EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 23.09.1997
KOM(97) 442 slutlig

97/0231 (CNS)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om ingående av ett avtal mellan Europeiska gemenskapen, Europeiska rymdorganisationen och Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst om ett europeiskt bidrag till utvecklingen av ett globalt satellitbaserat navigationssystem

(framlagt av kommissionen)

Motivering

1. Allmän bakgrund

I december 1994 antog rådet en resolution[1] om ett europeiskt bidrag till utvecklingen av ett globalt satellitbaserat navigationssystem (GNSS). I denna resolution uppmanades kommissionen bland annat att inleda eller främja utvecklingen och genomförandet av ett europeiskt bidrag till befintliga system, och att genomföra förberedande verksamhet för nästa generation av globala system (GNSS2) för civilt bruk.

Sedan rådets resolution antogs har en rad åtgärder vidtagits. Bland annat har ett utkast till ett samarbetsavtal[2] med Europeiska rymdorganisationen och Eurocontrol tagits fram (se bilaga) för att säkerställa ett samordnat tillvägagångssätt vid utvecklingen av det europeiska bidraget till ett globalt satellitbaserat navigationssystem.

Ett sådant avtal skulle utgöra grunden till genomförandet av planen för ett globalt satellitbaserat navigationssystem som syftar till effektiv, säker och ekonomisk användning av navigationssignaler från satelliter. Denna plan utarbetas av kommissionen med hjälp av en högnivågrupp bestående av företrädare för medlemsstaternas regeringar, internationella organisationer, användare och näringslivet. Den kommer att läggas fram i höst. Dessutom antog rådet och Europaparlamentet i juni 1996 gemenskapsriktlinjer för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet[3]. I dessa riktlinjer motiveras gemenskapens verksamhet inom navigations- och positionsbestämningssektorn.

Ovan nämnda verksamhet har lett till upprättandet av ett europeiskt verksamhetsprogram som omfattar en regional förstärkning av GPS och GLONASS. Denna förstärkning utgör ett bidrag till den första generationen (GNSS1) som kallas "European Geostationary Navigation Overlay Service" (Egnos), och skall vara i linje med de regionala förstärkningar som genomförs för att svara mot särskilda behov. Dessutom har undersökningsverksamhet inletts för GNSS2.

Det förslag till ett beslut som bifogas skall göra det möjligt att genomföra ett europeiskt bidrag till ett globalt system. Eftersom USA för närvarande försöker säkra sin ledande position i världen och tillvarata de amerikanska GPS-intressena skulle ett beslut kunna skydda Europas intressen och göra det möjligt att till fullo utnyttja satellitbaserad teknik för navigation. Dessutom skulle det underlätta förhandlingarna om internationella avtal på politisk och teknisk nivå som syftar till driftskompatibilitet för regionala bidrag till systemet. Därför har en arbetsgrupp upprättats inom ramen för den nya transatlantiska agendan, bestående av delegater från Europeiska unionen och USA, som skall diskutera GNSS. Vad gäller samarbetet med ryska federationen håller ytterligare en arbetsgrupp på att upprättas för att utarbeta en gemensam strategi för att införa GNSS. Avtalet omfattar en samordningsmekanism och säkerställer samverkan mellan de olika insatser som krävs för att uppnå de allmänna målen för systemutvecklingen. På samma sätt kan det behövas kontakter med andra länder och regioner i världen för att stödja utvecklingen av GNSS.

---

1 Rådets resolution 94/C379 av den 19.12.1994.

2 I enlighet med det beslut om förhandlingsdirektiv som rådet antog den 17.6.1996.

3 EGT L 228, 9.9.1996.

2. Överensstämmelse med den övriga gemenskapspolitiken

Främjandet av ett nät för navigation och positionsbestämning i Europa är en central del av gemenskapens strategi för att säkerställa fullständig integration av infrastrukturen för transporter till lands, till sjöss och i luften och därigenom uppnå säker, smidig, ekonomisk och miljövänlig navigation. Att satellitnavigation nu blir verklighet beror bl.a. på följande rättsakter och gemenskapsåtgärder:

- Rådets beslut av den 25 februari 1992 om radionavigeringssystem för Europa (92/143/EEG)

- Kommissionens meddelande om gemenskapens politik för sjösäkerhet (KOM(93) 66 slutlig)

- Rådets resolution (94/C/379/02) av den 19 december 1994 om Europas bidrag till utvecklingen av ett globalt satellitbaserat navigationssystem (GNSS).

- Kommissionens meddelande om en europeisk strategi för satellitnavigationstjänster (KOM(94) 248 slutlig)

- Kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet om Europeiska unionen och rymden (KOM(96) 617 slutlig)

- Gemenskapens riktlinjer för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet (1692/96/EG av den 9 september1996)

- Rådets beslut av den 21 juni 1996 om mandat för kommissionen att på gemenskapens vägnar förhandla om ett avtal mellan gemenskapen, Europeiska rymdorganisationen och Eurocontrol om Europas bidrag till ett globalt satellitbaserat navigationssystem. (8414/96)

Avtalet mellan gemenskapen, Europeiska rymdorganisationen och Eurocontrol om Europas bidrag till GNSS kommer att bidra till uppnåendet av gemenskapens mål, bland annat fullbordandet av den inre marknaden och en starkare ekonomisk och social sammanhållning. Satellitnavigationssystemet bör också bidra till att öka trafiksäkerheten och på lång sikt främja en ekologiskt hållbar rörlighet för personer och varor inom Europa. Dessutom skall det säkerställa att Europas bidrag till ett skarvlöst globalt system blir effektivt. I gemenskapens riktlinjer om det transeuropeiska transportnätet[4] betonades betydelsen av att ett system för navigation och positionsbestämning upprättas (artikel 17) i enlighet med artikel 129c.3 i fördraget och med hjälp av satellitteknik. I meddelandet om rymdpolitik[5] (se hänvisning ovan) underströks den strategiska betydelse som satellitnavigation har för näringslivet, och fastställdes ett behov för en samordnande struktur som bättre kan styra tillgängliga resurser.

