Europas lufthavner at det er nødvendig å sikre driftsmessig samsvar mellom reisepplaner og tidsluker i lufthavnene. I tillegg kan Fellesskapets senter for observasjon av lufthavnkapasitet bistå med å gi medlemsstatene objektiv informasjon slik at lufthavnkapasiteten tilpasses til ATM-kapasiteten, uten at det berører deres kompetanse på området.
- 30) Levering av moderne, fullstendig og rettidig luftfartsinformasjon av høy kvalitet har stor innflytelse på sikkerheten og letter tilgangen til Fellesskapets luftrom og den frie bevegelighet innenfor for dette. Med hensyn til ATM-hovedplanen bør Fellesskapet ta initiativ til å modernisere sektoren i samarbeid med Eurocontrol og sikre at brukere kan få tilgang til informasjonen gjennom et felles offentlig kontaktpunkt, som leverer integrerte opplysninger som er moderne, brukervennlige og validerte.
- 31) Med hensyn til den elektroniske portalen for meteorologisk informasjon bør Kommisjonen, når det er relevant, ta hensyn til de ulike informasjonskildene som er tilgjengelige, herunder fra utpekte tjenesteytere.
- 32) For å unngå unødvendige administrative byrder og overlappende framgangsmåter for verifisering bør sertifikater som er utstedt i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå¹⁰ godkjennes i forbindelse med anvendelsen av denne forordning, når de gjelder komponenter eller systemer.
- 33) Et sertifikat som er utstedt i samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og som brukes som en alternativ metode for å vise at de grunnleggende kravene i forordning (EF) nr. 552/2004 er oppfylt, skal ledsages av de tekniske data som Det europeiske flysikkerhetsbyrå (EASA) krever for å utstede et sertifikat.
- 34) Visse krav i forordning (EF) nr. 552/2004 bør ikke få anvendelse på systemer som ble satt i drift før 20. oktober 2005. Nasjonale tilsynsmyndigheter og ytere av flysikringstjenester bør ha frihet til å bli enige på nasjonalt plan om hvilke framgangsmåter og dokumenter som kreves for å vise at de ATM-systemer som var i drift før 20. oktober 2005, oppfyller de grunnleggende kravene i forordning (EF) nr. 552/2004. I gjennomføringsregler og fellesskaps-spesifikasjoner som vedtas etter at denne forordning er vedtatt, bør det tas hensyn til denne ordningen, og det bør ikke medføre et tilbakevirkende krav om dokumentasjon.
- 35) Høynivågruppen anbefalte i sin sluttrapport til Kommisjonen at SESAR-programmet bør legge særlig vekt på å definere samvirkende framgangsmåter og systemer samt informasjonsutveksling innenfor Europa og med resten av verden. Dette bør også omfatte å utarbeide relevante standarder og fastsette nye gjennomføringsregler eller fellesskaps-spesifikasjoner i forbindelse med Det felles europeiske luftrom.
- 36) Når Kommisjonen vedtar gjennomføringstiltak, herunder standarder fastsatt av Eurocontrol, bør Kommisjonen sikre at tiltakene omfatter alle nødvendige forbedringer av de opprinnelige standardene og fullt ut tar hensyn til behovet for å unngå dobbel lovgivning.

¹⁰ EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- 37) For å nå målene om å øke sikkerhetsstandardene for lufttrafikken og den generelle ytelsen for ATM og ANS for den allmenne lufttrafikken i Europa, er det viktig at det tas hensyn til den menneskelige faktor. Medlemsstatene bør derfor vurdere å innføre prinsippene om en åpen rapporterings- og sikkerhetskultur («just culture»).
- 38) Med henblikk på forslaget om å utvide EASAs kompetanse til å omfatte sikkerhet innen lufttrafikkstyring, må det sikres konsekvens mellom forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004, (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008.
- 39) De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen¹¹. Tiltakene bør vedtas innenfor en rimelig tidsramme for å overholde fristene fastsatt i denne forordning og i forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004, (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008.
- 40) Kommisjonen skal særlig ha myndighet til å ajourføre tiltak som følge av teknisk eller driftsmessig utvikling samt fastsette de grunnleggende krav og framgangsmåter for utøvelsen av visse nettstyringsfunksjoner. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 eller å utfylle dem med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, bør de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 41) Når det av tvingende årsaker ikke er mulig å overholde de normale fristene for framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll, bør Kommisjonen kunne anvende framgangsmåten for behandling av hastesaker fastsatt i artikkel 5a nr. 6 i beslutning 1999/468/EF.
- 42) Ministererklæringen vedrørende Gibraltar lufthavn, som det ble oppnådd enighet om i Córdoba («ministererklæringen») 18. september 2006 under det første ministermøtet i forumet for dialog om Gibraltar, skal erstatte den felles erklæringen om Gibraltar lufthavn fra London av 2. desember 1987, og full overhol-

delse av denne erklæringen skal anses for å utgjøre overholdelse av 1987-erklæringen.

- 43) Denne forordning får full anvendelse på Gibraltar lufthavn i forbindelse med og i kraft av ministererklæringen. Uten at det berører ministererklæringen skal anvendelsen på Gibraltar lufthavn og samtlige tiltak i forbindelse med dens gjennomføring fullt ut samsvare med erklæringen og samtlige bestemmelser i den.
- 44) Forordning (EF) nr. 549/1999, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 bør derfor endres —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

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

1. Artikkel 1 skal lyde:

«Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. Formålet med initiativet Det felles europeiske luftrom er å bedre nåværende sikkerhetsstandarder for lufttrafikken, bidra til en bærekraftig utvikling av lufttransport-systemet og bedre den samlede ytelsen for lufttrafikkstyring (ATM) og flysikringstjenester (ANS) for den allmenne lufttrafikken i Europa, slik at alle luftromsbrukeres behov oppfylles. Det felles europeiske luftrom skal omfatte et sammenhengende felleseuropeisk nett av ruter, nettstyring og systemer for lufttrafikkstyring som utelukkende er basert på sikkerhet, effektivitet og tekniske hensyn, til beste for alle luftromsbrukere. For å nå dette målet fastsetter denne forordning harmoniserte rammer med henblikk på opprettelsen av Det felles europeiske luftrom.
2. Anvendelsen av denne forordning og av tiltakene nevnt i artikkel 3 berører ikke medlemsstatenes suverenitet over deres luftrom og medlemsstatenes behov når det gjelder offentlig orden, offentlig sikkerhet og forsvarsspørsmål, som nevnt i artikkel 13. Denne forordning og tiltakene nevnt i artikkel 3 får ikke anvendelse på militære operasjoner og militær trening.
3. Anvendelsen av denne forordning og av tiltakene nevnt i artikkel 3 berører ikke medlemsstatenes rettigheter og plikter etter Chicago-konvensjonen av 1944 om internasjonal sivil luftfart («Chicago-konvensjo-

¹¹ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- nen»). I den forbindelse er et ytterligere formål med denne forordning, på de områder den omfatter, å bistå medlemsstatene med oppfyllelsen av deres forpliktelser i henhold til Chicago-konvensjonen ved å fastsette et grunnlag for en felles tolkning og ensartet anvendelse av konvensjonens bestemmelser, og ved å sikre at det tas hensyn til dem i denne forordning og i reglene som fastsettes for gjennomføring av den.
4. Anvendelsen av denne forordning på Gibraltar lufthavn berører ikke Kongeriket Spanias og Det forente kongerike Storbritannia og Nord-Irlands rettslige stilling med hensyn til tvisten om suverenitet over territoriet der lufthavnen ligger.»
2. I artikkel 2 gjøres følgende endringer:
- a) Nr. 8 skal lyde:
«8. «luftromsbrukere» alle operatører av luftfartøyer som er i drift innenfor rammen for allmenn lufttrafikk,»
- b) Nr. 10 skal lyde:
«10.«lufttrafikkstyring (ATM)» den samling av luft- og bakkebaserte funksjoner (lufttrafikkjenester, styring av luftrommet og trafikkflytstyring) som kreves for å sikre at luftfartøyer beveger seg sikkert og effektivt i alle driftsfaser,»
- c) Nytt nr. 13a skal lyde:
«13a.«ATM-hovedplan» planen som ble godkjent ved rådsbeslutning 2009/320/EF¹², i samsvar med artikkel 1 nr. 2 i rådsforordning (EF) nr. 219/2007 av 27. februar 2007 om opprettelse av et fellesforetak for å utvikle en ny generasjon av det europeiske systemet for lufttrafikkstyring (SESAR)¹³,»
- d) Nr. 15 skal lyde:
«15.«sertifikat» et dokument utstedt av en nasjonal tilsynsmyndighet i enhver form som er i samsvar med nasjonal lovgivning, og som bekrefter at en yter av flysikringstjenester oppfyller vilkårene som kreves for å yte en bestemt tjeneste,»
- e) Nr. 21 oppheves.
- f) Nr. 22 skal lyde:
«22.«fleksibel bruk av luftrommet» en modell for styring av luftrommet som anvendes i området til Den europeiske konferanse for sivil luftfart, på grunnlag av «Airspace management handbook for the application of the concept of the flexible use of airspace», utstedt av Eurocontrol,»
- g) Nytt nr. 23a og 23b skal lyde:
«23a.«flygeinformasjonstjeneste» en tjeneste som har som formål å gi råd og informasjon som fremmer en sikker og effektiv luftfart,»
23b.«alarmtjeneste» en tjeneste som har som formål å underrette relevante organisasjoner om luftfartøyer som trenger søke- og redningshjelp, samt bistå slike organisasjoner ved behov,»
- h) Nr. 25 skal lyde:
«25.«funksjonell luftromsblokk» en luftromsblokk basert på driftsmessige krav og fastsatt uten hensyn til landegrensener, der yting av flysikringstjenester og tilknyttede funksjoner er ytelsesorientert og optimert med henblikk på at det i hver luftromsblokk innføres økt samarbeid mellom ytere av flysikringstjenester eller, eventuelt, en integrert yter,»
- i) Nr. 37 oppheves.
- j) Nytt nr. 41 skal lyde:
«41.«tjenester over landegrensene» alle situasjoner der flysikringstjenester ytes i én medlemsstat av en tjenesteyter som er sertifisert i en annen medlemsstat.»
3. Artikkel 4 skal lyde:
«Artikkel 4
Nasjonale tilsynsmyndigheter
1. Medlemsstatene skal i fellesskap eller hver for seg enten utpeke eller opprette ett eller flere organer som nasjonal tilsynsmyndighet med ansvar for å ivareta de oppgaver som pålegges en slik myndighet i henhold til denne forordning og de tiltak som er nevnt i artikkel 3.
2. De nasjonale tilsynsmyndigheter skal være uavhengige av ytere av flysikringstjenester. Denne uavhengigheten skal sikres ved en hensiktsmessig atskillelse, i det minste på funksjonsnivå, mellom nasjonale tilsynsmyndigheter og slike ytere.
3. Nasjonale tilsynsmyndigheter skal utøve sin myndighet upartisk, uavhengig og på en oversiktlig måte. Dette skal oppnås ved hjelp av egnede styrings- og kontrollordninger, herunder innenfor en medlemsstats forvaltning. Dette skal imidlertid ikke hindre de nasjonale tilsynsmyndigheter i å utføre sine oppgaver i samsvar med de organisasjonsregler som gjelder for nasjonale sivile luftfartsmyndigheter eller andre offentlige organer.

¹² EUT L 95 av 9.4.2009, s. 41.

¹³ EUT L 64 av 2.3.2007, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

4. Medlemsstatene skal sikre at de nasjonale tilsynsmyndigheter har de nødvendige ressurser og den nødvendige kapasitet til å utføre oppgavene de er pålagt i henhold til denne forordning effektivt og i rett tid.
5. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om de nasjonale tilsynsmyndigheters navn og adresse og om eventuelle endringer i disse, samt om de tiltak som treffes for å sikre at nr. 2–4 overholdes.»
4. Artikkel 5 nr. 4 skal lyde:

«4. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1–4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.
5. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1, 2, 4 og 6 samt artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.»
5. Artikkel 6–11 skal lyde:

«Artikkel 6

Bransjens rådgivende organ

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

Artikkel 7

Forbindelser med europeiske tredjestater

Fellesskapet og dets medlemsstater skal etterstrebe og støtte utvidelse av Det felles europeiske luftrom til stater som ikke er medlemmer av Den europeiske union. For dette formål skal det, innenfor rammen av avtaler inngått med nabolandstater eller innenfor rammen av avtaler om funksjonelle luftromsblokker, bestrebe seg på å utvide virkeområdet for denne forordning og for tiltakene nevnt i artikkel 3 til disse statene.

Artikkel 8

Gjennomføringsregler

1. Ved utarbeiding av gjennomføringsregler kan Kommisjonen utstede et mandat til Eurocontrol, eller eventuelt et annet organ, der det presiseres hvilke oppgaver som skal utføres samt en tidsplan for dem, idet det tas hensyn til de relevante frister som er

fastsatt i denne forordning. Kommisjonen skal treffe sin beslutning etter framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 2.

2. Når Kommisjonen har til hensikt å utstede et mandat i samsvar med nr. 1, skal den bestrebe seg på å gjøre best mulig bruk av Eurocontrols eksisterende ordninger for å involvere og holde samråd med alle berørte parter, når disse ordningene er i samsvar med Kommisjonens praksis for innsyn og framgangsmåter for samråd og ikke strider mot dens institusjonelle forpliktelser.

Artikkel 9

Sanksjoner

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

Artikkel 10

Samråd med berørte parter

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

Berørte parter kan omfatte:

- ytere av flysikringstjenester,
- lufthavnselskaper,
- relevante luftromsbrukere eller relevante grupper som representerer luftromsbrukere,
- militære myndigheter,
- luftfartsindustrien og
- fagpersonellets bransjeorganer.

Artikkel 11

Ytelsesordning

1. For å bedre ytelsen til flysikringstjenester og nettfunksjoner i Det felles europeiske luftrom skal det opprettes en ytelsesord-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

ning for flysikringstjenester og nettfunksjoner. Den skal omfatte:

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

Dersom Kommisjonen fastslår at et eller flere nasjonale mål eller mål for de funksjonelle luftromsblokkene ikke

oppfyller vurderingskriteriene, kan den, etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 5 nr. 2, komme med en anbefaling om at de berørte nasjonale tilsynsmyndigheter utarbeider reviderte ytelsesmål. Den eller de berørte medlemsstater skal vedta reviderte ytelsesmål og egnede tiltak og i god tid underrette Kommisjonen om dem.

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

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

- d) Referanseperioden for ytelsesordningen skal være minst tre år og høyst fem år. Dersom de nasjonale mål eller målene for de funksjonelle luftromsblokkene ikke nås i løpet av perioden, skal medlemsstatene og/eller de nasjonale tilsynsmyndigheter anvende de egnede tiltakene de har fastsatt. Den første referanseperioden skal omfatte de første tre årene etter vedtakelsen av gjennomføringsreglene nevnt i nr. 6.
- e) Kommisjonen skal regelmessig vurdere om ytelsesmålene er nådd og framlegge resultatene for Komiteen for det felles luftrom.
4. Følgende framgangsmåter gjelder for ytelsesordningen nevnt i nr. 1:
- a) innsamling, validering, undersøkelse, vurdering og spredning av relevante opplysninger om ytelsen til flysikringstjenester og nettfunksjoner fra alle relevante parter, herunder ytere av flysikringstjenester, lufthavnbrukere, lufthavnselskaper, nasjonale tilsynsmyndigheter, medlemsstater og Eurocontrol,
 - b) valg av passende sentrale ytelsesområder på grunnlag av ICAO-dokument nr. 9854 «Global air traffic management operational concept» og i samsvar med dem som er fastsatt i ytelsesordningen i ATM-hovedplanen, herunder områdene sikkerhet, miljø, kapasitet og kost-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

nadseffektivitet, som om nødvendig tilpasses for å ta hensyn til de særskilte behovene i Det felles europeiske luftrom og relevante mål for disse områdene samt fastsettelse av et begrenset antall sentrale ytelsesindikatorer for å måle ytelsen,

- c) fastsettelse av ytelsesmål på fellesskapsplan som skal defineres idet det tas hensyn til informasjon som er innhentet på nasjonalt plan eller på planet for de funksjonelle luftromsblokkene,
 - d) vurdering av de nasjonale ytelsesmålene eller ytelsesmålene for de funksjonelle luftromsblokkene på grunnlag av den nasjonale planen eller planen for den funksjonelle luftromsblokken, og
 - e) overvåking av de nasjonale planen eller planene for de funksjonelle luftromsblokkene, herunder hensiktsmessige varslingsordninger.
- Kommisjonen kan utvide listen i dette nummer med ytterligere framgangsmåter. Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning ved å supplere dem, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 5 nr. 4.
- 5. I forbindelse med innføringen av ytelsesordningen skal det tas hensyn til at underveistjenester, terminaltjenester og nettfunksjoner er forskjellige og derfor bør behandles tilsvarende, ved behov også ved måling av ytelse.
 - 6. Med henblikk på hvordan ytelsesordningen skal fungere i detalj, skal Kommisjonen innen 4. desember 2011 og innenfor en rimelig tidsramme med tanke på overholdelse av de relevante fristene fastsatt i denne forordning, vedta gjennomføringsregler etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i artikkel 5 nr. 3. Gjennomføringsreglene skal omfatte følgende:
 - a) innholdet i og tidsplanen for framgangsmåtene nevnt i nr. 4,
 - b) referanseperioden og intervaller for vurdering av om ytelsesmålene er nådd og for fastsettelse av nye mål,
 - c) kriterier for de nasjonale tilsynsmyndigheters utarbeiding av de nasjonale ytelsesplanene eller ytelsesplanene for de funksjonelle luftromsblokkene, som inneholder de nasjonale ytelsesmålene

eller ytelsesmålene for de funksjonelle luftromsblokkene samt stimulerings tiltakene. Ytelsesplanene skal

- i) bygge på virksomhetsplanene til yterne av flysikringstjenester,
 - ii) omhandle alle kostnadskomponenter i det nasjonale kostnadsgrunnlaget eller kostnadsgrunnlaget for de funksjonelle luftromsblokkene,
 - iii) omfatte bindende ytelsesmål som er i samsvar med ytelsesmålene på fellesskapsplan,
 - d) kriterier for å vurdere om de nasjonale målene eller målene for de funksjonelle luftromsblokkene er i samsvar med ytelsesmålene på fellesskapsplan i referanseperioden, og for å støtte varslingsordninger,
 - e) allmenne prinsipper for medlemsstatenes fastsettelse av stimulerings tiltak,
 - f) prinsipper for anvendelse av en overgangsordning som er nødvendig for å tilpasse seg ytelsesordningens funksjon og som ikke varer lenger enn 12 måneder etter vedtakelsen av gjennomføringsreglene.»
- 6. I artikkel 12 gjøres følgende endringer:
 - a) Nr. 2 skal lyde:
 - «2. Kommisjonen skal regelmessig gjennomgå anvendelsen av denne forordning og tiltakene nevnt i artikkel 3, og skal første gang framlegge rapport for Europaparlamentet og Rådet innen 4. juni 2011, og deretter ved utløpet av hver referanseperiode nevnt i artikkel 11 nr. 3 bokstav d). Når det er begrunnet for dette formål kan Kommisjonen anmode medlemsstatene om opplysninger som utfyller dem som finnes i rapportene som de framlegger i samsvar med nr. 1 i denne artikkel.»
 - b) Nr. 4 skal lyde:
 - «4. Rapportene skal inneholde en vurdering av de resultater som er oppnådd ved tiltakene truffet i henhold til denne forordning, herunder hensiktsmessige opplysninger om utviklingen innen sektoren, særlig med hensyn til økonomiske, sosiale, miljømessige, sysselsettingsmessige og teknologiske sider samt om tjenestens kvalitet på bakgrunn av de opprinnelige mål og med henblikk på framtidige behov.»

