

VERORDENING (EG) Nr. 551/2004 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 10 maart 2004

betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim

(„de luchtruimverordening”)

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Gezien het advies van het Comité van de regio's ⁽³⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾ en gezien de gemeenschappelijke tekst die op 11 december 2003 door het bemiddelingscomité is goedgekeurd,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim vergt een geharmoniseerde aanpak van de regelgeving voor de organisatie en het gebruik van het luchtruim.
- (2) In het verslag van de Groep op hoog niveau inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim van november 2000 wordt het noodzakelijk geacht dat het luchtruim op Europese basis wordt ingericht, gereguleerd en strategisch beheerd.
- (3) In de mededeling van de Commissie van 30 november 2001 over de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim wordt aangedrongen op een structurele hervorming waardoor de totstandkoming

van het gemeenschappelijk Europees luchtruim mogelijk wordt, door een geleidelijk meer geïntegreerd beheer van het luchtruim en de ontwikkeling van nieuwe concepten en procedures voor luchtverkeersbeveiliging.

- (4) Bij Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 is het kader vastgesteld voor de totstandbrenging van een gemeenschappelijk Europees luchtruim („de kaderverordening”) ⁽⁵⁾.
- (5) In artikel 1 van het in 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart erkennen de verdragsluitende staten dat „elke staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit heeft over het luchtruim boven zijn grondgebied”. De lidstaten van de Gemeenschap oefenen in het kader van die soevereiniteit hun publieke bevoegdheden uit bij het geven van luchtverkeersleiding, conform de geldende internationale verdragen.
- (6) Het luchtruim is een gemeenschappelijke hulpbron voor alle categorieën gebruikers waarvan op flexibele wijze gebruik moet worden gemaakt door alle gebruikers, met zekerstelling van billijkheid en transparantie, waarbij rekening wordt gehouden met de behoeften van de lidstaten inzake beveiliging en defensie en met hun verplichtingen binnen internationale organisaties.
- (7) Een efficiënt beheer van het luchtruim is van fundamenteel belang voor verhoging van de capaciteit van het luchtverkeersdienstensysteem, om optimaal tegemoet te kunnen komen aan de behoeften van de verschillende gebruikers en om het hoogst mogelijke flexibel gebruik van het luchtruim te kunnen realiseren.
- (8) Uit de activiteiten van Eurocontrol blijkt dat het niet realistisch is om het routenetwerk en de luchtruimstructuur geïsoleerd te willen ontwikkelen, aangezien elke afzonderlijke staat integraal deel uitmaakt van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeveiliging, zowel binnen als buiten de Gemeenschap.

⁽¹⁾ PB C 103 E van 30.4.2002, blz. 35.

⁽²⁾ PB C 241 van 7.10.2002, blz. 24.

⁽³⁾ PB C 278 van 14.11.2002, blz. 13.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 3 september 2002 (PB C 272 E van 13.11.2003, blz. 316). Gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 18 maart 2003 (PB C 129 E van 3.6.2003, blz. 11) en standpunt van het Europees Parlement van 3 juli 2003 (nog niet verschenen in het Publicatieblad). Besluit van het Europees Parlement van 29 januari 2004 en besluit van de Raad van 2 februari 2004.

⁽⁵⁾ Zie blz. 1 van dit Publicatieblad.

