

**DA**

**DA**

**DA**



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 4.2.2011  
KOM(2011) 43 endelig

2011/0020 (NLE)

Forslag til

### **RÅDETS AFGØRELSE**

**om undertegnelse og foreløbig anvendelse af et samarbejdsmemorandum mellem Den Europæiske Union og Amerikas Forenede Stater om forskning og udvikling inden for civil luftfart**

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

#### 1.1. Begrundelse og formål

Den 30. marts 2009 anmodede Rådet Kommissionen om at træffe alle nødvendige foranstaltninger til at opnå den højst mulige grad af interoperabilitet mellem moderniseringsplanen for det europæiske lufttrafikstyringssystem (ATM-system), SESAR (se nedenfor), og det tilsvarende amerikanske system, NextGen, samt andre projekter i ICAO-regionerne (ICAO: Organisationen for International Civil Luftfart). Kommissionen blev også anmodet om at tage hensyn til behovet for overensstemmelse med udviklingen af globale koncepter i ICAO. Med henblik herpå opfordrede Rådet Kommissionen til at forelægge Rådet en henstilling om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om et samarbejdsmemorandum med den amerikanske luftfartsadministration, *Federal Aviation Administration* (FAA)<sup>1</sup>. Denne henstilling<sup>2</sup> forelagde Kommissionen Rådet den 10. juni 2009. Kommissionen foreslog imidlertid, at forhandlingerne med FAA om samarbejdsrammen blev udvidet til ud over interoperabilitet mellem SESAR og NextGen at omfatte forskning og udvikling inden for civil luftfart i almindelighed.

På grundlag af Kommissionens henstilling vedtog Rådet den 9. oktober 2009 en afgørelse om at bemyndige Kommissionen til på EU's vegne at indlede forhandlinger med FAA om et samarbejdsmemorandum om forskning og udvikling inden for civil luftfart. Rådet anmodede desuden Kommissionen om sideløbende at uarbejde et bilag om interoperabilitet mellem SESAR og NextGen.

I forslaget til memorandum fastsættes vilkårene for EU's og USA's samarbejde om fremme og udvikling af forskning og udvikling inden for civil luftfart. Memorandummet er et vigtigt instrument, der fastlægger en juridisk bindende ramme og opfylder en række gensidighedsprincipper, som der er opnået enighed om, og derved giver parterne mulighed for at forfølge deres fælles mål om mere miljøvenlige og effektive lufttrafiksystemer. Udkastet til memorandum vil give parterne mulighed for at iværksætte samarbejdsaktiviteter om forskning og udvikling inden for alle områder af den civile luftfart.

På grundlag af forhandlingsmandatets direktiver er der udarbejdet et udkast til samarbejdsmemorandum og et udkast til bilag om interoperabilitet mellem SESAR og NextGen, som parterne paraferede den 18. juni 2010. Forud for Europa-Parlamentets samtykke og Rådets afgørelse om indgåelse af det foreslåede memorandum, foreslår Kommissionen Rådet at vedtage en afgørelse om bemyndigelse til undertegnelse og foreløbig anvendelse af det.

---

<sup>1</sup> Rådets resolution om godkendelse af den europæiske masterplan for lufttrafikstyring, punkt 14 og 15, 30. marts 2009.

<sup>2</sup> Henstilling fra Kommissionen til Rådet, SEK(2009) 744 endelig af 8.6.2009.

## 1.2. Generel baggrund

### SESAR

SESAR-programmet (*Single European Sky Air traffic management Research*) udgør den teknologiske grundpille i politikken for et fælles europæisk luftrum<sup>3</sup>. Det er et program i tre faser, hvorunder en ny generation af ATM-teknologier, -systemer og -procedurer, som er af høj kvalitet og passer til de mål og krav, der opstilles i politikken for et fælles europæisk luftrum, er blevet **defineret**, for tiden **er under udvikling** og til sidst **vil blive implementeret**. Et af de centrale resultater af SESAR-programmets definitionsfase er den europæiske ATM-masterplan (*masterplanen*). Den er en fælles køreplan, som Rådet har tilsluttet sig og alle ATM-interessenter anerkendt, for ibrugtagningen af en ny generation af ATM-teknologier og -procedurer i løbet af de kommende 10-15 år. *Masterplanen* styrer arbejdsprogrammet for udviklingsfasen og vil også være et afgørende styringsredskab for SESAR-programmets implementeringsfase.

SESAR-programmet er nu i udviklingsfasen, der består af over 300 sammenhængende og koordinerede forsknings-, udviklings- og valideringsprojekter, som styres centralt af fællesforetagendet SESAR (SJU), det første offentlig-private partnerskab for ATM, der er oprettet som et EU-organ. SJU har til formål at sikre moderniseringen af det europæiske ATM-system ved at samordne og koncentrere hele den relevante forsknings- og udviklingsindsats i EU. Det er stiftet af EU og Eurocontrol og har 15 erhvervsvirksomheder som medlemmer (producenter af jord- og flybaseret udstyr, lufthavne, luftfartsselskaber og udbydere af luftfartstjenester), herunder organisationer fra tredjelande og flere associerede partnere.

I USA har FAA også lanceret et program for ATM-modernisering under navnet NextGen. Da SESAR og NextGen således er parallelløbende foretagender, har brugerne af det europæiske luftrum med stor styrke rejst kravet om, at der bliver interoperabilitet mellem SESAR og NextGen for at garantere en sikker og uhindret luftfartsdrift på verdensplan, øge det europæiske erhvervslivs forretningsmuligheder og undgå bekostelig duplikering af udstyr om bord på flyene. Amerikanske selskaber har i forvejen adgang til europæiske forsknings- og udviklingsprogrammer som SESAR. Derfor er det vigtigt at garantere tilsvarende muligheder for europæisk erhvervsliv.

Kommissionen mener, at det er påtrængende nødvendigt for den civile luftfartssektor i almindelighed at styrke det tekniske og operationelle samarbejde med FAA. Et mere effektivt og bæredygtigt lufttrafiksystem kan nemlig bedre nås ved en helhedsorienteret fremgangsmåde, der tager fat på alle aspekter af den civile luftfart. Det motiverede Kommissionen til at anbefale, at samarbejdsrammen blev udvidet til at omfatte hele den civile luftfarts område.