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

7. Ny artikkel 13a skal lyde:

«*Artikkel 13a*

Det europeiske flysikkerhetsbyrå

Ved gjennomføringen av denne forordning og forordning (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004, (EF) nr. 552/2004 og europa-parlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå¹⁴, skal medlemsstatene og Kommisjonen, i samsvar med sine respektive roller i henhold til denne forordning, samarbeide med Det europeiske sikkerhetsbyrå for å sikre at det er tatt behørig hensyn til alle sider ved sikkerheten.»

Artikkel 2

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

1. Artikkel 2–4 skal lyde:

«*Artikkel 2*

De nasjonale tilsynsmyndigheters oppgaver

1. De nasjonale tilsynsmyndigheter nevnt i rammeforordningens artikkel 4 skal sørge for relevant tilsyn med anvendelsen av denne forordning, særlig med hensyn til sikker og effektiv drift hos ytere av flysikringstjenester som yter tjenester i det luftrommet som hører inn under ansvarsområdet til medlemsstaten som utpekte eller opprettet den berørte myndighet.
2. For dette formål skal hver nasjonale tilsynsmyndighet organisere hensiktsmessige inspeksjoner og undersøkelser for å kontrollere at kravene i denne forordning oppfylles, herunder krav til menneskelige ressurser i forbindelse med yting av flysikringstjenester. Den berørte yter av flysikringstjenester skal lette dette arbeidet.
3. Når det gjelder funksjonelle luftromsblokker som omfatter luftrom som hører inn under ansvarsområdet til flere enn én medlemsstat, skal de berørte medlemsstater inngå en avtale om tilsyn som fastsatt i denne artikkel med hensyn til ytere av flysikringstjenester som yter tjenester i tilknytning til blokkene.
4. De nasjonale tilsynsmyndigheter skal samarbeide nært med hverandre for å sikre tilfredsstillende tilsyn med ytere av fly-

sikringstjenester som innehar et gyldig sertifikat fra én medlemsstat, og som også yter tjenester i tilknytning til luftrommet som hører inn under en annen medlemsstats ansvarsområde. Slikt samarbeid skal omfatte ordninger med henblikk på håndtering av saker med manglende oppfyllelse av relevante felles krav som fastsatt i artikkel 6 eller vilkårene fastsatt i vedlegg II.

5. For yting av flysikringstjenester over landegrensene skal slike ordninger omfatte en avtale om gjensidig godkjenning av tilsynsoppgavene fastsatt i nr. 1 og 2 og av resultatene av oppgavene. Den gjensidige godkjenningen skal også få anvendelse når det er inngått avtaler om godkjenning mellom nasjonale tilsynsmyndigheter for sertifisering av tjenesteytere.
6. Dersom det er tillatt ved nasjonal lovgivning og med henblikk på regionalt samarbeid kan nasjonale tilsynsmyndigheter også inngå avtaler om deling av ansvar med hensyn til tilsynsoppgaver.

Artikkel 3

Godkjente organer

1. De nasjonale tilsynsmyndigheter kan beslutte helt eller delvis å delegerer inspeksjonene og undersøkelserne nevnt i artikkel 2 nr. 2 til godkjente organer som oppfyller kravene fastsatt i vedlegg I.
2. En delegering som gis av en nasjonal tilsynsmyndighet, skal være gyldig i Fellesskapet i en treårsperiode som kan forlenges. De nasjonale tilsynsmyndigheter kan pålegge ethvert godkjent organ som er etablert i Fellesskapet, å foreta disse inspeksjonene og undersøkelserne.

Artikkel 4

Sikkerhetskrav

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

2. Artikkel 5 oppheves.

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

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

¹⁴ EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

7. De nasjonale tilsynsmyndigheter skal overvåke oppfyllelsen av de felles krav og vilkår som er knyttet til sertifikatene. Nærmere opplysninger om overvåkingen skal tas med i de årlige rapportene som medlemsstatene skal framlegge i henhold til ramme-forordningens artikkel 12 nr. 1. Dersom en nasjonal tilsynsmyndighet mener at innehaveren av et sertifikat ikke lenger oppfyller slike krav eller vilkår, skal den treffe hensiktsmessige tiltak samtidig som den sikrer at tjenestene opprettholdes, under forutsetning av at sikkerheten ikke blir påvirket. Slike tiltak kan omfatte tilbakekalling av sertifikatet.»
4. Artikkel 8 skal lyde:

«*Artikkel 8*

Utpeking av ytere av lufttrafikkjenester

 1. Medlemsstatene skal sørge for at det ytes lufttrafikkjenester med enerett innenfor bestemte luftromsblokker som tilhører luftrommet som hører inn under deres ansvarsområde. For dette formål skal medlemsstatene utpeke en yter av lufttrafikkjenester som innehar et sertifikat som er gyldig i Fellesskapet.
 2. I forbindelse med yting av tjenester over landegrensene, skal medlemsstatene sikre at overholdelse av denne artikkel og artikkel 10 nr. 3 ikke hindres av deres nasjonale rettsorden i form av krav om at ytere av lufttrafikkjenester som yter tjenester i et luftrom som hører inn under denne medlemsstatens ansvarsområde:
 - a) eies av den medlemsstaten eller dens borgere, enten direkte eller gjennom en flertallsandel,
 - b) har sitt hovedforetak eller forretningskontor i den medlemsstaten, eller
 - c) bare benytter seg av anlegg i den medlemsstaten.
 3. Medlemsstatene skal fastsette de utpekte tjenesteyternes rettigheter og forpliktelser. Forpliktelsene kan omfatte vilkår for rettidig levering av relevant informasjon som gjør det mulig å identifisere alle flybevegelser i luftrommet som hører inn under deres ansvarsområde.
 4. Medlemsstatene skal kunne utøve skjønn ved valg av yter av lufttrafikkjenester, forutsatt at sistnevnte oppfyller kravene og vilkårene nevnt i artikkel 6 og 7.
 5. Når det gjelder de funksjonelle luftromsblokkene som er fastsatt i samsvar med artikkel 9a og som omfatter luftrom som hører inn under flere medlemsstaters ansvarsområde, skal de berørte medlemsstater sammen utpeke, i samsvar med nr. 1 i denne artikkel, én eller flere ytere av lufttrafikkjenester senest en måned før luftromsblokken gjennomføres.
6. Medlemsstatene skal umiddelbart underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene om alle beslutninger som treffes innenfor rammen av denne artikkel med hensyn til utpeking av ytere av lufttrafikkjenester innenfor bestemte luftromsblokker når det gjelder luftrommet som hører inn under deres ansvarsområde.»
5. Ny artikkel 9a og 9b skal lyde:

«*Artikkel 9a*

Funksjonelle luftromsblokker

 1. Innen 4. desember 2012 skal medlemsstatene treffe alle de tiltak som er nødvendige for å sikre gjennomføringen av funksjonelle luftromsblokker med sikte på å oppnå den nødvendige kapasitet og effektivitet i nettet for lufttrafikkstyring i Det felles europeiske luftrom, ivareta et høyt sikkerhetsnivå og bidra til den samlede ytelsen til lufttransportsystemet og til reduserte miljøvirkninger. Medlemsstatene skal i størst mulig grad samarbeide med hverandre, særlig medlemsstater som oppretter tilgrensende luftromsblokker, for å sikre at denne bestemmelsen overholdes. Samarbeidet kan eventuelt også omfatte tredjestater som deltar i funksjonelle luftromsblokker.
 2. Funksjonelle luftromsblokker skal særlig
 - a) bygge på en sikkerhetsvurdering,
 - b) muliggjøre best mulig utnytting av luftrommet, idet det tas hensyn til lufttrafikkbevegelsene,
 - c) sikre samsvar med det europeiske rutenettet som er fastsatt i samsvar med artikkel 6 i luftromsforordningen,
 - d) begrunnes ut fra den samlede merverdi de tilfører, herunder best mulig utnytting av tekniske og menneskelige ressurser, basert på nytte- og kostnadsanalyser,
 - e) sikre en smidig og fleksibel overføring av ansvaret for flygekontrollen mellom enhetene for lufttrafikkjenester,
 - f) sikre at de forskjellige struktureringene av luftrommet er forenlige, blant annet ved å optimere de nåværende flygeinformasjonsregionene,
 - g) oppfylle vilkårene som følger av regionale avtaler inngått innenfor ICAO,

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- h) overholde regionale avtaler som gjelder på datoen for ikrafttredelsen av denne forordning, særlig avtaler som involverer europeiske tredjestater, og
 - i) gjøre det lettere å oppnå ytelsesmål på fellesskapsplan.
3. En funksjonell luftromsblokk skal opprettes bare ved gjensidig avtale mellom alle de medlemsstater og eventuelle tredjestater som har ansvaret for en del av det luftrom som den funksjonelle luftromsblokken omfatter. Før Kommisjonen underrettes om opprettelsen av en funksjonell luftromsblokk skal den eller de berørte medlemsstater framlegge for Kommisjonen, de øvrige medlemsstater og andre berørte parter tilstrekkelige opplysninger og gi dem mulighet til å komme med sine synspunkter.
 4. Dersom en funksjonell luftromsblokk er knyttet til et luftrom som helt eller delvis faller inn under to eller flere medlemsstaters ansvarsområde, skal avtalen som ligger til grunn for opprettelsen av den funksjonelle luftromsblokken, inneholde de nødvendige bestemmelser om hvordan blokken kan endres og om hvordan en medlemsstat kan trekke seg ut av blokken, herunder overgangsordninger.
 5. Dersom det oppstår problemer mellom to eller flere medlemsstater med hensyn til en funksjonell luftromsblokk på tvers av grensene for luftrom som faller inn under deres ansvarsområde, kan de berørte medlemsstatene i fellesskap bringe saken inn for Komiteen for det felles luftrom, for en uttalelse. Uttalelsen skal rettes til de berørte medlemsstater. Uten at nr. 3 berøres skal medlemsstatene ta hensyn til en slik uttalelse med henblikk på å finne en løsning.
 6. Etter at den har mottatt medlemsstatenes underretninger om avtalene og erklæringene nevnt i nr. 3 og 4, skal Kommisjonen vurdere i hvilken grad de enkelte luftromsblokkene oppfyller kravene fastsatt i nr. 2 og framlegge resultatene for Komiteen for det felles luftrom, for diskusjon. Dersom Kommisjonen mener at en eller flere funksjonelle luftromsblokker ikke oppfyller kravene, skal den innlede en dialog med de berørte medlemsstater med sikte på å komme til enighet om de tiltak som er nødvendige for å rette på situasjonen.
 7. Uten at nr. 6 berøres skal avtalene og erklæringene nevnt i nr. 3 og 4 meddeles Kommisjonen for offentliggjøring i *Den europeiske unions tidende*. Ved offentliggjøringen skal ikrafttredelsesdatoen for den relevante beslutning angis.
 8. Veiledende materiale for opprettelse og endring av funksjonelle luftromsblokker skal utarbeides innen 4. desember 2010 etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 2.
 9. Kommisjonen skal innen 4. desember 2011 og etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3, vedta gjennomføringsregler for opplysningene som den eller de berørte medlemsstater må framlegge før de oppretter og endrer en funksjonell luftromsblokk i samsvar med nr. 3 i denne artikkel.
- Artikkel 9b*
- Systemkoordinator for funksjonelle luftromsblokker**
1. For å gjøre det lettere å opprette luftromsblokker kan Kommisjonen utpeke en fysisk person som systemkoordinator for funksjonelle luftromsblokker («koordinatoren»). Kommisjonen skal handle etter framgangsmåten fastsatt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3.
 2. Uten at artikkel 9a nr. 5 berøres skal koordinatoren på anmodning fra alle berørte medlemsstater og eventuelle tredjestater som deltar i samme funksjonelle luftromsblokk, bidra til å løse problemer under forhandlingsprosessen slik at det går raskere å opprette funksjonelle luftromsblokker. Koordinatoren skal handle på grunnlag av et mandat fra samtlige berørte medlemsstater og eventuelle tredjestater som deltar i samme funksjonelle luftromsblokk.
 3. Koordinatoren skal handle upartisk, særlig med hensyn til medlemsstater, tredjestater, Kommisjonen og de berørte parter.
 4. Koordinatoren skal ikke røpe opplysninger som vedkommende har fått i forbindelse med sine oppgaver, med mindre medlemsstaten(e) og eventuelle berørte tredjestater har tillatt det.
 5. Koordinatoren skal rapportere til Kommisjonen, Komiteen for det felles luftrom og Europaparlamentet hver tredje måned etter at vedkommende er utpekt. Rapporten skal omfatte en oppsummering av forhandlingene og resultatene av dem.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

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

6. Artikkel 11 skal lyde:

«*Artikkel 11*

Forholdet til militære myndigheter

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

7. Artikkel 12 nr. 3 skal lyde:

«3. Ved yting av en tjenestepakke skal ytere av flysikringstjenester angi og opplyse om kostnader og inntekter ved flysikringstjenester, fordelt i samsvar med prissystemet for flysikringstjenester nevnt i artikkel 14 og, dersom det er relevant, føre konsoliderte regnskaper for andre tjenester enn flysikringstjenester, som de ville vært forpliktet til dersom vedkommende tjenester ble levert av atskilte foretak.»

8. Artikkel 14 skal lyde:

«*Artikkel 14*

Generelt

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

9. Artikkel 15 skal lyde:

«*Artikkel 15*

Prinsipper

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

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

a) Kostnadene som skal fordeles på luftromsbrukerne, er de fastsatte kostnadene for yting av flysikringstjenester, herunder passende beløp for renter på

kapitalinvestering og avskrivning av aktiva samt kostnader til vedlikehold, drift, ledelse og administrasjon. Fastsatte kostnader skal være de kostnader medlemsstatene har fastsatt på nasjonalt plan eller på planet for funksjonelle luftromsblokker, enten i begynnelsen av referanseperioden for hvert kalenderår i den referanseperiode som er nevnt i rammeforordningens artikkel 11, eller i løpet av referanseperioden, etter hensiktsmessige tilpasninger for å gjennomføre varslingsordningene fastsatt i rammeforordningens artikkel 11.

b) Kostnadene som skal tas i betraktning i denne forbindelse, er anslåtte kostnader i tilknytning til anlegg og tjenester som leveres og iverksettes i henhold til ICAOs regionale flysikringsplan for den europeiske region. De kan også omfatte kostnader som de nasjonale tilsynsmyndigheter og/eller godkjente organer har pådratt seg samt andre kostnader som den berørte medlemsstat og tjenesteyter pådrar seg i forbindelse med yting av flysikringstjenester. De skal ikke omfatte kostnader i forbindelse med sanksjoner som medlemsstatene ilegger i samsvar med rammeforordningens artikkel 9, eller kostnader i forbindelse med eventuelle korrigerende tiltak som medlemsstatene pålegger i samsvar med rammeforordningens artikkel 11.

c) Når det gjelder funksjonelle luftromsblokker og som en del av sine rammeavtaler skal medlemsstatene gjøre en rimelig innsats for å komme til enighet om felles prinsipper for avgiftspolitikken.

d) Kostnadene ved forskjellige flysikringstjenester skal bestemmes hver for seg, som fastsatt i artikkel 12 nr. 3.

e) Krysssubsidiering skal ikke være tillatt mellom underveistjenester og terminaltjenester. Kostnader som gjelder både terminaltjenester og underveistjenester, skal fordeles proporsjonalt mellom underveistjenester og terminaltjenester på grunnlag av en oversiktlig metode. Krysssubsidiering mellom forskjellige flysikringstjenester skal være tillatt i begge disse kategoriene bare dersom dette er objektivt begrunnet og forutsatt at det tydelig angis.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- f) Det skal sikres innsyn i kostnadsgrunnlaget for beregningen av avgiftene. Det skal vedtas gjennomføringsregler for tjenesteyternes framlegging av opplysninger, slik at det er mulig å kontrollere tjenesteyternes prognoser, faktiske kostnader og inntekter. De nasjonale tilsynsmyndigheter, tjenesteyterne, luftromsbrukerne, Kommisjonen og Eurocontrol skal regelmessig utveksle opplysninger.
3. Medlemsstatene skal anvende følgende prinsipper ved fastsettelsen av avgifter i samsvar med nr. 2:
- Avgiftene for flysikringstjenesters tilgjengelighet skal fastsettes etter vilkår for likebehandling. Ved fastsettelse av avgifter som pålegges forskjellige luftromsbrukere for bruk av samme tjeneste, skal det ikke gjøres forskjell ut fra nasjonalitet eller brukerkategori.
 - Fritak for visse brukere, særlig lettere luftfartøyer og statlige luftfartøyer, kan tillates, forutsatt at kostnadene ved slike fritak ikke overføres til andre brukere.
 - Avgifter skal fastsettes per kalenderår på grunnlag av fastsatte kostnader, eller de kan fastsettes på de vilkår som medlemsstatene fastsetter for å bestemme grenseverdien for enhetssatsen eller inntekten hvert år i en periode på høyst fem år.
 - Flysikringstjenester kan gi inntekter som sørger for en rimelig kapitalavkastning, slik at de bidrar til nødvendige kapitalforbedringer.
 - Avgiftene skal gjenspeile kostnadene ved flysikringstjenester og -anlegg som stilles til rådighet for luftromsbrukerne, idet det tas hensyn til den relative transportkapasiteten til de forskjellige typene berørte luftfartøyer.
 - Avgiftene skal fremme sikker, effektiv, fungerende og bærekraftig yting av flysikringstjenester med sikte på å oppnå et høyt sikkerhetsnivå og høy kostnadseffektivitet og oppfylle ytelsesmålene, og de skal stimulere til integrert tjenesteyting, samtidig som de minsker luftfartens miljøvirkninger. For dette formål og i tilknytning til de nasjonale ytelsesplanene eller ytelsesplanene for funksjonelle luftromsblokker, kan nasjonale tilsynsmyndigheter opprette ordninger, herunder stimuleringstiltak i form av økonomiske fordeler og ulemper, for å oppmuntre ytere av flysikringstjenester og/eller luftromsbrukere til å støtte forbedringer i ytingen av flysikringstjenester, som økt kapasitet, færre forsinkelser og bærekraftig utvikling, samtidig som et best mulig sikkerhetsnivå opprettholdes.
4. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsregler for denne artikkel etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3.»
10. Ny artikkel 15a skal lyde:
- «Artikkel 15a*
- Felles prosjekter**
- Felles prosjekter kan bidra til en vellykket gjennomføring av ATM-hovedplanen. Slike prosjekter skal være til støtte for denne forordnings mål om å bedre det europeiske luftfartssystemets ytelse på sentrale områder som kapasitet, effektiv avvikling av flyginger, kostnadseffektivitet og et bærekraftig miljø, innenfor rammen av de overordnede sikkerhetsmålene.
 - Kommisjonen kan, etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3, utarbeide veiledende materiale for hvordan prosjektene kan være til støtte for gjennomføringen av ATM-hovedplanen. Det veiledende materialet skal ikke berøre ordninger for gjennomføring av slike prosjekter med hensyn til funksjonelle luftromsblokker som partene innenfor blokkene er blitt enige om.
 - Kommisjonen kan, etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3, også beslutte å starte felles prosjekter for nettfunksjoner som er av særlig betydning med sikte på å forbedre den samlede ytelsen for lufttrafikkstyring og flysikringstjenester i Europa. Slike felles prosjekter kan være berettiget til fellesskapsfinansiering innenfor den flerårige finansielle rammen. For dette formål og uten at det berører medlemsstatenes myndighet til å bestemme hvordan deres økonomiske midler skal benyttes, skal Kommisjonen gjennomføre en uavhengig nytte- og kostnadsanalyse og passende samråd med medlemsstatene og relevante berørte parter i samsvar med rammeforordningens artikkel 10, og undersøke alle passende måter som prosjektene kan finansieres på. De støtteberettigede kostnadene ved gjennomføring av felles prosjekter skal dekkes i samsvar med prinsippene om innsyn og likebehandling.»