- (9) Er moet een geleidelijk meer geïntegreerd operationeel luchtruim tot stand worden gebracht voor algemeen en-route luchtverkeer in het hoger luchtruim; de interface tussen het hoger luchtruim en het lager luchtruim moet dienovereenkomstig worden bepaald.
- (10) Een Europees vluchtinformatiegebied voor het hoger luchtruim, dat onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten valt binnen de werkingssfeer van deze verordening, moet gezamenlijke planning en publicatie van luchtvaartinlichtingen bevorderen, zodat regionale knelpunten worden weggenomen.
- (11) Luchtruimgebruikers worden geconfronteerd met uiteenlopende voorwaarden van toegang tot en van bewegingsvrijheid binnen het communautaire luchtruim. Dit is te wijten aan het gebrek aan harmonisatie in de classificatie van het luchtruim.
- (12) De herindeling van het luchtruim moet uitgaan van operationele behoeften, ongeacht de bestaande grenzen. Gemeenschappelijke algemene beginselen voor de instelling van uniforme functionele luchtruimblokken dienen te worden uitgewerkt in overleg met en op basis van technisch advies van Eurocontrol.
- (13) Het is van wezenlijk belang dat een gemeenschappelijk, geharmoniseerde luchtruimstructuur van routes en sectoren tot stand komt, dat de huidige en toekomstige organisatie van het luchtruim wordt gebaseerd op gemeenschappelijke beginselen, en dat het luchtruim wordt ingericht en beheerd overeenkomstig geharmoniseerde regels.
- (14) Het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim moet effectief worden toegepast; het gebruik van luchtvaartsectoren moet worden geoptimaliseerd, met name in piektijden voor het algemeen luchtvaartverkeer en in de gedeelten van het luchtruim met een grote verkeersdichtheid, door samenwerking tussen lidstaten met betrekking tot het gebruik van die sectoren voor militaire operaties en trainingen. Daarom moeten de nodige middelen worden vrijgemaakt voor een doeltreffende implementatie van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim, rekening houdend met zowel de civiele als de militaire behoeften.
- (15) De lidstaten dienen zich in te zetten om met aangrenzende lidstaten samen te werken teneinde het begrip „flexibel gebruik van het luchtruim” over de nationale grenzen heen in toepassing te brengen.
- (16) Verschillen in de organisatie van de civiel-militaire samenwerking in de Gemeenschap beperken een uniform en efficiënt beheer van het luchtruim en het doorvoeren van veranderingen. Het welslagen van het gemeenschappelijk Europees luchtruim hangt af van een effectieve samenwerking tussen de civiele en militaire autoriteiten, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de lidstaten op defensiegebied.
- (17) Garanties voor militaire operaties en trainingen moeten worden gesteld voorzover de toepassing van gemeenschappelijke beginselen en criteria afbreuk doet aan de veilige en efficiënte uitvoering ervan.
- (18) Er moeten adequate maatregelen worden genomen om de effectiviteit van de regeling van luchtverkeersstromen te verbeteren, met als doel om bestaande operationele eenheden, waaronder de Central Flow Management Unit van Eurocontrol, te ondersteunen, teneinde efficiënte vluchtoperaties te garanderen.
- (19) Er moet worden nagedacht over de uitbreiding van de concepten voor het hoger luchtruim naar het lager luchtruim, aan de hand van een tijdschema en toepasselijke studies,

HEBBER DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMEEN

Artikel 1

Doel en werkingssfeer

1. Binnen de werkingssfeer van de kaderverordening, regelt deze verordening de organisatie en het gebruik van het luchtruim in het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim. Deze verordening heeft ten doel het concept van een geleidelijk meer geïntegreerd operationeel luchtruim in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid te ondersteunen en gemeenschappelijke procedures vast te stellen voor inrichting, planning en beheer, opdat een efficiënte en veilige werking van de luchtverkeersbeveiliging kan worden verzekerd.

2. Het luchtruim moet op zodanige wijze worden gebruikt dat de exploitatie van luchtvaartnavigatiediensten als samenhangend en consistent geheel wordt ondersteund overeenkomstig Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en van de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten binnen het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de dienstverleningsverordening”) ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Zie blz. 10 van dit Publicatieblad.

3. Onverminderd artikel 10, is deze verordening van toepassing op het luchtruim in de EUR- en AFI-gebieden van ICAO waar lidstaten verantwoordelijk zijn voor de verlening van luchtverkeersdiensten overeenkomstig de dienstverleningsverordening. De lidstaten kunnen deze verordening ook toepassen op het luchtruim dat in andere ICAO-gebieden onder hun verantwoordelijkheid valt, mits zij de Commissie en de overige lidstaten daarvan in kennis stellen.

4. De vluchtinformatiegebieden die vallen binnen het luchtruim waarop deze verordening van toepassing is, worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

4. Lidstaten behouden hun verantwoordelijkheden tegenover ICAO binnen de geografische grenzen van de vluchtinformatiegebieden voor het hoger luchtruim en vluchtinformatiegebieden die door ICAO aan hen zijn toegewezen op de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

5. Onverminderd de publicatie van luchtvaartinlichtingen door de lidstaten en op een wijze die consistent is met het publiceren hiervan coördineert de Commissie in nauwe samenwerking met Eurocontrol de ontwikkeling van één enkele publicatie van luchtvaartinlichtingen met betrekking tot het EUIR, met inachtneming van de ICAO-eisen terzake.

HOOFDSTUK II

LUCHTRUIMARCHITECTUUR

Artikel 2

Scheidingsniveau

De scheiding tussen het hoger en het lager luchtruim wordt vastgesteld op vliegniveau 285.

Tot afwijkingen in het scheidingsniveau die gerechtvaardigd zijn op grond van operationele eisen kan worden besloten in overeenstemming met de betrokken lidstaten volgens de procedure van artikel 5, lid 3, van de kaderverordening.