Det foreslåede samarbejdsmemorandum med USA tilvejebringer et solidt og juridisk bindende grundlag for iværksættelse af samarbejdsaktiviteter om forskning og udvikling, som tager behørigt højde for følsomme spørgsmål som ansvar, immaterialret og gensidighed. Dertil kommer, at memorandummet har potentiale til at sætte internationale normer for luftfarten, som giver verdensomspændende interoperabilitet, og dermed imødekommer luftfartsinteressenternes forventninger og øger forretningsmulighederne for europæisk erhvervsliv.

---

<sup>3</sup> Forordning ...

### **1.3. Gældende bestemmelser på området**

Europa-Kommissionen og FAA havde oprindeligt, den 18. juli 2006, undertegnet et aftalememorandum om en ramme for samarbejde med det formål at bidrage til en mere global lufttrafikstyring ved at lette fælles globale operationer. Aftalememorandummet blev ajourført den 17. marts 2009 for at tage hensyn til, at SJU udfylder en nøglerolle i det tekniske samarbejde med FAA, med Europa-Kommissionen som ansvarlig instans. På grund af sin karakter af hensigtserklæring tilvejebringer aftalememorandummet imidlertid ikke den juridisk bindende ramme, der er nødvendig, hvis der skal tages fornøden højde for spørgsmål angående ansvar, immaterialret og gensidighed. Det foreslåede samarbejdsmemorandum, herunder særlig bilaget om interoperabilitet mellem SESAR og NextGen, vil træde i stedet for det nuværende aftalememorandum.

### **1.4. Overensstemmelse med EU's andre politikker og mål**

Det foreslåede samarbejdsmemorandum vil bidrage til at realisere målene for politikken for et fælles europæisk luftrum, da det understøtter SESAR-programmet, som er denne politikks bærende element i teknologisk henseende. Ved en forholdsvis tidlig udvikling og ibrugtagning af nye ATM-teknologier og -procedurer vil Europa nemlig kunne øge sin innovationsevne og industriens konkurrenceevne på verdensplan og dermed sætte vægt bag sin indsats i standardiseringsorganerne.

Udkastet til memorandum vil stimulere det tekniske og operationelle samarbejde mellem parterne, fordi det tilvejebringer et klart retsgrundlag. En sådan impuls stemmer overens med EU's forskningspolitik og vil bidrage til gennemførelsen af det syvende rammeprogram.

## **2. INTERESSENTHØRING OG KONSEKVENSANALYSE**

### **2.1. Interessenthøring**

Luftfartsindustrien glæder sig over de udsigter, der ligger i et bindende samarbejdsmemorandum mellem EU og USA. Det europæiske erhvervsliv forventer, at gennemførelsen af de gensidighedsprincipper, der ligger til grund for memorandummet, vil sætte det i stand til at drage fordel af tilsvarende muligheder for at deltage i samarbejdsaktiviteter med USA på grundlag af gennemskuelighed, gensidigt udbytte og fair behandling.

#### *Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil*

Under hele forhandlingsforløbet har Kommissionen rådført sig med interessenterne, særlig via fællesforetagendet SESAR, og medlemsstaterne i det særlig udvalg, Rådet har nedsat til at følge forhandlingerne om memorandummet.

#### *Sammendrag af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem*

Der er taget behørigt hensyn til interessenternes bemærkninger ved udarbejdelsen af EU's forhandlingsposition.

## **2.2. Ekspertbistand**

Fællesforetagendet SESAR har ydet teknisk bistand under forhandlingerne. Juridisk ekspertise er hentet i Kommissionens Juridiske Tjeneste. Der har ikke været behov for anden ekstern ekspertbistand.

## **2.3. Konsekvensvurdering**

Memorandummet tilvejebringer et solidt retsgrundlag, der giver mulighed for dybtgående teknisk og operationelt samarbejde, som hurtigt kan afføde fælles standarder inden for civil luftfart. Dertil kommer, at definitionen, gennemførelsen og overvågningen af gensidighedsprincippet vil hjælpe europæisk erhvervsliv til at få adgang til nye markeder i USA. Gennemføres gensidighedsprincippet ikke, får europæisk erhvervsliv ikke fair adgang til USA's marked.

Hvad specielt ATM-moderniseringen angår, vil EU's og USA's samordnede støtte til ICAO's standardiseringsarbejde blive en drivkraft med potentiale til at gøre fælles SESAR-NextGen-standarder til internationale ATM-standarder. Sikres interoperabiliteten ikke, må der monteres dobbelte udstyrssæt i tusindvis af fly, der flyver både i Europa og i USA, og den investering har luftfartsselskaberne ikke råd til under den nuværende finanskriser.

## **3. FORSLAGETS JURIDISKE INDHOLD**

### **3.1. Resumé af forslaget**

Det foreslåede samarbejdsmemorandum består af et hoveddokument med de vigtigste principper for samarbejdet og ordninger for, hvordan det skal forvaltes. Hoveddokumentet suppleres af bilag og tillæg til bilagene, der går dybere i særlige tekniske målsætninger for forskning og udvikling inden for civil luftfart. I overensstemmelse med mandatet fra Rådet behandler det første bilag interoperabiliteten mellem SESAR og NextGen.

Forvaltningsordningerne består af et fællesudvalg sammensat af repræsentanter for Kommissionen, der bistås af repræsentanter for EU's medlemsstater, og repræsentanter for FAA. Fællesudvalget kan drøfte ethvert spørgsmål om, hvordan memorandummet og dets bilag og tillæg fungerer.

### **3.2. Retsgrundlag**

Artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 5, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

### **3.3. Subsidiaritetsprincippet**

På grund af lufttrafikkens paneuropæiske karakter og nødvendigheden af en ensartet fremgangsmåde på europæisk plan, kan medlemsstaterne ikke samarbejdsmemorandumets mål ved bilateralt samarbejde med USA. Derfor opfylder forslaget nærhedsprincippet.