3. Det föreslagna avtalets innehåll

---

4 EGT L 228, 9.9.1996.

5 KOM(96) 617 slutlig

Artikel 1

I denna artikel beskrivs samarbetsavtalets syfte, som är att upprätta ett riktmärke för all verksamhet som berör satellitnavigation och positionsbestämning i Europa.

Artikel 2

I denna artikel definieras GNSS 1 och 2 samt Egnos. Dessa definitioner behandlas närmare i den tekniska bilagan till detta avtal.

Artikel 3

I denna artikel delas ramen för samarbete in i tre verksamhetsområden:

- Samarbete för GNSS1
- Samordning för att uppnå full driftskapacitet
- Förberedande verksamhet för GNSS2

Artikel 4

I denna artikel behandlas avtalsparternas respektive roll och omfattningen av deras arbetsuppgifter.

Artikel 5

I denna artikel behandlas samordningen mellan avtalsparterna, liksom frågan om ett sekretariat för teknisk assistans till trepartsverksamheten på europeisk nivå.

Artikel 6

I denna artikel behandlas de tre organisationernas policy beträffande hantering av GNSS-information.

Artikel 7

I denna artikel behandlas de tre organisationernas policy beträffande äganderätt.

Artikel 8

I denna artikel föreskrivs att de tre avtalsparternas skall åtaga sig att vidta nödvändiga finansieringsåtgärder för att genomföra avtalet.

Artikel 9

I denna artikel behandlas kontraktsförfaranden.

Artikel 10

I denna artikel behandlas ansvarsbestämmelser

Artikel 11

I denna artikel behandlas de förfaranden som skall tillämpas vid force majeur.

Artikel 12

I denna artikel behandlas arrangemang i samband med informations- och reklamverksamhet.

Artikel 13

I denna artikel beskrivs de gällande villkoren för updatering och ändringar av avtalet.

Artikel 14

I denna artikel fastställs att avtalet är öppet för andra potentiella bidragsgivare.

Artikel 15

I denna artikel beskrivs skiljedomsförfarandet.

Artikel 16

I denna artikel föreskrivs att bilagorna 1 och 2 är en integrerad del av avtalet.

Artikel 17

I denna artikel behandlas avtalets varaktighet och villkoren för uppsägning av avtalet.

Bilaga 1

Innehåller en redogörelse för omfattningen av parternas samarbete.

Bilaga 2

Innehåller en omfattande beskrivning av varje parts bidrag till systemet.

4. Slutsatser

Kommissionen anser att utkastet till detta avtal kan godtas av gemenskapen och uppfyller mandatet. Därför föreslår kommissionen att rådet

- godkänner förhandlingsresultaten,
- beslutar om undertecknande av avtalet och
- inleder de förfaranden som krävs för att sluta avtalet.

Kommissionen lägger därför härmed fram ett förslag till rådets beslut om ingående av ett avtal mellan Europeiska gemenskapen, Europeiska rymdorganisationen och Eurocontrol om ett europeiskt bidrag till utvecklingen av ett globalt satellitbaserat navigationssystem (GNSS).

FÖRSLAG TILL RÅDETS BESLUT

OM INGÅENDE AV ETT AVTAL MELLAN EUROPEISKA GEMENSKAPEN, EUROPEISKA RYMDORGANISATIONEN OCH EUROPEISKA ORGANISATIONEN FÖR SÄKRARE FLYGTRAFIKTJÄNST

OM ETT EUROPEISKT BIDRAG TILL UTVECKLINGEN AV ETT GLOBALT SATELLITBASERAT NAVIGATIONSSYSTEM.

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 75 jämförd med artikel 228 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande,

med beaktande av Europeiska rymdorganisationens godkännande av detta avtal i enlighet med artikel XIV i organisationens konvention,

med beaktande av Eurocontrols ständiga kommittés åtgärd 83/22 i enlighet med artikel 11 i Eurocontrol-konventionen, och

med beaktande av följande:

Avtalet mellan Europeiska gemenskapen, Europeiska rymdorganisationen och Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst om ett europeiskt bidrag till utvecklingen av ett globalt satellitbaserat navigationssystem bör godkännas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Avtalet mellan Europeiska gemenskapen, Europeiska rymdorganisationen och Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst om ett europeiskt bidrag till utvecklingen av ett globalt satellitbaserat navigationssystem godkänns härmed på Europeiska gemenskapens vägnar.

Avtalet och dess tekniska bilagor bifogas detta beslut.

Artikel 2

Rådets ordförande skall på gemenskapens vägnar deponera den godkännandeakt som ingår i avtalet.