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

11. Artikkel 16–18 skal lyde:

«Artikkel 16

Kontroll av overholdelse

1. Kommisjonen skal i samarbeid med medlemsstatene sørge for løpende kontroll av at prinsippene og reglene nevnt i artikkel 14 og 15 overholdes. Kommisjonen skal tilstrebe å opprette de ordninger som er nødvendige for å dra nytte av Eurocontrols sakkunnskap, og skal underrette medlemsstatene, Eurocontrol og representantene for luftromsbrukerne om resultatene av kontrollen.
2. Kommisjonen skal på anmodning fra en eller flere medlemsstater som anser at prinsippene og reglene nevnt i artikkel 14 og 15 ikke er anvendt korrekt, eller på eget initiativ, undersøke enhver påstand om at de berørte prinsipper og/eller regler ikke er overholdt eller anvendt. Uten at artikkel 18 nr. 1 berøres skal Kommisjonen underrette medlemsstatene, Eurocontrol og representantene for luftromsbrukerne om resultatene av undersøkelsen. Kommisjonen skal innen to måneder etter å ha mottatt en slik anmodning, og etter å ha hørt den berørte medlemsstat og rådført seg med Komiteen for det felles luftrom etter framgangsmåten nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 2, treffe en beslutning om anvendelsen av artikkel 14 og 15 i denne forordning og om hvorvidt den aktuelle praksis kan fortsette.
3. Kommisjonen skal rette sin beslutning til medlemsstatene og underrette tjenesteyteren om den, i den grad tjenesteyteren er juridisk berørt. Medlemsstatene kan framlegge Kommisjonens beslutning for Rådet innen en måned. Rådet kan med kvalifisert flertall treffe en annen beslutning innen en måned.

Artikkel 17

Revisjon av vedleggene

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

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

Artikkel 18

Fortrolighet

1. Verken de nasjonale tilsynsmyndigheter, som handler i samsvar med nasjonal lovgiv-

ning, eller Kommisjonen skal røpe fortrolige opplysninger, særlig opplysninger om ytere av flysikringstjenester, deres forretningsforbindelser eller kostnadskomponenter.

2. Nr. 1 skal ikke berøre nasjonale tilsynsmyndigheters eller Kommisjonens rett til å bringe videre opplysninger dersom de er avgjørende for utførelsen av deres oppgaver; i så fall skal offentliggjøringen være rimelig og ta hensyn til den rettmessige interesse ytere av flysikringstjenester, luftromsbrukere, lufthavner eller andre relevante berørte parter har av å beskytte sine forretningshemmeligheter.
 3. Opplysninger og data som framlegges i henhold til prissystemet nevnt i artikkel 14, skal offentliggjøres.»
12. Ny artikkel 18a skal lyde:

«Artikkel 18a

Evaluering

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

13. I vedlegg I gjøres følgende endringer:

- a) Tittelen skal lyde:
«KRAV TIL GODKJENTE ORGANER»
- b) Den innledende ordlyden skal være:
«Alle godkjente organer skal:»

Artikkel 3

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

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

«Artikkel 3

Den europeiske øvre flygeinformasjonsregion (EUIR)

1. Fellesskapet og dets medlemsstater skal ha som mål å opprette en felles EUIR som anerkjennes av ICAO. For dette formål skal Kommisjonen, for saker som faller inn under Fellesskapets ansvarsområde, framlegge en rekommandasjon for Rådet i samsvar med traktatens artikkel 300 senest 4. desember 2011.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

2. EUIR skal slik utformes at den omfatter det luftrom som i henhold til artikkel 1 nr. 3 faller inn under medlemsstatenes ansvarsområde, og kan også omfatte europeiske tredjestaters luftrom.
 3. Opprettelsen av EUIR berører ikke medlemsstatenes ansvar med hensyn til å utpeke ytere av lufttrafikkjenester for luftrommet som faller inn under deres ansvarsområde i henhold til artikkel 8 nr. 1 i tjenesteytingsforordningen.
 4. Medlemsstatene skal beholde sitt ansvar overfor ICAO innenfor de geografiske grenser for de øvre flygeinformasjonsregioner som ICAO har tildelt dem på datoen for denne forordnings ikrafttredelse.»
3. Ny artikkel 3a skal lyde:

«*Artikkel 3a*

Elektronisk luftfartsinformasjon

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

«*Artikkel 4*

Lufttrafikkregler og luftromsklassifisering

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

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

«*Artikkel 6*

Styring og utforming av nettet

1. Funksjonene i nettet for lufttrafikkstyring (ATM) skal muliggjøre best mulig utnyttning av luftrommet og sikre at luftromsbrukere kan trafikkere sine foretrukne flyveier, samtidig som det gis størst mulig tilgang til luftroms- og flysikringstjenester. Nettfunksjonene skal ha som formål å støtte initiativer på nasjonalt plan og på planet for funksjonelle luftromsblokker, og skal utføres på en måte som respekterer skillet mellom regulerings- og driftsoppgaver.
2. For å nå målene nevnt i nr. 1 og med forbehold for medlemsstatenes ansvarsområder med hensyn til nasjonale ruter og luftromsstrukturer, skal Kommisjonen sikre at følgende funksjoner utføres:
 - a) Utforming av det europeiske rutenettet.
 - b) Samordning av knappe ressurser innenfor de luftfartsfrekvensbånd som anvendes av den allmenne lufttrafikken, særlig radiofrekvenser, samt samordning av radartransponderkoder.

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

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- som skiller mellom ansvarsområdene knyttet til henholdsvis tjenesteyting og regulering, idet det tas hensyn til behovene til hele ATM-nettet og med full medvirkning fra luftromsbrukere og ytere av flysikringstjenester.
3. Kommisjonen kan utfylle listen over funksjoner i nr. 2 etter behørig samråd med berørte parter i bransjen. Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning ved å supplere dem, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 4.
 4. Nærmere regler for gjennomføringen av tiltakene nevnt i denne artikkel, unntatt tiltakene nevnt i nr. 6–9, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3. Gjennomføringsreglene skal særlig gjelde følgende:
 - a) samordningen og harmoniseringen av prosesser og framgangsmåter for å bedre effektiviteten i styringen av luftfartsfrekvenser, herunder utarbeiding av prinsipper og kriterier,
 - b) den sentrale funksjonen å samordne arbeidet med å tidlig identifisere og imøtekomme behov for frekvenser innenfor de frekvensbånd som er tildelt den allmenne lufttrafikken i Europa, for å støtte utformingen og driften av det europeiske lufttrafikknettet,
 - c) ytterligere nettfunksjoner som definert i ATM-hovedplanen,
 - d) detaljerte ordninger for samarbeid om beslutningstaking mellom medlemsstatene, yterne av flysikringstjenester og nettstyringsfunksjonen i forbindelse med oppgavene som er nevnt i nr. 2,
 - e) ordninger for samråd med de relevante berørte parter i beslutningsprosessen både på nasjonalt og europeisk plan, og
 - f) innenfor det radiospektrum som er tildelt den allmenne lufttrafikken av Den internasjonale teleunion, en fordeling av oppgaver og ansvar mellom nettstyringsfunksjonen og nasjonale frekvensforvaltere, idet det sikres at de nasjonale frekvensforvaltningsfunksjonene fortsetter å utføre de frekvenstildelinger som ikke påvirker nettet. I de tilfeller der nettet påvirkes, skal de nasjonale frekvensforvalterne samarbeide med de ansvarlige for nettstyringsfunksjonen med sikte på en best mulig utnyttning av frekvensene.
 5. Andre sider ved utformingen av luftrommet enn dem som er nevnt i nr. 2, skal tas opp på nasjonalt plan eller på planet for funksjonelle luftromsblokker. Under utformingsprosessen skal det tas hensyn til etterspørselen etter og kompleksiteten i trafikken, nasjonale ytelsesplaner eller ytelsesplaner for funksjonelle luftromsblokker, og prosessen skal omfatte fullt samråd med relevante luftromsbrukere eller relevante grupper som representerer luftromsbrukere, og, eventuelt, militære myndigheter.
 6. Medlemsstatene skal overlate forvaltningen av trafikkflytstyringen til Eurocontrol eller et annet upartisk og kompetent organ, underlagt passende tilsynsordninger.
 7. Gjennomføringsregler for trafikkflytstyring, herunder de nødvendige tilsynsordninger, skal utarbeides etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 2, og vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i rammeforordningens artikkel 5 nr. 3, for at den tilgjengelige kapasiteten i luftrommet skal utnyttes best mulig og trafikkflytstyringen forbedres. Reglene skal bygge på innsyn og effektivitet, og sikre at kapasiteten gjøres tilgjengelig på en fleksibel måte og i rett tid, i samsvar med anbefalingene i ICAOs regionale flysikringsplan for den europeiske region.
 8. Gjennomføringsreglene for trafikkflytstyring skal støtte de driftsbeslutninger som ytere av flysikringstjenester, lufthavnselskaper og luftromsbrukere treffer, og skal omfatte følgende områder:
 - a) planlegging av flyginger,
 - b) bruk av tilgjengelig luftromskapasitet i alle faser av flygingen, herunder fordeling av tidsluker, og
 - c) bruk av flygeruter i allmenn lufttrafikk, herunder
 - opprettelse av én felles publikasjon for rute- og trafikkplanlegging,
 - alternativer for omdirigering av allmenn lufttrafikk fra overbelastede områder, og
 - prioriteringsregler for allmenn lufttrafikks tilgang til luftrommet, særlig i perioder med overbelastning og ved kriser.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

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

7. Artikkel 9 oppheves.

Artikkel 4

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

1. Ny artikkel 6a skal lyde:

«*Artikkel 6a*

Alternativ samsvars kontroll

Et sertifikat som er utstedt i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå¹⁵, og som gjelder komponenter eller systemer, skal ved anvendelsen av artikkel 5 og 6 i denne forordning anses som en EF-erklæring om samsvar eller om bruksegnethet, eller som en EF-verifiseringserklæring, dersom det viser at de grunnleggende krav i denne forordning og de relevante gjennomføringsreglene for samvirking er overholdt.»

2. Artikkel 9 skal lyde:

«*Artikkel 9*

Revisjon av vedleggene

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

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

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

4. I vedlegg II gjøres følgende endringer:

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

«Det europeiske nett for lufttrafikkstyring, dets systemer og deres komponenter

skal på samordnet grunnlag støtte nye avtalte og validerte driftsmodeller som forbedrer flysikringstjenestenes kvalitet, bærekraftighet og effektivitet, særlig med hensyn til sikkerhet og kapasitet.»

b) I del B gjøres følgende endringer:

i) I nr. 3.1.2 skal første ledd lyde:

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

ii) Nr. 3.2.2 skal lyde:

«3.2.2. Støtte til nye driftsmodeller

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

iii) Nr. 4.2 skal lyde:

«4.2. Støtte til nye driftsmodeller

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

Artikkel 5

Ikrafttredelse

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

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

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

Utferdiget i Strasbourg, 21. oktober 2009.

For Europaparlamentet

J. BUZEK

President

For Rådet

C. MALMSTRÖM

Formann

¹⁵ EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

Vedlegg 3

EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98,

og på følgende bakgrunn:

- 1) Kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011 av 7. juli 2011 om fastsettelse av nærmere regler for gjennomføring av nettfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM) og om endring av forordning (EU) nr. 691/2010¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 2) EØS-avtalens vedlegg XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XIII gjøres følgende endringer:

1. Etter nr. 66wm (kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 391/2013) skal nytt nr. 66wl lyde:

«66wn. **32011 R 0677**: Kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011 av 7. juli 2011 om fastsettelse av nærmere regler for gjennomføring av nettfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM) og om endring av forordning (EU) nr. 691/2010 (EUT L 185 av 15.7.2011, s. 1).

Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

- a) Termen «nettforvalter» skal bety den nettforvalteren som er utpekt for både EUs medlemsstater og EØS/EFTA-statene.
- b) Uavhengig av bestemmelsene i EØS-avtalens protokoll 1 skal termen «medlemsstat(er)», i tillegg til termens betydning i forordningen, forstås å omfatte EFTA-statene.
- c) Med henblikk på EFTA-statene skal ordene «en kommisjonsbeslutning etter

samråd med Komiteen for det felles luftrom i samsvar med artikkel 5 nr. 3 i forordning (EF) nr. 549/2004» i artikkel 3 nr. 3, bety «et vedtak i EFTA-statenes faste komité», og ordet «Kommisjonen» skal bety «EFTA-statenes faste komité».

- d) I artikkel 4 nr. 4 skal ordene «, EFTA-statenes faste komité, EFTAs overvåkningsorgan» tilføyes etter ordet «Kommisjonen».
 - e) I artikkel 7 nr. 5 skal ordene «, EFTA-statenes faste komité, EFTAs overvåkningsorgan» tilføyes etter ordet «Kommisjonen».
 - f) I artikkel 16 nr. 3 bokstav b) skal ordene «og en representant for EFTA-statenes faste komité» tilføyes etter ordet «Kommisjonen».
 - g) Artikkel 17 nr. 2 bokstav a) får ikke anvendelse for EFTA-statene.
 - h) I artikkel 18 nr. 2 skal ordene «, en representant for EFTA-staten som har formannskapet i EFTA-statenes faste komité» tilføyes etter ordet «Rådet».
 - i) I artikkel 20 nr. 3 første punktum skal ordene «, EFTA-statenes faste komité, EFTAs overvåkningsorgan» tilføyes etter ordene «for Kommisjonen».
 - j) Med henblikk på EFTA-statene skal ordet «Kommisjonen» i artikkel 21 første punktum bety «EFTAs overvåkningsorgan.»
2. I nr. 66xa (kommisjonsforordning (EU) nr. 691/2010) skal nytt strekpunkt lyde:

«– **32011 R 0677**: Kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011 av 7. juli 2011 (EUT L 185 av 15.7.2011, s. 1).»

Artikkel 2

Teksten til forordning (EU) nr. 677/2011 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

¹ EUT L 185 av 15.7.2011, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 28. juni 2014, forutsatt at alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt², eller den dagen EØS-komiteens beslutning nr. 229/2013 av 13. desember 2013³ trer i kraft, alt etter hva som inntreffer sist.

² Ingen forfatningsrettslige krav angitt.

³ EUT L 154 av 22.5.2014, s. 28, og EØS-tillegget til EUT nr. 29 av 22.5.2014, s. 27.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 27. juni 2014.

For EØS-komiteen
Gianluca Grippa
Formann

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

Vedlegg 4

Kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011 av 7. juli 2011 om fastsettelse av nærmere regler for gjennomføring av nettfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM) og om endring av forordning (EU) nr. 691/2010

EUROPAKOMMISJONEN HAR –

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen)¹, særlig artikkel 11,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen)², særlig artikkel 6, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Forordning (EF) nr. 551/2004 tar sikte på å støtte modellen for et stadig mer integrert operativt luftrom innenfor rammen av den felles transportpolitikken og opprette felles framgangsmåter for utforming, planlegging og forvaltning som sikrer at lufttrafikkstyringen foregår på en effektiv og trygg måte. Nettfunksjonene bør ta sikte på å støtte initiativer på nasjonalt plan og i de funksjonelle luftromsblokkene.
- 2) Nettfunksjonene bør være en «tjeneste av allmenn interesse» som ytes for det europeiske luftfartsnettet, og som bidrar til bærekraftig utvikling av lufttransportssystemet ved å sikre det fastsatte nivå med hensyn til ytelse, kompatibilitet og samordning av virksomheten, herunder de tiltak som treffes for å sikre optimal utnyttelse av knappe ressurser.
- 3) Utformingen av det europeiske rutenettet og samordningen av knappe ressurser i samsvar med forordning (EF) nr. 551/2004 bør ikke berøre medlemsstatenes suverenitet over deres luftrom eller medlemsstatenes krav med hensyn til offentlig orden, offentlig sik-

kerhet og forsvarsspørsmål i samsvar med forordning (EF) nr. 549/2004.

- 4) Europaparlaments- og rådsvedtak nr. 676/2002/EF av 7. mars 2002 om rammeregler for radiospektrumpolitikk i Det europeiske fellesskap (radiospektrumvedtaket)³ oppretter en politisk og rettslig ramme for dette området.
- 5) Et upartisk, kompetent organ (nettforvalteren) bør opprettes for å utføre de oppgaver som er nødvendige for å ivareta nettfunksjonene fastsatt i forordning (EF) nr. 551/2004.
- 6) Det europeiske rutenettet bør være utformet slik at flygerutene blir optimale i et «gate-to-gate»-perspektiv i alle faser av flygingen, særlig med hensyn til flygeeffektivitet og miljøaspekter.
- 7) Arbeidet i Organisasjonen for internasjonal sivil luftfart (ICAO) og Eurocontrol innen ruteutforming og forvaltning av frekvenser og transponderkoder for sekundære overvåkingsradarer (SSR) anerkjennes og bør legges til grunn når utviklingen og driften av nettet skal optimeres på unionsplan.
- 8) Medlemsstatenes forpliktelser overfor ICAO med hensyn til ruteutforming og forvaltning av frekvenser og transponderkoder for sekundære overvåkingsradarer bør overholdes og gjennomføres mer effektivt for nettet gjennom samordning av og støtte fra nettforvalteren.
- 9) Fordelingen av radiospektrum skjer innenfor rammen av Den internasjonale teleunion (ITU). Medlemsstatene har ansvar for å framheve den sivile luftfartens krav og deretter anvende ressursene tildelt allmenn lufttrafikk optimalt.
- 10) ICAO har utarbeidet veiledningsmateriale for funksjonene knyttet til SSR-transponderkoder og radiofrekvenser og driver et system for registrering av frekvenstildeling for allmenn

¹ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

² EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

³ EFT L 108 av 24.4.2002, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

lufttrafikk i ICAO-region Europa, som for tiden ivaretas av Eurocontrol.