### **3.4. Proportionalitetsprincippet**

Samarbejdsmemorandummet mellem EU og USA er et effektivt, bindende retsinstrument, der fremmer teknisk samarbejde mellem de to parter. Det fastlægger en overordnet ramme, der

muliggør iværksættelse af samarbejdsaktiviteter, der giver de to parter sammenlignelige muligheder for at deltage i deres forsknings- og udviklingsaktiviteter på ethvert område inden for civil luftfart.

Den foreslåede aftale pålægger hverken medlemsstaterne eller erhvervslivet flere administrative eller økonomiske byrder.

### **3.5. Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Foreslået reguleringsmiddel: Samarbejdsmemorandum

Forbindelser med tredjelande på luftfartsområdet kan kun reguleres ved internationale aftaler.

### **4. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER**

Forslaget får ingen følger for EU-budgettet.

Forslag til

## RÅDETS AFGØRELSE

### **om undertegnelse og foreløbig anvendelse af et samarbejdsmemorandum mellem Den Europæiske Union og Amerikas Forenede Stater om forskning og udvikling inden for civil luftfart**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 5,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen<sup>4</sup> og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I overensstemmelse med Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger har Kommissionen ført forhandlinger på EU's vegne om et samarbejdsmemorandum mellem Den Europæiske Union og Amerikas Forenede Stater om forskning og udvikling inden for civil luftfart ("memorandummet") og om bilag I til dette memorandum, som vedrører samarbejde om global interoperabilitet mellem SESAR og NextGen.
- (2) Memorandummet og dets bilag I blev paraferet den 18. juni 2010.
- (3) Memorandummet og dets bilag I, som Kommissionen har forhandlet færdigt, bør undertegnes og anvendes foreløbigt med forbehold for senere indgåelse.
- (4) Det er nødvendigt at fastlægge proceduremæssige ordninger for EU's deltagelse i det fællesudvalg, der nedsættes ved memorandummet, for tvistbilæggelse og for opsigelse af bilag og tillæg til memorandummet —

BESTEMT FØLGENDE:

#### *Artikel 1 (Undertegnelse)*

1. Undertegnelsen af memorandummet og dets bilag I godkendes herved på Unionens vegne med forbehold af Rådets afgørelse om indgåelse af memorandummet. Teksten til memorandummet og dets bilag I er knyttet til denne afgørelse.

---

<sup>4</sup> EUT C af , s. .



2. Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den eller de personer, der på Unionens vegne er beføjet til at undertegne memorandummet med forbehold af senere indgåelse.

#### *Artikel 2 (Foreløbig anvendelse)*

Indtil memorandummet træder i kraft, anvender Den Europæiske Union det som en foreløbig foranstaltning fra det tidligste af følgende to tidspunkter: i) den første i måneden efter datoen for den sidste note, hvormed parterne har underrettet hinanden om, at de procedurer, der er nødvendige for at anvende memorandummet foreløbigt, er afsluttet, eller ii) den første i måneden efter tolv månedersdagen for memorandumets undertegnelse.

#### *Artikel 3 (Fællesudvalget)*

1. I fællesudvalget, jf. memorandumets artikel III, repræsenteres Unionen af Kommissionen, som bistås af repræsentanter for medlemsstaterne.
2. Kommissionen fastlægger efter høring af det særlige udvalg, Rådet har nedsat, hvilken holdning Unionen skal indtage i fællesudvalget til bl.a. følgende spørgsmål:
  - vedtagelse af flere bilag til memorandummet og tillæg til bilagene
  - vedtagelse af ændringer af bilagene til memorandummet og af tillæggene til bilagene.

#### *Artikel 4 (Gennemførelse)*

Kommissionen kan træffe enhver relevant foranstaltning i medfør af memorandumets artikel II (B), IV, V, VII og VIII.

#### *Artikel 5 (Tvistbilæggelse)*

Kommissionen repræsenterer Unionen under samråd i henhold til memorandumets artikel XI.

#### *Artikel 6 (Opsigelse af bilag og tillæg)*

Efter høring af det i artikel 3, stk. 2, omhandlede særlige udvalg kan Kommissionen opsigte bilag eller tillæg til memorandummet i overensstemmelse med dettes artikel XII, litra D.

Udfærdiget i Bruxelles,

*På Rådets vegne  
Formand*

## **SAMARBEJDSMEMORANDUM**

**NAT-I-9406**

**MELLEML**

**AMERIKAS FORENEDE STATER**

**OG**

**DEN EUROPÆISKE UNION**

EFTERSOM det er et fælles formål for Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union at fremme og udvikle samarbejdet om forskning og udvikling inden for civil luftfart, og

EFTERSOM et sådant samarbejde vil fremme den civile luftfarts udvikling og sikkerhed i Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union

ER Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union (tilsammen "parterne" og hver for sig "part") NÅET TIL ENIGHED OM at iværksætte fællesprogrammer i overensstemmelse med følgende vilkår:

### **ARTIKEL I – FORMÅL**

- A. Dette samarbejdsmemorandum, inklusive bilag og tillæg, (memorandummet) fastsætter vilkårene for det indbyrdes samarbejde om at fremme og udvikle forskningen og udviklingen inden for civil luftfart. Under forudsætning af at der findes bevilgede midler og andre nødvendige ressourcer, kan parterne med dette formål stille personale og andre ressourcer og dertil knyttede ydelser til rådighed for et samarbejde i det omfang, det kræves i bilagene og tillæggene til dette memorandum.
- B. Målene for dette memorandum kan nås ved samarbejde på hvert af følgende områder:
1. udveksling af oplysninger om programmer og projekter, forskningsresultater eller publikationer
  2. gennemførelse af fælles analyser
  3. samordning af forsknings- og udviklingsprogrammer og -projekter og deres gennemførelse ved en fælles indsats
  4. udveksling af videnskabeligt og teknisk personale
  5. udveksling af særligt udstyr og software og særlige systemer til forskningsaktiviteter samt kompatibilitetsundersøgelser
  6. afholdelse af fælles symposier eller konferencer og

7. indbyrdes rådslagninger med det formål at iværksætte en samordnet indsats i relevante internationale organer.
- C. I det omfang det ikke strider mod gældende love, forskrifter og politikker, med deres eventuelle ændringer, fremmer parterne i videst muligt omfang inddragelse af deltagere i samarbejdsaktiviteter inden for rammerne af dette memorandum med det sigte at tilvejebringe sammenlignelige muligheder for deltagelse i hinandens forsknings- og udviklingsaktiviteter. Parterne inddrager deltagerne i samarbejdsaktiviteter, som gennemføres på grundlag af gensidighed efter følgende principper:
1. gensidigt udbytte
  2. sammenlignelige muligheder for at gå ind i samarbejdsaktiviteter
  3. lige og fair behandling
  4. udveksling på det rigtige tidspunkt af viden, der kan få indflydelse på samarbejdsaktiviteterne, og
  5. åbenhed.
- D. Sådanne samarbejdsaktiviteter skal finde sted i medfør af særskilte bilag og tillæg som defineret i artikel II.