Utfärdat i Bryssel

På rådets vägnar

UTKAST

AVTAL

mellan

EUROPEISKA GEMENSKAPEN

och

EUROPEISKA RYMDORGANISATIONEN

och

EUROPEISKA ORGANISATIONEN FÖR SÄKRARE FLYGTRAFIKTJÄNST

om

ETT EUROPEISKT BIDRAG

till utvecklingen av ett

GLOBALT SATELLITBASERAT NAVIGATIONSSYSTEM

[redacted]

7

Europeiska gemenskapen (nedan kallad "EG"), företrädd av

.....

och

Europeiska rymdorganisationen (nedan kallad "ESA"), upprättad genom konventionen om Europeiska rymdorganisationen som öppnades för undertecknande den 30 maj 1975 i Paris, företrädd av sin generaldirektör Jean-Marie Luton,

och

Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (nedan kallad "Eurocontrol"), upprättad genom konventionen om samarbete för säkrare flygtrafiktjänst av den 13 december 1960 som ändrades genom ett protokoll av den 12 februari 1981, företrädd av sin generaldirektör Yves Lambert,

(nedan gemensamt kallade "parterna")

HAR SLUTIT FÖLJANDE AVTAL

MED UPPMÄRKSAMMANDE AV att man på området för satellitbaserad navigation gått från forskning till utveckling av driftsklara tillämpningssystem och att dessa system har nått en sådan grad av mognad att det är tid för gemenskapen att bidra till ett globalt satellitbaserat navigationssystem och på så sätt öka den europeiska industrins engagemang på detta område,

MED UPPMÄRKSAMMANDE AV det intresse för ett europeiskt bidrag till satellitbaserad navigation som de europeiska regeringarna uttryckte vid Europeiska civila luftfartskonferensens möte den 10 juni 1994,

MED BEAKTANDE AV Europeiska kommissionens meddelande av den 14 juni 1994 om satellitbaserade navigationstjänster, Europaparlamentets resolution av den 13 november 1994, Europeiska unionens råds resolution av den 19 december 1994 om ett europeiskt bidrag till utvecklingen av ett globalt satellitbaserat navigationssystem (GNSS), Europeiska unionens råds slutsats av den 14 mars 1995 med uppmaning till Europeiska kommissionen att bidra till införandet av det globala satellitbaserade navigationssystemet (GNSS 1) genom att vidta alla nödvändiga åtgärder för att leasa Inmarsat III:s transpondrar, samt Europeiska unionens råds och Europaparlamentets beslut av den 23 juli 1996 om riktlinjer för utveckling av det transeuropeiska nätet,

MED BEAKTANDE AV ESA-rådets godkännande av detta avtal den..... i enlighet med artikel XIV.1 i konventionen om Europeiska rymdorganisationen,

[redacted]

MED BEAKTANDE AV Eurocontrols permanenta kommittés åtgärd nr 83/22 av den 31 januari 1995 i enlighet med artikel 11 i konventionen om samarbete för en säkrare flygtrafiktjänst, ändrad den 12 februari 1981, och

MED INSIKT OM att ytterligare samordning av parternas insatser är nödvändig för att säkra trovärdigheten och tillgodose effektiviteten hos gemenskapens engagemang på detta område, särskilt med avseende på utvecklingen av ett satellitbaserat navigationssystem som använder sig av Inmarsat III:s navigationsnyttolast och som parterna har lämnat ett förslag om med titeln European Geostationary Navigation Overlay Service (Egnos), vilket godkändes av Inmarsat-rådet den 21 november 1994 samt den 15 november 1995.

ARTIKEL 1 - SYFTE

Syftet med detta avtal är att inrätta ett samarbete mellan parterna som syftar till att ge ett europeiskt bidrag till utvecklingen av ett globalt satellitbaserat navigationssystem. Denna gemensamma insats har som mål att förse Europa med en satellitbaserad navigationstjänst som, så långt det är praktiskt möjligt, skall tillgodose de krav som civila användare kan ställa på den praktiska användningen, oberoende av andra radionavigations- och positionsbestämningshjälpmedel.

ARTIKEL 2 - DEFINITIONER

Följande definitioner skall användas vid tillämpningen av detta avtal:

Globalt satellitbaserat navigationssystem (GNSS)

GNSS är ett satellitbaserat, världsomspännande positions-, hastighets- och tidsbestämningssystem, som på permanent basis och för civila ändamål uppfyller alla eventuella krav en användare kan ställa.

GNSS 1

GNSS 1 är ett första förverkligande av GNSS, baserat på USA:s och Rysslands och befintliga militära satellitbaserade navigationssystem, utökat med civila system, och utformat för att ge användaren tillräckliga medel för självständig övervakning av hela systemet.

GNSS 2

GNSS 2 är ett satellitbaserat, världsomspännande civilt navigationssystem som kommer att styras och skötas internationellt och som tillgodoser de krav som alla användarkategorier kan ha vad gäller positions-, hastighets- och tidsbestämning.

European Geostationary Navigation Overlay Service (Egnos)

Egnos är en utökad europeisk version av befintliga satellitbaserade navigations- och positionsbestämningssystem och använder sig av geostationära satelliter i syfte att öka

dessa systems prestanda över Europa och ge tillgång till hela det geostationära sändningsområdet. Egnos är en europeisk del av GNSS 1.

ARTIKEL 3 - TILLÄMPNINGSOMRÅDE

Tillämpningsområdet för parternas samarbete anges i detta avtal och är närmare angivet i bilaga 1 och 2. Det omfattar följande verksamhet:

a) Utveckling och godkännande av ett driftsklart europeiskt bidrag till GNSS 1, vilket använder sig av befintliga satellitsystem med lämpliga utökningar för att tillgodose användarnas krav.

b) Samordning av parternas insatser för att skapa ett GNSS 1 med full operativ kapacitet.

c) Förberedande arbete, jämsides med GNSS 1, för projektering och konstruktion av GNSS 2.