Artikel 3

Europees vluchtinformatiegebied voor het hoger luchtruim (EUIR)

1. De Gemeenschap en haar lidstaten streven naar de instelling en erkenning door ICAO van één EUIR. Daartoe legt de Commissie, voor de aangelegenheden die onder de bevoegdheid van de Gemeenschap vallen, overeenkomstig artikel 300 van het Verdrag uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze verordening een aanbeveling voor aan de Raad.

2. Het EUIR wordt op zodanige wijze ingericht dat het het luchtruim bestrijkt dat overeenkomstig artikel 1, lid 3, onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten valt en kan ook luchtruim omvatten van derde landen in Europa.

3. De instelling van het EUIR laat onverlet de verantwoordelijkheid van lidstaten om overeenkomstig artikel 8, lid 1, van de dienstverleningsverordening verleners van luchtverkeersdiensten aan te wijzen voor het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt.

Artikel 4

Luchtruimclassificatie

De Commissie en de lidstaten richten het EUIR in in overeenstemming met een geleidelijke harmonisatie van de luchtruimclassificatie, met het oog op zekerstelling van een naadloze verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het kader van het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Deze gemeenschappelijke aanpak is gebaseerd op een vereenvoudigde toepassing van de luchtruimclassificatie, zoals deze overeenkomstig de ICAO-normen is gedefinieerd in de luchtruimstrategie van Eurocontrol voor de staten van de European Civil Aviation Conference.

De nodige uitvoeringsmaatregelen op dit gebied worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 8 van de kaderverordening.

Artikel 5

Herindeling van het hoger luchtruim

1. Om een zo groot mogelijke capaciteit van en doeltreffendheid in het netwerk voor luchtverkeersbeveiliging binnen het gemeenschappelijk Europees luchtruim te realiseren, en met het oog op handhaving van een hoog veiligheidsniveau, vindt een herindeling van het hoger luchtruim plaats in functionele luchtruimblokken.

2. Voor de functionele luchtruimblokken geldt onder meer:

- a) dat zij worden onderbouwd vanuit veiligheidsoverwegingen;
- b) dat zij een optimaal gebruik van het luchtruim mogelijk maken, waarbij rekening wordt gehouden met luchtverkeersstromen;
- c) dat zij hun rechtvaardiging vinden in een toegevoegde waarde over de gehele linie, met inbegrip van een optimaal gebruik van technische en personele middelen, op basis van kosten-batenanalyses;
- d) dat zij een vlotte en flexibele overdracht garanderen van verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding tussen luchtverkeersleidingscentra;

- e) dat zij garanderen dat de configuratie van het hoger luchtruim aansluit op die van het lager luchtruim;
- f) dat zij voldoen aan voorwaarden die voortvloeien uit regionale overeenkomsten die binnen ICAO zijn gesloten, en
- g) dat zij regionale overeenkomsten eerbiedigen die op de datum van inwerkingtreding van deze verordening van kracht zijn, in het bijzonder de overeenkomsten waarbij derde landen in Europa zijn betrokken.

3. Gemeenschappelijke algemene beginselen voor de instelling en wijziging van functionele luchtruimblokken worden ontwikkeld volgens de procedure van artikel 8 van de kaderverordening.

4. Een functioneel luchtruimblok wordt uitsluitend ingesteld bij onderlinge overeenstemming tussen alle lidstaten die verantwoordelijk zijn voor een deel van het luchtruim in het blok, dan wel bij een verklaring van één lidstaat indien het luchtruim in het blok volledig onder zijn verantwoordelijkheid valt. De lidstaat (lidstaten) in kwestie handelt (handelen) uitsluitend na raadpleging van belanghebbende partijen, met inbegrip van de Commissie en de andere lidstaten.

5. Indien een functioneel luchtruimblok luchtruim betreft dat volledig of gedeeltelijk onder de verantwoordelijkheid van twee of meer lidstaten valt, bevat de overeenkomst waarbij het blok wordt ingesteld de nodige bepalingen over de wijze waarop het blok kan worden gewijzigd en de wijze waarop een lidstaat zich uit het blok kan terugtrekken, met inbegrip van overgangsregelingen.

6. Bij geschillen tussen twee of meer lidstaten ten aanzien van een grensoverschrijdend functioneel luchtruimblok dat luchtruim onder hun verantwoordelijkheid betreft, kunnen de betrokken lidstaten de zaak gezamenlijk voor advies aan het Single Sky Comité voorleggen. Het advies wordt verstrekt aan de betrokken lidstaten. Onverminderd lid 4 houden de lidstaten met het advies rekening om een oplossing te vinden.

7. De in de leden 4 en 5 bedoelde besluiten worden aan de Commissie meegedeeld met het oog op bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. In die bekendmaking wordt de datum vermeld waarop het besluit in kwestie van kracht wordt.