## **ARTIKEL II – GENNEMFØRELSE**

- A. Dette memorandum gennemføres via sine særskilte bilag og tillæg. Bilagene og tillæggene beskriver efter omstændighederne arten og varigheden af samarbejdet på et bestemt område eller med et bestemt formål, håndteringen af spørgsmål om immateriel ejendomsret, ansvar, finansiering, omkostningsfordeling og andre relevante forhold. Medmindre andet udtrykkelig er fastsat, har bestemmelser i dette memorandum forrang for bestemmelser i et bilag eller tillæg, hvis disse strider mod memorandumets bestemmelser.
- B. Repræsentanter for Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union mødes periodisk for at:
1. drøfte forslag til nye samarbejdsaktiviteter og
  2. gøre status over igangværende aktiviteter, der er iværksat i medfør af et bilag eller tillæg til dette memorandum.
- C. Samarbejdsaktiviteter i henhold til dette memorandum koordineres og fremmes på vegne af Amerikas Forenede Staters regering af den amerikanske luftfartsstyrelse, *Federal Aviation Administration*, og på Fællesskabets vegne af Europa-Kommissionen.
- D. Følgende kontorer udpeges til at koordinere og forvalte dette memorandum, og alle anmodninger om ydelser i medfør af dette memorandum skal rettes til dem:

1. For Amerikas Forenede Stater:  
Federal Aviation Administration  
Office of International Aviation  
Wilbur Wright Bldg., 6<sup>th</sup> Floor, East  
600 Independence Ave., S.W.  
Washington, D.C.  
20591 - USA  
Telefon: +1-202-385-8900
  2. For Den Europæiske Union:  
Europa-Kommissionen  
Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport  
Direktorat E - Lufttransport  
1040 Bruxelles, Belgien  
Telefon: +32-2-2968430  
Fax: +32-2-2968353
- E. Tekniske kontakter mellem programmerne for specifikke aktiviteter etableres som anført i bilagene og tillæggene til dette memorandum.

### **ARTIKEL III – FORVALTNING**

- A. Parterne nedsætter herved et fællesudvalg, som det påhviler at sikre, at memorandummet fungerer efter hensigten; fællesudvalget mødes jævnligt for at vurdere, om det gennemføres effektivt.
- B. Fællesudvalget sammensættes af repræsentanter for:
  1. Amerikas Forenede Stater ved *Federal Aviation Administration* (FAA, medformand) og
  2. Den Europæiske Union ved Europa-Kommissionen (medformand) bistået af repræsentanter for Den Europæiske Unions medlemsstater.
- C. Fællesudvalget kan opfordre eksperter med specifikke fagkunderskaber til at deltage ad hoc. Fællesudvalget kan nedsætte arbejdsgrupper og føre tilsyn med deres arbejde og med arbejdet i udvalg og grupper, der nedsættes i de enkelte bilag og tillæg. Fællesudvalget udarbejder og vedtager sin forretningsorden.

- D. Alle fællesudvalgets beslutninger træffes i enighed mellem de to parter, fællesudvalget består af. Beslutningerne nedfældes skriftligt og underskrives af parternes repræsentanter i fællesudvalget.
- E. Fællesudvalget kan drøfte ethvert spørgsmål om, hvordan dette memorandum og dets bilag og tillæg fungerer. Dets opgaver omfatter:
1. inden for rammerne af dette memorandum og dets bilag og tillæg at udgøre et forum for drøftelse af:
    - a. forefaldende spørgsmål og ændringer, der kan påvirke gennemførelsen af dette memorandum og dets bilag og tillæg
    - b. fælles fremgangsmåder for indførelse af nye teknologier og procedurer, forsknings- og evalueringsprogrammer og andre områder af fælles interesse samt
    - c. udkast til lovgivning og andre forskrifter hos hver part, der kan få virkninger for den anden parts interesser inden for rammerne af dette memorandum og dets bilag og tillæg
  2. efter omstændighederne at vedtage yderligere bilag til dette memorandum og tillæg til bilagene
  3. efter omstændighederne at vedtage ændringer af bilag til dette memorandum og af tillæg til bilagene samt
  4. efter omstændighederne at stille forslag til parterne om på anden måde at ændre dette memorandum.

#### **ARTIKEL IV – UDVEKSLING AF PERSONALE**

Parterne kan udveksle teknisk personale i det omfang det er nødvendigt for at udføre de aktiviteter, der beskrives i et bilag eller tillæg til dette memorandum. Sådanne udvekslinger skal foregå på de vilkår, der er anført i dette memorandum og dets bilag og tillæg. Teknisk personale, der udveksles af parterne, skal udføre det arbejde, der specificeres i bilaget eller tillægget. Det tekniske personale kan komme fra De Forenede Staters eller Den Europæiske Unions styrelser eller fra deres kontrahenter efter indbyrdes aftale.

#### **ARTIKEL V – ORDNINGER VEDRØRENDE UDLÅN AF UDSTYR**

Den ene part ("udlåner") kan låne udstyr til den anden part ("låner") i medfør af et bilag eller tillæg til dette memorandum. Medmindre andet er fastsat i et bilag eller tillæg, gælder følgende generelle bestemmelser om alle udlån af udstyr:

- A. Udlåner skal oplyse værdien af det stykke udstyr, der skal lånes ud.
- B. Låner overtager forvaringen og besiddelsen af udstyret på udlåners anlæg som udpeget af parterne i bilaget eller tillægget. Udstyret forbliver i låners forvaring og besiddelse indtil det er leveret tilbage til udlåner i overensstemmelse med litra H.