ARTIKEL 4 - PARTERNAS BIDRAG TILL GNSS 1

Parterna skall vidta lämpliga åtgärder, i enlighet med sina respektive bestämmelser och förfaranden, och skall anstränga sig på alla sätt för att i rätt tid ge sitt bidrag till GNSS 1 såsom detta är angivet i bilaga 2. Parternas respektive åligganden är följande:

a) ESA skall bidra genom att genomföra sitt program för avancerad forskning om telekommunikationssystem (Artes), i synnerhet moment 9 som innefattar teknisk utveckling av Egnos och dess drift i provsyfte och för tekniskt godkännande.

b) Eurocontrol skall tillhandahålla information om de behov som den civila luftfarten har och godkänna det färdiga systemet mot bakgrund av dessa behov. Eurocontrol skall också stödja de europeiska ansträngningarna för att se till att GNSS 1 är acceptabelt ur driftssynpunkt för den civila luftfarten.

c) EG skall bidra till en sammanställning över alla användares behov och till att det färdiga systemet godkänns mot bakgrund av dessa behov, i synnerhet inom ramen för EG:s åtgärder inom transeuropeiska nät samt forskning och utveckling, utan att det påverkar tillämpningen av lagstiftning om harmonisering av tekniska förfaranden, t.ex. för luftfartyg och trafikledningsutrustning.

EG skall också särskilt arbeta för Egnos inrättande genom att vidta alla lämpliga åtgärder, inklusive leasing av geostationära transpondrar.

ARTIKEL 5 - PARTERNAS ARBETSORDNING

5.1 För att säkerställa att samarbetet mellan parterna ständigt utvecklas, upprättas härmed en gemensam kommitté bestående av de tre parterna med uppgift att övervaka genomförandet av detta avtal samt att formulera riktlinjer för och samordna parternas gemensamma ståndpunkter för att genomföra detta avtal. Den gemensamma trepartskommittén skall sammanträda minst en gång om året eller oftare vid behov, och skall anta egna stadgar för sitt arbete.

5.2 Den gemensamma trepartskommittén skall till sin hjälp ha ett sekretariat som skall sköta det dagliga administrativa arbetet och som, på begäran, skall tillhandahålla teknisk assistans. Parterna förbinder sig att, i enlighet med sina respektive bestämmelser och förfaranden, gemensamt bidra till denna administration.

5.3 Den gemensamma trepartskommittén skall utföra de uppgifter som anges i detta avtal genom

a) att utbyta information om hur den verksamhet som omfattas av detta avtal fortskrider och dokumentation och resultat av intresse som härrör från respektive parts bidrag,

b) att inbjuda representanter från respektive part att delta i möten om den verksamhet som detta avtal omfattar,

c) att utbyta information och att på förhand samordna, så långt detta är möjligt, kontakter med icke-europeiska samarbetspartner när sådana kontakter är av relevans för detta avtal,

d) att formulera förslag angående åtgärder som är nödvändiga för den framtida driften av positionsbestämnings- och navigationsverksamheten,

e) att lämna förslag om hur sekretariatets tjänster skall organiseras.

5.4 Alla ändringar och uppdateringar av innehållet i bilaga 1 och 2 som inte berör tillämpningsområdet för detta avtal, och särskilt dess ekonomiska och administrativa bestämmelser, kan godkännas av den gemensamma trepartskommittén genom enhälligt beslut.

ARTIKEL 6 - UTBYTE AV INFORMATION OCH RÖJANDE AV UPPGIFTER

6.1 Varje part skall med övriga parter utbyta all information som är tillgänglig för parten och som kan vara nödvändig för genomförandet av detta avtal, med beaktande av partens egna regler för informationsutbyte.

6.2 Om inget annat föreskrivs, får en part inte röja uppgifter som den erhållit i samband med detta avtal annat än till personer som är anställda av parten eller som på tjänstens vägnar är behöriga att ta del av sådana uppgifter (detta innefattar respektive parts medlemsstater) samt ej heller använda sådana uppgifter för kommersiella ändamål. Sådant röjande av uppgifter skall endast ske i den omfattning som är nödvändig för detta avtals ändamål och i strängt förtroende.

ARTIKEL 7 - RÄTTIGHETER OCH EGENDOM

7.1 Varje part skall, i enlighet med sina egna rutiner och förfaranden, administrera eller behålla äganderätten och de kommersiella rättigheterna till den programvara, trustning och dokumentation som den har finansierat och utvecklat inom ramen för sin verksamhet vid genomförandet av detta avtal.

[redacted]

7.2 Särskilda överenskommelser mellan parterna kan vara nödvändiga för sådana produkter som de utvecklat gemensamt i samband med detta avtal.

ARTIKEL 8 - FINANSIERINGSÅTGÄRDER

8.1 För att fullgöra sina förpliktelser enligt detta avtal och dess bilagor, skall varje part se till att lämpliga finansieringsåtgärder vidtas i god tid och i enlighet med partens egna förfaranden.

8.2 När utprovningen och det tekniska godkännandet av Egnos har slutförts, kommer det att krävas att nya finansieringsåtgärder är vidtagna.