- 11) I henhold til forordning (EF) nr. 551/2004 skal det vedtas nærmere gjennomføringsregler for å samordne og harmonisere prosessene og framgangsmåtene for å gjøre forvaltningen av frekvenser for luftfarten mer effektiv, og en sentral funksjon for å samordne arbeidet for rask påvisning og avhjelping av frekvensbehov som støtte for utformingen og driften av nettet.
- 12) Ettersom trafikkflytstyring (ATFM) er en integrert del av nettfunksjonene, kreves en hensiktsmessig henvisning til kommisjonsforordning (EU) nr. 255/2010 av 25. mars 2010 om fastsettelse av felles regler for trafikkflytstyring⁴.
- 13) Ettersom nettforvaltningens effektivitet er avhengig av at nettfunksjonene umiddelbart iverksettes, har medlemsstatene allerede gitt Eurocontrol i oppdrag å ivareta ATFM.
- 14) Det er en fordel å overlate samordningen av de ulike nettfunksjonene til ett enkelt organ for å utvikle ensartede optimeringsløsninger på nettplan på kort og lang sikt, som er i samsvar med ytelsesmålene. Nettfunksjonene bør imidlertid leveres av nettforvalteren på medlemsstatsplan og i de funksjonelle luftromsblokkene i henhold til ansvarsfordelingen fastsatt i denne forordning.
- 15) Nettforvalteren bør delta i arbeid i tilknytning til planer, tiltak og ytelser som gjelder lufttrafikkstyring (ATM) i medlemsstatene eller de funksjonelle luftromsblokkene, særlig når det kan forventes at dette har eller sannsynligvis vil få vesentlig betydning for nettets ytelser.
- 16) Hendelsene i forbindelse med vulkanutbruddet på Eyjafjallajökull i april 2010 viste at det er nødvendig å opprette en sentral enhet som kan ta ledelsen i arbeidet med å samordne forvaltningen av risikoreduserende tiltak lokalt og regionalt og på nettplan for å sikre rask innsats i framtidige krisesituasjoner som påvirker luftfarten.
- 17) Nettfunksjonene og de tiltak som organiseres i de funksjonelle luftromsblokkene, bør samordnes.
- 18) Effektive samråd med berørte parter bør gjennomføres på nasjonalt plan, i de funksjonelle luftromsblokkene og på nettplan.
- 19) Lufthavnene, som er innflygings- og utflygingspunkter til nettet, er viktige for nettets samlede ytelse, og derfor bør nettfunksjonene, gjennom Unionens senter for observasjon av lufthavnkapasitet, samarbeide med lufthavnoperatører som fungerer som bakkekoordinatorer med sikte på å optimere kapasiteten på bakken og dermed forbedre nettets samlede kapasitet.
- 20) Innføringen av nettfunksjonene bør ikke påvirke gjennomføringen av rådsforordning (EØF) nr. 95/93 av 18. januar 1993 om felles regler for fordeling av tidsluker på lufthavnene i Fellesskapet⁵.
- 21) Sivil-militært samarbeid og koordinering er av største betydning for å nå de fastsatte mål, samtidig som det tas behørig hensyn til effektiviteten i militære operasjoner. Beslutninger med hensyn til innholdet, omfanget eller gjennomføringen av militære operasjoner og øvelser som utføres innenfor rammen av reglene for militær lufttrafikk, faller ikke inn under Unionens ansvarsområde, men av hensyn til sikkerheten og gjensidig effektivitet er det viktig å dekke grensesnittene mellom disse operasjonene og dem som omfattes av denne forordning.
- 22) Nettfunksjonene bør ikke påvirke artikkel 13 i forordning (EF) nr. 549/2004, som har til formål å verne vesentlige sikkerhetsinteresser eller forsvarspolitiske interesser, eller anvendelsen av fleksibel bruk av luftrommet i henhold til artikkel 7 i forordning (EF) nr. 551/2004.
- 23) Nettfunksjonene bør utføres kostnadseffektivt, særlig ved at dobbeltarbeid unngås, slik at funksjonene kan utføres i medlemsstatene på en måte som gir lavere, eller i det minste ikke høyere, finansierings- og personalbehov innenfor rammen av denne forordning, sammenlignet med situasjonen forut for utnevnelsen av nettforvalteren.
- 24) Kommisjonen bør sikre tilstrekkelig tilsyn med nettforvalteren.
- 25) Sikkerhetskravene til nettfunksjonene må være på et nivå som kan sammenlignes med de krav som Det europeiske flysikkerhetsbyrå (Byrået) stiller til yting av flysikkerhetstjenester. Disse krav og kravene til sikkerhetstilsyn bør fastsettes i denne forordning.
- 26) Hensynet til tredjestater og deres deltakelse i opprettelsen og gjennomføringen av nettfunksjonene bør bidra til at Det felles europeiske luftrom får en felleseuropeisk dimensjon.
- 27) Nettfunksjonene kan utvides i samsvar med artikkel 6 i forordning (EF) nr. 551/2004.

⁴ EUT L 80 av 26.3.2010, s. 10.

⁵ EFT L 14 av 22.1.1993, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- 28) For utførelsen av nettfunksjonene bør det fastsettes særskilte ytelsesmål som innebærer at det må gjøres endringer i kommisjonsforordning (EU) nr. 691/2010 av 29. juli 2010 om fastsettelse av en ytelsesordning for flysikringstjenester og nettfunksjoner og om endring av forordning (EF) nr. 2096/2005 om fastsettelse av felles krav til yting av flysikringstjenester⁶. Disse særskilte ytelsesmål kan videreutvikles på grunnlag av den praktiske erfaring med anvendelsen av ytelsesordningen.
- 29) Forordning (EU) nr. 691/2010 bør derfor endres.
- 30) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom –

til hinder for at medlemsstatene kan treffe de tiltak som er nødvendige for å verne vesentlige sikkerhetsinteresser eller forsvarspolitiske interesser.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning får definisjonene fastsatt i artikkel 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 anvendelse.

Dessuten menes med:

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Kapittel I

Alminnelige bestemmelser

Artikkel 1

Formål og virkeområde

- Denne forordning fastsetter nærmere regler for gjennomføring av nettfunksjoner for lufttrafikkstyring i samsvar med artikkel 6 i forordning (EF) nr. 551/2004 for å gjøre det mulig å bruke Det felles europeiske luftrom optimalt og sikre at luftromsbrukerne kan benytte sine foretrukne flygeruter, samtidig som det gis best mulig tilgang til luftrommet og flysikringstjenestene.
- Når det gjelder nettforvaltningen, skal denne forordning særlig få anvendelse på medlemsstatene, Det europeiske flysikkerhetsbyrå (Byrået), luftromsbrukerne, yterne av flysikringstjenester, lufthavnoperatørene, lufthavnens tidslukekoordinatorer og driftsorganisasjonene, på nasjonalt plan eller i de funksjonelle luftromsblokkene.
- I samsvar med artikkel 1 nr. 3 i forordning (EF) nr. 551/2004 og uten at dette påvirker driften av statlige luftfartøyer i henhold til artikkel 3 i Chicago-konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, skal medlemsstatene anvende denne forordning i luftrom under deres ansvarsområde i ICAO-regionene Europa og Afrika.
- I samsvar med artikkel 13 i forordning (EF) nr. 549/2004 skal denne forordning ikke være

- «lufthavnoperatør» «lufthavnadministrasjon» som definert i artikkel 2 bokstav j) i forordning (EØF) nr. 95/93,
- «lufthavnens tidslukekoordinator» funksjonen opprettet ved koordinerte lufthavner i henhold til forordning (EØF) nr. 95/93,
- «utforming av luftrommet» en framgangsmåte som skal bidra til å nå nettrelaterte ytelsesmål og ivareta luftromsbrukernes behov samt sikre eller heve det fastsatte sikkerhetsnivå og øke luftrommets kapasitet og miljøytelse gjennom å utvikle og gjennomføre avanserte navigasjonsfunksjoner og -teknikker, forbedrede rutenett og tilhørende sektorinndeling, optimerte luftromsstrukturer og kapasitetsforbedrende ATM-framgangsmåter,
- «reservert luftrom» en angitt del av luftrommet som er midlertidig reservert for eksklusiv eller særskilt bruk for bestemte kategorier av brukere,
- «restriksjonsområde» en angitt del av luftrommet, der det til visse tider kan foregå aktiviteter som er farlige for flyging med luftfartøyer («fareområde»); eller et slikt luftrom som befinner seg over en stats landområder eller territorialfarvann, der flyging med luftfartøyer er begrenset i samsvar med visse, nærmere angitte vilkår («begrenset område»); eller et luftrom som befinner seg over en stats landområder eller territorialfarvann, der det er forbud mot flyging med luftfartøyer («forbudt område»),
- «luftromsstruktur» en særlig del av luftrommet som er ment å sikre sikker og optimal drift av luftfartøyer,
- «utnytting av luftrommet» den måten luftrommet brukes operativt på,
- «representant for luftromsbrukerne» enhver juridisk person eller enhet som representerer en eller flere kategorier brukere av flysikringstjenester,
- «frekvensbånd for luftfarten» en oppføring i frekvensallokeringsstabellen i ITUs radio-

⁶ EUT L 201 av 3.8.2010, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- reglement av et gitt frekvensbånd der frekvenser er avsatt for allmenn lufttrafikk,
- 10) «flygekontrollsektor» et luftrom av bestemte dimensjoner der en eller flere angitte flygeledere er ansvarlige for utøvelse av flygekontroll,
 - 11) «ATS-rute» en nærmere angitt rute i luftromsstrukturen, etablert med sikte på å kanalisere lufttrafikken i den utstrekning det er påkrevd for utøvelse av lufttrafikkjeneste,
 - 12) «sivil-militær koordinering» den samordning mellom sivile og militære myndigheter og deler av lufttrafikkstyringen som er nødvendig for å sikre sikker, effektiv og harmonisk bruk av luftrommet,
 - 13) «rute underlagt særlige vilkår (CDR)» en ATS-rute som er tilgjengelig bare for flygeplanlegging og bruk under angitte forhold,
 - 14) «samarbeidsbasert beslutningstaking» en framgangsmåte der beslutninger tas på grunnlag av et løpende samspill og samråd med medlemsstatene, driftsmessig berørte parter og andre aktører etter behov,
 - 15) «nettkrise» en situasjon der det ikke er mulig å yte flysikringstjeneste av det nivå som er nødvendig, som fører til større tap av nettkapasitet, større ubalanse mellom nettkapasitet og etterspørsel eller større feil i informasjonsstrømmen i en eller flere deler av nettet etter en uvanlig eller uforutsett situasjon,
 - 16) «forbedringsplan for det europeiske rutenettet» den plan som nettforvalteren har utarbeidet i samordning med driftsmessig berørte parter, og som inneholder resultatet av dens driftsvirksomhet med hensyn til rutenettets utforming på kort og mellomlang sikt i samsvar med de veiledende prinsippene i strategiplanen for nettet,
 - 17) «luftrom med fri rutføring» en angitt del av luftrommet der brukerne kan planlegge sine ruter fritt mellom et innflygingspunkt og et utflygingspunkt uten henvisning til ATS-rutenettet,
 - 18) «frekvenstildeling» en tillatelse gitt av en medlemsstat til å bruke en radiofrekvens eller radiofrekvenskanal under angitte forhold,
 - 19) «påvirkning på nettet» i forbindelse med den radiofrekvensfunksjon som er fastsatt i vedlegg II, en situasjon der en radiofrekvenstildeling forringer, hindrer eller forstyrrer virkemåten til en eller flere radiofrekvenstildelinger i nettet eller motvirker optimal bruk av frekvensbåndene for luftfarten innenfor denne forordnings virkeområde,
 - 20) «flere rutealternativer» en luftromsbrukers tilgang til mer enn ett rutealternativ i ATS-rutenettet,
 - 21) «tredjestater» ikke-medlemsstater som er medlemmer av Eurocontrol eller som har inngått en avtale med Unionen om gjennomføring av Det felles europeiske luftrom eller deltar i en funksjonell luftromsblokk,
 - 22) «nettforvalter» et organ som er opprettet i samsvar med artikkel 6 i forordning (EF) nr. 551/2004 for å utføre oppgavene fastsatt i nevnte artikkel og i denne forordning,
 - 23) «plan for nettet» den plan som nettforvalteren har utarbeidet i samarbeid med driftsmessig berørte parter for å organisere sin driftsvirksomhet på kort og mellomlang sikt i samsvar med de veiledende prinsippene i strategiplanen for nettet. For den delen av driftsplanen for nettet som gjelder utformingen av det europeiske rutenettet (ERND), omfatter den også forbedringsplanen for det europeiske rutenettet,
 - 24) «strategiplan for nettet» den plan som nettforvalteren i henhold til den europeiske ATM-hovedplanen utarbeider i samordning med medlemsstatene og driftsmessig berørte parter, og som fastsetter de veiledende prinsippene for driften av nettet i et langsiktig perspektiv,
 - 25) «driftsorganisasjon» en organisasjon som har ansvar for yting av tekniske tjenester til støtte for lufttrafikk-, kommunikasjons-, navigasjons- eller overvåkingstjenester,
 - 26) «driftskrav» kravene til nettet med hensyn til sikkerhet, kapasitet og effektivitet,
 - 27) «driftsmessig berørte parter» sivile og militære luftromsbrukere, sivile og militære ytere av flysikringstjenester, lufthavnoperatører, lufthavnenes tidslukekoordinatorer, driftsorganisasjoner og andre grupper av berørte parter som anses å være relevante for de enkelte funksjoner,
 - 28) «sektorkonfigurasjon» en ordning for å kombinere de sektorer som er utformet og best plassert for å oppfylle driftskravene og sikre tilgjengelig luftrom,
 - 29) «brukerspesifisert rute» den rute luftfartøyoperatørene på det tidspunkt luftrommet utformes, erklærer oppfyller deres behov.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

Kapittel II

Organisering og forvaltning av nettfunksjonene

Artikkel 3

Opprettelse av en nettforvalter

1. For å utføre de oppgaver som er nødvendige for å ivareta funksjonene fastsatt i artikkel 6 i forordning (EF) nr. 551/2004 og i vedleggene til denne forordning, skal det opprettes et upartisk, kompetent organ (nettforvalteren).
2. Nettforvalterens mandatperiode skal sammenfalle med referanseperiodene for ytelsesordningen fastsatt i artikkel 7 nr. 1 i forordning (EU) nr. 691/2010. Den skal være tilstrekkelig lang til at nettfunksjonene skal kunne utvikles til fulle. Den skal omfatte minst to referanseperioder og kan forlenges.
3. Utnevnelsen av nettforvalteren skal skje gjennom en kommisjonsbeslutning etter samråd med Komiteen for det felles luftrom i samsvar med artikkel 5 nr. 3 i forordning (EF) nr. 549/2004 senest tre måneder etter at denne forordning er vedtatt. Beslutningen skal inneholde vilkårene for utnevnelsen, herunder finansiering og vilkårene for tilbakekalling. Kommisjonen skal ved utløpet av hver referanseperiode i samsvar med nr. 2 vurdere om vilkårene er overholdt.
4. Nettforvalteren skal utføre følgende funksjoner:
 - a) utforming av det europeiske rutenettet i samsvar med vedlegg I,
 - b) samordning av knappe ressurser, særlig
 - i) radiofrekvenser i de frekvensbånd som brukes av allmenn lufttrafikk i samsvar med vedlegg II,
 - ii) SSR-transponderkoder i samsvar med vedlegg III.
 Kommisjonen kan gi nettforvalteren ytterligere funksjoner i samsvar med artikkel 6 nr. 3 eller nr. 4 bokstav c) i forordning (EF) nr. 551/2004.
5. Nettforvalteren skal dessuten utføre ATFM-funksjonen nevnt i artikkel 6 nr. 6 i forordning (EF) nr. 551/2004 og i forordning (EU) nr. 255/2010.

Artikkel 4

Nettforvalterens oppgaver

1. Til støtte for utøvelsen av funksjonene angitt i artikkel 3 og for å sikre kontinuerlig forbe-

dring av driften av nettet i Det felles europeiske luftrom og bidra til de felles ytelsesmål for EU fastsatt i forordning (EU) nr. 691/2010, skal nettforvalteren særlig utføre følgende oppgaver:

- a) utarbeide, opprettholde og gjennomføre en strategiplan for nettet angitt i artikkel 5, i samsvar med ytelsesordningen fastsatt i forordning (EU) nr. 691/2010 og den europeiske ATM-hovedplanen, samtidig som det tas hensyn til relevante deler av ICAOs flysikringsplaner,
- b) beskrive strategiplanen for nettet nærmere i en driftsplan for nettet, som nærmere beskrevet i artikkel 6, da særlig de felles ytelsesmål for EU for perioder på tre til fem år samt års-, sesong-, uke- og døgnperioder,
- c) utarbeide en integrert utforming av det europeiske rutenettet i samsvar med vedlegg I,
- d) ivareta den sentrale funksjonen i samordningen av radiofrekvenser i samsvar med artikkel 6 nr. 4 bokstav b) i forordning (EF) nr. 551/2004 og vedlegg II til denne forordning,
- e) samordne forbedringen av framgangsmåten for tildeling av SSR-transponderkoder fastsatt i vedlegg III,
- f) organisere forvaltningen og driften av funksjonene og særlig oppfylle forpliktelsene som sentral ATFM-enhet,
- g) utarbeide en samlet, samordnet strategi for all planleggings- og driftsvirksomhet i nettet, herunder overvåking og forbedring av nettets samlede ytelse,
- h) yte støtte til håndtering av nettkriser,
- i) støtte de ulike driftsmessig berørte parter i oppfyllelsen av de forpliktelser som er pålagt dem i forbindelse med innføringen av systemene og framgangsmåtene for lufttrafikkstyring og/eller flysikringstjenester (ATM/ANS) i samsvar med den europeiske ATM-hovedplanen,
- j) yte støtte til organer som har ansvar for å undersøke ulykker og hendelser eller for å analysere dem, på deres anmodning, innenfor rammen av virkeområdet til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010⁷,
- k) sikre samordning med andre regioner og tredjestater som ikke deltar i nettforvalterens arbeid.

⁷ EUT L 295 av 12.11.2010, s. 35.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

2. Nettforvalteren skal bidra til gjennomføringen av ytelsesordningen i samsvar med forordning (EU) nr. 691/2010.
3. For å utføre sine oppgaver skal nettforvalteren sikre
 - a) tilgangen til og driften og utvekslingen av verktøyer, framgangsmåter og ensartede opplysninger for å støtte den samarbeidsbaserte beslutningsprosessen på nettplan, herunder blant annet systemer for behandling av reiseplaner og datahåndtering,
 - b) tilrettelegging og samordning mellom driftsmessig berørte parter, og støtte disse i innføringen og gjennomføringen av planene og tilhørende tiltak vedrørende nettet, etter en samarbeidsbasert beslutningstaking,
 - c) hensiktsmessig samordning av driften samt optimering, driftskompatibilitet og samtrafikkevne innenfor sitt ansvarsområde,
 - d) samordning av forslag til endringer i relevante ICAO-dokumenter vedrørende nettfunksjonene,
 - e) rapportering i samsvar med artikkel 20 av alle aspekter ved driftsyttelsene, herunder knappe ressurser,
 - f) hensiktsmessig samvirke med andre transportmåter.
4. Nettforvalteren skal etterkomme særskilte anmodninger fra Kommisjonen eller Byrået om opplysninger, råd, analyser og lignende tilleggsoppgaver knyttet til de ulike funksjonene.

