

Agency, der under ledelse af en generaldirektør har til opgave at udføre de opgaver, som er tillagt den i den reviderede konvention, eller som er tildelt den af Generalforsamlingen eller Rådet, jf. art. 1, stk. 2, litra c, i den reviderede konvention.

Endvidere oprettes der - ligeledes under Rådet - en »Civil/Military Interface Standing Committee«, der er en permanent komité til varetagelse af den civile/militære koordination, jf. art. 7, stk. 4, i den reviderede konvention.

Herudover er der mulighed for under Rådet at oprette yderligere komitéer, hvis der er behov herfor, jf. art. 7, stk. 6, i den reviderede konvention.

Efter den nugældende EUROCONTROL konvention træffes beslutninger som udgangspunkt ved enstemmighed. Beslutninger vedrørende Agency træffes dog ved flertalsbeslutning baseret på et særligt fordelingstal.

De ændrede regler betyder, at beslutninger, der i dag træffes ved enstemmighed, som udgangspunkt skal træffes ved et særligt dobbelt flertal, idet der dog er mulighed for, at det enkelte medlemsland kan meddele Generalforsamlingen eller Rådet, at overordnede nationale hensyn, der vedrører nationale forsvars- eller sikkerhedsinteresser forhindrer det pågældende land i at handle i overensstemmelse med en afgørelse, der er truffet på grundlag af et sådant særligt dobbelt flertal, jf. art. 8, 9 og 11 i den reviderede konvention.

Princippet om enstemmighed bevares dog på visse områder, bl.a. ved optagelse af nye medlemmer af EUROCONTROL og udtræden af ordningen om en route-afgifter, ANNEX IV, jf. art. 8, stk. 3, i den reviderede konvention.

#### 2.4. Den Centrale lufttrafikreguleringsenhed (CFMU)

Siden marts 1996 har en central lufttrafikreguleringsenhed, CFMU, under EUROCONTROL som anført haft til opgave at understøtte reguleringen af trafikken i de pågældende medlemslande ved i højere grad at basere sig på databaser og avancerede computersystemer og -netværk. Den reviderede konvention skaber mulighed for yderligere at forbedre trafikreguleringen ved at lade den centrale lufttrafikreguleringsenhed, CFMU's anvisninger være bindende i forhold til luftfartsselskaber, piloter og lufttrafik tjenester. Endvidere etableres der gennem fastsættelse af nationale bestemmelser mulighed for strafsanktionering i de enkelte medlemslande i tilfælde af manglende overholdelse af de pågældende anvisninger.

De anvisninger, der kan være tale om fra den centrale lufttrafikreguleringsenhed, CFMU'en, drejer sig bl.a. om følgende:

Inden flyvning fra en europæisk lufthavn skal piloten afgive en flyveplan til CFMU'en med angivelse af planlagt starttidspunkt, flyvetid, flytype, hastighed, flyvehøjde og rute. CFMU'en korrigerer for eventuelle fejl og sender flyveplanen til de flyvekontrollenheder, som flyet vil passere. På en rute fra København til Paris vil dette sige kontrolcentralerne i København, Maastricht, Reims og Paris samt kontroltårnene i København og Paris. Flyvelederen i kontroltårnet (tårnflyvelederen) regulerer flyene på og ved lufthavnen, mens flyvelederen i kontrolcentralen regulerer flyene under flyvning mellem lufthavnene. Da CFMU'en har overblikket over alle de flyveplaner, der er indgivet for flyvninger til Paris, er den i stand til at oplyse til kontrolcentralen i Paris, at der i forhold til kontrolcentralens kapacitet, som det enkelte medlemsland selv suverænt fastsætter, f.eks. vil være for mange fly over Paris på det givne tidspunkt, hvor flyet ifølge flyveplanen skal lande.

CFMU'en og kontrolcentralen i Paris aftaler herefter, hvorledes en sådan situationen skal klares. En mulighed kan være at søge antallet af fly fordelt over et længere tidsrum, således at flyet f.eks. afgår efter den kritiske periode, hvor flyet alligevel ikke vil kunne komme til at lande, men i givet fald måtte foretage »cirkelflyvninger« ved den pågældende overbelastede lufthavn eller korridor. Flyveplanen bliver revideret via CFMU'en i lyset af ovenstående. På baggrund af den reviderede flyveplan giver tårnflyvelederen i København en egentlig starttilladelse (klarering) inden for flyveplanens tidsmæssige rammer for afgang (en såkaldt »slot«). Fra dette tidspunkt, dvs. når flyet er startet og indtil det lander på den pågældende destination, er det de enkelte landes flyvekontrolltjenester, der suverænt træffer afgørelser om flyvningens videre forløb, herunder også i tilfælde af uforudsete forhold, f.eks. dårligt vejr, tekniske problemer ved flyene o. lign.

Som eksempel på en situation, hvor der kan blive tale om at håndhæve CFMU's anvisninger kan nævnes, at et luftfartsselskab anmoder om flere »slots«, dvs. starttidspunkter, end der er brug for aktuelt (hamstring) med henblik på selv på et senere tidspunkt at kunne vælge på hvilket af de reserverede tidspunkter flyvningen skal gennemføres. Ved et sådant misbrug af systemet bliver trafikreguleringen ikke optimal, og det er derfor i alles interesse, at der kan gribes ind heroverfor.

#### 2.5. Forholdet til Grundloven

I forbindelse med gennemførelsen af den ovenfor under pkt. 2.1 nævnte ændring af luftfartsloven (lov nr. 1139 af 22. december 1993) blev det overvejet, om en dansk tilslutning til EUROCONTROL konventi-