ARTIKEL 9 - RÄTT ATT SLUTA KONTRAKT

Alla kontrakt som krävs för genomförande av detta avtal och som sluts av en part, skall slutas i enlighet med denna parts vanliga förfaranden, dock utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7.2 ovan.

ARTIKEL 10 - ANSVARSBESTÄMMELSER

10.1 Det är överenskommet mellan parterna att i fråga om åtgärder som vidtagits som följd av detta avtal skall ingen part framföra några krav eller anspråk mot någon av de andra parterna för kroppsskada eller dödsfall som drabbar en parts anställda eller någon som handlar på partens vägnar, ej heller för skada på eller förlust av partens egendom som orsakats av någon av de andra parterna, om inte kroppsskadan, dödsfallet, skadan eller förlusten orsakats genom grov oaktsamhet eller oaktsamhet med insikt om att skada eller förlust skulle uppstå.

10.2 Om krav eller anspråk framförs av tredje man på grund av en parts fullgörande av dess i bilaga 2 angivna bidrag, så skall parten endast vara ansvarig i den utsträckning som kravet eller anspråket berör denna parts bidrag.

10.3 Det är överenskommet mellan parterna att endast den part som har slutit kontrakt med tredje man inom ramen för utförandet av partens i bilaga 2 angivna bidrag, skall vara ansvarig gentemot denne tredje man beträffande krav eller anspråk som härrör från kontraktet ifråga.

ARTIKEL 11 - FORCE MAJEURE

En part skall inte anses ha brutit mot detta avtal, om dess oförmåga att fullgöra sina bidrag i enlighet med avtalet beror på force majeure.

ARTIKEL 12 - INFORMATIONS- OCH REKLAMÅTGÄRDER

12.1 Varje part åtar sig att med de andra parterna på förhand samordna sina egna och gemensamma informations- och reklamåtgärder med anknytning till verksamhet som täcks av detta avtal.

[redacted]

12.2 Vid alla kontakter av vikt med massmedia skall varje parts funktion enligt avtalet klart identifieras och nämnas.

12.3 Detaljerade program för de informations- och reklamåtgärder som avses i denna artikel skall fastställas gemensamt.

ARTIKEL 13 - ÄNDRING AV AVTALET

13.1 Detta avtal får endast ändras genom enhällig skriftlig överenskommelse mellan parterna.

13.2 Det är överenskommet mellan parterna att om problem skulle uppstå för en part vid genomförandet av dess bidrag, även ekonomiska bidrag, så skall parterna inom ramen för den gemensamma trepartskommittén undersöka de sätt på vilka de planerade bidragen skall genomföras och, i den utsträckning det behövs, se över målsättningen med och innehållet i detta avtal.

ARTIKEL 14 - DELTAGANDE AV TREDJE MAN

Till detta avtal kan parter ansluta sig som kan bidra till fullföljandet av de uppgifter som omfattas av detta avtal. Ändringar skall i så fall göras i enlighet med artikel 13 ovan.

ARTIKEL 15 - SLUTANDE AV TVISTER

15.1 Alla tvister som kan uppstå mellan parterna om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal eller dess bilagor, skall hänskjutas till förhandling i den gemensamma trepartskommittén.

15.2 Om tvisten inte kan lösas på det sätt som föreskrivs i första stycket, kan vilken som helst av parterna meddela de andra parterna att en skiljedomare har utsetts. De andra parterna måste därefter utse sin egen skiljedomare inom två månader.

15.3 Den gemensamma trepartskommittén skall utse ytterligare två skiljedomare genom enhälligt beslut.

15.4 Skiljedomen skall avkunnas genom majoritetsbeslut.

15.5 De tvistande parterna skall vidta lämpliga åtgärder för att verkställa skiljedomen.

ARTIKEL 16 - BILAGOR

Bilagorna 1 och 2 är en oskiljaktig del av detta avtal. Artikel 5.4 ovan innehåller föreskrifter för uppdatering av bilagorna.

ARTIKEL 17 - IKRAFTTRÄDANDE OCH UPPSÄGNING

17.1 Detta avtal träder i kraft den dag då parterna undertecknar detsamma och skall förbli i kraft tills de uppgifter som anges i bilagorna 1 och 2 är fullgjorda eller till dess att detta avtal ersätts av ett annat samarbetsavtal.

[redacted]

17.2 Utan hinder av vad som sägs i första stycket ovan, kan en part emellertid säga upp avtalet när Egnos godkänt ur teknisk och driftsmässig synpunkt genom att meddela de andra parterna om denna sin avsikt sex månader i förväg.

17.3 I händelse av uppsägning av avtalet i enlighet med andra stycket ovan, skall parterna komma överens om lämpliga åtgärder som skall vidtas.

Detta avtal har upprättats i tre original på danska, engelska, finska, franska, grekiska, nederländska, italienska, portugisiska, spanska, svenska respektive tyska språket, vilka alla äger lika giltighet vid tolkningen av avtalet.

Som bevis härom har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

Upprättat i..... den.....

För Europeiska rymdorganisationen

.....

.....

Jean-Marie Luton, generaldirektör

För Europeiska gemenskapen

För Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst

.....

Yves Lambert, generaldirektör

[redacted]

[redacted]

BILAGA 1

1. Inledning

Det tillämpningsområde för parternas samarbete, som anges i artikel 3 i detta avtal, framgår närmare av den verksamhet som beskrivs nedan.

2. Europeiskt bidrag till GNSS 1 (artikel 3 a)

Detta bidrag omfattar utvecklingen av system som utökar de befintliga satellitbaserade radionavigations- och positionsbestämningssystemen för att tillgodose civila användares krav (till lands, till sjöss och i luften samt på icke transportrelaterade områden) i det europeiska sändningsområdet och i hela det geostationära sändningsområdet.

Bidraget består av följande mer betydande åtgärder:

Fastställande av användarnas krav.

Utveckling, utprovning, tekniskt godkännande och godkännande för drift av European Geostationary Navigation Overlay Service (Egnos), ett komplement i stor skala till de befintliga satellitbaserade radionavigations- och positionsbestämningssystemen, och som är baserat på användning av geostationära satelliter, något som gör att Egnos erbjuder användarna större kapacitet att mäta avstånd med satellit, säkrare funktion och WAD-information (Wide Area Differential).

Ytterligare utbyggnad (t.ex. utbyggnad på lokalområdesnivå, RAIM (Receiver Autonomous Integrity Monitoring).

Utveckling, utprovning och godkännande av användarnas utrustning.

Certifiering av europeiska delar till GNSS 1.

En mer detaljerad redogörelse för det europeiska bidraget till GNSS 1 ges i bilaga 2.

3. Övergång till full operativ kapacitet för GNSS 1 (artikel 3 b)

Parterna åtar sig att finna mekanismer som kan åstadkomma ytterligare bidrag för att uppnå full operativ kapacitet för GNSS 1, något som särskilt kräver ytterligare rymdteknisk kapacitet.

4. Förberedelser för GNSS 2: Artikel 3 c

Parterna skall samråda om förberedelserna för utarbetandet och konstruktionen av GNSS 2, vilket innefattar förstudier för att förbereda en demonstration i omloppsbana som skall äga rum inom tidsramen 1997 2000. Man skall undersöka olika möjliga systemkonfigurationer för att sedan kunna avgränsa dessa och inleda nödvändig forskning och teknisk utveckling samt genomföra utprovning på ett tidigt stadium av utvalda GNSS 2-varianter.

Förberedelserna för GNSS 2 innefattar följande:

[redacted]

[redacted]

Definition av uppgiften (fastställande av ytterligare krav från användare, signalutformning, utformning av tillämpningar för demonstrationssystemen).

Systemdefinition (olika systemvarianter, utformning av demonstrationssystem, framtagning av demonstrationsprogram).

Inledande utvecklingsverksamhet vid förberedelserna av GNSS 2-tekniken.

Utveckling av en experimentell navigationsnyttolast och genomförande av systemsimuleringsprov och flygdemonstrationer i omloppsbana.

Systemarkitektur för GNSS 2 (konstruktion av ett komplett navigationssatellitsystem, inklusive logistiska och operativa delar).

[redacted]

[redacted]

BILAGA 2

1. Inledning

Denna bilaga innehåller en analys av parternas bidrag som nämns i artikel 4. Dessa bidrag rör konstruktion, utveckling och genomförande av Egnos fram till dess den första implementeringsfasen är slutförd. Denna fas innefattar användning av minst två geostationära navigationstranspondrar. Egnos beskrivs nedan.

Egnos-systemet är en utökad version av de befintliga satellitbaserade radionavigations- och positionsbestämningssystem som använder sig av geostationära satelliter; Egnos skall förbättra dessa systems prestanda inom det europeiska sändningsområdet och mer generellt inom alla de geostationära sändningsområdena.

Genom att använda navigationstranspondrar på geostationära satelliter och genom att bearbeta data från ett nät av markbundna övervakningsstationer, skall Egnos ge ytterligare kapacitet för avståndsbestämning med satellit, säkrare funktion och WAD-korrektionsdata. Syftet med WAD är att förbättra precisionen hos befintliga satellitbaserade radionavigationssystem, särskilt i Europa. Egnos-systemet kommer att förbättra den samlade tillgängligheten till satellitnavigationstjänster.

Egnos infrastruktur kommer att bestå av:

Stationer för skötsel och kontroll av satelliterna, s.k. MCC (Mission Control Centres)
Navigationstranspondrar på geostationära satelliter.
S.k. NLES (Navigation Land Earth Stations) för kontakten med navigationstranspondrarna.
Stationer för kontroll av avståndsbestämning och funktion, s.k. RIMS (Ranging and Integrity Monitoring Stations).
Förbättrade RIMS för exakt bestämning av omloppsbana för de geostationära satelliter som bär navigationstranspondrarna.
Eventuellt ett nät av referensstationer för att kontrollera riktigheten av de WAD-korrigeringar som Egnos räknar fram. Förenklade RIMS kommer att användas som referensstationer.

2. ESA:s bidrag

ESA skall bidra genom att genomföra sitt Artes-program och särskilt moment 9 i detta.

ESA skall särskilt åta sig följande uppgifter:

Ledning av Egnos-projektet.
Uppgiftsanalys och systemdefinition.
De första proven.
Prov och simulering.
Utveckling av avståndsbestämningssystemet.
Utveckling av systemet för säkrare funktion.
Utveckling av WAD-systemet.
Utprovning och tekniskt godkännande av Egnos, vilket även innefattar att

[redacted]

[redacted]

tillhandahålla markbaserad kommunikation och att betala de löpande kostnaderna för MCC under utprovnings- och godkännandefaserna.