- C. Låner skal på egen regning transportere eventuelt udstyr til det anlæg parterne har udpeget i bilaget eller tillægget.
- D. Parterne er hinanden behjælpelige med at tilvejebringe eventuelle eksporttilladelser og andre dokumenter, der kræves til transport af udstyret.
- E. Det påhviler låner at installere udstyret på det anlæg parterne har udpeget i bilaget eller tillægget. Udlåner skal om nødvendigt bistå låner med at installere lånt udstyr på vilkår, som parterne er blevet enige om.
- F. I lånetiden skal låner drive og vedligeholde udstyret, så det forbliver i god stand, sikre, at det fortsat kan fungere, og tillade udlåner at inspicere det på ethvert rimeligt tidspunkt.
- G. Udlåner skal bistå låner med at finde kilder til forsyninger med almindelige genstande og særlige dele, der ikke er umiddelbart tilgængelige for låner.
- H. Når det pågældende bilag eller tillæg til dette memorandum udløber eller opsiges, eller når der ikke længere er brug for udstyret, tilbageleverer låner for egen regning udstyret til udlåner.
- I. Ved tab eller beskadigelse af udstyr, der er udlånt i medfør af dette memorandum, og som låner har overtaget forvaringen og besiddelsen af, skal låner, efter udlåners valg, enten istandsætte udstyret eller erstatte udlåner værdien (som oplyst af udlåner, jf. litra A) af det tabte eller beskadigede udstyr.
- J. Udstyr, der udveksles i medfør af dette memorandum, må kun bruges til forskning, udvikling og validering og ikke på nogen måde til aktiv civil luftfart eller andet operativt formål.
- K. Eventuelle overførsler af teknologi, udstyr eller andet i medfør af dette memorandum er omfattet af parternes gældende love og politikker.

#### **ARTIKEL VI – FINANSIERING**

- A. Medmindre andet er fastsat i et bilag eller tillæg til dette memorandum, bærer hver part omkostningerne ved sine aktiviteter i medfør af dette memorandum.
- B. De Forenede Stater har betegnet dette samarbejdsprogram som memorandum nummer NAT-I-9406, og denne reference skal oplyses i enhver korrespondance om dette memorandum.

#### **ARTIKEL VII – FRIGIVELSE AF OPLYSNINGER**

- A. Medmindre det er foreskrevet ved lov eller ved forudgående skriftlig aftale mellem parterne, må ingen af parterne frigive oplysninger eller materiale, der vedrører opgaverne eller har forbindelse til de aftalte programmer i medfør af dette memorandum og dets bilag og tillæg til andre tredjeparter end i) kontrahenter eller underkontrahenter, der arbejder med opgaverne eller programmerne, i det omfang de er nødvendige for gennemførelsen af disse opgaver og programmer, eller ii) andre af parternes statslige myndigheder.

- B. Bliver en af parterne opmærksom på, at den i henhold til landets love eller forskrifter er eller med rimelighed kan forventes at blive ude af stand til at opfylde fortrolighedskravet i denne artikel, underretter den straks og inden fremlæggelsen den anden part. Parterne rådfører sig derefter med hinanden om, hvilke skridt der skal tages.

## **ARTIKEL VIII – IMMATERIELLE RETTIGHEDER**

- A. En part der stiller immateriel ejendom (som i dette memorandum omfatter analyser, rapporter, databaser, software, knowhow, teknisk og forretningsmæssigt følsomme oplysninger, data og optegnelser samt dertil knyttet dokumentation og materiale, uanset i hvilken form og på hvilket medie de måtte være registreret) til rådighed for den anden part i overensstemmelse med vilkårene i et bilag eller tillæg til dette memorandum bevarer de ejendomsrettigheder til denne immaterielle ejendom, som den havde, da udvekslingen fandt sted. Den part, der stiller et dokument eller anden immateriel ejendom til rådighed i medfør af et bilag eller tillæg til dette memorandum, markerer tydeligt dokumentet eller den immaterielle ejendom som, efter omstændighederne, fortrolig, ejendomsretligt beskyttet eller som en forretningshemmelighed.
- B. Medmindre andet er anført i et bilag eller tillæg til dette memorandum, gælder følgende for den part, der modtager immateriel ejendom fra den anden part i medfør af dette memorandum:
1. Parten erhverver ingen ejendomsret til den immaterielle ejendom, i og med at den modtages fra den anden part.
  2. Parten må ikke uden forudgående samtykke fra den anden part fremlægge den immaterielle ejendom for andre tredjeparter end kontrahenter og underkontrahenter, der arbejder på et program, som er knyttet til bilaget eller tillægget til dette memorandum. Fremlægges den immaterielle ejendom for en kontrahent eller underkontrahent, der arbejder på programmet, skal den fremlæggende part:
    - a. begrænse kontrahenten eller underkontrahentens anvendelse af den immaterielle ejendom til de formål, der er anført i det pågældende bilag eller tillæg, og
    - b. forbyde kontrahenten eller underkontrahenten at videregive den immaterielle ejendom til tredjeparter, medmindre den anden part på forhånd og skriftligt godkender en sådan videregivelse.
- C. Medmindre andet er anført i et bilag eller tillæg til dette memorandum, ejer parterne i fællesskab immateriel ejendom, der frembringes ved parternes fælles udviklingsarbejde i medfør af dette memorandum og dets bilag og tillæg.
1. Hvert part er berettiget til en ikke-eksklusiv, uigenkaldelig ret i alle lande til at reproducere denne immaterielle ejendom, udarbejde afledte værker på grundlag af den, distribuere den offentligt og oversætte den, forudsat at denne reproduktion, udarbejdelse, distribution og oversættelse ikke indskrænker den anden parts immaterielle ejendomsrettigheder. Hver part eller dens

gennemførelsesmyndigheder har ret til at gennemgå en oversættelse, før den distribueres offentligt.