Artikkel 5

Strategiplan for nettet

1. Nettforvalteren skal utarbeide, opprettholde og gjennomføre en strategiplan for nettet, som skal være veiledende for virksomheten på lang sikt og tilpasset referanseperioden fastsatt i artikkel 7 nr. 1 i forordning (EU) nr. 691/2010. Strategiplanen for nettet skal inneholde ytelsesplanen og ytelsesmålene for påfølgende referanseperiode og en prognose for framtidige referanseperioder.
2. Strategiplanen for nettet skal inneholde opplysningene fastsatt i vedlegg IV.
3. Strategiplanen for nettet skal ta sikte på å oppnå de ytelsesmål for nettfunksjonene som er fastsatt i forordning (EU) nr. 691/2010.
4. Strategiplanen for nettet skal ajourføres ved behov.

Artikkel 6

Driftsplan for nettet

1. For å gjennomføre strategiplanen for nettet på driftsnivå skal nettforvalteren utarbeide en detaljert driftsplan for nettet.
2. Driftsplanen for nettet skal inneholde opplysningene fastsatt i vedlegg V.
3. Driftsplanen for nettet skal særlig fastsette tiltak med sikte på å nå de felles ytelsesmål for EU fastsatt i forordning (EU) nr. 691/2010 for perioder på tre til fem år samt års-, sesong-, uke- og døgnperioder.
4. Driftsplanen for nettet skal omfatte militære krav dersom medlemsstatene har framlagt slike.
5. Driftsplanen for nettet skal omfatte forbedringsplanen for det europeiske rutenettet og den tilsvarende planen for radiofrekvenser og SSR-transponderkoder.
6. Driftsplanen for nettet skal angi driftsmessige begrensninger, flaskehals, forbedringstiltak og løsninger som kan løse eller redusere problemer.
7. Ytere av flysikringstjenester, funksjonelle luftromsblokker og lufthavnoperatører skal sikre at deres driftsplaner er i tråd med driftsplanen for nettet. Nettforvalteren skal sikre at det er sammenheng i driftsplanen for nettet.
8. Driftsplanen for nettet skal ajourføres regelmessig med hensyn til alle relevante endringer når det gjelder nettfunksjonenes behov og krav.

Artikkel 7

Nettforvalterens kompetanse

1. Med forbehold for medlemsstatenes ansvarsområder skal nettforvalteren i utførelsen av sine oppgaver treffe de enkelttiltak som følger av den samarbeidsbaserte beslutningsprosessen. De parter som berøres av disse tiltakene, skal gjennomføre dem.
2. Dersom en medlemsstats ansvar er til hinder for at slike enkelttiltak kan treffes, skal nettforvalteren forelegge saken for Kommisjonen for ytterligere behandling.
3. Nettforvalteren skal også anbefale tiltak i andre saker der dette er nødvendig av hensyn til nettets ytelse.
4. Nettforvalteren skal treffe de tiltak som hører under dens ansvarsområde med sikte på å sikre oppnåelse av relevante felles ytelsesmål for EU fastsatt i artikkel 9 i forordning (EU) nr. 691/2010.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

5. Nettforvalteren skal samle inn, sammenstille og analysere alle relevante opplysninger som angitt i vedlegg I–VI. Den skal på anmodning legge disse opplysninger fram for Kommisjonen, Byrået eller organet for ytelsesvurdering fastsatt i forordning (EU) nr. 691/2010.

Artikkel 8

Forbindelser med driftsmessig berørte parter

1. For å kunne utføre sine oppgaver i forbindelse med overvåking og forbedring av nettets samlede ytelse skal nettforvalteren sammen med de driftsmessig berørte parter utarbeide hensiktsmessige arbeidsordninger i samsvar med artikkel 15.
2. De driftsmessig berørte parter skal sikre at tiltak som gjennomføres på lokalt plan eller i de funksjonelle luftromsblokkene, er forenlige med tiltak som vedtas på nettplan etter den samarbeidsbaserte beslutningsprosessen.
3. De driftsmessig berørte parter skal gi nettforvalteren de relevante opplysninger angitt i vedlegg I–VI, og overholde eventuelle frister og krav med hensyn til fullstendighet eller nøyaktighet som er avtalt med nettforvalteren for slike opplysninger.
4. Driftsmessig berørte parter som berøres av enkelttiltakene truffet av nettforvalteren i samsvar med artikkel 7 nr. 1, kan anmode om fornyet behandling av tiltakene, innen fem virkedager etter at de er truffet. Anmodningen om fornyet behandling medfører ikke midlertidig oppheving av enkelttiltakene.
5. Nettforvalteren skal stadfeste eller endre de berørte tiltak innen fem virkedager, eller innen 48 timer i tilfelle av en nettkrise.

Artikkel 9

Forbindelser med medlemsstatene

1. I utførelsen av sine oppgaver skal nettforvalteren ta behørig hensyn til medlemsstatenes ansvar.
2. Medlemsstatene skal underrette nettforvalteren i tilfeller der deres suverenitet og ansvar er til hinder for at enkelttiltak kan treffes i samsvar med artikkel 7 nr. 1.
3. Dersom medlemsstatene berøres av driftsmessige aspekter knyttet til nettfunksjonene, skal de delta i den samarbeidsbaserte beslutningsprosessen og gjennomføre de beslutninger som der treffes, på nasjonalt plan.

Artikkel 10

Forbindelser med funksjonelle luftromsblokker

1. Medlemsstatene skal sikre tett samarbeid og samordning mellom den funksjonelle luftromsblokken og nettforvalteren, for eksempel når det gjelder strategisk planlegging og taktisk styring av daglig trafikkflyt og kapasitet.
2. For å legge til rette for driftsmessig samtrafikk mellom funksjonelle luftromsblokker skal nettforvalteren, i nært samarbeid med alle funksjonelle luftromsblokker, opprette harmoniserte prosesser, framgangsmåter og grensesnitt, herunder endringer av aspekter som vedrører nettforvalterens virksomhet.
3. Medlemsstater som samarbeider i en funksjonell luftromsblokk, skal sikre at samlede synspunkter formuleres med hensyn til nettfunksjonene.
4. Ytere av flysikringstjenester som samarbeider i en funksjonell luftromsblokk, skal sikre at samlede synspunkter formuleres med hensyn til driftsmessige aspekter ved nettfunksjonene.
5. Før en funksjonell luftromsblokk opprettes, skal medlemsstatene og yterne av flysikringstjenester samarbeide slik at samlede synspunkter formuleres med hensyn til aspekter som gjelder nettforvalterens virksomhet.

Artikkel 11

Sivilt-militært samarbeid

1. Nettforvalteren skal sørge for at hensiktsmessige tiltak treffes slik at tilstrekkelig samordning med nasjonale militære myndigheter er mulig og støttes.
2. Medlemsstatene skal sikre hensiktsmessig militær deltakelse i all virksomhet knyttet til nettfunksjonene.
3. Medlemsstatene skal sikre hensiktsmessig representasjon av militære ytere av flysikringstjenester og militære luftromsbrukere i alle driftsmessige arbeids- og samrådsordninger som nettforvalteren oppretter.
4. Funksjonen for utforming av det europeiske rutenettet skal utføres uten at dette berører de deler av luftrommet som er reservert eller som er restriksjonsområder, som er for eksklusiv eller særskilt bruk av medlemsstatene. Nettforvalteren skal fremme og samordne tilgangen til ruter underlagt særlige vilkår gjen-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

nom disse områder i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 2150/2005⁸.

4. Dersom de berørte parter ikke er tilfredse med samrådet, skal saken først være gjenstand for en hensiktsmessig samrådsordning på det berørte funksjonsplan. Dersom saken ikke løses på det berørte funksjonsplan, skal saken legges fram for nettstyret for avgjørelse.

Artikkel 12

Generelle krav til nettfunksjoner

Nettforvalteren skal sikre at de generelle kravene til nettfunksjoner fastsatt i vedlegg VI blir oppfylt. Disse krav skal gjelde fra og med den dag beslutningen om utnevning er truffet, og skal oppfylles av nettforvalteren innen 12 måneder fra nevnte dato.

Kapittel III

Styring av nettfunksjonene

Artikkel 13

Samarbeidsbasert beslutningstaking

1. Nettfunksjonene skal forvaltes gjennom samarbeidsbasert beslutningstaking.
2. En samarbeidsbasert beslutningsprosess skal omfatte
 - a) en samrådsordning i henhold til artikkel 14,
 - b) detaljerte arbeidsordninger og framgangsmåter for virksomheten i samsvar med artikkel 15.
3. For å kunne treffe tiltak knyttet til styring av nettfunksjonene og overvåke deres ytelse, skal nettforvalteren opprette et nettstyre i henhold til artikkel 16.
4. Dersom nettforvalteren anser at en eller flere parter hindrer dens virksomhet, skal saken legges fram for nettstyret for beslutning.

Artikkel 14

Samrådsordning

1. Det skal innføres en framgangsmåte for å organisere hensiktsmessige regelmessige samråd med medlemsstatene og driftsmessig berørte parter.
2. Samrådet skal fokusere på de detaljerte arbeidsordningene fastsatt i artikkel 15, strategiplanen for nettet, driftsplanen for nettet, framdriften i gjennomføringen av planene, rapporter til Kommisjonen og driftsmessige aspekter, alt etter som hva som er relevant.
3. Samrådsordningen kan variere avhengig av den enkelte nettfunksjons art. For å sikre at lovgivningsmessige spørsmål kan behandles, skal medlemsstatene delta når dette er påkrevet.

Artikkel 15

Detaljerte arbeidsordninger og framgangsmåter for virksomheten

1. Nettforvalteren skal utarbeide detaljerte arbeidsordninger og framgangsmåter for virksomheten som ivaretar planleggingsmessige og driftsmessige aspekter og særlig tar hensyn til nettfunksjonenes særskilte art og kravene som stilles til hver av dem, som fastsatt i vedlegg I–VI.
2. Nettforvalteren skal sikre at de detaljerte arbeidsordninger og framgangsmåter for virksomheten inneholder regler for underretning av de berørte parter.
3. Disse detaljerte arbeidsordninger og framgangsmåter for virksomheten skal overholde skillet mellom tjenesteyting og lovgivningsmessige spørsmål og sikre at medlemstatene deltar ved behov.

Artikkel 16

Nettstyret

1. Nettstyret skal ha ansvar for å
 - a) godkjenne strategiplanen for nettet før den vedtas i samsvar med artikkel 5 nr. 3 i forordning (EF) nr. 549/2004,
 - b) godkjenne de tre- til femårige og de årlige driftsplanene for nettet,
 - c) godkjenne de samarbeidsbaserte beslutningsprosessene, samrådsordningene og de detaljerte arbeidsordningene og framgangsmåtene for nettfunksjonenes virksomhet, etter en positiv uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom,
 - d) godkjenne forretningsordenen for Den europeiske enhet for koordinering av kriser i luftfarten fastsatt i artikkel 18 nr. 4, etter en positiv uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom,
 - e) overvåke framdriften i gjennomføringen av planene og håndtere eventuelle avvik fra opprinnelige planer,
 - f) overvåke samrådsordningen med driftsmessig berørte parter,

⁸ EUT L 342 av 24.12.2005, s. 20.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- g) overvåke virksomheten knyttet til forvaltningen av nettfunksjonene,
 - h) overvåke nettforvalterens virksomhet knyttet til nettkriser,
 - i) godkjenne årsrapporten nevnt i artikkel 20. Denne rapport skal omhandle blant annet gjennomføringen av strategiplanen for nettet og driftsplanen for nettet,
 - j) behandle eventuelle spørsmål som ikke er løst i den berørte nettfunksjonen,
 - k) vurdere om nettforvalteren har den kompetanse, de ressurser og den upartiskhet som trengs for å utføre upartisk de oppgaver den er tildelt, herunder med hensyn til sikkerhet, ansvar og beredskap,
 - l) godkjenne nettforvalterens årlige budsjett, etter en positiv uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom,
 - m) fastsette sin forretningsorden, etter en positiv uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom,
 - n) behandle enhver annen sak som den vurderer som relevant.
2. Følgende medlemmer av nettstyret skal ha stemmerett:
 - a) en representant for yterne av flysikringstjenester i hver funksjonelle luftromsblokk som er opprettet eller skal opprettes, med til sammen fire stemmer for alle ytere av flysikringstjenester,
 - b) fire representanter for kommersielle og ikke-kommersielle sivile luftromsbrukere,
 - c) to representanter for lufthavnoperatører,
 - d) to representanter for militære myndigheter som ytere av flysikringstjenester og luftromsbrukere.
 3. De følgende skal også være medlemmer av nettstyret:
 - a) styrets lederen, som skal være utpekt på grunnlag av sin tekniske kompetanse og sakkunnskap etter forslag fra Kommisjonen, som særlig skal være basert på forslag fra de stemmeberettigede medlemmer av nettstyret, og etter en positive uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom,
 - b) en representant for Kommisjonen,
 - c) en representant for Eurocontrol,
 - d) en representant for nettforvalteren.
 4. Hvert medlem skal ha en stedfortreder.
 5. De stemmeberettigede medlemmene av nettstyret skal utpekes, etter forslag fra sine organisasjoner, etter en positive uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom.
6. Kommisjonen kan utpeke uavhengige anerkjente sakkyndige som rådgivere, som skal utøve sine verv som privatpersoner og representere et bredt utvalg av fagområder som omfatter viktige aspekter av nettfunksjonene. Forslag til kandidater skal framsettes av de stater som deltar i nettforvalterens arbeid.
 7. Medlemmene angitt i nr. 3 bokstav a), b) og c) skal ha rett til å forkaste forslag som påvirker
 - a) medlemsstatenes suverenitet og ansvarsområder, særlig med hensyn til offentlig orden, offentlig sikkerhet og forsvarsspørsmål, som fastsatt i artikkel 13 i forordning (EF) nr. 549/2004,
 - b) samsvaret mellom nettstyrets virksomhet og denne forordnings mål,
 - c) nettstyrets upartiskhet og likevekt.
 8. Dokumentene nevnt i nr. 1 skal vedtas av nettstyret med simpelt flertall av dets stemmeberettigede medlemmer.
 9. Dersom nettstyret ikke kommer til enighet i saker som er av stor betydning for nettet, skal saken legges fram for Kommisjonen for ytterligere tiltak. Kommisjonen skal underrette Komiteen for det felles luftrom.

Artikkel 17

Rollen til Komiteen for det felles luftrom

1. Nettforvalteren skal legge lovgivningsmessige spørsmål fram for Kommisjonen, og Kommisjonen skal underrette Komiteen for det felles luftrom om disse sakene.
2. Komiteen for det felles luftrom skal avgi uttalelse om
 - a) utnevnelsen av nettforvalteren,
 - b) utpekingen av lederen for nettstyret,
 - c) utpekingen av stemmeberettigede medlemmer av nettstyret,
 - d) nettstyrets forretningsorden,
 - e) strategiplanen for nettet, særlig på et tidlig stadium målene for planen,
 - f) nettforvalterens årlige budsjett,
 - g) forretningsordenen for Den europeiske enhet for koordinering av kriser i luftfarten,
 - h) de samarbeidsbaserte beslutningsprosessene, samrådsordningene og detaljerte arbeidsordninger og framgangsmåter for virksomheten for nettfunksjonene.
3. Komiteen for det felles luftrom kan gi Kommisjonen råd dersom nettstyret ikke kommer til enighet i saker som er av stor betydning for nettet.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

Kapittel IV

Håndtering av nettkriser

Artikkel 18

Opprettelse av Den europeiske enhet for koordinering av kriser i luftfarten

1. Håndteringen av nettkriser skal støttes gjennom opprettelsen av en europeisk enhet for koordinering av kriser i luftfarten (EACCC).
2. De faste medlemmene av EACCC skal være en representant for den medlemsstat som har formannskapet i Rådet, en representant for Kommisjonen, en representant for Byrået, en representant for Eurocontrol, en representant for militære myndigheter, en representant for yterne av flysikringstjenester, en representant for lufthavnene og en representant for luftromsbrukerne.
3. Sammensetningen av EACCC kan styrkes i det enkelte tilfelle av sakkyndige avhengig av den enkelte krisens art.
4. EACCC skal utarbeide sin forretningsorden, som skal fastsettes av nettstyret.
5. Nettforvalteren skal stille til rådighet de ressurser som er nødvendige for å opprette og drive EACCC.

Artikkel 19

Nettforvalterens og EACCCs ansvar

1. Nettforvalteren skal, sammen med EACCCs medlemmer, ha ansvaret for å aktivere og deaktivere EACCC.
2. Nettforvalteren skal, med støtte fra EACCC, ha ansvaret for å
 - a) samordne tiltakene for å håndtere nettkrisen, i samsvar med forretningsordenen for EACCC og i nært samarbeid med tilsvarende strukturer i medlemsstatene,
 - b) støtte aktiveringen og samordningen av beredskapsplaner på medlemsstatsplan,
 - c) utarbeide risikoreduserende tiltak på nettplan for å sikre rask innsats i slike krisesituasjoner i nettet med sikte på å sikre kontinuerlig og sikker drift av nettet. For dette formål skal nettforvalteren
 - i) overvåke nettsituasjonen med hensyn til nettkriser 24 timer i døgnet,
 - ii) sikre effektiv informasjonshåndtering og kommunikasjon ved å formidle nøyaktige, raske og ensartede opplysninger med sikte på å støtte anvendelsen av prinsipper og framgangsmåter for risikohåndtering i beslutningsprosessen,

iii) tilrettelegge for organisert innsamling og sentralisert lagring av disse opplysninger,

- d) når det er hensiktsmessig, påvise for Kommisjonen, Byrået eller medlemsstatene muligheter for ytterligere støtte for å redusere krisen, herunder samarbeide med operatører av andre transportmåter som kan påvise og gjennomføre løsninger med ulike transportsystemer, og
- e) overvåke tiltakene for å gjenopprette normal tilstand og og nettets stabilitet og rapportere om dette.

Kapittel V

Overvåking, rappartering og tilsyn

Artikkel 20

Overvåking og rapportering

1. Nettforvalteren skal opprette en framgangsmåte for løpende overvåking av
 - a) nettets driftsytelser,
 - b) de tiltak som er truffet og de ytelsesresultater som er oppnådd av de driftsmessig berørte parter og statene,
 - c) effektiviteten i hver av funksjonene som omfattes av denne forordning.
2. Den løpende overvåkingen skal påvise eventuelle avvik fra strategiplanen for nettet og driftsplanen for nettet. De driftsmessig berørte parter skal bistå nettforvalteren i denne oppgaven ved å utføre visse oppgaver, herunder blant annet levere data.
3. Nettforvalteren skal hvert år legge fram en rapport for Kommisjonen og Byrået om de tiltak som er truffet for å utføre sine oppgaver. Rapporten skal behandle både de enkelte nettfunksjoner og den samlede situasjonen for nettet, og den skal være nært knyttet til innholdet i strategiplanen for nettet og driftsplanen for nettet. Kommisjonen skal underrette Komiteen for det felles luftrom.