3. Eurocontrols bidrag

Eurocontrol skall, inom ramen för sitt arbete för praktisk tillämpning av satellitnavigation och i nära samarbete med Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), åta sig följande uppgifter:

Framtagning av uppgifter om den civila luftfartens krav.

Driftstester och tekniskt godkännande åt GNSS 1-användare inom den civila luftfarten. Detta skall innefatta statiska mätningar på marken, särskilda tester under flygning och insamling av data ombord på flygplan i kommersiell trafik.

Stöd till de europeiska strävandena för att åstadkomma att GNSS blir acceptabelt ur driftssynpunkt för den civila luftfarten. Detta arbete skall utföras i bredast möjliga samarbete med den civila luftfartsbranschen, vilket innefattar även Förenade luftfartsmyndigheterna (JAA).

4. EG:s bidrag

EG skall åta sig att, i enlighet med sitt besläktade arbete inom ramen för det transeuropeiska nätet och ramprogrammen för forskning och utveckling, ge sitt bidrag till följande uppgifter:

Sammanställa användarnas krav på GNSS 1.
Utforma, utveckla och stödja arbetet med att standardisera utrustning för GNSS 1 inom alla typer av verksamhet (sjö-, flyg- och landtransporter).
Analysera aspekter för inbyggnad av utrustning i användarnas fordon vid förberedandet av prov för tekniskt godkännande.
Tillhandahålla minst två satellitlänkar för genomförandet av Egnos (i synnerhet leasing av AOR.E och IOR Inmarsat III transpondrar samt nödvändig utrustning i motsvarande NLES).
Utföra provning för att kontrollera uppfyllandet av användarnas krav och prototyper till användarutrustning under driftsmässiga förhållanden.

Finansieringsöversikt

1. ÅTGÄRDENS BETECKNING

Avtal mellan Europeiska gemenskapen, Europeiska rymdorganisationen och europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst om ett europeiskt bidrag till utvecklingen av ett globalt satellitbaserat navigationssystem (GNSS).

2. BERÖRDA BUDGETPOSTER

B2 - 702	Särskilda åtgärder på trafiksäkerhersområder.
B2 - 704	Fastställande och utveckling av en gemensam hållbar transportpolitik.
B5 - 700	Finansiellt stöd till projekt av gemensamt intresse på området TEN-T.
B6 - 7111	Telematiktillämpning av gemensamt intresse.
B6 - 7161	Program för transportforskning.

3. RÄTTSLIG GRUND

Artiklar 74, 84.2 och 129 C i Romfördraget.
Parlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

Rådets förordning (EG) nr 2236/95 av den 18 september 1995 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät.

Rådets beslut av den 23 november 1994 om ett särskilt program för forskning, teknologisk utveckling och demonstration inom telematiksystem av allmänt intresse (1994-98).

Rådets beslut av den 15 december 1994 om ett särskilt program för forskning, teknologisk utveckling och demonstration inom området transporter (1994-1998).

4. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

4.1 Allmänt mål

Den föreslagna åtgärden skall skapa förutsättningar för ett europeiskt bidrag till utvecklingen av ett globalt multimodalt satellitbaserat navigationssystem.
Syftet med att upprätta ett satellitbaserat navigationssystem är att öka produktiviteten hos transportsystemen och erbjuda deras användare ett system för att förflytta sig geografiskt.
Åtgärden bidrar till utvecklingen av en säker och hållbar person- och varutransport, vilket är ett av huvudmålen med den gemensamma transportpolitiken.
Åtgärden går ut på att sluta ett avtal som skall säkerställa att de tre parternas resurser samordnas.

4.2 Period som omfattas av åtgärden och bestämmelser om förnyelse eller förlängning

1997-2000

5. KLASSIFICERING AV UTGIFTER OCH INKOMSTER

5.1 Obligatoriska / Icke-obligatoriska utgifter
5.2 Differentierade anslag
5.3 Typ av inkomster som avses
Ej tillämplig.

6. TYP AV UTGIFTER

Utgifterna är av tre slag:
- bidrag till samfinansiering med ESA och EUROCONTROL;
- forsknings- och utvecklingsverksamhet (ramprogram för forskning och utveckling);
- genomförbarhetsstudier (gemenskapens deltagande högst 50 %) inom ramen för det finansiella stödet till det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

7. BUDGETKONSEKVENSER

7.1 Metod för att beräkna åtgärdens totala kostnad (samband mellan de enskilda kostnaderna och den totala kostnaden)

7.2 Kostnadernas fördelning mellan åtgärdens olika delar

miljoner ecu (löpande priser)

Fördelning	1997	1998	1999	2000	n + 5 följande år	Totalt
Transportåtgärder	0.7					0.7
Genomförbarhetsstudier	6.5	9	9	5		29.5
Transportforskningsverksamhet	1					1
Telematikforskningsverksamhet	4					4
Totalt	12.2	9	9	5		35.2

7.3 Tidsplan för den nya åtgärd som föreslås

miljoner ecu

	* 1997	* 1998	* 1999	* 2000	n + 5 och följande budget-år	Total
Åtagande-bemyndiganden	12.2	9	9	5		35.2
Betalnings-bemyndiganden						
budgetår -97	4.95					
n + 1	3,25	4,5				
n + 2	4	4	4			
n + 3		0,5	5	2		
n + 4				3		
n + 5 följande år						
Totalt	12.2	9	9	5		35.2

* Beloppen fastställs årsvis av budgetmyndigheten.

8. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Åtgärderna som ingår i förslaget kommer att finansieras av Ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling och TEN-T. Dessa båda instruments åtgärder mot bedrägeri kommer att tillämpas. Bestämmelserna om bedrägeribekämpning (kontroll, ingivande av rapporter, uppföljning, utvärdering osv.) fastställs i förordning 2236/95 som reglerar gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät, särskilt i artikel 12 (artiklar 12.4 och 12.5 om kommissionens regelbundna kontroller på platsen där projekten genomförs) och 15 (enligt bestämmelserna i artiklar 15.5 och 15.7 om kontroll och utvärdering). Liknande bestämmelser finns för Ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling.

9. ANALYS AV KOSTNADSEFFEKTIVITET

9.1 För ett europeiskt bidrag till att upprätta ett globalt satellitbaserat navigationssystem krävs betydande resurser (se kommissionens meddelande KOM(94) 248 från juni 1994 om satellitbaserade tjänster). Samarbetet mellan Europeiska gemenskapen, Europeiska rymdorganisationen och europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst är en förutsättning för att utvecklingen av navigationssystemet skall vara möjlig, vilket är av yttersta vikt för Europa (för socioekonomisk och industriell utveckling samt utvecklingen av transportsäkerheten). Tack vare de tre parternas åtagande kommer projektet att ha en ungefärlig totalbudget på 200 miljoner ecu till sitt förfogande för perioden 1996-2000.
Huvudmålet kan delas upp i följande särskilda delmål som i sin tur möjliggör ett säkerställande av en utvärdering av åtgärden:

- Höjd effektivitet av transportsystemet (bättre utnyttjande av luftrummet, minskning av transporternas miljökonsekvenser, övervakning av transport av farligt gods...).
- Ökat samarbete mellan berörda tjänster på europeisk nivå.
- Öppning mot nya marknader.
- Ökad konkurrenskraft hos europeisk industri.
- Stöd till teknisk utveckling på rymdområdet (tillgång till en ny satellitteknik).

9.2 Skäl för åtgärden

- Gemenskapens insatser består till stor del av att genomföra riktlinjerna för utbyggandet av transeuropeiska transportnät (TEN-T), bl.a. satellitnavigerings- och positioneringsnätet. Ett samarbete mellan disponibla resurser i Europa är en förutsättning för att gemenskapens roll vid utvecklingen av ett globalt satellitbaserat navigationssystem skall kunna säkerställas.

- Ett gemenskapsinitiativ säkerställer upprättandet av en rymdinfrastruktur till gagn för hela den europeiska regionen: eftersom navigeringssignaler skall sändas per satellit över hela Europa, krävs det ett projekt i den skalan. Rådet har genom resolution (378/94 av den 19 december 1994) uppmanat kommissionen att utarbeta ett förslag om detta. Rådet antog också ett förhandlingsmandat i juni 1996.

9.3 Uppföljning och utvärdering av åtgärden

Åtgärden skall utvärderas och följas upp med hänsyn till följande punkter:
- Bättre utnyttjande av luftrummet, minskning av transporternas miljökonsekvenser, övervakning av transport av farligt gods.
- Tillgång till en ny satellitteknik.
- Driftskompabilitet mellan navigationssystem.
- Ökad konkurrenskraft hos europeisk industri;

- Tillgång till nya marknader (kommersiell användning av navigationstjänster).

10. ADMINISTRATIVA UTGIFTER (DEN ALLMÄNNA BUDGETEN: SEKTOR III, DEL A)

Uppbringandet av nödvändiga administrativa resurser är beroende av kommissionens årliga beslut om resurstilldelningen. Det gäller särskilt extrapersonal och extraresurser, där beslut fattas av budgetansvarig myndighet.

10.1 Konsekvenser för antalet tjänster

Typ av tjänster		Antal tjänster för styrning av verksamheten		därav	tidslängd 1997-2000)
		fasta tjänster	tillfälliga tjänster	genom användning av befintliga resurser inom GD eller berörd enhet genom extraresurser	
Fast anställda	A	2,0		2	
eller tillfällig	B	1,0		1	
personal	C	0,5		0,5	
Övriga resurser					
Totalt		3,5		3,5	

Ange i vilken takt som extraresurserna kommer att behövas.

10.2 Total budgetkonsekvens av ytterligare personal

(räknat i ecu)

	Belopp	Beräkningssätt
Fast anställda Tillfällig personal Övriga resurser (ange budgetpost)		
Totalt		

Beloppet anger den totala kostnaden för extrapersonalen om verksamheten har begränsad tidslängd, och kostnaden för 12 månader om tidslängden är obegränsad.

Utgifter för den personal som krävs för att genomföra åtgärden kommer att täckas med hjälp av befintliga resurser: 3,5 fast anställda (A1, A2, A4, A5) eller 350000 ecu per år.

10.3 Ökning av andra administrativa utgifter till följd av åtgärden

(räknat i ecu)

Budgetpost (nr och beteckning)	Belopp	Beräkningssätt
Totalt		

Uppskattade kostnader för åtgärderna genom omstrukturering av redan befintliga resurser (artikel A-130): 14800 ecu (6 åtgärder inom gemenskapen, 5 åtgärder utanför gemenskapen [1997]).

ISSN 1024-4506

KOM(97) 442 slutlig

DOKUMENT

SV 07 15 08

Katalognummer : CB-CO-97-452-SV-C

ISBN 92-78-24363-9

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer
L-2985 Luxemburg