2. Alle offentligt distribuerede eksemplarer af artikler i videnskabelige og tekniske tidsskrifter, ikke ejendomsretligt beskyttede videnskabelige rapporter og bøger, der er et direkte resultat af samarbejde i medfør af dette memorandum og dets bilag og tillæg, skal anføre navnene på værkets forfattere, medmindre en forfatter udtrykkelig beder om ikke at blive nævnt.
- D. Hvis en part ikke er enig i, at et dokument eller anden immateriel ejendom, som den anden part har stillet til rådighed i medfør af et bilag eller tillæg til dette memorandum, bør udpeges som fortroligt, ejendomsretligt beskyttet eller en forretningshemmelighed, anmoder denne part den anden om et samråd for at drøfte spørgsmålet. Samrådet kan holdes i tilslutning til et møde i fællesudvalget eller til et møde i andre udvalg, der måtte blive nedsat i medfør af et bilag eller tillæg til dette memorandum.

#### **ARTIKEL IX – IMMUNITET OG ANSVAR**

- A. Parterne behandler spørgsmål om immunitet og ansvar i forbindelse med aktiviteter i medfør af dette memorandum i det relevante bilag eller tillæg efter omstændighederne.
- B. Parterne er enige om, at alle aktiviteter i medfør af dette memorandum og dets bilag eller tillæg skal udføres med den fornødne professionelle omhu, og at enhver rimelig bestræbelse skal gøres for at minimere potentielle risici for tredjeparter og for at opfylde alle sikkerheds- og tilsyns krav.

#### **ARTIKEL X – ÆNDRINGER**

- A. Parterne kan ændre dette memorandum, dets bilag og tillæg. Parterne dokumenterer enkelthederne i alle sådanne ændringer i en skriftlig aftale, som begge parter har undertegnet.
- B. Ændringer af bilagene eller tillæggene til dette memorandum, som er vedtaget af fællesudvalget, træder i kraft, når fællesudvalget har truffet beslutning om dem i overensstemmelse med artikel III, litra D, i dette memorandum og fællesudvalgets medformænd har undertegnet beslutningen på parternes vegne.

#### **ARTIKEL XI – TVISTBILÆGGELSE**

Parterne bilægger tvister om fortolkningen eller anvendelsen af dette memorandum eller dets bilag eller tillæg ved samråd mellem parterne. Parterne indbringer ikke sådanne tvister for en international domstol eller tredjepart med henblik på bilæggelse.

#### **ARTIKEL XII – IKRAFTTRÆDEN OG OPSIGELSE**

- A. Indtil dette memorandum træder i kraft, anvendes det foreløbigt fra datoen for dets undertegnelse.



- B. Dette memorandum træder i kraft, når parterne har givet hinanden skriftlig notifikation om, at deres respektive interne procedurer, som er nødvendige for, at det kan træde i kraft, er afsluttet, og det forbliver i kraft indtil det opsiges.
- C. Ethvert bilag eller tillæg, som fællesudvalget vedtager, efter at dette memorandum er trådt i kraft, træder i kraft, når fællesudvalget har truffet beslutning om dem i overensstemmelse med artikel III, litra D, i dette memorandum og fællesudvalgets medformænd har undertegnet beslutningen på parternes vegne.
- D. Hver part kan opsige dette memorandum eller dets bilag eller tillæg når som helst med tres (60) dages skriftligt varsel til den anden part. Opsigelse af dette memorandum indskrænker ikke parternes rettigheder og forpligtelser i henhold til artikel V, VII, VIII og IX. Hver part har et hundrede og tyve (120) dage til at afslutte sine aktiviteter efter opsigelse af dette memorandum eller dets bilag eller tillæg. Opsigelse af dette memorandum gælder også som opsigelse af alle bilag og tillæg, som parterne har indgået i medfør af dette memorandum.

### **ARTIKEL XIII – FULDMAGT**

De Forenede Stater og Den Europæiske Union er enige om bestemmelserne i dette memorandum, som det fremgår af deres befuldmægtigede repræsentanters underskrifter.

AMERIKAS FORENEDE STATER

DEN EUROPÆISKE UNION

VED: \_\_\_\_\_

VED: \_\_\_\_\_

TITEL:

TITEL:

Assistant Administrator

For International Aviation

Federal Aviation Administration

Department of Transportation

## **BILAG 1**

**TIL**

**SAMARBEJDSMEMORANDUM**

**NAT-I-9406**

**MELLEML**

**AMERIKAS FORENEDE STATER**

**OG**

**DEN EUROPÆISKE UNION**

**SAMARBEJDE OM GLOBAL INTEROPERABILITET  
MELLEML SESAR OG NEXTGEN**

EFTERSOM SESAR og NextGen er henholdsvis Den Europæiske Unions og Amerikas Forenede Staters program for udvikling af nye generationer af lufttrafikstyringssystemer, og

EFTERSOM fællesforetagendet SESAR er oprettet ved Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 for at styre SESAR-projektets udviklingsfase,

ER Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union (under et "parterne" og hver for sig "part") NÅET TIL ENIGHED om følgende:

### **ARTIKEL I – FORMÅL**

Formålet med dette bilag er at gennemføre samarbejdsmemorandummet NAT-I-9406 mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union (memorandummet) ved at fastsætte vilkårene for parternes etablering af samarbejde om at sikre global interoperabilitet mellem deres respektive moderniseringsprogrammer for lufttrafikstyringen (ATM), NextGen og SESAR, under hensyntagen til civile og militære luftrumsbrugerens interesser.

### **ARTIKEL II – DEFINITIONER**

I dette bilag forstås ved "validering": bekræftelse gennem hele udviklingscyklussen af, at den foreslåede løsning, herunder konceptet, systemet og procedurene, opfylder interessenternes behov.

### **ARTIKEL III - PRINCIPPER**

Inden for rammerne af NextGen- og SESAR-programmerne skal parterne i overensstemmelse med principperne i memorandumets artikel I, litra C:

- A. efter omstændighederne tillade modpartens statslige og industrielle organisationer at deltage i deres relevante rådgivende organer og industriinitiativer i overensstemmelse med gældende love og regler samt de pågældende organers og initiativers forretningsordner

- B. bestræbe sig på at give den anden parts interessenter i industrien muligheder for at bidrage til arbejdsprogrammerne og få adgang til oplysninger om og resultater af tilsvarende forsknings- og udviklingsprogrammer og -projekter og
- C. i fællesskab gennem det i medfør af artikel V i dette bilag nedsatte ledelsesudvalg i tillæg til dette bilag ("tillæg") udpege de områder, hvor der er specifikke muligheder for deltagelse i hver parts rådgivende organer, initiativer og forskningsprogrammer og -projekter, herunder især områder, hvor der kan ydes bidrag til systemdefinition på højt niveau som f.eks. interoperabilitet, fastlæggelse af arkitektur og teknisk basisniveau.