Artikel 6

Geoptimaliseerd route- en sectorontwerp in het hoger luchtruim

1. Er worden gemeenschappelijke beginselen en criteria voor route- en sectorontwerp vastgesteld om te zorgen

voor een veilig, economisch doeltreffend en milieuvriendelijk gebruik van het luchtruim. Sectorontwerp moet coherent zijn onder meer met route-ontwerp.

2. De uitvoeringsmaatregelen op de door lid 1 bestreken gebieden worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 8 van de kaderverordening.

3. Voor besluiten over de instelling of wijziging van routes en sectoren is de goedkeuring vereist van de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor het luchtruim waarop dergelijke besluiten van toepassing zijn.

HOOFDSTUK III

FLEXIBEL GEBRUIK VAN HET LUCHTRUIM IN HET GEMEENSCHAPPELIJK EUROPEES LUCHTRUIM

Artikel 7

Flexibel gebruik van het luchtruim

1. Rekening houdend met de organisatie van de militaire aspecten die onder hun verantwoordelijkheid vallen, zorgen lidstaten voor de uniforme toepassing in het gemeenschappelijk Europees luchtruim van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim, zoals dat door de ICAO is omschreven en door Eurocontrol is ontwikkeld, opdat het beheer van het luchtruim en de luchtverkeersbeveiliging binnen het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid wordt bevorderd.

2. Lidstaten brengen jaarlijks verslag uit aan de Commissie over de toepassing, in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid, van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim op het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt.

3. Wanneer het, in het bijzonder op grond van de door lidstaten ingediende verslagen, noodzakelijk wordt de toepassing van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim in het gemeenschappelijk Europees luchtruim te versterken en te harmoniseren, worden in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid uitvoeringsmaatregelen vastgesteld volgens de procedure van artikel 8 van de kaderverordening.

Artikel 8

Tijdelijke opschorting

1. In gevallen waarin de toepassing van artikel 7 tot aanzienlijke operationele moeilijkheden leidt, kunnen de lidstaten de toepassing daarvan tijdelijk opschorten, mits zij de Commissie en de overige lidstaten daarvan onverwijld in kennis stellen.

2. Na de instelling van een tijdelijke opschorting kunnen voor het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van de betrokken lidstaat of lidstaten valt, aanpassingen worden uitgewerkt in de krachtens de toepassing van artikel 8, lid 3, vastgestelde maatregelen volgens de procedure van artikel 7 van de kaderverordening.

Artikel 9

Regeling van luchtverkeersstromen

1. Er worden volgens de procedure bedoeld in artikel 8 van de kaderverordening, uitvoeringsmaatregelen vastgesteld voor de regeling van luchtverkeersstromen, teneinde de beschikbare capaciteit voor het gebruik van het luchtruim te optimaliseren en de processen rondom de regeling van luchtverkeersstromen te verbeteren. Deze maatregelen moeten als uitgangspunt hebben transparantie en efficiency, opdat capaciteit op flexibele en efficiënte wijze beschikbaar wordt gesteld in lijn met de aanbevelingen van het ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region.

2. De uitvoeringsbepalingen ondersteunen de operationele besluitvorming van verleneren van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavenexploitanten en luchtruimgebruikers en bestrijken de volgende gebieden:

- a) vluchtplanning;
- b) gebruik van beschikbare luchtruimcapaciteit tijdens alle fasen van de vlucht, met inbegrip van de slottoewijzing;
- c) routegebruik door het algemeen luchtverkeer, met inbegrip van
 - de ontwikkeling van één enkele publicatie voor routes en verkeersoriëntering,

- opties voor de omleiding van het algemeen luchtverkeer weg van gebieden waar congestie optreedt, en
- voorrangregels voor toegang tot het luchtruim voor het algemeen luchtverkeer, met name in tijden van congestie en crisis.

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 10

Beoordeling

In het kader van de periodieke beoordeling zoals bedoeld in artikel 12, lid 2, van de kaderverordening zal de Commissie een toekomstige studie voltooiën naar de voorwaarden voor toepassing in de toekomst van de in de artikelen 3, 5 en 6 vermelde concepten op het lager luchtruim.

Op basis van de conclusies van de studie en in het licht van de geboekte vooruitgang legt de Commissie uiterlijk op 31 december 2006 een verslag voor aan het Europees Parlement en de Raad, zonodig vergezeld van een voorstel om de toepassing van deze concepten uit te breiden tot het lager luchtruim of om andere stappen te nemen. Ingeval uitbreiding beoogd is, dienen de relevante besluiten bij voorkeur te worden genomen voor 31 december 2009.

Artikel 11

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg, 10 maart 2004.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

P. COX

Voor de Raad

De voorzitter

D. ROCHE