Artikkel 21

Tilsyn med nettforvalteren

Kommisjonen skal, med bistand fra Byrået i saker som vedrører sikkerheten, sikre tilsyn med nettforvalteren, særlig med hensyn til kravene i denne forordning og annet unionsregelverk. Kommisjonen skal årlig eller på særlig anmodning rapportere til Komiteen for det felles luftrom.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

Kapittel VI

Sluttbestemmelser

Artikkel 22

Forbindelser med tredjestater

Tredjestater kan delta i nettforvalterens arbeid sammen med sine driftsmessig berørte parter.

Artikkel 23

Finansiering av nettforvalteren

Medlemsstatene skal treffe de tiltak som er nødvendige for å finansiere nettfunksjonene nettforvalteren er pålagt, på grunnlag av flysikringsavgifter. Nettforvalteren skal fastsette sine kostnader på en åpen måte.

Artikkel 24

Erstatningsansvar

Nettforvalteren skal treffe tiltak for å dekke erstatningsansvar knyttet til utførelsen av sine oppgaver. Metoden som benyttes til å sørge for dekning, skal stå i forhold til det aktuelle taps- og skadepotensialet, idet det tas hensyn til nettforvalterens rettslige status og nivået av kommersiell forsikringsdekning som er tilgjengelig.

Artikkel 25

Gjennomgåelse

Kommisjonen skal gjennomgå virkningen av nettfunksjonene innen 31. desember 2013 og deretter regelmessig, og skal da ta behørig hensyn til referanseperiodene for ytelsesordningen fastsatt i forordning (EU) nr. 691/2010.

Artikkel 26

Endringer av forordning (EU) nr. 691/2010

I forordning (EU) nr. 691/2010 gjøres følgende endringer:

- 1) i artikkel 3 nr. 3 skal ny bokstav m) lyde:
 - «m) vurdering av nettforvalterens ytelsesplan, herunder dens samsvar med de felles ytelsesmål for EU.»,
- 2) ny artikkel 5a skal lyde:
 - «**Artikkel 5a**
 - Nettforvalteren**
 - 1. Nettforvalteren opprettet ved artikkel 3 i kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011⁹

skal utføre følgende oppgaver i forbindelse med ytelsesordningen:

- a) støtte Kommisjonen ved å gi relevante innspill til utarbeidelsen av de felles ytelsesmål for EU før referanseperiodene og for overvåking i referanseperioden. Nettforvalteren skal særlig gjøre Kommisjonen oppmerksom på alle vesentlige vedvarende fall i driftsyttelsene,
- b) i samsvar med artikkel 20 nr. 5 gi Kommisjonen tilgang til alle opplysninger angitt i vedlegg IV,
- c) bistå medlemsstatene og yterne av flysikringstjenester i deres arbeid for å nå ytelsesmålene i referanseperiodene,
- d) utarbeide en ytelsesplan, som skal vedtas som en del av strategiplanen for nettet før hver referanseperiode begynner. Denne ytelsesplanen skal offentliggjøres og skal
 - i) inneholde et miljøytelsesmål som skal være i tråd med det felles ytelsesmål for EU for hele referanseperioden, med årlige verdier som skal brukes til overvåkingsformål,
 - ii) inneholde ytelsesmål for andre relevante sentrale ytelsesområder, som skal være i tråd med de felles ytelsesmål for EU for hele referanseperioden, med årlige verdier som skal brukes til overvåkingsformål,
 - iii) inneholde en beskrivelse av de tiltak som er planlagt for å nå målene,
 - iv) inneholde, om nødvendig eller dersom Kommisjonen bestemmer det, ytterligere sentrale ytelsesindikatorer og -mål.»,
- 3) i artikkel 17 skal nytt nr. 2a lyde:
 - «2a. Kommisjonen skal overvåke gjennomføringen av nettforvalterens ytelsesplan. Dersom målene ikke nås i referanseperioden, skal Kommisjonen iverksette hensiktsmessige tiltak som angitt i ytelsesplanen for å bringe forholdet i orden. For dette formål anvendes de årlige verdiene i ytelsesplanen.»,
- 4) i vedlegg III skal nr. 3 og 4 lyde:
 - «3. MILJØ
 - Ruteutforming: Får ikke anvendelse i den første referanseperioden. I den andre referanseperioden, vurdering av framgangsmåten for ruteutforming som brukes i ytelsesplanen, og dennes forenlighet med framgangsmåten for utvikling av en forbedringsplan for det euro-

⁹ EUT L 185 av 15.7.2011, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

peiske rutenettet som nettforvalteren har utarbeidet.

4.KAPASITET

Forsinkelsesnivå: Sammenligning av det forventede nivået for ATFM-forsinkelse underveis som brukes i ytelsesplanene, med en referanseverdi fra Eurocontrols framgangsmåte for kapasitetsplanlegging og nettforvalterens driftsplan for nettet.».

Artikkel 27

Ikrafttredelse

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

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

Utferdiget i Brussel, 7. juli 2011.

For Kommisjonen

José Manuel BARROSO

President

Vedlegg I

Funksjonen for utforming av det europeiske rutenettet (ERND)

Del A

Mål

1. ERND-funksjonen skal
 - a) utarbeide en forbedringsplan for det europeiske rutenettet for å oppnå sikker og effektiv avvikling av lufttrafikken, som tar behørig hensyn til innvirkningen på miljøet,
 - b) innenfor rammen av forbedringsplanen for det europeiske rutenettet, utvikle en luftromsstruktur som sikrer det påkrevde nivå av sikkerhet, kapasitet, fleksibilitet, tilpasningsevne, miljøytelser og sammenhengende rask ytelse av flysikringstjenester, som tar behørig hensyn til sikkerhets- og forsvarsbehov,
 - c) sikre regional samtrafikksevne og driftskompatibilitet i det europeiske rutenettet innenfor ICAO-region Europa og med tilgrensende ICAO-regioner.
2. Utarbeidelsen av en forbedringsplan for det europeiske rutenettet skal bygge på en samarbeidsbasert beslutningsprosess. Forbedringsplanen for det europeiske rutenettet skal utgjøre den særskilte ERND-delen av driftsplanen for nettet og inneholde nærmere

regler for gjennomføring av ERND-delen av strategiplanen for nettet.

3. Medlemsstatene skal fortsatt være ansvarlige for den nærmere utvikling, godkjenning og etablering av luftromsstrukturene i det luftrom de har ansvaret for.

Del B

Planleggingsprinsipper

1. Med forbehold for medlemsstatenes suverenitet over luftrommet og deres krav med hensyn til offentlig orden, offentlig sikkerhet og forsvarsspørsmål, skal nettforvalteren, medlemsstatene, tredjestater, luftromsbrukere, funksjonelle luftromsblokker og ytere av flysikringstjenester, i egenskap av elementer i funksjonelle luftromsblokker eller hver for seg, gjennom en samarbeidsbasert beslutningsprosess, utvikle forbedringsplanen for det europeiske rutenettet ved å anvende de prinsipper for utforming av luftrommet som fastsettes i dette vedlegg. Forbedringsplanen for det europeiske rutenettet skal oppfylle de ytelsesmål som er satt for nettforvalteren i ytelsesordningen.
2. Den samarbeidsbaserte beslutningsprosessen skal understøttes av hensiktsmessige, faste, detaljerte arbeidsordninger som skal avtales på sakkyndigplan av nettforvalteren, og der alle berørte parter skal delta. Samrådsordningene skal organiseres med en periodisitet som står i forhold til behovene til funksjonen for utforming av det europeiske rutenettet.
3. For å sikre at forbedringsplanen for det europeiske rutenettet gir hensiktsmessige tilkoplingsmuligheter, skal nettforvalteren og medlemsstatene innlemme tredjestater i den samarbeidsbaserte beslutningsprosessen i samsvar med artikkel 22. Hensiktsmessig samarbeid skal sikres mellom på den ene side nettforvalteren og dennes detaljerte arbeidsordninger på sakkyndigplan til støtte for utviklingen av forbedringsplanen for det europeiske rutenettet, og på den annen side ICAOs relevante arbeidsordninger på sakkyndigplan som dekker forbedringer av rutenettet i grensesnittet.
4. Forbedringsplanen for det europeiske rutenettet er en rullerende plan som skal gjenspeile alle de elementer som er nødvendige for å sikre at europeisk luftrom er utformet som en enkelt enhet og oppfyller ytelsesmålene.
5. Planene skal inneholde

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- a) felles allmenne prinsipper supplert med tekniske spesifikasjoner for utforming av luftrommet,
 - b) militære krav til luftrommet,
 - c) et omforent europeisk rutenett og, der det er gjennomførbart, en luftromsstruktur med fri ruteføring som er utformet for å oppfylle alle brukerkrav, med opplysninger om alle prosjekter som innebærer endringer av luftrommet,
 - d) regler for utnyttning av og tilgang til rutenettet og luftrommet med fri ruteføring,
 - e) angivelse av anbefalt inndeling av flygekontrollsektorer til støtte for den ATS-luftromsstruktur som skal utformes, bestemmes og gjennomføres av medlemsstatene,
 - f) retningslinjer for styring av luftrommet,
 - g) en detaljert tidsplan for utviklingsarbeidet,
 - h) tidsplan for en felles publiserings- og gjennomføringsperiode, i driftsplanen for nettet,
 - i) en oversikt over den foreliggende og den forventede nettsituasjonen, herunder forventede ytelser basert på gjeldende og omforente planer.
6. Nettforvalteren skal i all virksomhet sikre hensiktsmessige ordninger for å tillate sivilmilitær koordinering i den samarbeidsbaserte beslutningsprosessen.
 7. Nettforvalteren, medlemsstatene, funksjonelle luftromsblokker og ytere av flysikringstjenester skal, i egenskap av elementer i funksjonelle luftromsblokker eller hver for seg, sikre en sammenhengende integrering i forbedringsplanen for det europeiske rutenettet av prosjekter for utforming av luftrommet som avtales gjennom den samarbeidsbaserte beslutningsprosessen.
 8. Medlemsstatene og de funksjonelle luftromsblokkene skal sikre at prosjektene for utforming av luftrommet er forenlige og i samsvar med forbedringsplanen for det europeiske rutenettet og samordnes med de stater som påvirkes av dem, og med nettforvalteren, før de gjennomføres.
 9. Opplysningene om de endringer i prosjekter som krever kontroll av samsvar og som må gjøres tilgjengelige for nettforvalteren, omfatter, men er ikke begrenset til
 - a) endringer i rutetrasé,
 - b) endringer i ruteretning,
 - c) endringer i ruteformål,
 - d) beskrivelse av luftrommet med fri ruteføring, herunder tilhørende regler for utnyttning,
 - e) regler for utnyttning av og tilgang til ruter,
 - f) endringer av vertikale eller horisontale sektorgrenser,
 - g) tilføyelse eller fjerning av vesentlige punkter,
 - h) endringer i utnyttningen av luftrom over landegrensene,
 - i) endringer av koordinatene for vesentlige punkter,
 - j) endringer som påvirker dataoverføringen,
 - k) endringer som påvirker opplysninger som er offentliggjort i luftfartspublikasjoner,
 - l) endringer som påvirker godkjenningsbrev vedrørende utforming og utnyttning av luftrommet.
 10. Nettforvalteren og medlemsstatene skal, innenfor rammen av dette vedlegg, gjennom den samarbeidsbaserte beslutningsprosessen, utarbeide felles forslag til endring av relevante ICAO-dokumenter. Ved endringer av ICAO-dokumenter som gjelder ATS-ruter over åpent hav, skal medlemsstatene anvende ICAOs gjeldende framgangsmåter for koordinering.
 11. Nettforvalteren, medlemsstatene, luftromsbrukere, lufthavnoperatører, funksjonelle luftromsblokker og ytere av flysikringstjenester skal, i egenskap av elementer i funksjonelle luftromsblokker eller hver for seg, gjennom den samarbeidsbaserte beslutningsprosessen, løpende revidere forbedringsplanen for det europeiske rutenettet for å ta hensyn til nye eller endrede krav til luftrommet. Det skal sikres løpende koordinering med de militære myndigheter.

Del C

Prinsipper for utforming av luftrommet

1. Med utviklingen av forbedringsplanen for det europeiske rutenettet skal nettforvalteren, medlemsstatene, tredjestater, funksjonelle luftromsblokker og ytere av flysikringstjenester, i egenskap av elementer i funksjonelle luftromsblokker eller hver for seg, innenfor rammen av den samarbeidsbaserte beslutningsprosessen slutte seg til følgende prinsipper for utforming av luftrommet:
 - a) etableringen og konfigureringen av luftromsstrukturene skal baseres på driftskrav, uavhengig av grenser for nasjonale eller funksjonelle luftromsblokker og FIR-grenser, og skal ikke nødvendigvis være bundet av skillet mellom det øvre og det nedre luftrom,

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- b) utformingen av luftromsstrukturene skal skje gjennom en åpen framgangsmåte som viser de beslutninger som er truffet og begrunnelsen for dem med hensyn til alle brukerkrav, samtidig som sikkerhets-, kapasitets- og miljøaspekter tas i betraktning og det tas behørig hensyn til militære og nasjonale sikkerhetsbehov,
 - c) nåværende og forventet trafikketterspørsel på nettplan og på lokalt plan og ytelsesmålene skal ligge til grunn for forbedringsplanen for det europeiske rutenettet, med sikte på å etterkomme behovene hos de viktigste trafikkstrømmene og lufthavnene,
 - d) vertikale og horisontale forbindelser skal sikres, herunder i terminalområde og i luftromsstrukturen i grensesnittet,
 - e) mulighet for at flyginger kan gå langs, eller så nært som mulig inntil, brukerspesifiserte ruter og flygeprofiler i flygingens underveisfase,
 - f) det skal være aksept for å vurdere og eventuelt utvikle ethvert forslag til luftromsstrukturer, herunder luftrom med fri ruteføring, flere rutealternativer og CDR-er som kommer inn fra berørte parter som har et driftskrav på dette området,
 - g) utformingen av luftromsstrukturer, herunder luftrom med fri ruteføring og flygekontrollsektorer, skal ta hensyn til eksisterende og foreslåtte luftromsstrukturer som er utpekt for virksomhet som krever et reservert luftrom eller et restriksjonsområde. For dette formål skal det bare opprettes slike strukturer som er i samsvar med anvendelsen av modellen for fleksibel bruk av luftrommet (FUA). Slike strukturer skal harmoniseres og være mest mulig ensartet i hele det europeiske nettet,
 - h) arbeidet med å utforme flygekontrollsektorer skal begynne med nødvendige tilpasninger av ruter eller trafikkstrømmer innenfor rammen av en løpende framgangsmåte som skal sikre at ruter eller strømmer og sektorer er forenlige,
 - i) flygekontrollsektorene skal utformes slik at det er mulig å konstruere sektorkonfigurasjoner som oppfyller trafikkstrømmenes behov og kan tilpasses og står i forhold til en varierende trafikketterspørsel,
 - j) det skal inngås avtaler om yting av tjenester i de tilfeller flygekontrollsektorer av driftshensyn må utformes over grensene for nasjonale eller funksjonelle luftromsblokker eller FIR-grenser.
2. Nettforvalteren, medlemsstatene, funksjonelle luftromsblokker og ytere av flysikrings-tjenester skal, i egenskap av elementer i funksjonelle luftromsblokker eller hver for seg, gjennom den samarbeidsbaserte beslutningsprosessen, sikre at følgende prinsipper anvendes med hensyn til utnytting av luftrommet og kapasitetsstyring:
 - a) luftromsstrukturene skal planlegges slik at de legger til rette for fleksibel og relevant bruk og forvaltning av luftrommet innenfor angitte tidsrammer med hensyn til rutealternativer, trafikkstrømmer, ordningene for sektorkonfigurasjon og konfigurasjon av andre luftromsstrukturer,
 - b) luftromsstrukturene skal gi mulighet for å innføre ytterligere rutealternativer, samtidig som det sikres at de er forenlige (kapasitetshensyn og begrensninger på sektorutformingen).

Del D

Løpende overvåking av ytelsesresultater på nettplan

1. For å sikre regelmessig forbedring av ytelsene skal nettforvalteren i nært samarbeid med statene, de funksjonelle luftromsblokkene og de driftsmessig berørte parter regelmessig vurdere effektiviteten til de luftromsstrukturer som er etablert.
2. Denne vurderingen skal omfatte blant annet
 - a) utviklingen av trafikketterspørsel,
 - b) ytelser og begrensninger med hensyn til kapasitet og flygeeffektivitet på medlemsstats-, luftromsblokk- og nettplan,
 - c) vurdering av aspekter knyttet til utnytting av luftrommet fra et sivilt og et militært perspektiv,
 - d) vurdering av sektorinndelingene og sektorkonfigurasjonene som er brukt,
 - e) vurdering av luftromsstrukturenes integritet og kontinuitet,
 - f) underretning av Kommisjonen i de tilfeller der nødvendige korrigerende tiltak ligger utenfor nettforvalternes myndighetsområde.

Vedlegg II

Radiofrekvensfunksjonen

Del A

Krav til utførelse av funksjonen

1. Medlemsstatene skal utnevne en kompetent person, myndighet eller organisasjon som

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrum og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- nasjonal frekvensforvalter med ansvar for å sikre at frekvenstildelinger gjøres, endres og bevilges i samsvar med denne forordning. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen og nettførvalteren om disse personers navn og adresse senest fire måneder etter at denne forordning er vedtatt.
2. Nettførvalteren skal forberede og samordne nettrelaterte strategiske spektrumaspekter, som skal dokumenteres på hensiktsmessig måte i strategiplanen for nettet og driftsplanen for nettet. Nettførvalteren skal bistå Kommisjonen og medlemsstatene i arbeidet med å utarbeide felles holdninger på luftfartsområdet for å samordne bidragene fra medlemsstatene til internasjonale fora, særlig Den europeiske post- og telekonferanse (CEPT) og Den internasjonale teleunion (ITU).
 3. Nettførvalteren skal på anmodning fra nasjonale frekvensforvaltere treffe tiltak sammen med Kommisjonen og DEPT for å håndtere eventuelle problemer i andre virksomhetssektorer.
 4. De nasjonale frekvensforvalterne skal rapportere tilfeller av radiostøy som påvirker det europeiske luftfartsnettet, til nettførvalteren. Nettførvalteren skal registrere tilfellene og bistå ved vurderingen av dem. Nettførvalteren skal på anmodning fra nasjonale frekvensforvaltere samordne eller gi den støtte som er nødvendig for å løse eller redusere slike problemer, herunder gjennom tiltak sammen med Kommisjonen og CEPT.
 5. Nettførvalteren skal utvikle og føre et sentralt register som skal være utformet for å lagre alle opplysninger om radiofrekvenstildelinger som beskrevet i nr. 14.
 6. Medlemsstatene skal bruke det sentrale registeret til å oppfylle sine administrative forpliktelser overfor ICAO med hensyn til registrering av frekvenstildelinger.
 7. Nettførvalteren og de nasjonale frekvensforvalterne skal videreutvikle og forbedre framgangsmåtene for frekvensforvaltning, planleggingskriterier, datasett og framgangsmåter for å optimere den allmenne lufttrafikens bruk og belegg av radiospektrum. Nettførvalteren skal på anmodning fra medlemsstatene deretter foreslå disse på regionalt plan.
 8. Når en frekvenstildeling er nødvendig, skal søkeren sende en søknad til den relevante nasjonale frekvensforvalter sammen med alle relevante opplysninger og en begrunnelse.
 9. De nasjonale frekvensforvalterne og nettførvalteren skal vurdere og foreta en prioritering av frekvenssøknadene på grunnlag av driftskrav og omforente kriterier. Videre skal nettførvalteren i samarbeid med nasjonale frekvensforvaltere fastsette virkningen av frekvenssøknadene på nettet. Nettførvalteren skal fastsette disse kriterier i samråd med de nasjonale frekvensforvalterne innen tolv måneder etter at denne forordning er vedtatt, og deretter vedlikeholde og ajourføre dem etter behov.
 10. Dersom nettet vil bli påvirket, skal nettførvalteren identifisere hvilke(n) frekvens(er) som vil være hensiktsmessig(e) for å innvilge søknaden, samtidig som følgende krav tas i betraktning:
 - a) behovet for å yte sikre infrastrukturtenester for kommunikasjon, navigasjon og overvåking,
 - b) behovet for å optimere bruken av begrensede radiospektrumressurser,
 - c) behovet for kostnadseffektiv, rettferdig og åpen tilgang til radiospektrum,
 - d) søkerens eller søkerens og de driftsmessig berørte parters driftskrav,
 - e) forventet framtidig etterspørsel etter radiospektrum,
 - f) bestemmelsene i ICAOs håndbok i europeisk frekvensforvaltning (ICAO European Frequency Management Manual).
 11. Dersom nettet ikke vil bli påvirket, skal de nasjonale nettførvalterne bestemme hvilke(n) frekvens(er) som vil være hensiktsmessig(e) for å innvilge søknaden, samtidig som kravene i nr. 10 tas i betraktning.
 12. Dersom en frekvenssøknad ikke kan tas til følge, kan de nasjonale frekvensforvalterne anmode nettførvalteren om å iverksette en særskilt frekvenssøking. For å finne en løsning for nasjonale frekvensforvaltere kan nettførvalteren, bistått av de nasjonale frekvensforvalterne, gjennomføre en særskilt undersøkelse av situasjonen med hensyn til frekvensbruk i det berørte geografiske området.
 13. Den nasjonale frekvensforvalteren skal tildele hensiktsmessig(e) frekvens(er) i samsvar med nr. 10, 11 eller 12.
 14. Den nasjonale frekvensforvalter skal registrere hver tildeling i det sentrale registeret med følgende opplysninger:
 - a) dataene fastsatt i ICAOs håndbok i europeisk frekvensforvaltning, herunder rele-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- vante tilknyttede tekniske data og driftsdata,
- b) skjerpede datakrav i samsvar med nr. 7,
 - c) en beskrivelse av den driftsmessige bruken av frekvenstildelingen,
 - d) kontaktopplysninger for den driftsmessig berørte part som anvender tildelingen.
15. Ved tildelingen til søkeren skal den nasjonale frekvensforvalteren ta med bruksvilkårene. Disse vilkårene skal minst angi at frekvenstildelingen
 - a) er gyldig så lenge den brukes for å oppfylle de driftskrav som søkeren har beskrevet,
 - b) kan bli gjenstand for en anmodning om frekvensbytte, og at slikt bytte må gjennomføres innenfor en begrenset tidsfrist,
 - c) blir endret så snart den driftsmessige bruken som søkeren har beskrevet, endres.
 16. De(n) nasjonale frekvensforvalter(ne) skal sikre at nødvendig bytte, endring eller frigivelse av frekvenser gjennomføres innenfor den omforente tidsramme, og at det sentrale registeret ajourføres i samsvar med dette. De nasjonale frekvensforvalterne skal oversende en hensiktsmessig begrunnelse til nettforvalteren dersom disse tiltak ikke kan gjennomføres.
 17. De nasjonale frekvensforvalterne skal sikre at de driftsmessige, tekniske og administrative opplysningene nevnt i nr. 14 for alle frekvenstildelinger som brukes i det europeiske luftfartsnett, er tilgjengelige i det sentrale registeret senest 31. desember 2011.
 18. Nettforvalteren og de nasjonale frekvensforvalterne skal overvåke og vurdere frekvensbåndene for luftfarten og frekvenstildelingene på grunnlag av åpne framgangsmåter for å sikre at de anvendes korrekt og effektivt. Nettforvalteren skal fastsette slike framgangsmåter i samråd med de nasjonale frekvensforvalterne innen tolv måneder etter at denne forordning er vedtatt, og deretter vedlikeholde og ajourføre dem etter behov. Nettforvalteren skal særlig identifisere eventuelle avvik mellom det sentrale registeret, det driftsmessige formålet og den faktiske bruken av frekvenstildelingen. Nettforvalteren skal underrette den nasjonale frekvensforvalteren om alle avvik med henblikk på å få dem lukket innen en omforent tidsramme.
 19. Nettforvalteren skal sikre tilgang til felles verktøyer for sentral og nasjonal planlegging, samordning, registrering, revisjon og optimering. Det skal særlig utvikles verktøyer til støtte for analysen av dataene i det sentrale registeret for å overvåke funksjonens effektivitet og utforme og gjennomføre framgangsmåten for frekvensoptimering i samsvar med nr. 7.
- Del B*
- Krav til organisering av funksjonen*
1. Den samarbeidsbaserte beslutningstakingen mellom nasjonale frekvensforvaltere og nettforvalteren skal være basert på ordninger som skal godkjennes av nettstyret i samsvar med artikkel 16 i denne forordning, etter en positiv uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom i samsvar med artikkel 5 nr. 2 i forordning (EF) nr. 549/2004.
 2. Ved uenighet om avtalene nevnt i del B nr. 1 i dette vedlegg skal nettforvalteren eller de berørte medlemsstater legge saken fram for Kommisjonen. Kommisjonen skal handle etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 5 nr. 2 i forordning (EF) nr. 549/2004.
 3. Avtalene skal minst fastsette
 - a) kriteriene for vurdering av driftsmessige krav og prioriteringen av dem,
 - b) minstefrister for samordning av nye eller endrede radiofrekvenstildelinger,
 - c) ordninger for å sikre at nettforvalteren og de nasjonale frekvensforvalterne når de berørte felles ytelsesmål for EU,
 - d) at de forbedrede framgangsmåtene, kriteriene og prosessene for frekvensforvaltning ikke får negativ innvirkning på dem som andre land anvender innenfor rammen av ICAOs regionale framgangsmåter,
 - e) krav for å sikre at medlemsstatene gjennomfører hensiktsmessige samråd om nye eller endrede forvaltningsordninger med alle berørte parter på nasjonalt og europeisk plan.
 4. De opprinnelige framgangsmåter for samordning av radiofrekvenser skal være fullt forenlige med gjeldende framgangsmåter. Utviklingen av disse framgangsmåter skal fastsettes nærmere i samarbeid med de nasjonale frekvensforvalterne, og dobbeltarbeid skal unngås i den grad det er praktisk mulig.
 5. Samordning av den strategiske og taktiske bruken av radiofrekvenser med tilgrensende land som ikke deltar i nettforvalterens arbeid, skal skje via ICAOs regionale arbeidsordninger. Dette skal gjøres med sikte på å gi de tilgrensende landene tilgang til nettforvalterens tjenester.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

6. Nettforvalteren og de nasjonale frekvensforvalterne skal komme til enighet om overordnede prioriteringer for funksjonen med sikte på å forbedre utforming og driften av det europeiske luftfartsnettet. Disse prioriteringer skal dokumenteres i form av en frekvensdel i strategiplanen for nettet og i driftsplanen for nettet, som skal være gjenstand for samråd med de berørte parter. Prioriteringene kan særlig gjelde særlige frekvensbånd, områder og tjenester.
7. Medlemsstatene skal sikre hensiktsmessig samordning av militære brukeres bruk av frekvensbåndene med de nasjonale frekvensforvalterne og nettforvalteren.
4. Nettforvalteren skal gjennomføre en formell framgangsmåte for å fastsette, vurdere og samordne kravene for tildeling av SSR-transponderkoder og skal da ta hensyn til all nødvendig sivil og militær bruk av SSR-transponderkoder.
5. Den formelle prosessen fastsatt i nr. 4 skal omfatte minst de relevante omforente framgangsmåter, tidsrammer og ytelsesmål for gjennomføring av følgende handlinger:
 - a) inngivelse av søknader om tildeling av SSR-transponderkoder,
 - b) behandling av søknader om tildeling av SSR-transponderkoder,
 - c) samordning av foreslåtte endringer av tildeling av SSR-transponderkoder med medlemsstatene og tredjestater i samsvar med kravene fastsatt i del B,
 - d) periodisk revisjon av tildeling av SSR-transponderkoder og behov med sikte på å optimere situasjonen, herunder ny tildeling av gjeldende kodetildeling, og
 - e) periodisk endring, godkjenning og distribusjon av den samlede listen over tildelte SSR-transponderkoder fastsatt i nr. 3,
 - f) underretning, vurdering og løsning av ikke-planlagte konflikter mellom tildeling av SSR-transponderkoder,
 - g) underretning, vurdering og korrigerende feilaktige tildeling av SSR-transponderkoder som oppdages ved kontroll av kodeinnhav,
 - h) underretning, vurdering og løsning av ikke-planlagte mangler ved tildeling av SSR-transponderkoder,
 - i) levering av data og opplysninger i samsvar med kravene fastsatt i del C.

Vedlegg III

Transponderkodefunksjonen

Del A

Krav til transponderkodefunksjonen

1. Målene for denne funksjonen er å
 - a) gjøre framgangsmåten for kodetildeling mer robust gjennom en klar fordeling av roller og ansvarsområder på alle berørte parter, og nettets samlede ytelse skal stå i fokus når kodene tildeles,
 - b) øke åpenheten i kodetildelingen og i den faktiske bruken av kodene med sikte på å legge til rette for en bedre vurdering av nettets samlede effektivitet,
 - c) sikre det rettslige grunnlag for bedre håndheving og tilsyn ved å nedfelle det i en forordning.
2. SSR-transponderkoder skal tildeles medlemsstatene og yterne av flysikringstjenester gjennom nettforvalteren på en måte som optimerer en sikker og effektiv fordeling basert på følgende faktorer:
 - a) alle driftsmessig berørte parter driftskrav,
 - b) faktiske og forventede nivåer av lufttrafikk,
 - c) den bruk av SSR-transponderkoder som er nødvendig i samsvar med relevante bestemmelser i ICAOs regionale flysikringsplan for region Europa, i «Facilities and Services Implementation Document» og i veiledningsmaterialet.
3. Nettforvalteren skal til enhver tid ha en oversikt over listen over tildelte SSR-transponderkoder med en fullstendig og ajourført beskrivelse av fordelingen av SSR-koder i luftrommet nevnt i artikkel 1 nr. 3 som er tilgjengelig for medlemsstatene, yterne av flysikringstjenester og tredjestater.
6. Nettforvalteren skal kontrollere at søknader om tildeling av SSR-transponderkoder som mottas innenfor rammen av framgangsmåten fastsatt i nr. 4, oppfyller framgangsmåten krav med hensyn til format- og datakonvensjoner og er fullstendige, nøyaktige, inngitt i rett tid og er begrunnet.
7. Medlemsstatene skal sikre at SSR-transponderkodene tildeles luftfartøyer i samsvar med listen over tildelte SSR-transponderkoder i nr. 3.
8. Nettforvalteren kan gis i oppdrag å forvalte et sentralisert system for tildeling og forvaltning av SSR-transponderkoder for automatisk tildeling av SSR-transponderkoder til allmenn lufttrafikk, på vegne av medlemsstatene og yterne av flysikringstjenester.
9. Nettforvalteren skal gjennomføre framgangsmåter og verktøyer for regelmessig evaluering

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

ring og vurdering av den bruk av SSR-transponderkoder som medlemsstatenes og yterne av flysikringstjenester faktisk gjør.

10. Nettforvalteren, medlemsstatene og yterne av flysikringstjenester skal avtale planer og framgangsmåter for den periodiske analysen og identifikasjonen av framtidige krav til SSR-transponderkoder. Analysen skal omfatte identifikasjon av potensielle konsekvenser for ytelsene som eventuelle forventede mangler ved tildeling av SSR-transponderkoder kan medføre.
11. Driftshåndbøker som inneholder de nødvendige instruksjoner og opplysninger for at nettfunksjonen skal kunne utføres i samsvar med kravene i denne forordning, skal utarbeides og ajourføres. Disse driftshåndbøker skal distribueres og ajourføres i samsvar med hensiktsmessige framgangsmåter for kvalitets- og dokumentasjonshåndtering.

Del B

Krav til den særskilte samrådsordningen

1. Nettforvalteren skal opprette en egen ordning for samordning og samråd vedrørende avtaler om tildeling av SSR-transponderkoder som skal
 - a) sikre at påvirkningen av bruken av SSR-transponderkodene i tredjestater blir tatt i betraktning, gjennom deltakelse i arbeidsordningene om forvaltning av SSR-transponderkoder fastsatt i de relevante bestemmelser i ICAOs regionale flysikringsplan for region Europa, i «Facilities and Services Implementation Document»,
 - b) sikre at listen over tildelte SSR-transponderkoder fastsatt i del A nr. 3 er i samsvar med den plan for forvaltning av koder som er fastsatt i de relevante bestemmelser i ICAOs regionale flysikringsplan for region Europa, i «Facilities and Services Implementation Document»,
 - c) angi krav som sikrer at det i forbindelse med nye eller endrede ordninger for forvaltning av SSR-transponderkoder gjennomføres hensiktsmessige samråd med de berørte medlemsstater,
 - d) angi krav som sikrer at medlemsstatene i forbindelse med nye eller endrede ordninger for forvaltning av SSR-transponderkoder gjennomfører hensiktsmessige samråd med alle berørte parter på nasjonalt plan,
 - e) sikre at samordning med tredjestater om den strategiske og taktiske bruk av SSR-

transponderkoder gjennomføres innenfor rammen av arbeidsordningene for forvaltning av SSR-transponderkoder fastsatt i de relevante bestemmelser i ICAOs regionale flysikringsplan for region Europa, i «Facilities and Services Implementation Document»,

- f) angir minstefrister for samordningen av og samråd om foreslåtte nye eller endrede SSR-transponderkodetildelinger,
 - g) sikre at endringer i listen over tildelte SSR-transponderkoder godkjennes av de medlemsstater som berøres av endringene,
 - h) angi krav som sikrer at alle berørte parter underrettes om endringer i listen over tildelte SSR-transponderkoder umiddelbart etter at de er godkjent, uten at dette berører nasjonale framgangsmåter for formidling av opplysninger om militære myndigheters bruk av SSR-transponderkoder.
2. Nettforvalteren skal, i samordning med de nasjonale militære myndigheter, sikre at de nødvendige tiltak treffes for å forvisse seg om at tildelingen og bruken av SSR-transponderkoder for militære formål ikke har negativ innvirkning på sikkerheten ved eller den effektive driften av allmenn lufttrafikk.

Del C

Krav til levering av data

1. Søknader som inngis om nye eller endrede SSR-transponderkoder skal oppfylle framgangsmåtenes krav med hensyn til format- og datakonvensjoner og skal være fullstendige, nøyaktige, inngitt i rett tid og være begrunnet som fastsatt i del A nr. 4.
2. For å støtte nettfunksjonen for SSR-transponderkoder skal medlemsstatene ved behov og innenfor de avtalte tidsrammer som er fastsatt av nettforvalteren, levere følgende data og opplysninger til nettforvalteren:
 - a) et ajourført register over tildelingen og bruken av alle SSR-transponderkoder innenfor deres ansvarsområde, med forbehold for eventuelle sikkerhetsbegrensninger vedrørende fullt innsyn i særskilte militære kode-tildelinger som ikke brukes for allmenn lufttrafikk,
 - b) en begrunnelse som viser at gjeldende og omsøkte tildelinger av SSR-transponderkoder tilsvarer det minsteantall som kreves for å oppfylle driftskravene,
 - c) detaljerte opplysninger om eventuelle tildelinger av SSR-transponderkoder som ikke

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- lenger kreves av driftsmessige hensyn, og som kan frigis for ny tildeling innenfor nettet,
- d) rapporter om eventuelle faktiske ikke-planlagte mangler ved tildeling av SSR-transponderkoder,
 - e) detaljerte opplysninger om eventuelle endringer i installasjonsplanleggingen eller i systemets eller bestanddelenes driftsmessige status som kan påvirke tildelingen av SSR-transponderkoder til flyginger.
3. For å støtte nettfunksjonen for SSR-transponderkoder skal yterne av flysikringstjenester ved behov og innenfor de avtalte tidsrammer som er fastsatt av nettforvalteren, levere følgende data og opplysninger til nettforvalteren:
 - a) korrelerte posisjonsrapporter fra det forbedrede taktiske systemet for trafikkflytstyring (ETFMS) som inneholder tildelinger av SSR-transponderkoder for allmenn lufttrafikk som utfører flyging etter instrumentflygereglene,
 - b) rapporter om eventuelle faktiske ikke-planlagte konflikter eller farer forårsaket av faktisk operativ tildeling av SSR-transponderkode, herunder opplysninger om hvordan konflikten ble løst.
 4. Svarene fra medlemsstatene og yterne av flysikringstjenester vedrørende samordningen av foreslåtte endringer av tildelinger av SSR-transponderkoder og ajourføringer av endringer i listen over tildelte SSR-transponderkoder skal minst
 - a) opplyse om hvorvidt en konflikt mellom SSR-transponderkodetildelinger eller farer i denne forbindelse forventes,
 - b) bekrefte hvorvidt driftskravene eller effektiviteten vil bli negativt påvirket,
 - c) bekrefte at endringer av SSR-transponderkodetildelinger kan gjennomføres i samsvar med fastsatte tidsplaner.
 - 2.2. Utfordringer og muligheter knyttet til planens tidsperiode (herunder forventet trafikketerspørsel og global utvikling)
 - 2.3. Ytelsesmål og forretningsmessige krav slik disse er uttrykt av de ulike berørte parter, og de felles ytelsesmål for EU
 3. *STRATEGISK VISJON*
 - 3.1. Beskrivelse av strategien for utvikling av og framdrift i nettet for å nå ytelsesmålene og oppfylle de forretningsmessige kravene
 - 3.2. Samsvar med ytelsesordningen
 - 3.3. Samsvar med den europeiske ATM-hovedplanen
 4. *STRATEGISKE MÅL*
 - 4.1. Beskrivelse av de strategiske målene for nettet,
 - herunder aspekter vedrørende samarbeidet med de driftsmessig berørte parter som deltar, når det gjelder deres roller og ansvarsområder,
 - med angivelse av hvordan de strategiske målene vil oppfylle kravene,
 - med angivelse av hvordan framdriften mot disse målene skal måles,
 - med angivelse av hvordan de strategiske målene vil påvirke bransjen og andre berørte områder.
 5. *YTELSESPLANLEGGING*
Ytelsesplanen skal ha følgende struktur:
 1. *Innledning*
 - 1.1. Beskrivelse av situasjonen (planens anvendelsesområde, funksjoner som dekkes osv.)
 - 1.2. Beskrivelse av det makroøkonomiske scenarioet for referanseperioden, herunder generelle forutsetninger (trafikkprognoser osv.)
 - 1.3. Beskrivelse av resultatet av samrådet med de berørte parter med henblikk på utarbeidelse av ytelsesplanen (deltakernes viktigste spørsmål og om mulig inngåtte kompromisser)
 2. *Ytelsesmål på nettforvalterplan*
 - 2.1. Ytelsesmål for hvert relevant sentralt ytelsesområde, som skal være fastsatt med henvisning til den aktuelle ytelsesindikator, for hele referanseperioden, med årlige verdier som skal brukes til overvåkingsformål og som oppmuntring
 - 2.2. Beskrivelse og forklaring av det bidrag og den innvirkning som nettforvalterens ytelsesmål har på de felles ytelsesmål for EU
 3. *Hver funksjons bidrag*

Vedlegg IV

Mal for strategiplanen for nettet

Strategiplanen for nettet skal ha følgende struktur

1. INNLEDNING

- 1.1. Anvendelsesområde for strategiplanen for nettet (geografisk og tidsperiode)
- 1.2. Utarbeidelse av plan og framgangsmåte for validering

2. GENERELL SAMMENHENG OG KRAV

- 2.1. Beskrivelse av den foreliggende og den planlagte nettsituasjonen, herunder med hensyn til ERND, ATFM, lufthavner og knappe ressurser

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- 3.1. Individuelle ytelsesmål for hver funksjon (ATFM, ERND, SSR-transponderkoder, frekvenser)
4. *Militær dimensjon*
 - 4.1. Beskrivelse av planens sivil-militære dimensjon med angivelse av ytelsen når det gjelder fleksibel bruk av luftrommet med henblikk på å øke kapasiteten, samtidig som det tas behørig hensyn til de militære oppdragenes effektivitet og, der det vurderes som hensiktsmessig, relevante ytelsesindikatorer og -mål i samsvar med ytelsesplanens indikatorer og mål
5. *Analyse av følsomhet og sammenligning med foregående ytelsesplan*
 - 5.1. Følsomhet overfor eksterne forutsetninger
 - 5.2. Sammenligning med foregående ytelsesplan
6. *Gjennomføring av ytelsesplanen*
 - 6.1. Beskrivelse av de tiltak som er iverksatt av nettstyret for å nå ytelsesmålene, herunder
 - overvåkingsordninger for å sikre at sikkerhetsvirksomheten og virksomhetsplanene gjennomføres,
 - tiltak for å overvåke og rapportere om gjennomføringen av ytelsesplanene, herunder hvordan situasjonen skal håndteres dersom ikke målene oppfylles i referanseperioden.
6. *STRATEGISK PLANLEGGING*
 - 6.1. Beskrivelse av planleggingen på kort og mellomlang sikt, med angivelse av
 - prioriteringene for hvert enkelt av de strategiske mål,
 - oppfyllelse av hvert enkelt av de strategiske målene med hensyn til utvikling av nødvendig teknologi, innvirkning på arkitekturen, menneskelige aspekter, kostnader, fordeler og nødvendig styring, ressurser og regulering,
 - nødvendig deltakelse av de driftsmessig berørte parter i hver del av planen, herunder deres roller og ansvarsområder,
 - avtalt deltakelsesnivå for nettforvalteren i arbeidet for å støtte gjennomføringen av hver del av planen for den enkelte funksjon.
 - 6.2. Beskrivelse av planleggingen på lang sikt, med angivelse av
 - hensikten om å nå alle de strategiske mål med hensyn til nødvendig teknologi og tilsvarende FoU-aspekter, innvirkning på arkitekturen, menneskelige aspekter, lønnsomhetsanalyse, nødvendig styring og regulering samt tilhørende sikkerhetsmessig og økonomisk begrunnelse for disse investeringer,
 - nødvendig deltakelse av de driftsmessig berørte parter i hver del av planen, herunder deres roller og ansvarsområder.
7. *RISIKOVURDERING*
 - 7.1. Beskrivelse av de risikoer som er forbundet med gjennomføringen av planen
 - 7.2. Beskrivelse av framgangsmåten for overvåking (herunder potensielle avvik fra de opprinnelige mål)
8. *ANBEFALINGER*
 - 8.1. Identifikasjon av de tiltak som Unionen og medlemsstatene skal treffe for å støtte gjennomføringen av planen.

Vedlegg V

Mal for driftsplanen for nettet

Driftsplanen for nettet skal ha følgende generelle struktur (som vil bli tilpasset planens ulike enkelte funksjoner og til tidsrammen for å gjenspeile dens løpende natur og dens perioder på tre til fem år samt års-, sesong-, uke- og døgnperioder):

1. *INNLEDNING*
 - 1.1. Anvendelsesområde for driftsplanen for nettet (geografisk og tidsperiode)
 - 1.2. Utarbeidelse av plan og framgangsmåte for validering
2. *BESKRIVELSE AV DRIFTSPLANEN FOR NETTET, DRIFTSMÅL OG OVERORDNEDE MÅL*
 - herunder aspekter vedrørende samarbeidet med de driftsmessig berørte parter som deltar, når det gjelder deres roller og ansvarsområder,
 - angivelse av hvordan driftsmålene og de overordnede målene skal behandles i den taktiske og den pretaktiske fase av planen og i dens faser på kort og mellomlang sikt, og andre ytelsesmål fastsatt i samsvar med ytelsesforordningen,
 - fastsatte prioriteringer og nødvendige ressurser for planleggingsperioden,
 - angivelse av innvirkningen på ATM-industrien og andre berørte områder.
3. *OVERORDNET FRAMGANGSMÅTE FOR PLANLEGGING AV DRIFTEN AV NETTET*
 - beskrivelse av den overordnede framgangsmåten for planlegging av driften av nettet,
 - beskrivelse av strategien for utvikling av og framdrift i driftsplanen for nettet for å

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- oppfylle driftsytelseskravene og andre ytelsesmål fastsatt i samsvar med ytelsesforordningen,
 - beskrivelse av de verktøyer og data som brukes.
4. *GENERELL SAMMENHENG OG DRIFTSKRAV*
- 4.1. Kort beskrivelse av nettets tidligere driftsyttelse
- 4.2. Utfordringer og muligheter i forbindelse med planens tidsperiode
- 4.3. Prognose for nettrafikk i samsvar med vedlegg 1 og 2, herunder
- nettprognose,
 - prognose for yterne av flysikringstjenester, de funksjonelle luftromsblokkene og ACC,
 - prognose for de største lufthavnene,
 - analyse av trafikkprognose, herunder flere scenarioer,
 - analyse av innvirkningen av særlige hendelser.
- 4.4. Kravene til nettets driftsyttelser, herunder
- krav til samlet kapasitet i nettet,
 - krav til kapasitet hos yterne av flysikringstjenester, i de funksjonelle luftromsblokkene og i ACC,
 - lufthavnkapasitet,
 - analyse av kapasitetskravene,
 - samlede krav til nettet med hensyn til miljø og flygeeffektivitet,
 - samlede krav til sikkerheten i nettet,
 - beredskapskrav og krav til kontinuitet i tjenester som påvirker nettet.
- 4.5. Driftsmessige behov ifølge de ulike berørte parter, herunder militære parter
5. *PLANER OG TILTAK PÅ NETTPLAN FOR FORBEDRING AV NETTETS DRIFTSYTELSER*
- beskrivelse av de planer og tiltak som forventes gjennomført på nettplan, herunder luftrom, knappe ressurser og ATFM,
 - beskrivelse av den enkelte plans og det enkelte tiltaks bidrag til driftsyttelsene.
6. *PLANER OG TILTAK PÅ LOKALT PLAN FOR FORBEDRING AV DRIFTSYTELSENE*
- beskrivelse av de planer og tiltak som forventes gjennomført på lokalt plan,
 - beskrivelse av den enkelte plans og det enkelte tiltaks bidrag til driftsyttelsene,
 - beskrivelse av forbindelsene med tredjestater og arbeid knyttet til ICAO.
7. *SÆRLIGE HENDELSER*
- oversikt over særlige hendelser med betydelig innvirkning på ATM,

- enkeltstående særlige hendelser og håndteringen av disse i et nettperspektiv,
- større militærøvelser.

8. *MILITÆRE KRAV TIL LUFTROMMET*

8.1. Militære ytere av ATM-tjenester som har ansvar for områder med reservert eller atskilt luftrom, skal gjennom den berørte enhet for styring av luftrommet utveksle følgende opplysninger med nettforvalteren i samsvar med nasjonale regler:

- tilgjengelig luftrom: standarddager/-tider der reservert luftrom er tilgjengelig,
- særskilte anmodninger om ikke-planlagt bruk av reservert luftrom,
- frigivelse av reservert luftrom når dette ikke trengs, til sivil bruk, med lengst mulig forvarsel.

9. *SAMLET PROGNOSE OG ANALYSE AV NETTETS DRIFTSYTELSER*

- forsinkelses-/kapasitetsmål og -prognoser for nettet, yterne av flysikringstjenester, funksjonelle luftromsblokker og ACC ATM,
- lufthavnenes driftsyttelser,
- mål og prognoser for nettet med hensyn til miljøttelser/flygeeffektivitet,
- innvirkningen av særlige hendelser,
- analyse av driftsyttelsesmål og -prognoser.

10. *IDENTIFIKASJON AV FLASKEHALSOMRÅDER OG FORBEDRINGSTILTAK PÅ NETTPLAN OG LOKALT PLAN*

- identifikasjon av driftsmessige (sikkerhet, kapasitet og flygeeffektivitet) flaskehalser og potensielle flaskehalser, årsakene til dem og omforente løsninger eller forbedringstiltak, herunder mulighet for balansering av kapasitetsetterspørsmål (DCB).

Tillegg 1

Kontrollsentraler (ACC)

Driftsplanen for nettet skal inneholde en detaljert beskrivelse av hver enkelt ACC i alle områder, med planlagte driftsmessige forbedringstiltak, utsikter for perioden, trafikkprognose, mål og prognose for forsinkelser, betydelige hendelser som kan berøre trafikken, operative kontakter.

Nettforvalteren skal for hver ACC angi

- trafikkprognose,
- en analyse av gjeldende driftsyttelser,
- en kvantitativ vurdering av den kapasitet som er oppnådd (utgangsverdi for kapasiteten),
- en kvantitativ vurdering av den kapasitet som kreves for ulike scenarioer med hensyn til trafikkutviklingen (påkrevd kapasitetsprofil),

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- en kvantitativ vurdering av de driftsmessige forbedringstiltak som er planlagt på ACC-plan, som avtalt med yterne av flysikrings-tjenester,
- mål og prognose for forsinkelser,
- en analyse av forventede driftsytelser (sikkerhet, kapasitet og miljø).

Alle ytere av flysikringstjenester skal gi nettforvalteren følgende opplysninger, som skal tas med i beskrivelsen av den enkelte ACC:

- lokalt forsinkelsesmål,
- vurdering/bekreftelse av trafikkprognosen, i betraktning av kunnskap om lokale forhold,
- antall tilgjengelige sektorer: sektorkonfigurasjon/åpningsordning per sesong/ukedag/tidspunkt på dagen,
- kapasitet/overvåkingsverdier for hver sektor/trafikkvolum per konfigurasjon/åpningsordning,
- planlagte eller kjente særlige hendelser, herunder datoer/klokkeslett og tilhørende innvirkning på driftsytelser,
- nærmere opplysninger om planlagte driftsmessige forbedringstiltak, tidsplan for gjennomføring av dem og tilhørende negativ/positiv innvirkning på kapasitet og/eller effektivitet,
- nærmere opplysninger om foreslåtte og bekreftede endringer av luftromsstruktur og utnytting av luftrommet,
- ytterligere tiltak avtalt med nettforvalteren,
- operative ACC-kontakter.

Tillegg 2

Lufthavner

Driftsplanen for nettet skal inneholde en detaljert beskrivelse av de viktigste europeiske lufthavnene i alle områdene, med planlagte driftsmessige forbedringstiltak, utsikter for perioden, trafikk- og forsinkelsesprognose, betydelige hendelser som kan påvirke trafikken og operative kontakter.

Nettforvalteren skal for hver større lufthavn angi

- trafikkprognose,
- en analyse av forventede driftsytelser (sikkerhet, kapasitet og miljø).

Hver lufthavn som omfattes av driftsplanen for nettet, skal gi nettforvalteren følgende opplysninger, som skal tas med i beskrivelsen av den enkelte lufthavn:

- vurdering/bekreftelse av trafikkprognosen, i betraktning av kunnskap om lokale forhold,

- rullebanekapasitet for rullebanekonfigurasjon, nåværende og planlagte ankomster og avganger,
- en kapasitetsspesifikasjon for nattperioden og dennes varighet, om relevant,
- nærmere opplysninger om planlagte driftsmessige forbedringstiltak, tidsplan for gjennomføring av dem og tilhørende negativ/positiv innvirkning på kapasitet og/eller effektivitet,
- planlagte eller kjente særlige hendelser, herunder datoer/klokkeslett og tilhørende innvirkning på driftsytelser,
- andre planlagte tiltak med sikte på å forbedre kapasiteten,
- ytterligere tiltak etter avtale med nettforvalteren.

Vedlegg VI

Generelle krav til nettfunksjonene

1. ORGANISASJONSSTRUKTUR

Nettforvalteren skal tilrettelegge og forvalte sin organisasjon etter en struktur som bidrar til nettfunksjonenes sikkerhet.

Organisasjonsplanen skal vise

- a) de utpekte stillingsinnehavernes fullmakter, plikter og ansvar, særlig for ledelsespersonale med ansvar for funksjoner knyttet til sikkerhet, kvalitet, fareforebygging og menneskelige ressurser,
- b) forbindelsene og rapporteringslinjene mellom de ulike delene og prosessene i organisasjonen.

2. SIKKERHET (SAFETY)

Nettforvalteren skal ha et sikkerhetsstyringssystem som omfatter alle nettfunksjoner som den utfører, i samsvar med følgende prinsipper. Den skal

- a) beskrive organisasjonens overordnede sikkerhetsmessige filosofi og prinsipper på en slik måte at behovene til berørte parter oppfylles best mulig («sikkerhetspolitikken»),
- b) etablere en samsvarskontrollfunksjon som inneholder framgangsmåter for å kontrollere at alle funksjoner utføres i samsvar med gjeldende krav, standarder og framgangsmåter. Samsvarskontrollen skal innbefatte et system for tilbakekopling av resultatene til ansvarlig ledelsespersonale for å sikre rask og effektiv gjennomføring av eventuelle korrigerende tiltak,
- c) legge fram dokumentasjon på ledessystemets virkemåte ved hjelp av håndbøker og kontrolldokumenter,

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring

- d) utpeke ledelsesrepresentanter til å kontrollere samsvaret med, og tilstrekkeligheten av, framgangsmåtene for å sikre sikker og effektiv driftspraksis,
- e) foreta vurderinger av ledelsessystemet som er innført, og eventuelt treffe utbedringstiltak,
- f) styre sikkerheten ved alle nettfunksjoner den er tildelt. Med henblikk på dette skal den opprette formelle grensesnitt mot alle berørte parter for at de flysikkerhetsrisikoer som virksomheten medfører, skal kunne identifiseres og vurderes og risikoene i den forbindelse håndteres på hensiktsmessig måte,
- g) inneholde framgangsmåter for håndtering av sikkerheten i forbindelse med innføring av nye funksjonssystemer eller endring av eksisterende funksjonssystemer.

3. SIKKERHET (SECURITY)

Nettforvalteren skal ha et sikkerhetsstyringssystem som omfatter alle nettfunksjoner som den utfører, i samsvar med følgende prinsipper. Den skal

- a) ivareta sikkerheten for anleggene og personalet, slik at anslag mot sikkerheten til de nettfunksjoner den forvalter, forebygges,
- b) ivareta sikkerheten for driftsdataene som den mottar eller produserer eller på annen måte benytter, slik at tilgang begrenses til godkjente personer,
- c) fastsette framgangsmåter for vurdering og reduksjon av sikkerhetsrisikoer, overvåking og bedring av sikkerheten, sikkerhetsvurderinger og formidling av erfaringer,
- d) fastsette midler til å påvise sikkerhetsbrudd og varsle personalet med egnede sikkerhetsvarsler,
- e) fastsette midler til å begrense virkningene av sikkerhetsbrudd og fastsette gjenopprettingstiltak og risikoreducerende framgangsmåter for å hindre gjentakelse.

4. DRIFTSHÅNDBØKER

Nettforvalteren skal utarbeide og ajourføre driftshåndbøker knyttet til dens virksomhet til bruk og veiledning for driftspersonalet. Den skal sikre at

- a) driftshåndbøkene inneholder de instruksjoner og opplysninger som kreves for at

driftspersonalet skal kunne utføre sine oppgaver,

- b) relevante deler av driftshåndbøkene er tilgjengelige for det berørte personalet,
- c) driftspersonalet raskt underrettes om de endringene i driftshåndboken som påvirker deres oppgaver, samt disses ikrafttredelse.

5. PERSONALKRAV

Nettforvalteren skal ansette personale med relevante kvalifikasjoner for å sikre at nettfunksjonene som den er tildelt, utføres på en sikker, effektiv, kontinuerlig og bærekraftig måte. I den forbindelse skal nettforvalteren fastsette retningslinjer for opplæring av personalet.

6. BEREDSKAPSPLANER

Nettforvalteren skal utarbeide beredskapsplaner for alle de funksjoner den utfører, for hendelser som fører til betydelig forringelse av eller avbrudd i dens virksomhet.

7. RAPPORTERINGSKRAV

I samsvar med artikkel 20 skal nettforvalteren utarbeide en årlig virksomhetsrapport. Rapporten skal redegjøre for virksomhetens resultater og for aktiviteter og utvikling av betydning, særlig på sikkerhetsområdet.

Årsrapporten skal minst inneholde

- en vurdering av kvaliteten på utførelsen av de nettfunksjoner den forvalter,
- resultatene sammenlignet med ytelsesmålene fastsatt i strategiplanen for nettet, slik at de faktiske resultatene avstemmes mot driftsplanen for nettet ved hjelp av ytelsesindikatorerne som er fastsatt i driftsplanen for nettet,
- en forklaring på avvik fra målene og en redegjørelse for tiltak for å lukke slike avvik i referanseperioden omhandlet i artikkel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004,
- utvikling innen drift og infrastruktur,
- opplysninger om den formelle ordningen for samråd med brukerne og de berørte parter,
- opplysninger om personalpolitikken.

8. ARBEIDSMETODER OG DRIFTSFRAMGANGSMÅTER

Nettforvalteren skal kunne dokumentere at dens arbeidsmetoder og driftsframgangsmåter er i samsvar med andre deler av Unionens regelverk, særlig forordning (EU) nr. 255/2010.