Ledelsesudvalget overvåger gennemførelsen af denne artikel og ajourfører tillæggene efter behov.

#### **ARTIKEL IV – ARBEJDSOMRÅDE**

- A. Arbejdet omfatter bidrag til forskning, udvikling og validering inden for ATM med henblik på global interoperabilitet. Det kan bl.a. omfatte de aktiviteter, der er anført i nr. 1 til 5 i denne artikel.

##### 1. Tværgående aktiviteter

Tværgående aktiviteter omfatter de opgaver, der ikke er specifikke for nogen enkelt operationel eller teknisk udvikling, men omfatter afhængighedsforhold på tværs af SESAR- og NextGen-programmerne. Disse aktiviteter har særlig stor betydning for samarbejdet, da enhver afvigende fremgangsmåde har potentielt vidtrækkende og væsentlige implikationer for harmonisering og interoperabilitet. På dette område er det parternes hensigt at tage følgende forhold op:

- a. driftskoncept og planlægning af arbejdet
- b. sikring af separation
- c. arbejdsplanlægning, herunder planer for standardisering og regulering med det formål at lette synkronisering af gennemførelsen
- d. forretningsgrundlag og investeringsplanlægning
- e. miljø
- f. samordning af den tekniske indsats til støtte for standardiseringsarbejde inden for modernisering af ATM på globalt plan og i ICAO
- g. synkronisering og sammenhængende udformning af arbejdsplaner på området luftfartselektronik for at sikre luftrumsbrugerne den bedst mulige økonomiske effektivitet og
- h. samordnet tilvejebringelse af tekniske og operationelle ændringer, der medfører eller opretholder driftskontinuitet ud fra luftrumsbrugernes synsvinkel.

##### 2. Informationshåndtering

Informationshåndteringen sigter primært mod at sikre tidsmæssigt relevant distribution af korrekte og relevante ATM-relaterede oplysninger til alle interessenter på en sømløs (interoperabel) og sikker måde, der fremmer

samarbejdet i beslutningsprocessen. På dette område er det parternes hensigt at tage følgende forhold op:

- a. Interoperabilitet i informationshåndteringen gennem hele systemet (*System Wide Information Management, SWIM*)
- b. Interoperabilitet i håndteringen af luftfartsinformation (*Aeronautical Information Management, AIM*) og
- c. Udveksling af meteorologisk information.

### 3. Flyvevejsstyring

Flyvevejsstyring omfatter udveksling af firedimensionale flyveveje mellem fly indbyrdes og mellem fly og jordstationer, hvad der kræver ensartethed inden for terminologi, definition og udveksling af informationer om flyvninger på ethvert tidspunkt og i alle faser af en flyvning. På dette område er det parternes hensigt at tage følgende forhold op:

- a. fælles fastlæggelse og udveksling af flyveveje
- b. flyveplanlægning og dynamisk ajourføring af flyveplaner
- c. trafikstyring (herunder integration af flyveveje og flyvevejsprognoser)
- d. integration af systemer for ubemandede fly (*Unmanned Aircraft Systems, UAS*) i ATM og
- e. konvergens mellem driftskoncepterne i SESAR og NextGen, definitioner af ydelserne og deres anvendelser, herunder firedimensional fastlæggelse af flyvevej og udvekslingsformater.

### 4. Interoperabilitet mellem kommunikations-, navigations- og overvågningssystemer og mellem luftbårne systemer

Interoperabilitet mellem kommunikations-, navigations- og overvågningssystemer og mellem luftbårne systemer indebærer planlægning af flyudrustning og udvikling af indbyrdes interoperable luft/luft- og luft/jord-applikationer og -systemer. På dette område er det parternes hensigt at tage følgende forhold op:

- a. Interoperabilitet mellem luftbåren udrustning, herunder:
  - i. luftbåret kollisionsforebyggende system (*Airborne Collision Avoidance System, ACAS*)
  - ii. arbejdsplan for luftfartselektronik og
  - iii. luftbårne separationsstøttesystemer (*Airborne Separation Assistance Systems, ASAS*) til brug for luft/luft- og luft/jord-støtte til separation fra omgivende trafik.

- b. Kommunikation, herunder:
    - i. datalinktjenester og -teknologi
    - ii. fleksibel kommunikationsarkitektur.
  - c. Navigation, herunder:
    - i. performancebaseret navigation og
    - ii. anvendelser af globale satellitnavigationssystemer (GNSS) til en route-flyvning og indflyvning, herunder indflyvning med information om vertikale afvigelser.
  - d. Overvågning, herunder:
    - i. ADS-tjenester og -teknologi (ADS: *Automatic Dependent Surveillance*, afhængig, automatisk overvågning)
    - ii. jordbaseret overvågning.
5. Samarbejdsprojekter

Samarbejdsprojekter omfatter ad hoc-projekter, for hvilke parterne er enige om, at der er behov for fokuseret samordning og samarbejde. På dette område er det parternes hensigt at tage følgende forhold op:

- a. et initiativ vedrørende atlantisk interoperabilitet med henblik på reducerede emissioner (*Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions: AIRE*) og
  - b. bedre overvågning og positionssporing af fly over oceanområder og fjerntliggende regioner.
- B.** Efter behov skal parterne på gensidigt grundlag enten hver for sig eller i fællesskab med henblik på indbyrdes udveksling udarbejde rapporter, der beskriver koncepter for anvendelse, modeller, prototyper, evalueringer, valideringer og sammenlignende undersøgelser af de tekniske og driftsmæssige aspekter af ATM. Evalueringer og valideringer kan udføres med forskellige midler som f.eks. simuleringer og praktiske forsøg.

## **ARTIKEL V - FORVALTNING**

I det omfang der er finansieringsmidler til rådighed, iværksætter og forvalter parterne projekter og aktiviteter og sørger for, at det igangværende arbejde forbliver pragmatisk, tidsmæssigt relevant og resultatorienteret. Med dette formål oprettes følgende forvaltningsniveauer:

- A. Der oprettes et ledelsesudvalg bestående af et lige antal deltagere fra Europa-Kommissionen, som kan hente bistand hos fællesforetagendet SESAR, og *Federal Aviation Administration* (FAA).

1. Ledelsesudvalgets formandskab udgøres af en repræsentant for Europa-Kommissionen og en for FAA. Ledelsesudvalget mødes mindst én gang om året for at:

- a. føre tilsyn med samarbejdet mellem SESAR og NextGen
- b. vurdere de opnåede resultater
- c. træffe afgørelse om iværksættelse af nye projekter og aktiviteter efter forslag fra det nedenfor omhandlede samordningsudvalg
- d. træffe afgørelse om forslag til nye tillæg eller ændringer til eksisterende tillæg til dette bilag, som det forelægger fællesudvalget til godkendelse i overensstemmelse med memorandumets artikel III, litra D
- e. give instrukser til det nedenfor omhandlede samordningsudvalg og
- f. overvåge gennemførelsen af dette bilags artikel III og efter behov drøfte mekanismer for industriens deltagelse eller henvise spørgsmål til drøftelse i det fællesudvalg, der er nedsat i medfør af memorandummet.

2. Ledelsesudvalget fastsætter sin egen forretningsorden, og alle beslutninger træffes ved konsensus i formandskabet.

3. Ledelsesudvalget aflægger rapport til det fællesudvalg, der er nedsat i medfør af memorandumets artikel III.

B. Der nedsættes et samordningsudvalg bestående af et passende og begrænset antal deltagere fra fællesforetagendet SESAR og fra FAA's *Air Traffic Organization*, som begge kan hente bistand fra eksperter.

1. Samordningsudvalgets formandskab udgøres af en repræsentant for fællesforetagendet SESAR og en for FAA's *Air Traffic Organization*. Samordningsudvalget mødes mindst to gange om året for at:

- a. føre tilsyn med, hvordan igangværende projekter og aktiviteter, der er defineret i tillæggene, skrider frem
- b. sikre, at de nedenfor omhandlede arbejdsgrupper gennemfører tillæggene effektivt
- c. sikre effektiv gennemførelse af artikel III i dette bilag
- d. udarbejde rapporter til ledelsesudvalget eller
- e. drøfte forslag til forelæggelse for ledelsesudvalget, herunder forslag til nye tillæg eller ændringer af eksisterende tillæg til dette bilag.

2. Samordningsudvalget fastsætter sin egen forretningsorden, og alle beslutninger træffes ved konsensus i formandskabet.

C. Der nedsættes arbejdsgrupper for de enkeltprojekter eller -aktiviteter, der er beskrevet i tillæggene. Hver arbejdsgruppe består af et passende og begrænset antal

deltagere. Arbejdsgrupperne mødes efter behov, udfører de instrukser, samordningsudvalget giver dem, og aflægger med jævne mellemrum rapport til dette.

## **ARTIKEL VI – IMMUNITET OG ANSVAR**

Parterne behandler spørgsmål om immunitet og ansvar i forbindelse med aktiviteter i medfør af dette bilag i det relevante tillæg efter omstændighederne.

## **ARTIKEL VII – GENNEMFØRELSE**

- A. Alt arbejde, der udføres i medfør af dette bilag, skal beskrives i tillæg, som bliver en del af dette bilag i det øjeblik, de træder i kraft.
- B. Hvert tillæg nummereres fortløbende og beskriver det arbejde, der skal udføres af parterne eller de organer, der udpeger til at udføre arbejdet, herunder hvor det skal udføres, og hvor længe det er planlagt til at vare, hvilket personale og andre ressourcer der er nødvendige til gennemførelsen af arbejdet, de anslåede omkostninger og alle andre relevante oplysninger om arbejdet.

## **ARTIKEL VIII – FINANSIELLE BESTEMMELSER**

Finansieringen af det arbejde, der skal udføres i medfør af dette bilag, stilles til rådighed i overensstemmelse med memorandumets artikel VI.

## **ARTIKEL IX – KONTAKTORGANER**

- A. Følgende kontorer udpeges til samordning og forvaltning af dette bilag:

- 1. For Amerikas Forenede Stater:

Africa, Europe & Middle East Office, AEU-10

Federal Aviation Administration

Wilbur Wright Bldg., 6<sup>th</sup> Floor, East

600 Independence Avenue, S.W.

Washington, D.C. 20591 - USA

Telefon: +1 202-385-8905

Fax: +1 202-267-5032

- 2. For Den Europæiske Union:

Kontoret for det fælles europæiske luftrum og modernisering af flyvekontrollen

Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport

Direktoratet for lufttransport

Europa-Kommissionen

Rue de Mot 24  
1040 Bruxelles, Belgien  
Telefon: +32 2 296 84 30  
Fax: +32 2 296 83 53

- B.** Tekniske kontakter mellem programmerne for specifikke aktiviteter etableres som anført i tillæggene til dette bilag.

#### **ARTIKEL X – IKRAFTTRÆDEN OG OPSIGELSE**

- A. Indtil dette bilag træder i kraft, anvendes det foreløbigt fra datoen for dets undertegnelse.
- B. Dette bilag træder i kraft, når parterne har givet hinanden skriftlig notifikation om, at deres respektive interne procedurer, som er nødvendige for, at det kan træde i kraft, er afsluttet, og det forbliver i kraft indtil det opsiges i overensstemmelse med artikel XII i memorandummet. Opsigelse af dette bilag gælder også som opsigelse af alle tillæg, som parterne har indgået i medfør af dette bilag.

#### **ARTIKEL XI – FULDMAGT**

Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union er enige om bestemmelserne i dette bilag, som det fremgår af deres befuldmægtigede repræsentanters underskrifter.

AMERIKAS FORENEDE STATER

DEN EUROPÆISKE UNION

VED: \_\_\_\_\_

VED: \_\_\_\_\_

—

TITEL:

TITEL:

Assistant Administrator

For International Aviation

Federal Aviation Administration

Department of Transportation

DATO

DATO

STED:

STED: