



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 26.11.2002
KOM(2002) 658 endgültig

2001/0060 (COD)
2001/0235 (COD)
2001/0236 (COD)
2001/0237 (COD)

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen
Luftraums**

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen
Luftraum**

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes

(gemäss Artikel 250, Absatz 2 des EG-Vertrages
von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1. GRUNDSÄTZE

- 1.1. Im Oktober 2001 legte die Kommission vier Legislativvorschläge für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums¹ im Hinblick auf ihre Verabschiedung im Mitentscheidungsverfahren des Artikels 251 EG-Vertrag vor. Am 15. Mai 2002 gab der Ausschuss der Regionen eine zustimmende Stellungnahme ab. Am 17. Juli 2002 gab der Wirtschafts- und Sozialausschuss eine zustimmende Stellungnahme ab.

Am 3. September 2002 nahm das Europäische Parlament in erster Lesung eine Reihe von Abänderungen an und billigte die Kommissionsvorschläge in der geänderten Fassung. Die Kommission hat daraufhin ihren Standpunkt zu jeder Abänderung bekannt gegeben und angegeben, welche Abänderungen sie akzeptieren kann und welche nicht.

Im Anschluss daran hat die Kommission die folgenden geänderten Vorschläge erstellt.

- 1.2. Die Änderungen umfassen die als solche von der Kommission akzeptierten Abänderungen sowie die neuen Bestimmungen, die sich aus Abänderungen ergeben, die grundsätzlich akzeptiert, aber abweichend formuliert, oder zum Teil akzeptiert wurden.

Gemäß Artikel 250 Absatz 2 EG-Vertrag ändert die Kommission die Vorschläge wie im Folgenden dargelegt.

Änderungen gegenüber den ursprünglichen Vorschlägen der Kommission sind wie folgt gekennzeichnet: Gestrichener Text ist durchgestrichen, neue oder geänderte Textteile sind fett und unterstrichen wiedergegeben.

¹ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (KOM(2001) 123 endg./2 vom 30.11.2001 – 2001/0060 (COD)).
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen im einheitlichen europäischen Luftraum (KOM(2001) 564 endg./2 vom 11.12.2001 – 2001/0235 (COD)).
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum (KOM(2001) 564 endg./2 vom 11.12.2001 – 2001/0236 (COD)).
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (KOM(2001) 564 endg./2 vom 11.12.2001 – 2001/0237 (COD)).

2. GEÄNDERTER VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ZUR FESTLEGUNG DES RAHMENS FÜR DIE SCHAFFUNG EINES EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUMS (2001/0060(COD))

2.1. Als solche akzeptierte Abänderungen

- Abänderungen 4 und 30

Zweck dieser Abänderungen ist die Einführung eines wirksamen Mechanismus zur Sanktionierung der Betreiber, die gegen die Vorschriften verstoßen. Das derzeitige System kann missbräuchlich genutzt werden, besonders hinsichtlich der Verkehrsflussregelung. Die Kommission akzeptiert diese Abänderungen.

- Abänderungen 7, 8, 15, 16, 17, 18, 20, 21 und 32

Diese Abänderungen präzisieren den Wortlaut der Verordnung oder verbessern ihn, indem sie auf die Konsultation der Sozialpartner (7), Erfordernisse der Landesverteidigung (8), Kapazitätserfordernisse (15), die Effizienz des Flugbetriebs (16), Leistungsindikatoren (18), Sicherheit (20, 21) und Fortschrittsberichte (32) Bezug nehmen. Die Kommission akzeptiert diese Abänderungen.

2.2. Abänderungen, die grundsätzlich akzeptiert werden, jedoch mit geändertem Wortlaut

- Abänderung 3

Diese Abänderung bestätigt das gemeinwirtschaftliche Interesse von Flugsicherungsdiensten. Dieses ist jedoch vorrangig für die Flugverkehrskontrolle von Belang. Die Kommission kann die Abänderung grundsätzlich akzeptieren, wenn auf diese Funktion Bezug genommen wird.

- Abänderung 9

Diese Abänderung bezieht sich auf die Zusammenarbeit zwischen der Gemeinschaft und EUROCONTROL. Die Beziehungen zwischen der Gemeinschaft und EUROCONTROL werden durch den bevorstehenden Beitritt der Gemeinschaft zu dieser Organisation geprägt. Die „möglichst enge Zusammenarbeit“ zwischen beiden Organisationen wird ein Ergebnis des Beitritts sein, wie dies auch im Beitrittsprotokoll zum Ausdruck kommt². Eine parallele Bezugnahme auf diese Zusammenarbeit in einem Rechtsakt der Gemeinschaft ist überflüssig und schafft Verwirrung. Die Kommission kann akzeptieren, diesen Grundsatz in einem Erwägungsgrund aufzugreifen und eine Bestimmung einzuführen, die auf ihre Zusammenarbeit mit dem Exekutivorgan von EUROCONTROL, die EUROCONTROL-Agentur, Bezug nimmt, die sich auf rein verwaltungstechnischer Grundlage entwickeln wird. Der Wortlaut einer solchen Bestimmung muss aber mit

² Nach dem Beitrittsprotokoll bezweckt der Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zum Übereinkommen, die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) bei der Erreichung ihrer im Übereinkommen festgelegten Ziele, insbesondere des Ziels, als einziges und effizientes Organ für die Festlegung der Flugverkehrsmanagementpolitik in Europa zu dienen, zu unterstützen.

den institutionellen Grundsätzen bezüglich der Erfüllung der Pflichten der Kommission in Einklang stehen.

- Abänderung 10

Diese Abänderung verdeutlicht, dass die einfache Verabschiedung des Legislativpakets, das aus der Rahmenverordnung und den drei spezifischen Verordnung besteht, nicht ausreicht, um den einheitlichen europäischen Luftraum rasch zu errichten. Zusätzliche Maßnahmen sind innerhalb der vereinbarten Frist (bis Ende 2004) erforderlich. Die Kommission wird derartige Maßnahmen nach den Verfahren verabschieden, die in dem Legislativpaket vorgesehen sind. Die Kommission akzeptiert diesen Grundsatz.

- Abänderung 12

Zweck dieser Abänderung ist es, die Rolle der Staaten hinsichtlich der Festlegung von Status und Struktur der Dienstleister und der Art des gemeinwirtschaftlichen Interesses von Flugsicherungsdienstleistern, das insbesondere für die Flugverkehrskontrolle von Belang ist, zu bestätigen. Die Kommission kann diesen Grundsatz vorbehaltlich einer Änderung des Wortlauts akzeptieren.

- Abänderung 14

Die Abänderung bezweckt die Präzisierung des Geltungsbereichs des einheitlichen europäischen Luftraums. Der Ausdruck „Rechtshoheit“ würde implizit auf den Luftraum über internationalen Gewässern verweisen. Der Anwendungsbereich der Verordnung kann jedoch nicht über den Geltungsbereich des EG-Vertrags hinaus ausgedehnt werden. Daher ist es vorzuziehen, auf den Luftraum „unter der Verantwortung der Mitgliedstaaten“ Bezug zu nehmen.

- Abänderungen 22 und 23

Diese Abänderungen bezwecken die Präzisierung, dass die Ausarbeitung und Umsetzung technischer und betrieblicher Konzepte innerhalb von Programmen erfolgen sollen, in die alle Beteiligten einbezogen sind und bei denen internationalen Standards Rechnung getragen wird. Die Kommission kann diesen Grundsatz akzeptieren.

- Abänderung 26

Die Abänderung bezieht sich auf die Geschäftsordnung des Ausschusses, entspricht aber nicht der üblichen Formulierung. Die Kommission kann die Abänderung daher im Grundsatz akzeptieren.

- Abänderung 33

Die Abänderung erweitert den Bereich der Schutzmaßnahmen aus Sicherheits- und verteidigungspolitischen Gründen auf die prompte Verfügbarkeit des Luftraums für die rasche Reaktion der Streitkräfte. Der Wortlaut dieses Artikels ist so weit wie möglich an Artikel 297 EG-Vertrag angelehnt. Er bezieht sich auf Ausnahmesituationen. Die Abänderung bezieht sich auf operative Situationen (notwendige Bedingungen für die schnelle Mobilisierung der Streitkräfte). Sie würde daher einen zu großzügigen Spielraum für die Unterlassung der Durchführung der

Verordnung einräumen. Die Kommission kann den Grundsatz akzeptieren, die Fähigkeit der Mitgliedstaaten zu gewährleisten, die Verfügbarkeit der Streitkräfte aufrechtzuerhalten und zu verbessern. Dieser Grundsatz sollte jedoch nicht zu einseitigen Ausnahmen von der Durchführung der Verordnung führen. Dies würde die effiziente Verwaltung des Luftraums beeinträchtigen.

2.3. Teilweise akzeptierte Abänderungen mit oder ohne Änderung des Wortlauts

- Abänderung 5

Anforderungen bezüglich der Konsultation der Sozialpartner im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums können in den Anwendungsbereich von Artikel 138 EG-Vertrag fallen oder auch nicht. Die Formulierung solcher Anforderungen sollte auf flexiblere Weise festgelegt werden. Die Kommission kann daher nur akzeptieren, den ersten Satz des Erwägungsgrundes zu bekräftigen.

- Abänderungen 6 und 28

Abänderung 28, mit der die Einrichtung eines Branchenkonsultationsgremiums mit institutioneller Rolle vorgeschlagen wird, würde zu einer Beeinträchtigung des Initiativrechts der Kommission führen. Die Kommission stimmt der Notwendigkeit zu, dass die Beteiligten zur Durchführung der Reform beitragen. Die Kommission kann daher akzeptieren, den Grundsatz einer Konsultation der Branche in einem Erwägungsgrund zum Ausdruck zu bringen. Dieser Grundsatz wird eingehender auch in Artikel 14 des Verordnungsvorschlags zur Interoperabilität des Flugverkehrsmanagementnetzes aufgegriffen.

- Abänderung 11

Die Kommission kann diese Abänderung teilweise akzeptieren. Die Bezugnahme auf das Radar würde das Anwendungsspektrum der Überwachungsinfrastruktur, bei der auch andere technische Mittel eingesetzt werden (z.B. Satelliten oder Datenverbindungen), unannehmbar einschränken.

- Abänderung 31

Die Kommission kann diese Abänderung akzeptieren, sofern die Bezugnahme auf die Europäische Union in eine Bezugnahme auf die Gemeinschaft geändert wird.

2.4. Abgelehnte Abänderungen

- Abänderung 1

Diese Abänderung verweist auf die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten nach dem ICAO-Abkommen und dem EUROCONTROL-Übereinkommen. Die Gemeinschaft ist noch kein Mitglied dieser beiden internationalen Organisationen, ist jedoch dabei, EUROCONTROL beizutreten. Verpflichtungen, die sich aus der Mitgliedschaft in diesen beiden Organisationen ergeben, binden derzeit nur die Mitgliedstaaten. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann die Kommission diese Abänderung daher nicht akzeptieren.

- Abänderungen 2 und 13

Mit diesen Abänderungen wird die Bezugnahme auf wirtschaftliche Aspekte in Erwägungsgrund 8 und Artikel 13 gestrichen. Diese Bezugnahme betrifft die Gebührenregelung, die durch die Bestimmungen von Kapitel III des einschlägigen Vorschlags abgedeckt wird. Eine Streichung dieser Bezugnahme ist daher nicht akzeptabel.

- Abänderung 19

Diese Abänderung beschränkt den Entscheidungsfindungsprozess auf einen Beteiligten (Lufttraumnutzer) und macht ihn von einer bestimmten Anforderung (Interoperabilität) abhängig. Die Einführung neuer Dienste stützt sich auf alle betroffenen Beteiligten und hängt von verschiedenen Anforderungen ab. Diese Abänderung ist daher nicht akzeptabel.

- Abänderungen 24 und 27

Diese Abänderungen entsprechen nicht den Formulierungsregeln für die Durchführung des Komitologiebeschlusses (Beschluss 1999/468/EG des Rates). Die Art des Ausschusses kann nicht im Vorhinein festgelegt werden, sondern hängt von den zu verabschiedenden Maßnahmen ab. Hinsichtlich der Beteiligung von EUROCONTROL an den Arbeiten des Ausschusses wäre es wünschenswert, darüber gemäß der Geschäftsordnung des Ausschusses zu entscheiden. Die Kommission kann diese Abänderungen daher nicht akzeptieren.

- Abänderung 29

Diese Abänderung beschränkt das Initiativrecht der Kommission. Die Abänderung ist daher nicht akzeptabel.

- Abänderung 34

Diese Abänderung bringt lediglich Offensichtliches zum Ausdruck und ist daher überflüssig. Außerdem kann eine Rechtsvorschrift der Gemeinschaft keine Verpflichtungen der Mitgliedstaaten bekräftigen, die sich aus geltenden völkerrechtlichen Übereinkünften ergeben.

3. GEÄNDERTER VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ÜBER DIE ERBRINGUNG VON FLUGSICHERUNGSDIENSTEN IM EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUM (2001/0235 (COD))

3.1. Als solche akzeptierte Abänderungen

- Abänderungen 1, 2, 4, 7, 9, 11, 15, 17, 19, 24, 25, 31, 33 und 34

Diese Abänderungen verdeutlichen oder verbessern den Wortlaut der Verordnung, indem sie die Bezugnahme auf die Sicherheit (1, 9, 11, 19, 31), die Qualifikation anerkannter Organisationen (2, 15, 33, 34), die Einstellung von Fluglotsen (4), internationale Standards (7), die Zusammenarbeit zwischen Dienstleistern (17), die

zivil-militärische Zusammenarbeit (24) und die Datennutzung (25) stärken. Die Kommission akzeptiert diese Abänderungen.

- Abänderung 3

Zweck dieser Abänderung ist die Einführung eines Erwägungsgrundes, der die Bestimmung von Artikel 5 Absatz 2 über die künftige Rolle und Zuständigkeiten der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) widerspiegelt. Diese Abänderung ist daher akzeptabel.

- Abänderung 5

Zweck dieser Abänderung ist es, die Kommission zu Maßnahmen aufzurufen, mit denen ein Beitrag zur Lösung des Fluglotsenmangels geleistet werden soll. Die Kommission ist bereits in diesem Bereich aktiv und hat vor kurzem in Verbindung mit den Sozialpartnern eine Studie eingeleitet. Die Kommission akzeptiert diese Abänderung.

- Abänderung 23

Diese Abänderung bringt die hauptsächliche Verantwortlichkeit der Mitgliedstaaten für die Beziehungen zwischen ihren zivilen und militärischen Stellen zum Ausdruck. Die Kommission akzeptiert diese Abänderung.

3.2. Abänderungen, die grundsätzlich akzeptiert werden, jedoch mit geändertem Wortlaut

- Abänderungen 6 und 18

Diese Abänderungen legen eine Geltungsdauer von Genehmigungen fest. Genehmigungen sollen keine Lizenzen darstellen, sondern eher Bescheinigungen der Eignung von Dienstleistern. Die Geltungsdauer solcher Genehmigungen wird im Zusammenhang mit der Festlegung harmonisierter Bedingungen festgelegt (siehe Anhang III der Verordnung). Die Kommission kann daher den Grundsatz akzeptieren, der mit den Abänderungen vorgeschlagen wird.

- Abänderungen 20 und 21

Mit den Abänderungen werden zwei neue Anforderungen an die harmonisierten Bedingungen, die an die Genehmigung geknüpft werden, eingeführt. Die Kommission kann diesen Anforderungen zustimmen, ist jedoch der Auffassung, dass sie letztlich als Bedingungen für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten festgelegt werden sollten. Diese Bedingungen werden im Rahmen des Komitologieverfahrens im Einzelnen weiter behandelt.

- Abänderung 22

Durch diese Abänderung wird präzisiert, dass unbeschadet des Rechts bestehender Flugsicherungsdienstleister, ihre Tätigkeit nach Inkrafttreten dieser Verordnung fortzuführen, diese verpflichtet werden sollten, Sicherheit und Effizienz aufrechtzuerhalten und weiter zu steigern. Die Kommission kann diesen Grundsatz akzeptieren, sofern diese Verpflichtung eindeutig formuliert wird.

- Abänderung 28

Durch diese Abänderung würde die vorgeschlagene Gebührenregelung vollständig von dem Streckengebührensysteem abhängig gemacht, das durch das EUROCONTROL-Übereinkommen festgelegt wird. Die vorgeschlagene Gebührenregelung würde nicht nur für Streckengebühren gelten (wie es beim Übereinkommen der Fall ist), sondern auch für Nahverkehrs- und Anfluggebühren (wofür EUROCONTROL nicht zuständig ist). Außerdem lässt das EUROCONTROL-System Auslegungsspielraum zu, währenddessen die Kommission beabsichtigt, harmonisierte und verbindliche Regeln innerhalb der Gemeinschaft aufzustellen. Die Abänderung könnte daher akzeptiert werden, insoweit sie den Spielraum der Gemeinschaft in diesem Bereich nicht einengt.

- Abänderung 29

Der mit dieser Abänderung vorgeschlagene Grundsatz ist bereits in Kraft und wird von der vorliegenden Verordnung nicht berührt. Die Mitgliedstaaten bleiben weiterhin für die Festlegung der Gebührensätze verantwortlich. Die Kommission kann diese Abänderung daher im Grundsatz akzeptieren.

- Abänderung 32

Abänderung 32, mit der die Einrichtung eines Branchenkonsultationsgremiums mit institutioneller Rolle vorgeschlagen wird, würde zu einer Beeinträchtigung des Initiativrechts der Kommission führen. Die Kommission stimmt der Notwendigkeit zu, dass die Beteiligten zur Durchführung der Reform beitragen. Die Kommission kann daher akzeptieren, den Grundsatz einer Konsultation der Branche in einem Erwägungsgrund zum Ausdruck zu bringen. Dieser Grundsatz wird eingehender auch in Artikel 14 des Verordnungsvorschlags zur Interoperabilität des Flugverkehrsmanagementnetzes aufgegriffen.

3.3. Teilweise akzeptierte Abänderungen mit oder ohne Änderung des Wortlauts

- Abänderung 8

Die Kommission kann diese Abänderung teilweise akzeptieren. Die Bezugnahme auf das Radar würde das Anwendungsspektrum der Überwachungsinfrastruktur, bei der auch andere technische Mittel eingesetzt werden (z.B. Satelliten oder Datenverbindungen), unannehmbar einschränken.

- Abänderung 10

Zweck dieser Abänderung ist die Rechtfertigung einer Überprüfung der Gebührenregelung, um größere Flexibilität bei der Festlegung der Kostenbasis zu erhalten. Diese Flexibilität würde genutzt, um mit plötzlichen Einbrüchen des Verkehrsaufkommens fertig zu werden, die einen sofortigen Gebührenanstieg auslösen. Die Kommission kann diese Abänderung teilweise akzeptieren. Der letzte Satz der Abänderung beschränkt das Initiativrecht der Kommission. Er ist daher nicht akzeptabel.

- Abänderung 16

Zweck dieser Abänderung ist es, im Einzelnen anzugeben, in welchen Bereichen dem Problem des Personalmangels zu begegnen ist. In der vorliegenden Form würde sie jedoch das Initiativrecht der Kommission beeinträchtigen. Daher kann nur der erste Teil der Abänderung akzeptiert werden.

- Abänderung 27

Zweck dieser Abänderung ist es, die Bedingungen für den Austausch betrieblicher Daten besser anzugeben. Während die Kommission den ersten Teil dieser Abänderung akzeptieren kann, werden die Bedingungen für die Vertraulichkeit zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der einschlägigen Durchführungsvorschriften festgelegt. Außerdem wäre es aus betrieblichen Gründen nicht möglich, eine gewisse Identifizierung zu vermeiden. Die Kommission kann den zweiten Teil dieser Abänderung daher nicht akzeptieren.

- Abänderung 30

Die Kommission kann den ersten Teil dieser Abänderung akzeptieren, in dem daran erinnert wird, dass eine erhöhte Wirtschaftlichkeit nicht zu Lasten des Sicherheitsniveaus gehen sollte. Hinsichtlich der Quersubventionierung erlauben die Merkmale des Sektors den grundsätzlichen Ausschluss von Quersubventionen nicht, wenn diese durch technische und betriebliche Umstände gerechtfertigt sind. Der zweite Teil der Abänderung kann daher nicht akzeptiert werden.

- Abänderung 35

Die Kommission kann den ersten Teil dieser Abänderung akzeptieren. Die Bezugnahme auf EUROCONTROL im zweiten Teil der Abänderung ist nicht angebracht und kann nicht akzeptiert werden.

3.4. Abgelehnte Abänderungen

- Abänderung 12

Die Kommission kann diese Abänderung nicht akzeptieren. Die Bezugnahme auf das Radar würde das Anwendungsspektrum der Überwachungsinfrastruktur, bei der auch andere technische Mittel eingesetzt werden (z.B. Satelliten oder Datenverbindungen), unannehmbar einschränken.

- Abänderung 13

Diese Abänderung führt den Grundsatz der strikten (strukturellen) Trennung zwischen nationalen Aufsichtsbehörden und Flugsicherungsdienstleistern ein. Zwar ist die Kommission nicht gegen diesen Grundsatz, sie vertritt aber die Auffassung, dass dessen Anwendung schrittweise und angemessen erfolgen sollte, um aktuellen Umständen Rechnung zu tragen. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben sollten, die Trennung auf funktionaler Ebene als ersten Schritt zu wählen. Diese Abänderung wird daher nicht akzeptiert.

- Abänderung 14

Diese Abänderung führt einen Berufungsmechanismus für den Fall von Streitigkeiten zwischen Luftraumnutzern und Mitgliedstaaten ein. Entsprechende Vorkehrungen bestehen bereits auf nationaler und gemeinschaftlicher Ebene. Die Kommission kann diese Abänderung daher nicht akzeptieren.

- Abänderung 26

Diese Abänderung führt den Grundsatz ein, dass betriebliche Daten einen wirtschaftlichen Wert haben. Wirtschaftliche Bedingungen, die sich auf den Austausch von Daten beziehen, sollten jedoch – wenn überhaupt – in den einschlägigen Durchführungsvorschriften festgelegt werden. Darin kann in einer Reihe von Fällen ein kostenfreier Austausch verlangt werden. Die Kommission kann diese Abänderung daher nicht akzeptieren.

- Abänderungen 87, 88, 89 und 99

Zweck dieser Abänderungen ist es, den Grundsatz der Integrität von Flugsicherungsdiensten und die Notwendigkeit ihrer Erbringung innerhalb einer einzigen Organisation zu bestätigen. Die Kommission kann diese Abänderungen aus einer Reihe von Gründen nicht akzeptieren:

- Derzeit sind die meisten Zusatzdienste vollständig in die Organisation integriert, die auch die Flugverkehrsdienste erbringt. Einige besondere Funktionen werden jedoch bereits heute in der Regel nicht von den Erbringern von Flugverkehrsdiensten ausgeübt (z.B. Boden-Boden-Telekommunikation und Luft-Boden-Datenverbindung). In diesen Fällen werden die Dienstleistungen auf der Grundlage kommerzieller Verträge in Anspruch genommen. Einige Dienstleister entwickeln auch neue kooperative Ansätze für die Erbringung von Diensten, die zu einer Überwindung der Fragmentierung und zu einer Diensteeentbündelung führen. Hauptgrund dafür ist die Erbringung regionaler Dienste. Beispiele dafür sind EAD (Europäische Luftfahrt-Informationendienste) und EAN (Europäische Luftfahrt-Telekommunikationsnetz). Ein weiteres Beispiel für entbündelte Navigationsdienste ist GALILEO.
- Ziel der Verordnung ist es, einen Rahmen zu schaffen, der es einzelnen Dienstleistern – auf eigene Initiative und unter staatlicher Kontrolle – erlaubt und erleichtert, Zusatzdienste von der Kernfunktion der Flugverkehrsdienste abzutrennen. Dies würde den Dienstleistern konkret die Möglichkeit geben, regionale Dienste einzurichten, und es würde es erleichtern, die vorhandene Fragmentierung zu überwinden, sowie eine Konsolidierung fördern (die gegenwärtige Infrastruktur wurde auf nationaler Ebene errichtet, während es dringend nötig ist, sie auf regionaler Ebene zu konzipieren und zu verwirklichen). Dies könnte durch Gemeinschaftsunternehmen und strategische Allianzen erreicht werden, bei denen Dienstleister eine bessere Nutzung von Diensten erzielen könnten, indem die Mittelzuweisung im größeren Maßstab optimiert wird, woraus Kosteneinsparungen und die Integration der Flugverkehrsmanagementsysteme folgen.
- Die Schaffung funktionaler Luftraumblocke erfordert Flexibilität bei der Erbringung unterstützender Dienste. Die vorliegenden Erfahrungen in den nordischen Ländern (Schaffung eines Luftraumblocks im oberen Luftraum von

Dänemark, Schweden, Finnland und Norwegen) ist ein Beispiel (ebenso wie Maastricht UAC). Diese Stellen für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf regionaler Ebene stützen sich auf Dienste, die bereits von jetzigen Dienstleistern erbracht werden (insbesondere hinsichtlich der Infrastruktur: Kommunikation, Navigation und Überwachung).

- Das Erfordernis, dass Flugsicherungsdienste durch eine integrierte Organisation zu erbringen sind, würde die bestehende Situation konservieren und Fortschritte bei Entwicklung und Einsatz neuer Technologien behindern. Die meisten dieser Dienste sind grenzüberschreitender Art und hängen eher mit regionalen als mit nationalen Diensten zusammen. Würde dies verhindert, indem das Konzept einer integrierten Organisation vorgeschrieben wird, würde der Gemeinschaft die konkrete Chance genommen, im Markt der Flugverkehrsmanagementtechnologien eine Führungsrolle zu erreichen.
- Bedenken hinsichtlich einer möglichen Beeinträchtigung der Sicherheit durch eine Entbündelung sind unbegründet. Wenn ein Dienstleister die Dienste eines anderen Dienstleisters in Anspruch nehmen will, wird er die Zusatzdienste, auf die er sich stützt, durch die Spezifikation der technischen und betrieblichen Bedingungen und der Qualitätskontrolle festlegen und kontrollieren. Dies wird außerdem der strengen Kontrolle der nationalen Aufsichtsbehörde unterliegen. Da Unterstützungsdienste (wie Kommunikation, Navigation und Überwachung) ebenfalls genehmigungspflichtig sein sollten, wird eine Überprüfung der Anwendung von Sicherheitsstandards möglich sein.

4. GEÄNDERTER VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ÜBER DIE ORDNUNG UND NUTZUNG DES LUFTRAUMS IM EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUM (2001/0236 (COD))

4.1. Als solche akzeptierte Abänderungen

- Abänderungen 38, 44, 45, 52, 53, 54 und 62

Diese Abänderungen verdeutlichen oder verbessern den Wortlaut der Verordnung, indem die Bezugnahme auf betriebliche Bedingungen (38, 44, 54, 62) und die Sicherheit (45, 52, 53) verstärkt wird. Die Kommission akzeptiert diese Abänderungen.

4.2. Abänderungen, die grundsätzlich akzeptiert werden, jedoch mit geändertem Wortlaut

- Abänderung 36

Diese Abänderung führt eine Bezugnahme auf die Notwendigkeit einer geeigneten Schnittstelle des Flugverkehrsmanagementnetzes zwischen der Gemeinschaft und benachbarten Ländern ein. Dieser Grundsatz kann akzeptiert werden, sofern er nicht zu einer exklusiven Anforderung führt.

- Abänderung 42

Diese Abänderung führt eine Qualifikation von Sicherheitsstandards durch Verwendung des Wortes „höchste“ ein. Dies würde zu Auslegungsfragen führen, da Sicherheitsstandards auf angemessenem Niveau festgelegt werden sollten. Die Kommission kann diese Abänderung daher vorbehaltlich einer Neuformulierung akzeptieren.

- Abänderung 48

Mit dieser Abänderung wird für die Ausdehnung des Konzepts des einheitlichen Fluginformationsgebiets (FIR) auf den unteren Luftraum eine Frist von fünf Jahren festgelegt. Die Kommission zieht es vor, die Frist bei drei Jahren zu belassen, kann aber akzeptieren, diese Frist an die Ergebnisse der Anwendung dieses Konzepts im oberen Luftraum zu knüpfen.

- Abänderung 49

Mit dieser Abänderung soll Situationen Rechnung getragen werden, die sich aufgrund von ICAO-Mandaten an Staaten zur Verwaltung des Luftraums über internationalen Gewässern ergeben. Die Kommission kann diese Abänderung vorbehaltlich einer geänderten Formulierung akzeptieren.

- Abänderung 64

Diese Abänderung, mit der die Einrichtung eines Branchenkonsultationsgremiums mit institutioneller Rolle vorgeschlagen wird, würde zu einer Beeinträchtigung des Initiativrechts der Kommission führen. Die Kommission stimmt der Notwendigkeit zu, dass die Beteiligten zur Durchführung der Reform beitragen. Die Kommission kann daher akzeptieren, den Grundsatz einer Konsultation der Branche in einem Erwägungsgrund zum Ausdruck zu bringen. Dieser Grundsatz wird eingehender auch in Artikel 14 des Verordnungsvorschlags zur Interoperabilität des Flugverkehrsmanagementnetzes aufgegriffen.

4.3. Teilweise akzeptierte Abänderungen mit oder ohne Änderung des Wortlauts

- Abänderung 37

Diese Abänderung legt die Rolle von EUROCONTROL bei der Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke fest. Der Grundsatz, dass EUROCONTROL als Schnittstelle und Berater bei dem Verfahren der Festlegung funktionaler Luftraumblöcke tätig wird, steht nicht in Frage. Diese Rolle kann aber nicht so weit gehen, dass Lösungen vorgeschrieben werden, sondern sollte den Zuständigkeiten der verschiedenen Beteiligten Rechnung tragen.

- Abänderungen 39, 43 und 55

Zweck dieser Abänderungen ist es, die Grundsätze zu verdeutlichen, die der Festlegung des Streckennetzes zugrunde liegen. Die Kommission kann diese Grundsätze akzeptieren. Hinsichtlich der Abänderung 55 ist die Bezugnahme auf EUROCONTROL nicht angebracht, weil damit einer internationalen Organisation, die außerhalb der Jurisdiktion der Gemeinschaft steht, eine Verpflichtung auferlegt wird. Die Kommission kann diese Bezugnahme daher nicht unterstützen.

- Abänderung 40

Zweck dieser Abänderung ist die Bezugnahme auf die zivil-militärische Zusammenarbeit auf nationaler und zwischenstaatlicher Ebene. Hinsichtlich dieser Zusammenarbeit zieht die Kommission einen Verweis auf die Europäische Union vor, in dem Sinne dass angemessene Lösungen im Rahmen des zweiten Pfeilers gefunden werden könnten.

- Abänderung 41

Durch diese Abänderung wird die Rolle von EUROCONTROL, insbesondere der Stelle für die Zentrale Verkehrsflussregelung (CFMU), bei der Organisation des Verkehrsflusses betont. Die Kommission kann eine Formulierung akzeptieren, die mehr auf die betriebliche Natur dieser Stelle abhebt. Hinsichtlich Sanktionen ist zu sagen, dass diese bereits im Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums vorgesehen sind.

- Abänderung 47

Zweck dieser Abänderung ist es, die Trennfläche zwischen oberem und unterem Luftraum von betrieblichen Erfordernissen abhängig zu machen. Die Kommission ist der Auffassung, dass eine einheitliche Trennfläche erforderlich ist, um die Verfahren zu harmonisieren und koordinieren. Sie kann jedoch akzeptieren, dass betriebliche Erfordernisse geringfügige Abweichungen von einer solchen einheitlichen Fläche bedingen könnten.

4.4. Abgelehnte Abänderungen

- Abänderung 46

Mit dieser Abänderung wird eine Frist für die Einrichtung eines europäischen Fluginformationsgebiets (European Upper Flight Information Region, EUIR) festgesetzt. Mit der Einrichtung der EUIR sollte nach Verabschiedung dieser Verordnung begonnen werden; sie ist nicht von der Schaffung funktionaler Luftraumblöcke abhängig. Die Kommission kann diese Abänderung daher nicht akzeptieren.

- Abänderung 50

Diese Abänderung ist überflüssig, da sie Kriterien aufgreift, die bereits in Artikel 5 Absatz 2 festgelegt sind. Die Abänderung ist daher nicht akzeptabel.

- Abänderung 51

Diese Abänderung bezweckt die Einführung eines Streitbeilegungsverfahrens für den Fall, dass sich Mitgliedstaaten nicht über die Festlegung von (grenzübergreifenden) funktionalen Luftraumblöcken einigen können. Eine Vermittlung zwischen den Staaten über eine solche Festlegung wird letztlich im Rahmen des Komitologieverfahrens erfolgen. Diese Abänderung ist daher nicht akzeptabel.

- Abänderung 56

In dieser Abänderung wird vorgegeben, dass beim Verfahren zur Strukturierung des Luftraums auf zentraler Ebene vorzugehen ist. In der Praxis erfolgt die Festlegung der Luftraumkonfiguration und die Streckenplanung in der Regel auf örtlicher Ebene mit zentraler Koordinierung. Die Kommission kann diese Abänderung daher nicht akzeptieren.

- Abänderungen 57 und 59

Diese Abänderungen stärken die Bestimmungen bezüglich der zivil-militärischen Zusammenarbeit. Die vorgeschlagene Formulierung ist jedoch zu präskriptiv und kann die Kompetenz der Mitgliedstaaten in Angelegenheiten der Landesverteidigung beschneiden. Diese Abänderungen sind daher nicht akzeptabel.

- Abänderung 58

Diese Abänderung unterwirft das Konzept der flexiblen Luftraumnutzung den Regeln der Verkehrsflussregelung. Die Kommission kann diese Abänderung nicht akzeptieren.

- Abänderungen 60, 61 und 63

Zweck dieser Abänderung ist die Einführung von Bezugnahmen auf EUROCONTROL. Die Kommission begrüßt die Beteiligung von EUROCONTROL an der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums, doch sind die Bezugnahmen auf EUROCONTROL nicht angebracht, da damit einer internationalen Organisation Pflichten auferlegt werden. Bezüglich der Abänderung 61 ist zu betonen, dass es derzeit auf EUROCONTROL-Ebene noch keine Regeln für die Verkehrsflussregelung gibt. Die Kommission kann diese Bezugnahme daher nicht unterstützen.

5. GEÄNDERTER VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ÜBER DIE INTEROPERABILITÄT DES EUROPÄISCHEN FLUGVERKEHRSMANAGEMENTNETZES (2001/0237 (COD))

5.1. Als solche akzeptierte Abänderungen

- Abänderungen 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72 und 74

Diese Abänderungen präzisieren oder verbessern den Wortlaut der Verordnung durch Stärkung der Verweise auf die Sicherheit und die Notwendigkeit der Konsultation der betroffenen Beteiligten. Die Kommission akzeptiert diese Abänderungen.

5.2. Abänderungen, die grundsätzlich akzeptiert werden, jedoch mit geändertem Wortlaut

- Abänderung 73

Diese Abänderung, mit der die Einrichtung eines Branchenkonsultationsgremiums mit institutioneller Rolle vorgeschlagen wird, würde zu einer Beeinträchtigung des Initiativrechts der Kommission führen. Die Kommission stimmt der Notwendigkeit zu, dass die Beteiligten zur Durchführung der Reform beitragen. Die Kommission kann daher akzeptieren, den Grundsatz einer Konsultation der Branche in einem Erwägungsgrund zum Ausdruck zu bringen. Dieser Grundsatz wird eingehender auch in Artikel 14 dieses Verordnungsvorschlags aufgegriffen.

- Abänderung 76

In dieser Abänderung wird die Notwendigkeit einer systematischen Analyse von Störfällen betont. Die Kommission kann diesen Grundsatz unterstützen. Er ist jedoch in der Verordnung fehl am Platze. Er sollte letztlich in den Durchführungsvorschriften und damit zusammenhängenden Standards aufgegriffen werden.

5.3. Abgelehnte Abänderungen

- Abänderung 66

Diese Abänderung verweist auf die Europäische Agentur für Flugsicherheit. Dieser Agentur wird die Aufgabe zukommen, die durch diese Verordnung festgelegten Interoperabilitätsanforderungen durch die Herausgabe von Sicherheitsanforderungen für Luftfahrzeugausrüstungen zu ergänzen. Die Kommission kann diese Abänderung daher nicht akzeptieren.

- Abänderung 75

Zweck dieser Abänderung ist es sicherzustellen, dass die Benutzer der Systeme an der Systemauslegung beteiligt werden. Einige dieser Benutzer (z.B. Fluglotsen) sind jedoch nicht geeignet, einen Beitrag in allen Phasen des Auslegungsprozesses zu leisten. Beispielsweise obliegt die Konstruktionsphase den Ingenieuren auf der Grundlage der von Fluglotsen formulierten Anforderungen. Die Kommission kann diese Abänderung daher nicht akzeptieren.

- Abänderungen 77, 78 und 79

Diese Abänderungen sind unnötig, da sie wesentliche Anforderungen wiederholen, die bereits in Anhang II, Teil A, Ziffer 3 aufgeführt sind. Die Kommission kann diese Abänderung daher nicht akzeptieren.

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen
Luftraums**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission³,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁶,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem, das eine sichere und geregelte Abwicklung des Luftverkehrs ermöglicht und dadurch den ungehinderten Güter- und Dienstleistungsverkehr und die Freizügigkeit der Personen erleichtert.
- (2) Anlässlich seiner Sondertagung am 23. und 24. März 2000 in Lissabon hat der Europäische Rat die Kommission aufgerufen, Vorschläge für die Verwaltung des Luftraums, des Flugverkehrs und der Verkehrsflüsse auf der Grundlage der Arbeiten der von der Kommission eingesetzten hochrangigen Gruppe über den einheitlichen europäischen Luftraum vorzulegen. Diese Gruppe aus Vertretern ziviler und militärischer Stellen mit Zuständigkeit für die Flugsicherung in den Mitgliedstaaten hat ihren Bericht im November 2000 vorgelegt.
- (3) Das reibungslose Funktionieren des Luftverkehrssystems setzt Flugsicherungsdienste voraus, die eine optimale Nutzung des europäischen Luftraums sowie ein einheitliches hohes Sicherheitsniveau des Flugverkehrs in Übereinstimmung mit dem Auftrag von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse der Flugsicherungsdienstleister ermöglicht.

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (4) Die Entwicklung der Flugsicherungsdienste muss den allgemeinen Zielen der Sicherheit und Leistungsfähigkeit gemäß den Grundsätzen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnet wurde, entsprechen.
- (5) Aus diesen Gründen und im Hinblick auf die Ausdehnung des einheitlichen europäischen Luftraums auf möglichst viele europäische Staaten muss sich die Gemeinschaft gemeinsame Ziele setzen und ein Maßnahmenprogramm beschließen, mit dem die Gemeinschaft, ihre Mitgliedstaaten und die verschiedenen Wirtschaftsbeteiligten zu entsprechenden Anstrengungen für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums mobilisiert werden, wobei den laufenden Entwicklungen auf gesamteuropäischer Ebene innerhalb der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) Rechnung zu tragen ist.
- (6) Eine stärkere zivil-militärische Zusammenarbeit, die für eine effiziente Luftraumnutzung unabdingbar ist, muss weiterverfolgt werden, indem in allen Fragen, die den Flugverkehr und die Flugsicherungsdienste zu ausschließlich militärischen Zwecken betreffen, so weit wie möglich die vorhandenen Rahmen für die Zusammenarbeit genutzt werden und auf alle geeigneten Instrumente zurückgegriffen wird.
- (7) Der Erlass einer gemeinschaftsweiten Regelung sollte ermöglichen, die Nutzung des gesamten Luftraums und die Leistungen der dafür notwendigen Flugsicherungsdienste zu optimieren.
- (8) Diese Regelung muss sowohl die Organisation und Nutzung des Luftraums als auch die dafür geltenden Verfahren, die Erbringung der Flugsicherungsdienstleistungen einschließlich der wirtschaftlichen Aspekte und die Ausrüstungen und Systeme für die Flugsicherung einschließlich der dafür geltenden Verfahren umfassen.
- (9) Die Flugverkehrskontrolle ist eine Aufgabe im allgemeinen Interesse, die sowohl die Luftverkehrsnutzer als auch die durch überfliegende Luftfahrzeuge betroffene Bevölkerung schützen soll. Sie ist daher mit einem Höchstmaß an Verantwortungsbewusstsein und Kompetenz durchzuführen.**
- (10)** Die Nutzung des Luftraums muss ohne Abstriche bei der Sicherheit effizient organisiert und verwaltet werden, sodass die Anforderungen sowohl der zivilen als auch der militärischen Nutzer erfüllt werden und eine gerechte und diskriminierungsfreie Aufteilung der Ressourcen unter allen Nutzern ermöglicht wird.
- (11)** Bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten ist ein einheitliches hohes Sicherheitsniveau des von diesen Diensten abhängigen Flugverkehrs zu gewährleisten. Die Erbringung dieser Dienste muss so optimiert werden, dass die bestmögliche Nutzung der europäischen Ressourcen im Luftraum sichergestellt wird.
- (12)** Die technischen und betrieblichen Lösungen müssen das Sicherheitsniveau und die Gesamtkapazität des Systems gewährleisten und steigern sowie die vollständige und effiziente Nutzung der verfügbaren Kapazität sicherstellen.

- (13) Bestimmte Maßnahmen, die zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums notwendig sind, erfordern den Rückgriff der Kommission auf Befugnisse gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁷, damit die Wirksamkeit und Schnelligkeit gewährleistet ist. Die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums erfordert somit die Einrichtung eines Verfahrens für die Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten durch die Einsetzung eines Ausschusses aus Vertretern der Mitgliedstaaten, in dem die zivilen und militärischen Interessen integriert und externe Sachverständige angehört werden können.
- (14) **Bei der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollte die Gemeinschaft, wo dies angezeigt ist, möglichst eng mit EUROCONTROL zusammenarbeiten, insbesondere um Synergien bei der Regulierung und einheitliche Ansätze zu gewährleisten sowie Doppelarbeit der beiden Organisationen zu vermeiden.** Bis zu einem Ergebnis der Verhandlungen über den Beitritt der Gemeinschaft zu EUROCONTROL, der ein wichtiger Faktor für die Schaffung eines europaweiten einheitlichen Luftraums bleibt, kann die Kommission geeignete Vereinbarungen treffen, die es EUROCONTROL ermöglichen, zur Vorbereitung gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften für die Flugsicherung in Europa beizutragen.
- (15) Es ist wünschenswert, bei der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums auch Drittländer einzubeziehen, entweder im Rahmen der Beteiligung der Gemeinschaft an den Arbeiten von EUROCONTROL vorbehaltlich des Beitritts der Gemeinschaft zu dieser internationalen Organisation oder im Rahmen von Übereinkünften der Gemeinschaft mit Drittländern.
- (16) Es ist erforderlich, eine Unterstützung der Tätigkeiten der Kommission zur effizienten und regelmäßigen Überwachung und Kontrolle der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums, insbesondere unter Heranziehung des Sachverständigen der Mitgliedstaaten und von EUROCONTROL, vorzusehen.
- (17) Die Leistungen des gesamten Systems der Flugsicherungsdienste auf europäischer Ebene müssen ständig überprüft werden, um die Wirksamkeit der verabschiedeten Maßnahmen überprüfen und neue Maßnahmen vorschlagen zu können.
- (18) **Im allgemeinen Interesse eines sicheren Betriebs und um die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollte es eine Abstufung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Strafmaßnahmen gegen Luftfahrtunternehmen und Dienstleister geben, die gegen die Bestimmungen der Verordnung verstoßen.**
- (19) Die Sozialpartner ~~können~~ **sollten in angemessener Weise** zu allen Maßnahmen, die bedeutende soziale Auswirkungen haben, informiert und konsultiert werden. Darüber hinaus kann der mit dem Beschluss 1998/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene⁸ eingesetzte Ausschuss für den Sozialdialog angehört werden.

⁷ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

⁸ ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.

- (20) Die Verbände der Luftraumnutzer, der Flugsicherungsdienstleister und der Herstellerindustrie sollten bezüglich aller Maßnahmen informiert und konsultiert werden, die die technischen Aspekte der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums betreffen.**
- (21)** Die Erarbeitung der zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums nötigen Maßnahmen erfordert eine umfassende Konsultation ~~der~~ **aller** betroffenen ~~Branchen-~~
~~beteiligten~~ **Wirtschaftsbeteiligten und Sozialpartner.**
- (22)** Die Auswirkungen der in Durchführung dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen sollten im Lichte der regelmäßig von der Kommission vorgelegten Berichte bewertet werden.
- (23)** Da die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich den Rahmen für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums festzulegen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen der grenzüberschreitenden Aspekte der Maßnahme unter Gewährleistung von Umsetzungsmodalitäten, die den örtlichen Besonderheiten Rechnung tragen, besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1
Ziel

Diese Verordnung bezweckt bis zum 31. Dezember 2004 einen europäischen Luftraum zu schaffen, der als einheitlicher Raum konzipiert und verwaltet wird und optimale Bedingungen für die Sicherheit und umfassende Effizienz des Flugverkehrs in der Gemeinschaft bietet, wobei ein Kapazitätsniveau gewährleistet wird, das den Anforderungen der zivilen und militärischen Nutzer entspricht. Dieser Raum wird im folgenden als „einheitlicher europäischer Luftraum“ bezeichnet.

Die Verordnung legt die allgemeinen Leitlinien für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest und gibt die Bereiche der Gemeinschaftstätigkeit sowie die zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums erforderlichen Mittel hinsichtlich Strukturen, Verfahren und Ressourcen an, wobei **den Erfordernissen der Verteidigung der Mitgliedstaaten sowie** der Aufgabe von EUROCONTROL, einen europaweiten Luftraum zu schaffen, Rechnung getragen wird.

Die Anwendung der in Absatz 2 genannten Leitlinien erfolgt durch die Umsetzung einer gemeinsamen Regelung im Bereich der Sicherheit und Leistung der Flugsicherungsdienste durch Verfahren, die eine bessere Nutzung des Luftraums auf gemeinschaftlicher Ebene ermöglichen, und durch Einbeziehung aller betroffenen Wirtschaftsbeteiligten und Sozialpartner.

Die Entscheidung über Maßnahmen zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums wird so bald wie möglich getroffen, um erste Nutzeffekte bereits vor Ende 2004 zu erreichen.

Artikel 2 *Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „Flugsicherungsdienste“ die Gesamtheit aller Dienste der Flugsicherung, einschließlich der ~~zugehörigen~~ Dienste der Bereitstellung der Kommunikations-, Navigations- **Flugnavigations-** und Überwachungsinfrastruktur **und -aufgaben**, der Flugwetterdienste, der Such- und Rettungsdienste und der Dienste zur Information der Luftfahrer, die alle für die Luftraumnutzer während aller Flugphasen erbracht werden;
- b) „Flugsicherungsdienstleister“ jede **nach Wahl der Mitgliedstaaten** öffentliche oder private Stelle, die mit der Einrichtung und Durchführung von Flugsicherungsdiensten beauftragt ist, **im Rahmen des ihr übertragenen gemeinwirtschaftlichen Auftrags**;
- c) „Flugverkehr“ die Gesamtheit aller Bewegungen von zivilen und Staatsluftfahrzeugen, einschließlich Luftfahrzeugen der Streitkräfte, des Zolls und der Polizei;
- d) „Luftraumnutzer“ die Gesamtheit aller zivilen und Staatsluftfahrzeuge, einschließlich der Luftfahrzeuge der Streitkräfte, des Zolls und der Polizei;
- e) „EUROCONTROL“ die Europäische Organisation für die Sicherung der Luftfahrt, die durch das internationale Übereinkommen vom 13. Dezember 1960⁹, gegründet wurde.

Artikel 3 *Tätigkeitsbereiche der Gemeinschaft*

- (1) Die zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums erforderlichen Maßnahmen werden in folgenden Bereichen festgelegt, wobei auf die Gewährleistung eines höchstmöglichen Sicherheitsniveaus für den Flugverkehr zu achten ist:
 - a) Organisation und Nutzung des Luftraums sowie die damit zusammenhängenden Verfahren;
 - b) Erbringung von Flugsicherungsdiensten einschließlich der wirtschaftlichen Aspekte;
 - c) Ausrüstungen und Systeme für die Flugsicherung sowie die damit zusammenhängenden Verfahren.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Maßnahmen bezwecken die Festlegung der Ziele und gegebenenfalls der Mittel zur Erreichung dieser Ziele im Hinblick auf die Wahrung des öffentlichen Interesses.

⁹ Übereinkommen geändert durch das Änderungsprotokoll vom 12. Februar 1981 und revidiert durch das Protokoll vom 27. Juni 1997.

Artikel 4 *Ordnung und Nutzung des Luftraums*

Die Maßnahmen zur Ordnung und Nutzung des Luftraums werden unter Beachtung folgender Grundsätze festgelegt:

- a) Der Luftraum ~~über dem Gebiet der Gemeinschaft~~ **unter der Verantwortung der Mitgliedstaaten** ist wie eine gemeinsame Ressource zu behandeln, die ein Kontinuum darstellt;
- b) der Luftraum muss flexibel nutzbar sein, das heißt unter Verzicht auf unveränderliche Segmentierungen und unter zeitlicher Optimierung vorübergehender Segmentierungen zu militärischen Zwecken;
- c) **es ist ausreichende Kapazität zur Verfügung zu stellen, um die Nachfrage zu befriedigen;**
- d) die Mehrzahl der Flüge ist in gerader Linie zwischen dem Abflug- und Zielort oder auf einem dieser geraden Linie am nächsten kommenden Flugweg **und in optimaler Flughöhe** durchzuführen, wobei die Anforderungen bezüglich der Sicherheit, **der Verteidigung, der Energieersparnis,** des Umweltschutzes und der **effizienteren Verkehrsflusssteuerung** einzuhalten sind;
- e) der Luftraum ist vorrangig nach betrieblichen Anforderungen in Flugsicherungssektoren zu unterteilen;
- f) die Planung und die Steuerung des Verkehrsflusses haben einen flexiblen Flugverkehr bei bestmöglicher Nutzung der verfügbaren Kapazität zu ermöglichen.

Artikel 5 *Erbringung von Flugsicherungsdiensten*

Die Maßnahmen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten werden unter Beachtung folgender Grundsätze festgelegt:

- a) Die Festlegung und Kontrolle der Anwendung der in Artikel 1 genannten Regelung von ist von der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, die ihr unterliegen, zu trennen;
- b) die Flugsicherungsdienstleister konsultieren die Luftraumnutzer förmlich und regelmäßig hinsichtlich der Modalitäten und Kosten der Flugsicherungsdienste, um die Einbeziehung der Bedürfnisse dieser Nutzer bei der ~~Festlegung~~ **Erbringung** der Dienste zu gewährleisten;
- c) die Flugsicherungsdienstleister gewährleisten eine ausreichende Transparenz der Flugsicherungsdienste in Form einer Veröffentlichung der Rechnungslegung und von Jahresberichten **sowie von Leistungsindikatoren** und sind regelmäßig einer unabhängigen Wirtschaftsprüfung zu unterziehen;
- d) die Durchführung der Flugsicherungsdienste ist zu harmonisieren, um die Integration und Kohärenz der betrieblichen Tätigkeit der Flugsicherungsdienstleister, der Luftraumnutzer und der Flughäfen zu gewährleisten;

- e) die Zusammenarbeit zwischen zivilen Flugsicherungsdienstleistern ist zu verstärken, besonders durch die vereinfachte Bildung von Gruppierungen aus zwei oder mehreren Dienstleistern;
- f) die Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Flugsicherungsdienstleistern ist zu fördern;
- g) die Einrichtung neuer Dienste hat für alle betroffenen Beteiligten in allen betroffenen Mitgliedstaaten gleichzeitig zu erfolgen;
- h) die Flugsicherungsdienstleister tauschen alle Daten über die Situation von Flügen in allen Flugphasen aus, um die Durchführung der Flugsicherungsdienste zu erleichtern, wobei diese Daten unbeschadet der Sicherheitsanforderungen allen betroffenen Beteiligten diskriminierungsfrei offen zugänglich sein müssen;
- i) die wirtschaftliche Regulierung fördert die Verbesserung der Effizienz bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und fördert die Erbringung von Diensten, die zusätzliche Kapazität zur Erfüllung der europäischen Anforderungen schaffen;
- j) Anreizmechanismen zur Leistungssteigerung sind zu entwickeln, die Neuinvestitionen in diesem Sektor fördern und die zeitige Erbringung hochwertiger Dienste belohnen, die **hohe Sicherheits- und Qualitätsstandards und** den Bedarf der Luftraumnutzer erfüllen.

Artikel 6

Ausrüstungen und Systeme für die Flugsicherung

Die Maßnahmen bezüglich der Ausrüstungen und Systeme für die Flugsicherung werden unter Beachtung folgender Grundsätze festgelegt:

- a) Die technischen und betrieblichen Lösungen ermöglichen eine einheitliche Planung und Funktion des europäischen Systems, einschließlich der Interoperabilität;
- b) die Schaffung des einheitlichen Luftraums fördert die Einführung neuer technischer und betrieblicher Lösungen für die Flugsicherung, **soweit diese die Sicherheit, Effizienz und/oder Kapazität verbessern;**
- c) die Entwicklung und Validierung der technischen und betrieblichen Lösungen entsprechen **Programmen auf der Grundlage internationaler fortgeschrittener Standards und** dem gemeinsamen Bedarf der Luftraumnutzer und berücksichtigen die Anforderungen dieser Nutzer hinsichtlich der Wahl der Strecken und Flugprofile;
- d) es sind Vorschriften über Ausrüstungen an Bord von Luftfahrzeugen auszuarbeiten, um den Durchführungstermin einzuhalten.**

Artikel 7

Ausschuss für den einheitlichen Luftraum

- (1) Es wird ein „Ausschuss für den einheitlichen Luftraum“ genannter Ausschuss eingesetzt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und dem der Vertreter der Kommission vorsitzt.

(2) Der Ausschuss für den einheitlichen Luftraum gibt sich eine Geschäftsordnung.

(3) Die Mitgliedstaaten benennen jeweils zwei Vertreter und zwei Stellvertreter.

(4) Die Drittländer, die Luftverkehrsabkommen mit der Gemeinschaft geschlossen haben, werden gemäß den Modalitäten dieser Abkommen in die Arbeit des Ausschusses einbezogen.

Artikel 8

Beziehungen zu Drittländern

Bei der Erarbeitung der Maßnahmen, die zur Durchführung der Verordnung getroffen werden, wird die Kommission auf die Möglichkeit achten, den gemeinsamen Luftraum auf benachbarte Staaten, die nicht Mitglied der Gemeinschaft sind, im Rahmen zweiseitiger Abkommen mit Drittländern oder im Rahmen von EUROCONTROL auszudehnen.

Artikel 9

Beziehungen zwischen der Kommission und EUROCONTROL

Bei der Ausarbeitung von Durchführungsvorschriften für die in Artikel 3 genannten Maßnahmen bemüht sich die Kommission gegebenenfalls um Bereitstellung der technischen Grundlagen der Vorschriften durch EUROCONTROL in Angelegenheiten, in denen diese Organisation über einschlägigen Sachverstand verfügt.

Artikel ~~9~~10

Überwachung und Kontrolle

- (1) Die gemäß Artikel 3 angenommenen Maßnahmen enthalten geeignete Verfahren zur Unterstützung der Kommission bei ihren Aufgaben der Überwachung und Kontrolle der Anwendung dieser Maßnahmen, einschließlich der Nutzung des zivilen und militärischen technischen Sachverständs.
- (2) Die Verfahren für die Überwachung und Kontrolle stützen sich auf die regelmäßige Vorlage von Berichten durch die Flugsicherungsdienstleister über die Umsetzung der angenommenen Maßnahmen.

Artikel 11

Strafmaßnahmen

Die Mitgliedstaaten legen ein System von Strafmaßnahmen für Verstöße gegen die Bestimmungen dieser Verordnung fest und unternehmen alle notwendigen Schritte, um die Anwendung dieser Strafmaßnahmen zu gewährleisten. Die vorgesehenen Strafmaßnahmen sollen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Artikel ~~40~~12
Leistungsüberprüfung

Die Kommission sorgt für die Leistungsüberprüfung und den Leistungsvergleich in der Flugsicherung,—insbesondere unter Einbeziehung der EUROCONTROL-Kommission für Leistungsüberprüfung.

Die Kommission sorgt für die Verbreitung vorbildlicher Lösungen auf Ebene der Gemeinschaft.

Artikel ~~41~~13
Bewertung der Auswirkungen

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat nach Inkrafttreten der Verordnung alle fünf Jahre, erstmalig spätestens am 30. Juni 2005, einen Bewertungsbericht zur Schaffung des einheitlichen Luftraums vor.

Zur Erarbeitung dieses Berichts kann die Kommission die Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum einholen.

Der Bericht umfasst hinsichtlich der ursprünglichen Ziele und der künftigen Anforderungen eine Bewertung der Ergebnisse, die mit den zur Durchführung dieser Verordnung ~~in den verschiedenen Tätigkeitsbereichen~~ ergriffenen Maßnahmen erreicht wurden, **einschließlich angemessener Informationen über die Entwicklungen in dem Sektor, insbesondere unter wirtschaftlichen, sozialen, beschäftigungspolitischen und technologischen Aspekten, sowie über die Qualität des Dienstes.**

Artikel ~~42~~14
Schutzmaßnahmen

Die Verordnung steht bei einer schwerwiegenden innerstaatlichen Störung der öffentlichen Ordnung, im Kriegsfall, bei einer ernsten, eine Kriegsgefahr darstellenden internationalen Spannung oder in Erfüllung der Verpflichtungen eines Mitgliedstaats im Hinblick auf die Aufrechterhaltung des Friedens und der internationalen Sicherheit der Annahme oder Anwendung von Maßnahmen durch die Mitgliedstaaten nicht entgegen.

Artikel ~~13~~15
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Die Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹⁰,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses¹¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹²,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag¹³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Mitgliedstaaten haben ihre nationalen Flugsicherungsdienstleister in unterschiedlichem Umfang umstrukturiert, indem sie deren Autonomie und Freiheit zur Erbringung von Dienstleistungen erhöht haben. Es erweist sich immer mehr als erforderlich sicherzustellen, dass ein Mindestmaß an Anforderungen des öffentlichen Interesses in diesem neuen Umfeld erfüllt wird.
- (2) In dem Bericht der hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum wurde die Notwendigkeit von Regeln auf Gemeinschaftsebene, mit denen Regulierung und Dienstleistung voneinander getrennt werden, sowie die Notwendigkeit der Einführung eines Genehmigungssystems, um den Anforderungen des öffentlichen Interesses, namentlich in Bezug auf die Sicherheit, zu genügen, und eines Gebührenverfahrens zur Förderung der Kosteneffizienz bekräftigt.
- (3) Die Verordnung (EG) Nr. XXX/XX des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.

¹⁰ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹⁴ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

- (4) Zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollten Maßnahmen erlassen werden, mit denen die sichere und effiziente Erbringung von Flugsicherungsdiensten sichergestellt wird und die mit der Ordnung und Nutzung des Luftraums gemäß der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX des Europäischen Parlaments und des Rates vom [über die Ordnung und die Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum]¹⁵ vereinbar sind. Die aufeinander abgestimmte Erbringung dieser Dienste ist wichtig, um dem Bedarf der Luftraumnutzer angemessen Rechnung zu tragen und den Flugverkehr sicher und effizient abzuwickeln.
- (5) Die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften durch die Flugsicherungsdienstleister und andere Beteiligte, die von gemeinschaftlichen Anforderungen betroffen sind, ist im Wesentlichen Aufgabe der Mitgliedstaaten. Diese Kontrolle setzt eine ausreichende Unabhängigkeit der Behörden, die eine solche Kontrolle ausüben, von Flugsicherungsdienstleistern voraus.
- (6) Die Mitgliedstaaten sollten anerkannte **und fachlich versierte** Organisationen mit der Überprüfung und Zertifizierung der Vorschrifteneinhaltung durch Flugsicherungsdienstleister und andere Beteiligte betrauen können, die von gemeinschaftlichen Anforderungen betroffen sind.
- (7) Der reibungslose Betrieb des Luftverkehrssystems erfordert auch einheitliche, hohe Sicherheitsstandards der Flugsicherungsdienstleister. **Die Umsetzung solcher Sicherheitsanforderungen erfolgt unbeschadet der Rolle und Aufgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit, die im Hinblick auf die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums längerfristig klarer definiert werden sollten.**
- (8) Es müssen Regelungen dafür vorgeschlagen werden, dem Fluglotsenmangel durch verbesserte **und harmonisierte** Verfahren für die **Auswahl, Ausbildung, Genehmigung, Berechtigung** und Zulassung ~~und durch die Harmonisierung solcher Verfahren auf Gemeinschaftsebene,~~ **die gegenseitige Anerkennung der Zulassungen sowie die Entwicklung von Einstellungsprogrammen** abzuhelpen.
- (9) Die Kommission sollte die Entwicklung dieser Einstellungsprogramme durch die Mitgliedstaaten überwachen, um feststellen zu können, ob eine Unterstützung der Gemeinschaft für die Entwicklung dieser Programme nötig ist.**
- (10)** Unter Gewährleistung der Kontinuität der Dienstleistung sollte ein gemeinsames System für die Genehmigung von Flugsicherungsdiensten eingerichtet werden, mit dem die Rechte und Pflichten von Flugsicherungsdienstleistern festgelegt werden.
- (11)** Mit dem Genehmigungssystem sollte der Zugang zu der Tätigkeit kontrolliert werden können. Es sollte der Notwendigkeit Rechnung tragen, die Einführung neuer Dienste sowie neuer Modalitäten der Dienstleistung zu erleichtern. Die Genehmigungen sollten daher die bestgeeignete Kontrolle, die mit der Erfüllung der geltenden Anforderungen vereinbar ist, vorsehen. Ebenso wichtig ist die Festlegung diskriminierungsfreier Anforderungen bezüglich des Niederlassungsorts und der Beaufsichtigung eines Dienstleisters, insbesondere bei Flugverkehrsdiensten, der eine Genehmigung beantragt.

¹⁵ ABL. L [...] vom [...], S. [...].

- (12) Mit Genehmigungen verknüpfte Bedingungen sind notwendig, um Ziele des öffentlichen Interesses zugunsten von Luftraumnutzern und Fluggästen zu erreichen. Die Bedingungen sollten sachlich gerechtfertigt sowie diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent **und mit international geltenden Standards vereinbar** sein.
- (13) Die Harmonisierung der mit Genehmigungen verknüpften Bedingungen und der Genehmigungsverfahren sollte die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der Gemeinschaft wesentlich erleichtern.
- (14) Bereits tätigen Flugsicherungsdienstleistern sollte eine angemessene Frist zur Anpassung an die Anforderungen des neuen Genehmigungssystems eingeräumt werden.
- (15) Die Genehmigungen sollten von allen Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt werden, damit Flugsicherungsdienstleister Dienste in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem die Genehmigung erteilt wurde, im Rahmen der Sicherheitsanforderungen erbringen können.
- (16) Mit dem Ziel, die sichere Durchführung des grenzüberschreitenden Flugverkehrs zwischen Mitgliedstaaten im Interesse der Luftraumnutzer und ihrer Fluggäste zu erleichtern, sollte das Genehmigungssystem einen Rahmen schaffen, in dem die Mitgliedstaaten Dienstleister zur Erbringung von Flugverkehrsdiensten unabhängig davon benennen können, wo ihnen die Genehmigung erteilt wurde.
- (17) Die Erbringung von ~~Zusatzdiensten~~ **Kommunikations-, Flugnavigations- und Überwachungsdiensten**, Wetterdiensten und Flugberatungsdiensten sollte bei Berücksichtigung der besonderen Merkmale solcher Dienste **und unter gleichzeitiger Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus** unter Marktbedingungen organisiert werden.
- (18) Die Zusammenarbeit zwischen Dienstleistern, Luftraumnutzern und anderen Betreibern sollte auf vertraglicher Basis verstärkt werden.
- (19) Flugsicherungsdienstleister sollten in geeigneter Weise eng mit militärischen Stellen zusammenarbeiten, die für Aktivitäten zuständig sind, die sich auf den Flugverkehr auswirken können.
- (20) Die Rechnungslegung aller Flugsicherungsdienstleister sollte eine größtmögliche Transparenz bieten; dazu muss die Buchführung für jeden Dienst und jedes Kontrollzentrum getrennt erfolgen.
- (21) Die Einführung harmonisierter Grundsätze und Bedingungen für den Zugang zu betrieblichen Daten sollte die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und den Betrieb der Luftraumnutzer und Flughäfen in einem neuen Umfeld erleichtern.
- (22) Die Gebührenbedingungen für die Luftraumnutzer sollten fair und transparent sein.
- (23) Die Nutzergebühren sollten die Einrichtungen und Dienste, die von Flugsicherungsdienstleistern bereitgestellt werden, abgelten. Solche Dienste und Einrichtungen können aufgrund ihrer Eigenart nur von Flugsicherungsdienstleistern selbst bereitgestellt werden. Angesichts dieser Monopolsituation sollte die Höhe der Nutzergebühren unter Berücksichtigung des Ziels der Wirtschaftlichkeit **bei Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus** in einem angemessenen

Verhältnis zu den Kosten stehen, die bei der Bereitstellung solcher Einrichtungen und Dienste anfallen.

- (24)** Bei der Erbringung gleichwertiger Flugsicherungsdienste sollte nicht zwischen Luftraumnutzern diskriminiert werden.
- (25)** Flugsicherungsdienstleister stellen eine Reihe von Einrichtungen und Diensten bereit, die unmittelbar mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen in Verbindung stehen und deren Kosten sie nach dem Verursacherprinzip decken können müssen, sodass die Luftraumnutzer die von ihnen verursachten Kosten am Punkt der Nutzung oder so nah wie möglich an diesem Punkt tragen sollten.
- (26)** Es ist wichtig, die Transparenz der Kosten sicherzustellen, die bei solchen Diensten oder Einrichtungen anfallen. Daher sollte den Luftraumnutzern alle Änderungen des Gebührensystems oder der Gebührenhöhe erläutert werden. Von Flugsicherungsdienstleistern vorgeschlagene Änderungen oder Investitionen sollten im Rahmen eines Informationsaustauschs zwischen ihren Leitungsgremien und Luftraumnutzern erläutert werden.
- (27)** Es sollte Raum zur Differenzierung der Gebühren geben, die zu einer Maximierung der Kapazität des Gesamtsystems beiträgt. Finanzielle Anreize stellen ein nützliches Instrument zur beschleunigten Einführung boden- oder bordgestützter Ausrüstung zur Kapazitätserhöhung, zur Belohnung guter Leistungen und zum Ausgleich von Nachteilen bei der Wahl weniger vorteilhafter Streckenführungen dar.
- (28)** In Verbindung mit den zur Erreichung einer angemessenen Kapitalrentabilität erzielten Einnahmen und in unmittelbarem Zusammenhang mit den Einsparungen aus Effizienzsteigerungen sollte es auch möglich sein, eine Reserve zu bilden, um eine plötzliche Erhöhung der von den Luftraumnutzern verlangten Gebühren in Zeiten eines geringeren Luftverkehrsaufkommens zu vermeiden.
- (29)** Die Kommission sollte die Durchführbarkeit einer vorübergehenden Finanzhilfe für Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität des europäischen Flugsicherungssystems insgesamt prüfen.
- (30)** Die Festlegung und Auferlegung von Gebühren für die Luftraumnutzung sollte ständig von der Kommission überprüft werden, woran die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) in Zusammenarbeit mit nationalen Aufsichtsbehörden und Luftraumnutzern zu beteiligen ist.
- (31)** Die Leistungen des gesamten Systems der Flugsicherungsdienste auf europäischer Ebene müssen einer ständigen Überprüfung – unter gebührender Berücksichtigung der Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus – unterzogen werden, um die Wirksamkeit der erlassenen Maßnahmen überprüfen und neue Maßnahmen vorschlagen zu können.
- (32)** Aufgrund der besonderen Schutzwürdigkeit von Informationen, die Dienstleister betreffen, sollten nationale Aufsichtsbehörden, unbeschadet der Einrichtung eines Systems zur Überwachung und Veröffentlichung der Leistung von Dienstleistern, keine Informationen weitergeben, die unter das Geschäftsgeheimnis fallen.

(33) Die Verbände der Luftraumnutzer, der Flugsicherungsdienstleister und der Herstellerindustrie sollten in angemessener Weise bezüglich aller Maßnahmen informiert und konsultiert werden, die die technischen Aspekte der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums betreffen.

(34) Da die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Förderung der sicheren und effizienten Erbringung von Flugsicherungsdiensten, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen des länderübergreifenden Ausmaßes dieser Maßnahme unter Gewährleistung von Durchführungsmodalitäten, die den örtlichen Besonderheiten Rechnung tragen, besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(35) Da die meisten der zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen Maßnahmen von allgemeiner Tragweite im Sinne des Artikels 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹⁶ sind, sollten sie nach dem Regelungsverfahren des Artikels 5 des Beschlusses erlassen werden. Jedoch sollten gemäß Artikel 2 Buchstabe c) des Beschlusses bestimmte Maßnahmen nach dem Beratungsverfahren des Artikels 3 des Beschlusses erlassen werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINES

Artikel 1
Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten für die Zivilluftfahrt, einschließlich Flugverkehrsdiensten, Wetterdiensten, Such- und Rettungsdiensten sowie von Zusatzdiensten zur Bereitstellung von Infrastruktur für die Kommunikation, Navigation und Überwachung und von Flugberatungsdiensten nach Anhang I der vorliegenden Verordnung gemäß und im Rahmen des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen Luftraums [Rahmenverordnung]].

¹⁶ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Artikel 2 *Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Verordnung finden die [Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [*Rahmenverordnung*]] Anwendung.

Darüber hinaus bedeutet der Ausdruck:

- a) „nationale Aufsichtsbehörde“ die Stelle oder Stellen, die von einem Mitgliedstaat mit der Beaufsichtigung von Flugsicherungsdienstleistern beauftragt sind;
- b) „anerkannte Organisation“ eine private oder öffentliche Stelle, die gemäß Artikel 4 anerkannt ist und Bewertungen für eine nationale Aufsichtsbehörde durchführt;
- c) „Genehmigung“ eine von einem Mitgliedstaat erteilte Erlaubnis, die bestätigt, dass ein Flugsicherungsdienstleister zur Erbringung eines bestimmten Dienstes geeignet ist;
- d) „Dienstebündel“ zwei oder mehr Flugsicherungsdienste gemäß Anhang I;
- e) „Flugverkehrsdienste“ alle Fluginformationsdienste, Flugalarmdienste, Flugverkehrsberatungsdienste und Flugverkehrskontrolldienste, einschließlich Bezirkskontrolldiensten, Anflugkontrolldiensten und Flugplatzkontrolldiensten gemäß Anhang I;
- f) „Benennung“ eine von einem oder mehreren Mitgliedstaaten gemäß dieser Verordnung erteilte Erlaubnis, die einem Dienstleister die Zuständigkeit für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf ausschließlicher Grundlage überträgt;
- g) „Zusatzdienste“ Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste gemäß Anhang I;
- h) „Lufttraumblock“ einen Luftraum mit bestimmten Abmessungen über Land oder Wasser, in dem Flugsicherungsdienste erbracht werden;
- i) „funktionaler Lufttraumblock“ einen Lufttraumblock mit optimal bestimmten Abmessungen;
- j) „Betriebsdaten“ von Flugsicherungsdienstleistern und Lufttraumnutzern bei der Durchführung ihres Betriebs verwendete Informationen und/oder Daten;
- k) „Gebühren“ die mit den Betriebs- und Investitionskosten von Flugsicherungsdiensten und damit zusammenhängenden Einrichtungen im Zusammenhang stehenden Entgelte.

Artikel 3 *Nationale Aufsichtsbehörden*

- (1) Die Mitgliedstaaten richten nationale Aufsichtsbehörden ein, die die sich aus den Anforderungen dieser Verordnung ergebenden einschlägigen Zuständigkeiten und Pflichten wahrnehmen. Die nationalen Aufsichtsbehörden sind unabhängig von den Flugsicherungsdienstleistern. Diese Unabhängigkeit ist durch eine ausreichende Trennung, zumindest auf funktionaler Ebene, von nationalen Aufsichtsbehörden und solchen Dienstleistern sicherzustellen.
- (2) Die nationalen Aufsichtsbehörden gewährleisten eine angemessene Beaufsichtigung und Durchsetzung dieser Verordnung, insbesondere hinsichtlich des sicheren und effizienten Betriebs von Flugsicherungsdienstleistern. Zu diesem Zweck führen die nationalen Aufsichtsbehörden ausreichende Inspektionen und Erhebungen durch, um die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung zu überprüfen.
- (3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Namen und Anschriften der nationalen Aufsichtsbehörden und die Maßnahmen mit, die sie getroffen haben, um den Bestimmungen von Absatz 1 nachzukommen. Die betreffenden Mitgliedstaaten können bezüglich regionaler Dienstleister eine Vereinbarung über die nach diesem Artikel auszuübende Aufsichtsfunktion schließen.
- (4) Die Mitgliedstaaten teilen alle Änderungen der nach Absatz 3 gemachten Angaben innerhalb eines Monats nach deren Einführung mit.

Artikel 4 *Anerkannte Organisationen*

- (1) Nationale Aufsichtsbehörden können in Bezug auf Flugsicherungsdienstleister, die ihrer Zuständigkeit unterliegen, entscheiden, anerkannte **und fachlich versierte** Organisationen mit der Durchführung der Inspektionen und Erhebungen oder von Teilen davon zu beauftragen.
- (2) Die Mitgliedstaaten dürfen nur diejenigen Organisationen anerkennen, die die Kriterien des Absatzes 4 erfüllen, und die einen Antrag auf Anerkennung bei den nationalen Aufsichtsbehörden gestellt haben.
- (3) Eine von einer nationalen Aufsichtsbehörde erteilte Anerkennung gilt gemeinschaftsweit. Nationale Aufsichtsbehörden können eine beliebige anerkannte Organisation mit Sitz in der Gemeinschaft mit der Durchführung von Inspektionen und Erhebungen nach Artikel 3 Absatz 2 beauftragen.
- (4) Anerkannte Organisationen haben die Mindestanforderungen von Anhang II sowie weitere Bestimmungen einzuhalten, die gemäß dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt wurden, einschließlich der Verfahren zur Erteilung der Anerkennung und zu ihrer Überwachung sowie einschließlich der Bestimmungen über die Arbeitsbeziehungen und die Haftung im Verhältnis zwischen anerkannten Organisationen und den nationalen Aufsichtsbehörden.

Artikel 5 *Sicherheitsanforderungen*

- (1) Die EUROCONTROL-Anforderungen im Bereich Sicherheitsregelung (EUROCONTROL Safety Regulatory Requirements, ESARR) und nachfolgende Änderungen dieser Anforderungen werden im Einklang mit dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Verfahren ermittelt und angenommen. Die Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* geschieht durch die Verweisung auf solche ESARR-Anforderungen.
- (2) Die Bestimmungen von Absatz 1 lassen Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ [über die Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und die Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit] unberührt.

Artikel 6 *Zulassung und Ausbildung von Fluglotsen*

~~Die Mobilität von Fluglotsen sowie die Ausbildungsbedingungen werden vom Europäischen Parlament und vom Rat auf Auf der Grundlage eines Vorschlags der Kommission verbessert werden das Europäische Parlament und der Rat gegebenenfalls Regelungen treffen, um dem Mangel an Fluglotsen und Personal für das Flugverkehrsmanagement abzuhelpfen.~~

KAPITEL II

REGELN FÜR DIE ERBRINGUNG VON DIENSTEN

Artikel 7 *Genehmigungssystem*

- (1) Die Erbringung von Flugsicherungsdiensten unterliegt einem System von Genehmigungen, mit denen die Eignung der Dienstleister zur Erbringung solcher Dienste bescheinigt **und die Zusammenarbeit zwischen Dienstleistern ermöglicht** wird.
- (2) Die Mitgliedstaaten erteilen und überwachen Genehmigungen für Flugsicherungsdienste. Genehmigungen können für jeden Flugsicherungsdienst gemäß Anhang I getrennt oder für ein Dienstebündel erteilt werden.
- (3) Die Mitgliedstaaten erkennen Genehmigungen an, die gemäß den Anforderungen dieses Artikels in der Gemeinschaft erteilt wurden. Unbeschadet völkerrechtlicher Vereinbarungen und Übereinkünfte, deren Vertragspartei die Gemeinschaft ist, müssen Erbringer von Flugverkehrsdiensten im unmittelbaren Eigentum oder Mehrheitseigentum von Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörigen von Mitgliedstaaten stehen und bleiben. Sie müssen jederzeit dem beherrschenden Einfluss solcher Mitgliedstaaten oder Staatsangehörigen unterliegen.

¹⁷ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

- (4) Flugsicherungsdienstleistern, die die Anforderungen des Genehmigungssystems erfüllen, ist eine Genehmigung zum Zweck der Erbringung von Flugsicherungsdiensten zu erteilen. Dazu stellen die Flugsicherungsdienstleister einen Antrag bei der nationalen Aufsichtsbehörde des Mitgliedstaats, in dem ihre Hauptbetriebsstätte und gegebenenfalls ihr eingetragener Sitz liegen.
- (5) In den Genehmigungen sind die Bedingungen hinsichtlich der Rechte und Pflichten von Flugsicherungsdienstleistern **unter besonderer Berücksichtigung des Sicherheitsaspekts** angegeben, die zur Erfüllung der Ziele dieser Verordnung sachlich gerechtfertigt sind. Die an Genehmigungen geknüpften Bedingungen und die Verfahren für die Erteilung von Genehmigungen müssen
- a) dem allgemeinen Ansatz des Anhangs III entsprechen;
 - b) diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent sein;
 - c) Interessenkonflikte bei der Verwaltung oder beim Betrieb von Flugsicherungsdienstleistern vermeiden und einen gerechten Zugang aller Luftraumnutzer gewährleisten;
 - d) den Eigenarten der Flugsicherungsdienste als im öffentlichen Interesse liegend entsprechen.
- (6) Das Genehmigungssystem, einschließlich der harmonisierten Bedingungen bezüglich der verschiedenen Flugsicherungsdienste und der anwendbaren Bedingungen und Verfahren für die Erteilung der Genehmigungen, wird nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt.
- (7) Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung tätige Erbringer von Flugsicherungsdiensten sind weiterhin berechtigt, die Tätigkeit auszuüben, sofern sie die Bestimmungen der Absätze 1 bis 5 innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Erlass der Durchführungsvorschriften für Genehmigungen gemäß Absatz 5 erfüllen.
- (8) Keinem in der Gemeinschaft niedergelassenen Flugsicherungsdienstleister ist der Betrieb innerhalb der Gemeinschaft ohne entsprechende Genehmigung zu gestatten.

Artikel 8 *Benennung von Dienstleistern*

- (1) Die Erbringung von Flugverkehrsdiensten unterliegt einem System von Benennungen, mit dem dem Dienstleister der Betrieb innerhalb bestimmter Luftraumblöcke auf ausschließlicher Grundlage erlaubt wird und die Pflichten und Anforderungen des Betriebs festgelegt werden. Die Mitgliedstaaten benennen genehmigte Dienstleister, Flugverkehrsdienste im Luftraum über ihrem Hoheitsgebiet zu erbringen. Dazu können die Mitgliedstaaten einen beliebigen Dienstleister innerhalb der Gemeinschaft benennen, der im Besitz einer gültigen Genehmigung ist.
- (2) Flugverkehrsdienste, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung von einem Flugsicherungsdienstleister in bestimmten Luftraumblöcken erbracht werden, verleihen diesem Dienstleister unbeschadet Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [Ordnung und Nutzung des Luftraums] für eine Höchstdauer von drei Jahren das Anrecht darauf, für dieselben Dienste in denselben Luftraumblöcken

benannt zu werden. **Flugsicherungsdienstleister haben fortlaufend betriebs- und sicherheitstechnische Verbesserungen vorzunehmen,**

- (3) Hinsichtlich der Zusatzdienste, Wetterdienste und Flugberatungsdienste gibt die Erteilung einer Genehmigung den Dienstleistern das Recht, solche Dienste in der Gemeinschaft zu erbringen, sofern sie den zuständigen nationalen Aufsichtsbehörden der Mitgliedstaaten und der Kommission anzeigen, für welche Luftraumblöcke solche Dienste erbracht werden sollen.
- (4) Flugsicherungsdienstleister erbringen ihre Dienste auf offene, diskriminierungsfreie und transparente Weise. Die Dienste sind gemäß den Bedingungen der entsprechenden Genehmigungen und gegebenenfalls der entsprechenden Benennungen zu erbringen.
- (5) Bezüglich funktionaler Luftraumblöcke, die gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [Ordnung und Nutzung des Luftraums] festgelegt wurden, benennen die Mitgliedstaaten im Fall, dass die Konfiguration dieser funktionalen Luftraumblöcke von der Konfiguration der auf der Grundlage der Absätze 1 und 2 des vorliegenden Artikels zugewiesenen Luftraumblöcke abweicht, Dienstleister zur Erbringung von Flugverkehrsdiensten in funktionalen Luftraumblöcken. Erstreckt sich ein funktionaler Luftraumblock über das Hoheitsgebiet mehr als eines Mitgliedstaats, benennen die betreffenden Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats nach Einrichtung des funktionalen Luftraumblocks die Dienstleister gemeinsam.

Diese Dienstleister sind der Kommission unverzüglich zu melden.

Artikel 9

Beziehungen zwischen Dienstleistern

Flugsicherungsdienstleister können, insbesondere bei Zusatzdiensten, Wetterdiensten und Flugberatungsdiensten, die Dienste anderer Dienstleister in Anspruch nehmen. In solchen Fällen formalisieren die Flugsicherungsdienstleister ihre Arbeitsbeziehungen durch schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche Abmachungen, in denen die besonderen Aufgaben und Funktionen festgelegt sind, die die Dienstleister übernehmen. Die Vereinbarungen oder Abmachungen müssen den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen.

Artikel 10

Beziehungen zu militärischen Stellen

- (1) Flugsicherungsdienstleister **Die Mitgliedstaaten** ergreifen die notwendigen Schritte, **um sicherzustellen, dass die Flugsicherungsdienstleister schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche** ~~zum Abschluss schriftlicher Vereinbarungen oder gleichwertiger rechtlicher~~ Abmachungen mit militärischen Stellen für die Luftraumblöcke, für die sie benannt sind, **treffen**. Die Vereinbarungen oder Abmachungen legen die besonderen Verpflichtungen jeder Partei fest, einschließlich des Umfangs des Datenaustauschs und der Verfahren dafür sowie für die Übertragung der Kontrolle nach Erlass der Maßnahmen von Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [*Rahmenverordnung*]. Die Vereinbarungen oder Abmachungen müssen den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen.

- (2) Solange die Mitgliedstaaten getrennte Stellen für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten für den zivilen und den militärischen Flugverkehr haben, ~~informieren~~ **halten** sie die Kommission **auf dem Laufenden**, wie die Zusammenarbeit zwischen diesen Stellen organisiert wird **und welche Maßnahmen getroffen werden, um diese Zusammenarbeit zu verstärken oder gegebenenfalls diese Stellen miteinander zu verzahnen**.

Artikel 11 *Getrennte Buchführung*

- (1) Ungeachtet der Eigentumsverhältnisse oder Rechtsform wenden Flugsicherungsdienstleister für die Erstellung, die Prüfung und die Veröffentlichung ihres Jahresabschlusses von der Gemeinschaft angenommene internationale Rechnungslegungsnormen (International Accounting Standards) an.
- (2) Erbringen Flugsicherungsdienstleister Dienstebündel, führen sie intern getrennte Bücher für jeden der in Anhang I aufgeführten Dienste sowie gegebenenfalls konsolidierte Bücher für andere, nicht flugsicherungsbezogene Dienste, wie dies erforderlich wäre, wenn die betreffenden Dienste von verschiedenen Unternehmen erbracht würden. Sind Flugsicherungsdienstleister in funktionalen Luftraumblocken tätig, führen sie intern getrennte Bücher für jede Kontrollstelle, die für den betreffenden Luftraumblock verantwortlich ist.
- (3) Die Dienstleister teilen der Kommission mit, welche Regeln sie für die Zuordnung von Aktiva und Passiva sowie von Aufwendungen und Erträgen bei der Führung der getrennten Bücher nach Absatz 2 befolgen.
- (4) Die Mitgliedstaaten und jede von ihnen bestimmte zuständige Behörde sowie die Kommission sind berechtigt, Einsicht in die Bücher von Dienstleistern zu nehmen.

Artikel 12 *Zugang zu Daten und Datenschutz*

- (1) Betriebsdaten sind zur Erfüllung der betrieblichen Erfordernisse der Beteiligten in Echtzeit zwischen Dienstleistern sowie zwischen Dienstleistern und Luftraumnutzern auszutauschen. **Sie sind nur für betriebliche Zwecke zu verwenden.**
- (2) Der Zugang zu Betriebsdaten wird allen beteiligten genehmigten Flugsicherungsdienstleistern, Luftraumnutzern und anderen Betreibern diskriminierungsfrei eingeräumt.
- (3) Jeder Dienstleister legt Standardbedingungen für den Zugang zu seinen Betriebsdaten durch andere Dienstleister und Luftraumnutzer fest. Die Standardbedingungen sind von den nationalen Aufsichtsbehörden zu genehmigen, **die außerdem die notwendigen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass diese Daten nur für betriebliche Zwecke verwendet werden.** Durchführungsbestimmungen für derartige Bedingungen werden gegebenenfalls gemäß dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt.

KAPITEL III

GEBÜHRENREGELUNGEN

Artikel 13 *Allgemeines*

Es wird eine Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste gemäß den Bestimmungen der Artikel 14 und 15 eingeführt, die zu größerer Transparenz hinsichtlich der Festlegung, Auferlegung und Durchsetzung von Gebühren für Luftraumnutzer beiträgt. Die Gebührenregelung steht mit Artikel 15 des Chicagoer Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt von 1944 **und, falls relevant, mit der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren von EUROCONTROL** in Einklang.

Artikel 14 *Grundsätze*

- (1) Die Gebührenregelung beinhaltet die Erfassung der Kosten von Flugsicherungsdiensten, die Dienstleistern bei ihrer Tätigkeit für Luftraumnutzer entstehen.

Sie ordnet die Kosten von Flugsicherungsdiensten den Nutzerkategorien zu und arbeitet Gebührenrichtlinien aus.

- (2) Bei der Festlegung der Erhebungsgrundlage für Gebühren sind die folgenden Grundsätze anzuwenden:

- a) Die auf die Luftraumnutzer aufzuteilenden Kosten sind die gesamten Kosten der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, einschließlich einer angemessenen Verzinsung von Anlageinvestitionen und Abschreibung von Vermögensgegenständen, sowie die Kosten der Instandhaltung, des Betriebs, der Leitung und der Verwaltung.
- b) Die zu berücksichtigenden Kosten sind die anfallenden Kosten bezüglich der Einrichtungen und Dienste, die gemäß der 24. Ausgabe 1998 des regionalen ICAO-Flugsicherungsplans (ICAO Regional Air Navigation Plan), Europäische Region, Dokument Nr. 7754, bereitgestellt und betrieben werden.
- c) Die Kosten verschiedener Flugsicherungsdienste sind gemäß Artikel 11 getrennt anzugeben.
- d) Eine Quersubventionierung verschiedener Flugsicherungsdienste ist eindeutig auszuweisen.
- e) Kosten, die nicht dem Betrieb von Einrichtungen und Diensten für Luftraumnutzer zuzurechnen sind, beispielsweise Umweltkosten, werden in geeigneter Weise ein Bestandteil von Nutzergebühren.
- f) Flugsicherungsdienste können Erträge erwirtschaften, mit denen eine Überdeckung aller direkten und indirekten Betriebskosten erzielt wird und die eine angemessene Kapitalverzinsung ergeben, die zu notwendigen Anlageinvestitionen beitragen kann.

- (3) Für Gebühren gelten insbesondere die folgenden Grundsätze:
- a) Gebühren für die Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten sind zu diskriminierungsfreien Bedingungen festzulegen. Bei den Gebühren, die verschiedenen Luftraumnutzern für die Nutzung desselben Dienstes auferlegt werden, darf nicht nach der Staatszugehörigkeit oder der Kategorie des Luftraumnutzers unterschieden werden.
 - b) Die Gebühren müssen die Kosten der Flugsicherungsdienste und -einrichtungen, die von den die Kosten verursachenden Luftraumnutzern genutzt werden, widerspiegeln.
 - c) Die Transparenz der Erhebungsgrundlage von Gebühren ist zu gewährleisten. Es sind Standards für die Bereitstellung von Informationen durch die Dienstleister festzulegen, damit die Planungen, Istkosten und Erträge der Dienstleister geprüft werden können. Informationen sind regelmäßig zwischen den nationalen Aufsichtsbehörden, Dienstleistern, Luftraumnutzern, der Kommission und EUROCONTROL auszutauschen.
 - d) Die Gebühren haben eine sichere, effiziente und wirksame Erbringung von Flugsicherungsdiensten zu den geringstmöglichen Kosten, **die mit der Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus vereinbar sind, zu ermöglichen** und eine integrierte Erbringung von Diensten zu fördern. Sie können Anreize anbieten, die als finanzielle Vor- und Nachteile ausgestaltet sind und für Flugsicherungsdienstleister und/oder Luftraumnutzer gelten. Sie können auch Einnahmen zugunsten von Vorhaben umfassen, mit denen bestimmte Kategorien von Nutzern und/oder Flugsicherungsdienstleister bei der Verbesserung der kollektiven Infrastruktur für die Flugsicherung, der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und der Luftraumnutzung unterstützt werden sollen.
- (4) Die Durchführungsvorschriften für die unter die Absätze 1, 2 und 3 fallenden Bereiche werden gemäß dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt.

Artikel 15 *Überprüfung der Gebühren*

- (1) Die Kommission trägt dafür Sorge, dass die Einhaltung der in Artikel 13 und 14 genannten Grundsätze und Regeln, insbesondere unter Beteiligung der nationalen Aufsichtsbehörden, fortlaufend überprüft wird. Die Kommission kann auch die notwendigen Verfahren einrichten, um auf die Fachkompetenz von EUROCONTROL zurückzugreifen.
- (2) Auf Antrag eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die der Auffassung sind, dass die Grundsätze und Regeln nicht ordnungsgemäß angewendet wurden, oder von Amts wegen führt die Kommission eine Überprüfung bezüglich der Nichteinhaltung oder Nichtanwendung der Grundsätze durch Dienstleister durch. Innerhalb zweier Monate nach Erhalt eines Antrags und nach Anhörung des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum gemäß dem Verfahren des Artikels 19 Absatz 3 trifft die Kommission eine Entscheidung über die Anwendung der Artikel 13 und 14 und entscheidet, ob der

Dienstleister den betreffenden Grundsatz oder die betreffende Regel weiterhin anwenden darf.

- (3) Die Kommission teilt ihre Entscheidung den betreffenden Mitgliedstaaten und Dienstleistern mit. Jeder Mitgliedstaat kann den Rat innerhalb eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine abweichende Entscheidung treffen.

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 16 *Leistungserfassung*

Durchführungsbestimmungen für die Vorlage der gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [*Rahmenverordnung*] erforderlichen Informationen im Hinblick darauf, den Vergleich und eine verbesserte Erbringung von Flugsicherungsdiensten innerhalb des einheitlichen Luftraums zu ermöglichen, werden gemäß dem in Artikel 19 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung genannten Verfahren festgelegt. Die Vorlage dieser Informationen muss

- a) die systemweite Leistung eines Netzes von Flugsicherungsdienstleistern innerhalb der Gemeinschaft fördern;
- b) die Fähigkeit der Flugsicherungsdienstleister zur Erbringung der benötigten Dienstleistungen darlegen;
- c) das Konsultationsverfahren zwischen Luftraumnutzern und Flugsicherungsdienstleistern verbessern;
- d) die Ermittlung und Förderung vorbildlicher Praktiken ermöglichen, **insbesondere mittels einer Reihe von Sicherheitsindikatoren**.

Artikel 17 *Anpassung an den technischen Fortschritt*

- (1) Um die Verordnung an technische Entwicklungen anzupassen, können gemäß dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Verfahren folgende Änderungen vorgenommen werden:
- a) der Anhänge,
 - b) der Bezugnahme auf den regionalen ICAO-Flugsicherungsplan (ICAO Regional Air Navigation Plan) nach Artikel 14 Absatz 2.
- (2) Die Kommission veröffentlicht die auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen Durchführungsvorschriften im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*.

Artikel 18
Vertraulichkeit

Nationale Aufsichtsbehörden geben keine Informationen weiter, die unter das Geschäftsgeheimnis fallen, insbesondere keine Informationen über Dienstleister, deren Geschäftsbeziehungen oder Kostenelemente.

Absatz 1 berührt nicht das Recht der nationalen Aufsichtsbehörden, die Offenlegung in Fällen anzuordnen, in denen dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben wesentlich ist, wobei die Offenlegung verhältnismäßig sein muss und den legitimen Interessen von Dienstleistern hinsichtlich des Schutzes von Geschäftsgeheimnissen Rechnung zu tragen hat.

Absatz 1 steht darüber hinaus der Veröffentlichung von Informationen über die Bedingungen und Leistungsniveaus der Dienstleistung nach Artikel 16 nicht entgegen, die keine Informationen vertraulicher Art umfassen.

Artikel 19
Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [*Rahmenverordnung*] eingerichteten Ausschuss für den einheitlichen Luftraum unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikeln 7 und 8 anzuwenden.

Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf einen Monat festgesetzt.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Beratungsverfahren nach Artikel 3 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikeln 7 und 8 anzuwenden.

Artikel 20
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Die Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I

FLUGSICHERUNGSDIENSTE

Flugverkehrsdienste

- (1) **Bezirkskontrolldienst** bedeutet die Durchführung der Flugverkehrskontrolle von kontrollierten Flügen in Kontrollbezirken. Die Flugverkehrskontrolle ist ein Dienst, der durchgeführt wird, um Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen sowie zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen auf Bewegungsflächen zu verhindern und einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten.
- (2) **Anflugkontrolldienst** bedeutet Flugverkehrskontrolldienst für ankommende oder abgehende kontrollierte Flüge.
- (3) **Flugplatzkontrolldienst** bedeutet Flugverkehrskontrolldienst für Flugplatzverkehr.

Andere Dienste

- (4) **Such- und Rettungsdienst** bedeutet die Hilfeleistung für Luftfahrzeuge in Not und für Überlebende von Luftfahrzeugunfällen.
- (5) **Wetterdienst** bedeutet einen Dienst zur Versorgung von Betreibern, Flugbesatzungen, Flugverkehrsdienststellen, Such- und Rettungsdienststellen, Flughäfen und anderen mit der Durchführung des Flugverkehrs befassten Stellen mit den Wetterinformationen, die für die Wahrnehmung ihrer jeweiligen Aufgaben erforderlich sind.
- (6) **Flugberatungsdienst** bedeutet einen Dienst zur Sicherstellung des Informationsflusses, der für einen sicheren, geordneten und flüssigen internationalen Flugverkehr erforderlich ist.

Zusatzdienste

- (7) **Kommunikationsdienst** bedeutet einen Kommunikationsdienst für Zwecke der Luftfahrt.
- (8) **Navigationsdienst** bedeutet einen Navigationsdienst für Zwecke der Luftfahrt.
- (9) **Überwachungsdienst** bedeutet einen Überwachungsdienst für Zwecke der Luftfahrt.

ANHANG II

MINDESTANFORDERUNGEN AN ANERKANNTE ORGANISATIONEN

Die anerkannte Organisation

- muss umfangreiche Erfahrung bei der Bewertung öffentlicher und privater Stellen im Luftverkehrsbereich, insbesondere von Flugsicherungsdienstleistern, und anderen ähnlichen Bereichen auf einem oder mehreren dieser Verordnung unterfallenden Gebieten nachweisen können;
- muss über umfassende Regeln und Vorschriften für die regelmäßige Prüfung der vorgenannten Stellen verfügen, die veröffentlicht und durch Forschungs- und Entwicklungsprogramme ständig aktualisiert und verbessert werden;
- darf nicht **wirtschaftlich verflochten sein mit** ~~von~~ einem Flugsicherungsdienstleister oder anderen, die gewerblich an der Erbringung von Flugsicherungsdiensten oder im Luftverkehr tätig sind, **oder von ihnen** beherrscht werden;
- muss mit dem für die Aufgabenerfüllung ausreichenden **und qualifizierten** Personal für Technik, Leitung, verwaltungstechnische Unterstützung und Forschung ausgestattet sein;
- muss auf eine solche Weise geleitet und verwaltet werden, dass die Vertraulichkeit der für die Verwaltung erforderlichen Informationen sichergestellt wird;
- muss bereit sein, der nationalen Aufsichtsbehörde und der Kommission die einschlägigen Informationen vorzulegen;
- muss seine Politik und Ziele sowie sein Engagement bezüglich der Qualität festgelegt und dokumentiert sowie sichergestellt haben, dass diese Politik auf allen Ebenen der Organisation verstanden, umgesetzt und aufrechterhalten wird;
- muss ein wirksames internes Qualitätssystem auf der Grundlage geeigneter Teile international anerkannter Qualitätsnormen ausgearbeitet und umgesetzt haben und aufrechterhalten, das die EN 45004 (Stellen, die Inspektionen durchführen) und die EN 29001 gemäß den Anforderungen des IACS-Programms zur Zertifizierung von Qualitätssystemen erfüllt;
- muss der Zertifizierung seines Qualitätssystems durch eine unabhängige Stelle von Auditoren unterliegen, die von den Behörden des Mitgliedstaates, in dem sie ansässig ist, anerkannt ist.

ANHANG III

AUFERLEGBARE GENEHMIGUNGSBEDINGUNGEN

1. Allgemeine Informationen bezüglich

- des Empfängers der Genehmigung;
- einer allgemeinen Beschreibung des Zwecks der Genehmigung;
- der Bestätigung der Befugnis der erteilenden Stelle, die Genehmigung zu erteilen;
- umfassender Bezugnahmen auf die Rechtsgrundlagen der Erteilung der Genehmigung und ihrer Geltung;
- einer eindeutigen Angabe der Geltungsdauer der Genehmigung;
- der Fristen für eine Rückgabe der Genehmigung durch den genehmigten Dienstleister oder der Aufhebung durch die nationale Aufsichtsbehörde;
- einer Begriffsbestimmung der in der Genehmigung verwendeten Begriffe.

2. Bedingungen bezüglich

- der Organisationsstruktur und der Eigentumsverhältnisse des Dienstleisters, einschließlich der Vermeidung von Interessenkonflikten;
- der Finanzkraft des Dienstleisters sowie der Versicherung von Haftpflichtrisiken;
- der Eignung des Genehmigungsinhabers, insbesondere hinsichtlich der bisherigen Erfahrung und Glaubwürdigkeit, der Systeme und Verfahren für das Sicherheits- und Qualitätsmanagement sowie der Personalpolitik **und einer angemessenen Personalplanung betreffend alle Kategorien von Personal für das Flugverkehrsmanagement**;
- der Bereitstellung von Informationen, die zur Überprüfung der Einhaltung geltender Bedingungen erforderlich sind, einschließlich der regelmäßigen Vorlage von Geschäftsplänen, Finanz- und Betriebsdaten sowie der Meldung von Sicherheitsvorkommnissen durch die Dienstleister;
- der Verwaltung von Ressourcen, die für die Erbringung des genehmigten Dienstes von Belang sind, einschließlich finanzieller und personeller Mittel;
- des diskriminierungsfreien Zugangs zu Diensten durch Luftraumnutzer und des erforderlichen Leistungsniveaus solcher Dienste, einschließlich des Sicherheits- und Interoperabilitätsniveaus;
- Bedingungen zur Trennung oder Beschränkung anderer Geschäftstätigkeiten als der mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten zusammenhängenden Tätigkeiten;

- etwaiger anderer rechtlicher Bedingungen, die nicht speziell für Flugsicherungsdienste gelten; und
- Maßnahmen, die von Mitgliedstaaten gemäß vom EG-Vertrag anerkannten Erfordernissen des öffentlichen Interesses getroffen werden, insbesondere bezüglich der öffentlichen Sittlichkeit, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verbrechensaufklärung, und der öffentlichen Ordnung.

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹⁸,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses¹⁹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²⁰,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag²¹,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums erfordert einen harmonisierten Ansatz zur Regelung der Ordnung und Nutzung des Luftraums.
- (2) Im Bericht der hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum (nachfolgend „hochrangige Gruppe“) wurde die Notwendigkeit von Regeln auf Gemeinschaftsebene für die Festlegung, Regulierung und strategische Verwaltung des Luftraums auf europäischer Grundlage und die Verbesserung der Flugverkehrsflussregelung bestätigt.
- (3) Die Mitteilung der Kommission über die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums²² umfasst Forderungen nach einer Strukturreform, um die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums durch die integrierte Verwaltung des Luftraums und die Entwicklung neuer Konzepte und Verfahren des Flugverkehrsmanagements zu ermöglichen.
- (4) Die Verordnung (EG) Nr. XXX/XX des Europäischen Parlaments und des Rates²³ legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.

¹⁸ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹⁹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²⁰ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²² KOM(2001) 123 endgültig.

²³ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

- (5) Der Luftraum ist eine gemeinsame Ressource und muss flexibel genutzt werden, wobei Fairness und Transparenz für alle Nutzer gewährleistet sein müssen und den sicherheits- und verteidigungspolitischen Erfordernissen der Mitgliedstaaten und ihren Verpflichtungen in internationalen Organisationen Rechnung zu tragen ist.
- (6) Eine effiziente Verwaltung des Luftraums ist wesentliche Voraussetzung für eine Steigerung der Kapazität des Flugsicherungssystems, für die optimale Befriedigung unterschiedlicher Nutzeranforderungen und für die Gewährleistung einer möglichst flexiblen Luftraumnutzung.
- (7) Die Tätigkeit der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) hat gezeigt, dass das Streckennetz und die Luftraumstruktur vernünftigerweise nicht isoliert weiterentwickelt werden können, da jeder einzelne Mitgliedstaat einen integralen Bestandteil des europäischen Netzes für das Flugverkehrsmanagement bildet. **Es ist daher wichtig, dass diese Verordnung das europäische Netz für das Flugverkehrsmanagement außerhalb der Gemeinschaft gebührend berücksichtigt.**
- (8) Für den Flugverkehr im Streckenflug sollte im oberen Luftraum ein einheitlicher Luftraum geschaffen werden. Die Schnittstelle zwischen diesem Luftraum und den unteren, d.h. den regionalen und lokalen, Lufträumen sollte entsprechend festgelegt werden.
- (9) Die Abgrenzung von Lufträumen, in denen Flugverkehrsdienste zu erbringen sind, sollte anstelle des Verlaufs von Staatsgrenzen den Anforderungen einer effizienten Dienstleistung Rechnung tragen. **Das Konzept für die Schaffung funktionaler Luftraumblöcke sollte, wann immer dies möglich und angezeigt ist, die Empfehlungen von EUROCONTROL berücksichtigen.**
- (10) ~~Die Luftraumnutzer sehen sich unterschiedlichen Bedingungen beim Zugang zum Luftraum der Gemeinschaft und bei der Bewegungsfreiheit innerhalb dieses Luftraums gegenüber. Dies ist durch d~~ Die fehlende Harmonisierung der Luftraumklassifizierung bedingt **hat Auswirkungen auf die optimale betriebliche Ordnung des Luftraums.**
- (11) Beschränkungen bei der Festlegung des Streckennetzes führen zur Ballung von Flugverkehrsströmen an festen Übergangspunkten oder Knotenpunkten von Luftstraßen, wohingegen ~~der Grundsatz~~ **die Einführung einer direkten optimierten Streckenführung vorbehaltlich der Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus** der vorzuziehenden wirtschaftlichen und ökologischen Nutzung des gemeinschaftlichen Luftraums entspricht.
- (12) Es ist von wesentlicher Bedeutung, zu einer gemeinsamen, harmonisierten Luftraumstruktur zu gelangen, der gegenwärtigen und künftigen Luftraumzuweisung gemeinsame Prinzipien zugrunde zu legen und den Luftraum gemäß harmonisierten Regeln zu gestalten und zu verwalten.
- (13) Es ist wünschenswert, diese harmonisierte Luftraumstruktur auf den unteren Luftraum auszudehnen.

- (14) Unterschiede bei der Organisation der zivil-militärischen Zusammenarbeit in der Gemeinschaft verhindern eine einheitliche und zeitgerechte Luftraumverwaltung sowie die Einführung von Änderungen. Voraussetzung für den Erfolg des einheitlichen europäischen Luftraums ist eine wirksame Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen **auf nationaler Ebene und innerhalb der Europäischen Union.**
- (15) Es sollte eine wirksame Funktion des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung sowie eine Zusammenarbeit bei der Luftraumverwaltung geben, um den militärischen Übungsflugbetrieb auf den zivilen Flugverkehr abzustimmen. Es ist notwendig, Ort, Ausdehnung und zeitliche Nutzung von Luftraumsektoren, die für militärische Zwecke reserviert sind, besonders während der Spitzenzeiten des zivilen Flugverkehrs und in Lufträumen mit hoher Nutzungsdichte, zu optimieren.
- (16) Der militärische Flugbetrieb ist zu schützen, wenn seine sichere und effiziente Durchführung durch die Anwendung gemeinsamer Grundsätze und Kriterien beeinträchtigt wird.
- (17) Zur Verbesserung der Wirksamkeit der Flugverkehrsflussregelung sollten geeignete Maßnahmen eingeführt werden, **um bestehende betriebliche Stellen, gegebenenfalls einschließlich der Zentralen Verkehrsflussregelung von EUROCONTROL, bei der Gewährleistung eines effizienten Flugbetriebs zu unterstützen.**
- (18) Nach den Schlussfolgerungen der hochrangigen Gruppe verfügt EUROCONTROL über den geeigneten Sachverstand zur Unterstützung der Gemeinschaft in ihrer Rolle als Regulierer. Daher sollte die Ausarbeitung von Vorschriftenentwürfen durch EUROCONTROL im Rahmen geeigneter Abmachungen erfolgen können, wobei EUROCONTROL die Bedingungen zu beachten hat, die Bestandteil einer Rahmenvereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der Kommission und EUROCONTROL sein werden.
- (19) Die Verbände der Luftraumnutzer, der Flugsicherungsdienstleister und der Herstellerindustrie sollten in angemessener Weise bezüglich aller Maßnahmen informiert und konsultiert werden, die die technischen Aspekte der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums betreffen.**
- (20)** Da die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Schaffung eines europäischen Luftraums als einheitlicher betrieblicher Luftraum, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können, und daher wegen des länderübergreifenden Ausmaßes dieser Maßnahme unter Gewährleistung von Durchführungsmodalitäten, die den örtlichen Besonderheiten Rechnung tragen, besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

- (21)** Da die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen Maßnahmen von allgemeiner Tragweite im Sinne des Artikels 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse²⁴ sind, sollten sie nach dem Regelungsverfahren des Artikels 5 des Beschlusses erlassen werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINES

Artikel 1 *Anwendungsbereich*

- (1) Diese Verordnung betrifft die Organisation und die Nutzung des Luftraums gemäß und im Rahmen des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums].
- (2) Diese Verordnung gilt für den Luftraum, in dem Mitgliedstaaten Flugsicherungsdienstleister gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ [*Erbringung von Flugsicherungsdiensten*] benennen.

Artikel 2 *Ziel*

Ziel dieser Verordnung ist die Schaffung eines gemeinschaftlichen Luftraums als einheitlicher betrieblicher Luftraum, in dem gemeinsame Verfahren für die Festlegung, Planung und Verwaltung einen effizienten und sicheren Betrieb des Flugverkehrsmanagements gewährleisten.

Der gemeinschaftliche Luftraum ist so zu nutzen, dass die Erbringung von Flugsicherungsdiensten als kohärentes und konsistentes Ganzes gemäß der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [*Erbringung von Flugsicherungsdiensten*] unterstützt wird.

Artikel 3 *Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Verordnung finden die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [*Rahmenverordnung*] Anwendung.

Darüber hinaus bedeutet der Ausdruck:

- a) „einheitlicher betrieblicher Luftraum“ einen Luftraum, in dem einheitliche Verfahren der Luftraumverwaltung und gemeinsame Sicherheitsstandards ~~bei der~~

²⁴ ABl. C 184 vom 17.7.1999, S. 23.

²⁵ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

zur Gewährleistung einer effizienten und sicheren Durchführung der Flugverkehrskontrolle angewendet werden;

- b) „Luftraumgestaltung“ ein geeignetes, effizientes und wirksames Verfahren zur Strukturierung, Unterteilung und Kategorisierung des Luftraums zusammen mit der Planung von Strecken und Lufträumen;
- c) „Fluginformationsgebiet“ einen Luftraum mit bestimmten Abmessungen, in dem Fluginformationsdienste und Flugalarmdienste erbracht werden;
- d) „Trennfläche“ die Grenze zwischen unterem und oberem Luftraum;
- e) „oberer Luftraum“ den Luftraum oberhalb einer bestimmten Flugfläche;
- f) „unterer Luftraum“ den Luftraum unterhalb einer bestimmten Flugfläche;
- g) „Flugfläche“ eine Fläche gleichbleibenden Luftdrucks bezogen auf einen Standardluftdruck von 1013,2 Hektopascal, deren Abstand von anderen Flugflächen durch bestimmte Druckintervalle festgelegt ist;
- h) „Luftraumblock“ einen Luftraum mit bestimmten Abmessungen über Land oder Wasser, in dem Flugsicherungsdienste erbracht werden;
- i) „funktionaler Luftraumblock“ einen Luftraumblock mit optimal bestimmten Abmessungen;
- j) „Bezirkskontrollstelle“ eine Betriebsstelle zur Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten für den Flugverkehr in einem Luftraumblock ihres Zuständigkeitsbereichs;
- k) „Luftraumklassifizierung“ die Klassifizierung von Lufträumen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) mit der Buchstabenbezeichnung Klasse A bis G gemäß Anlage 4 der 12. Ausgabe vom Juli 1998 des Anhangs 11 zum Chicagoer Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt von 1944, auch definiert als durch Buchstaben bezeichnete Lufträume mit bestimmten Abmessungen, in denen bestimmte Arten von Flügen durchgeführt werden dürfen und für die Flugverkehrsdienste und Betriebsregeln festgelegt sind;
- l) „~~direkte~~ **optimierte** Streckenführung“ den Betrieb eines Luftfahrzeugs, bei dem das Luftfahrzeug direkt zwischen zwei Punkten ~~abseits der festgelegten Strecken~~ verkehren darf, **sofern die technischen Mittel zur Unterstützung dieses Betriebs vorhanden sind**;
- m) „Streckennetz“ ein Netz festgelegter Strecken zur Kanalisierung des Flugverkehrsflusses, wie dies für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten erforderlich ist;
- n) „Sektor“ eine Unterteilung der Gesamtheit ~~der Kontrollaufgaben~~ **des Luftraumblocks** in handhabbare Luftraumabschnitte, in denen Durchsatz und Kapazität gemessen werden können;

- o) „flexible Luftraumnutzung“ ein Konzept für die Luftraumverwaltung, das zurzeit im Gebiet der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz gemäß der EUROCONTROL-Veröffentlichung „Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace“, erste Ausgabe vom 5. Februar 1996, angewendet wird;
- p) „Luftraumverwaltung“ eine Planungsfunktion mit dem Hauptziel einer maximalen Nutzung des zur Verfügung stehenden Luftraums durch dynamische Zeitaufteilung und gelegentlich durch die Aufteilung des Luftraums unter verschiedenen Kategorien von Luftraumnutzern gemäß dem kurzfristigen Bedarf;
- q) „Flugverkehrsflussregelung“ einen Dienst, der mit dem Ziel erbracht wird, zu einem sicheren, geordneten und reibungslosen Flugverkehrsfluss beizutragen, indem sichergestellt wird, dass die Kapazität der Flugverkehrskontrolle ~~so weit wie möglich~~ **auf sichere und effiziente Weise** ausgeschöpft wird und das Verkehrsaufkommen mit den Kapazitäten vereinbar ist, die die entsprechenden Flugsicherungsdienstleister angegeben haben;
- r) „kooperative Entscheidungsfindung“ ein Verfahren für den Austausch von Informationen zwischen Flugsicherungsdienstleistern, Flughafenbetreibern, der Flugverkehrsflussregelung und Luftraumnutzern, um die Verfahren zur Zuweisung von Zeitnischen/Strecken und zur Flugkoordinierung im Hinblick auf die Optimierung knapper Kapazitäten flexibler zu gestalten.

KAPITEL II

LUFTRAUMARCHITEKTUR

Artikel 4

Schaffung eines europäischen Fluginformationsgebiets für den oberen Luftraum

- (1) Unter Berücksichtigung der Anforderungen der ICAO gemäß der 12. Ausgabe vom Juli 1998 des Anhangs 11 zum Chicagoer Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt von 1944 wird im oberen Luftraum ein einziges europäisches Fluginformationsgebiet (European Upper Flight Information Region, EUIR) eingerichtet.
- (2) Trennfläche zwischen unterem und oberem Luftraum ist die Flugfläche 285 **vorbehaltlich geringfügiger Abweichungen, über die nach dem Verfahren von Artikel 16 Absatz 2 entschieden wird und die durch einen sicheren, ordnungsgemäßen, effizienten und reibungslosen Flugverkehrsfluss und eine optimale Erbringung von Flugverkehrsdiensten gerechtfertigt sind.**
- (3) Innerhalb von drei Jahren nach Einrichtung des EUIR-Fluginformationsgebiets **und im Lichte des erreichten Fortschritts** dehnen das Europäische Parlament und der Rat auf Vorschlag der Kommission das Konzept von Absatz 1 auf die Schaffung eines europäischen Fluginformationsgebiets für den unteren Luftraum aus.

- (4) Die Kommission ergreift die notwendigen Maßnahmen für die Anerkennung des EUIR-Fluginformationsgebiets durch die ICAO, die gemäß der 10. Ausgabe vom Juli 1997 von Anhang 15 des Chicagoer Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt von 1944 erforderlich ist. Die Kommission trägt unter Beteiligung von EUROCONTROL dafür Sorge, dass durch Zusammenführung der bestehenden nationalen Luftfahrtinformationen eine einzige Luftfahrtinformation für das EUIR-Fluginformationsgebiet veröffentlicht wird. In dieser Veröffentlichung werden alle Änderungen der Anforderungen und Verfahren wiedergegeben, die mit der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums eingeführt werden.

(5) Bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben berücksichtigt die Kommission die Verpflichtungen, die sich aus regionalen Übereinkünften innerhalb der ICAO über Lufträume, in denen den Mitgliedstaaten die Erbringung von Flugverkehrsdiensten übertragen wurde, ergeben.

Artikel 5

Umstrukturierung des oberen Luftraums

- (1) Das EUIR-Fluginformationsgebiet wird in funktionale Luftraumblöcke mit einer Mindestgröße im Hinblick auf Sicherheit und Effizienz umstrukturiert. Die Grenzen dieser funktionalen Luftraumblöcke brauchen nicht mit Staatsgrenzen zusammenzufallen. Funktionale Luftraumblöcke werden zur Förderung der Erbringung von Flugverkehrsdiensten durch Bezirkskontrollstellen eingerichtet, die für Lufträume optimaler Größe im EUIR-Fluginformationsgebiet verantwortlich sind.
- (2) Funktionale Luftraumblöcke werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt. Die Festlegung solcher funktionaler Luftraumblöcke erfolgt unter Beachtung folgender Kriterien:
- a) **sichere und** effiziente Unterstützung bestehender und künftiger Flugverkehrsschemata;
 - b) Gestaltung der Luftraumblöcke unter dem Gesichtspunkt, dass die Effizienz des europäischen Luftraums als Ganzes maximiert wird **und unter gebührender Berücksichtigung der Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus;**
 - c) Berücksichtigung der Personal- und Kapitalressourcen verschiedener Flugsicherungsdienstleister;
 - d) ~~Minimierung der Kosten von Transaktionen~~ **Optimierung der Koordination** zwischen verschiedenen Bezirkskontrollstellen;
 - e) Sicherstellung der Kohärenz mit Strukturen des oberen und unteren Luftraums.

Artikel 6 *Luftraumklassifizierung*

Das EUIR-Fluginformationsgebiet erhält eine Bezeichnung in Übereinstimmung mit einer harmonisierten Luftraumklassifizierung, um eine nahtlose Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der ganzen Gemeinschaft zu gewährleisten und eine Flugverkehrsumgebung einer einzigen Kategorie zu schaffen, in der die Erbringer von Flugverkehrsdiensten über den gesamten Flugverkehr sowohl hinsichtlich Position als auch Flugabsicht informiert sind.

Diese Klassifizierung wird in gemeinsamer und vereinfachter Anwendung der Luftraumklassifizierung vorgenommen, die in Kapitel 2, 12. Ausgabe vom Juli 1998 von Anhang 11 des Chicagoer Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt von 1944 vorgeschrieben ist.

Die erforderlichen Durchführungsvorschriften in den unter die Absätze 1 und 2 fallenden Bereichen werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.

Artikel 7 *~~Direkte~~ **Optimierte** Streckenführung im oberen Luftraum*

Vorbehaltlich einer Sicherheitsanalyse **und unter Berücksichtigung der Gesamtkapazitätsaspekte** organisieren die Flugsicherungsdienstleister die schrittweise Einführung der ~~direkten~~ **optimierten** Streckenführung im EUIR-Fluginformationsgebiet zur unter wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten optimalen Nutzung des gemeinsamen Luftraums.

Die Dienstleister erstatten der Kommission regelmäßig Bericht über die Durchführung dieser Einführung.

Artikel 8 *Einheitliche Luftraumgestaltung*

Bei der Strukturierung, Einteilung und Kategorisierung des Luftraums sowie der Planung von Strecken ist ein einheitliches, effizientes und wirksames Gestaltungsverfahren im Rahmen des vereinbarten Betriebskonzepts anzuwenden. Zu diesem Zweck werden gemeinsame Grundsätze und Kriterien für die Gestaltung von Sektoren, insbesondere von grenzübergreifenden Sektoren, und von Strecken auf der Grundlage des EUROCONTROL-Dokuments „Concept and Criteria for Medium Term EUR Route Network and Associated Airspace Sectorisation“, EATMP ARN Version 4 vom 1. April 2001 festgelegt.

Die erforderlichen Durchführungsvorschriften in den unter Absatz 1 fallenden Bereichen werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.

Artikel 9 *Vereinbarkeit mit der Gestaltung des unteren Luftraums*

Auf der Grundlage der Kriterien von Artikel 5 Absatz 2 wird die Planung und Gestaltung des unteren Luftraums gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren so harmonisiert, dass die Vereinbarkeit mit dem oberen Luftraum gegeben ist und dem Umfeld an Flughäfen und in deren Nähe Rechnung trägt. Gemäß Artikel 4 Absatz 3 wird das Konzept der funktionalen Luftraumblöcke, auf die Festlegung ähnlicher Blöcke im unteren Luftraum

ausgedehnt, um insbesondere grenzübergreifende Probleme bei Kurz- und Mittelstreckenflügen zu beheben.

Flugsicherungsdienstleister harmonisieren den Betrieb und die Verfahren bezüglich des An- und Abflugs von Luftfahrzeugen an Flughäfen und bezüglich der Bewegung von Luftfahrzeugen auf Flughafenflächen. Ein gemeinsames Verfahren zur Festlegung solcher Praktiken wird gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt, einschließlich Methoden zur Risikobewertung für die Prüfung der lokalen Durchführbarkeit dieser Verfahren.

KAPITEL III

ZIVIL-MILITÄRISCHE KOORDINIERUNG

Artikel 10

Zivil-militärische Zusammenarbeit

- (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten eine effiziente Zuweisung und Nutzung des Luftraums durch zivile und militärische Luftraumnutzer durch die einheitliche und vollständige Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung.
- (2) Die Mitgliedstaaten erleichtern die Organisation der zivil-militärischen Zusammenarbeit, insbesondere in allen Aspekten der Luftraumverwaltung und der Flugverkehrsflussregelung. Zivile und militärische Flugsicherungsdienstleister tauschen Daten gemäß den in Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [*Erbringung von Flugsicherungsdiensten*] vorgesehenen Vereinbarungen aus.
- (3) Unter Berücksichtigung der allgemeinen Bedingungen für die Flugverkehrsflussregelung nach Artikel 13 werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren, Kriterien festgelegt:
 - a) für die Nutzung getrennter Lufträume, einschließlich der Faktoren für die Festlegung der horizontalen und vertikalen Abmessungen, die Lage solcher Lufträume und die Unterteilung in je nach Bedarf zu aktivierende funktionale Elemente;
 - b) für die Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung.

Mit diesen Kriterien werden die Grundsätze des Artikels 4 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [*Rahmenverordnung*] umgesetzt.

- (4) Die Mitgliedstaaten fördern die vollständige Einbeziehung der Luftverteidigung in die Luftraumverwaltung zur Gewährleistung einer umfassenden Nutzung des Luftraums unter bestimmten vereinbarten Bedingungen und Abmachungen und unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Landesverteidigung.
- (5) Unbeschadet völkerrechtlicher Vereinbarungen und Übereinkünfte, deren Vertragspartei die Gemeinschaft ist, und um die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu gewährleisten, können Mitgliedstaaten für jeden militärischen Flug, der in einen Luftraum einfliegt, in dem sie Flugsicherungsdienstleister gemäß Artikel 8 und 9 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [*Erbringung von Flugsicherungsdiensten*] benannt

haben, ungeachtet des Abflugs- und/oder Bestimmungsorts des Flugs die Vorlage eines Flugplans verlangen.

Artikel 11

Zeitweilige Ausnahme für Anpassungen

Im Fall schwerwiegender Störungen des militärischen Betriebs können ein oder mehrere Mitgliedstaaten die Kommission ersuchen, Anpassungen der gemäß Artikel 10 Absatz 3 festgelegten Kriterien in ihrem Hoheitsgebiet vorzunehmen. Bis zur Ausarbeitung dieser Anpassungen stellt die Kommission den betreffenden Mitgliedstaat zeitweilig von der Anwendung der Kriterien frei.

Artikel 12

Weitergabe von Informationen

Gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [*Rahmenverordnung*] legen die Mitgliedstaaten der Kommission zur weiteren Prüfung und Veröffentlichung die erforderlichen Informationen über den Bedarf an aus militärischen Gründen gesperrten, geschlossenen oder mit Flugbeschränkungen versehenen Lufträumen und deren tatsächliche Nutzung vor.

KAPITEL IV

VERKEHRSFLUSSREGELUNG

Artikel 13

Flugverkehrsflussregelung

Es werden Vorschriften für die Flugverkehrsflussregelung festgelegt, um die verfügbaren Kapazitäten bei der Luftraumnutzung zu optimieren und die Verfahren der Verkehrsflussregelung zu verbessern. Grundsätze dieser Vorschriften zur Gewährleistung einer zeitnahen und angepassten Kapazitätsbereitstellung sind Transparenz und Effizienz. Die Vorschriften fördern betriebliche Entscheidungen durch Flugsicherungsdienstleister, Flughafenbetreiber und Luftraumnutzer. Die Vorschriften umfassen:

- a) eine in einer einzigen Veröffentlichung festgelegte schlüssige Politik zur Strecken- und Verkehrsausrichtung;
- b) Konsistenz zwischen Zeitnischen an Flughäfen und von der zentralen Verkehrsflussregelung zugewiesenen Zeitnischen;
- c) Inkonsistenzen bei der Flugplanung;
- d) Möglichkeiten zur Umleitung von Flugverkehr aus überlasteten Gebieten auf Strecken in weniger ausgelasteten Gebieten;
- e) Regeln für die vorrangige Luftraumnutzung, besonders zu Zeiten hoher Auslastung und in Krisen, **die einen sicheren und geordneten Verkehrsfluss ermöglichen.**

Die erforderlichen Durchführungsvorschriften werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt.

KAPITEL V

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 14 Verfahren

Bei der Ausarbeitung der Durchführungsvorschriften dieser Verordnung kann die Kommission gegebenenfalls EUROCONTROL ersuchen, Entwürfe für Maßnahmen auf der Grundlage eines von der Kommission festgelegten Arbeitsprogramms auszuarbeiten.

Artikel 15 Überprüfung der Maßnahmen

- (1) Um die Verordnung an technische Entwicklungen anzupassen, können gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren folgende Änderungen vorgenommen werden:
 - a) Änderungen der in Artikel 4 Absatz 2 genannten Flugfläche,
 - b) der Bezugnahmen auf ICAO- und EUROCONTROL-Dokumente, auf die in den Artikeln 3, 4, 6 und 8 verwiesen wird.
- (2) Die Kommission veröffentlicht die auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen Durchführungsvorschriften im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*.

Artikel 16 Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [*Rahmenverordnung*] eingerichteten Ausschuss für den einheitlichen Luftraum unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikeln 7 und 8 anzuwenden.
- (3) Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf einen Monat festgesetzt.

KAPITEL VI

INKRAFTTRETEN

Artikel 17 *Inkrafttreten*

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Die Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

<i>Im Namen des Europäischen Parlaments</i>	<i>Im Namen des Rates</i>
<i>Der Präsident</i>	<i>Der Präsident</i>

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission²⁶,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²⁷,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²⁸,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag²⁹,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums sollten Maßnahmen bezüglich Ausrüstung, Systemen und zugehöriger Verfahren mit dem Ziel eines nahtlosen Betriebs des Flugverkehrsmanagementnetzes erlassen werden, die mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten gemäß der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX des Europäischen Parlaments und des Rates vom über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum³⁰ und mit der Ordnung und Nutzung des Luftraums gemäß der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX des Europäischen Parlaments und des Rates vom über die Ordnung und Nutzung des Luftraumes im einheitlichen europäischen Luftraum³¹ in Einklang stehen.
- (2) Der Bericht der hochrangigen Gruppe über den einheitlichen europäischen Luftraum (nachfolgend „hochrangige Gruppe“) hat die Notwendigkeit bestätigt, technische Vorschriften auf der Grundlage der „neuen Konzeption“ gemäß der Entschließung des Rates vom 7. Mai 1985 über eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung³² festzulegen, in denen grundlegende Anforderungen, Regeln und Normen einander ergänzen und untereinander stimmig sind.

²⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²⁷ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²⁸ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²⁹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³⁰ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

³¹ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

³² ABl. C 136 vom 4.6.1985, S. 1.

- (3) Die Verordnung (EG) Nr. XXX/XX des Europäischen Parlaments und des Rates³³ legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.
- (4) Das Flugverkehrsmanagementnetz ist eine komplexe, hochgradig interaktive Struktur, in die eine Vielzahl von Systemen und Komponenten am Boden, in der Luft und im Weltraum einbezogen ist, einschließlich der Einrichtungen, Ausrüstung und Computerhardware und -software sowie des Personals, das sie betreibt.
- (5) Im Bericht der hochrangigen Gruppe wurde bestätigt, dass in den letzten Jahren zwar Fortschritte in Richtung auf einen nahtlosen Betrieb des Flugverkehrsmanagementnetzes in Europa erzielt wurden, die Lage jedoch weiterhin unbefriedigend ist, da die Integration von nationalen Flugverkehrsmanagementsystemen gering ist und neue Betriebs- und Technologiekonzepte, die für die Bereitstellung der zusätzlich erforderlichen Kapazität nötig sind, nur langsam eingeführt werden.
- (6) Diese geringe Integration auf gemeinschaftlicher Ebene führt zu einer Reihe schwerwiegender Ineffizienzen und zusätzlichen Kosten für die Beschaffung und die Instandhaltung sowie zu Schwierigkeiten bei der betrieblichen Koordinierung.
- (7) Das Vorherrschen nationaler technischer Spezifikationen, die für die Beschaffung maßgebend sind und häufig vom Flugsicherungsdienstleister zusammen mit der nationalen herstellenden Industrie entwickelt wurden, hat zu einer Fragmentierung der Ausrüstungsmärkte geführt und erschwert die industrielle Zusammenarbeit auf gemeinschaftlicher Ebene. Davon ist die Industrie besonders betroffen, da sie ihre Erzeugnisse für jeden nationalen Markt stark anpassen muss. Diese Praktiken erschweren die Entwicklung und Anwendung neuer Technologien unnötig und verlangsamen die Einführung neuer Betriebskonzepte, die zur Erhöhung der Kapazität erforderlich sind.
- (8) Es liegt daher im Interesse aller am Flugverkehrsmanagement Beteiligten, einen neuen partnerschaftlichen Ansatz zu entwickeln, der eine ausgeglichene Beteiligung aller ermöglicht und die Kreativität sowie den Austausch von Wissen und Erfahrungen und die gemeinsame Übernahme von Risiken fördert. Diese Partnerschaft sollte darauf abzielen, in Zusammenarbeit mit der herstellenden Industrie stimmige gemeinschaftliche Spezifikationen zu entwickeln, die einen möglichst breiten Bereich von Anforderungen erfüllen ~~und aus denen ein Flugsicherungsdienstleister diejenigen Elemente auswählen kann, die am besten in sein Umfeld passen, wobei lokale Anpassungen weitgehend begrenzt werden.~~
- (9) Es ist daher angezeigt, grundlegende Anforderungen festzulegen, die für Systeme und Komponenten des Flugverkehrsmanagementnetzes gelten sollen. Angesichts der Komplexität des Flugverkehrsmanagementnetzes hat es sich als erforderlich erwiesen, es in eine Reihe von Systemen aufzugliedern.
- (10) Die Ausarbeitung und Verabschiedung gemeinschaftlicher Spezifikationen für das Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und Komponenten sind geeignete Mittel zur Festlegung der technischen und betrieblichen Bedingungen, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen notwendig sind. Die Einhaltung dieser

³³ ABL L [...] vom [...], S. [...].

gemeinschaftlichen Spezifikationen sollte die Vermutung der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen begründen.

- (11) Für einige Systeme, die für die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung von Bedeutung sind, sollten Durchführungsvorschriften erlassen werden. Durchführungsvorschriften sollten auch erlassen werden, um die Koordinierung und Einführung neuer Konzepte im Flugverkehrsmanagement zu erleichtern. Die Einhaltung der Durchführungsvorschriften ist dauerhaft aufrechtzuerhalten. Diese Vorschriften sollten auf Vorschriften und Normen beruhen können, die von internationalen Organisationen wie EUROCONTROL oder der ICAO ausgearbeitet wurden.
- (12) Nach den Schlussfolgerungen der hochrangigen Gruppe verfügt EUROCONTROL über den geeigneten Sachverstand zur Unterstützung der Gemeinschaft in ihrer Rolle als Regulierer. Daher sollte die Ausarbeitung von Vorschriftenentwürfen durch EUROCONTROL im Rahmen geeigneter Abmachungen erfolgen können, wobei EUROCONTROL die Bedingungen zu beachten hat, die Bestandteil einer Rahmenvereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der Kommission und EUROCONTROL sein werden.
- (13) Um die Trennung zwischen der Ausarbeitung von Rechtsvorschriften und der Normung zu gewährleisten, sollten gemeinschaftliche Spezifikationen hauptsächlich von den europäischen Normungsgremien in Verbindung mit der Europäischen Organisation für Zivilluftfahrt-Ausrüstung (EUROCAE) erarbeitet und in Form europäischer Normen veröffentlicht werden.
- (14) EUROCAE ist eine Organisation ohne Gewinnerzielungsabsicht, die mit der Ausarbeitung von Entwürfen technischer Spezifikationen für Zivilluftfahrt-Ausrüstung betraut ist. Die Mitgliedschaft steht allen beteiligten Kreisen der Luftfahrt, insbesondere auch Flugsicherungsdienstleistern, Luftraumnutzern und der herstellenden Industrie, offen. EUROCAE muss formelle Beziehungen mit den europäischen Normungsgremien aufnehmen, damit ihre Spezifikationen gemäß den von den europäischen Normungsorganisationen festgelegten Verfahren als europäische Normen anerkannt werden können.
- (15) EUROCONTROL sollte erforderlichenfalls ebenso gemeinschaftliche Spezifikationen erarbeiten können, sofern dabei die Grundsätze der Entschließung des Rates vom 7. Mai 1985 und die allgemeinen Normungsverfahren der Gemeinschaft eingehalten werden. Zu diesen Verfahren gehören mindestens die Einhaltung der Grundsätze bezüglich Offenheit, Transparenz, Unparteilichkeit, Konsens, Aktualisierung, öffentlicher Zugänglichkeit von Spezifikationen, Effizienz, Rechenschaftspflicht und Kohärenz. Durchführungsbestimmungen dazu werden Bestandteil eines Dokuments sein, das den Rahmen für die Zusammenarbeit mit EUROCONTROL vorgibt.
- (16) Den Verfahren für die Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Systemkomponenten sollte die Verwendung der Module nach dem Beschluss 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und

Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung³⁴ zugrunde liegen. Sofern notwendig, sollten diese Module zur Abdeckung besonderer Anforderungen der betroffenen Branchen erweitert werden können.

- (17) Der betroffene Markt hat ein geringes Volumen und umfasst Systeme und Komponenten, die fast ausschließlich für Zwecke des Flugverkehrsmanagements genutzt werden und nicht für die Allgemeinheit bestimmt sind. Die Anbringung des CE-Zeichens an Komponenten wäre daher unangemessen, da die Konformitätserklärung des Herstellers auf der Grundlage der Bewertung der Konformität und/oder Gebrauchstauglichkeit ausreicht. Die Verpflichtung der Hersteller, auf bestimmten Komponenten das CE-Zeichen anzubringen, um deren Konformität mit anderen dafür geltenden Gemeinschaftsbestimmungen zu bescheinigen, sollte davon unberührt bleiben.
- (18) Voraussetzung für die Indienststellung, Erneuerung oder Aktualisierung von Flugverkehrsmanagementsystemen ist die Überprüfung der Erfüllung grundlegender Anforderungen. Grundlage der Erfüllung sind Durchführungsvorschriften. Die Anwendung gemeinschaftlicher Spezifikationen sollte die Vermutung der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen begründen. Je nach System kann die Einbeziehung einer benannten Stelle, insbesondere aus Sicherheitsgründen, für erforderlich erachtet werden.
- (19) Entsprechend den Schlussfolgerungen des Berichts der hochrangigen Gruppe sollte die Kommission die Branche konsultieren, um die Einrichtung eines kohärenten strategischen Managementprogramms zur Einführung neuer Konzepte des Flugverkehrsmanagements zu erleichtern.
- (20) Die vollständige Durchführung der Bestimmungen dieser Verordnung sollte im Rahmen einer Übergangsstrategie erfolgen, die das Ziel eines nahtlosen Betriebs des Flugverkehrsmanagementnetzes verfolgt und dabei keine ungerechtfertigten Kosten-Nutzen-Barrieren für die Aufrechterhaltung der bestehenden Infrastruktur schafft.
- (21) Da die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Interoperabilität des gemeinschaftlichen Flugverkehrsmanagementnetzes zu erreichen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen ihres großen Umfangs die Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel niedergelegten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (22) Im Rahmen des einschlägigen Gemeinschaftsrechts sollte die Notwendigkeit harmonisierter Bedingungen für die Verfügbarkeit und effiziente Nutzung von Funkfrequenzen zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums einschließlich der Gesichtspunkte der elektromagnetischen Verträglichkeit angemessen berücksichtigt werden. Eine effiziente und angemessene Nutzung von Frequenzen, die ausschließlich dem Luftfahrtbereich zugewiesen und von diesem verwaltet werden, ist sicherzustellen.

³⁴ ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 23.

- (23) Die Richtlinie 93/65/EWG des Rates vom 19. Juli 1993 über die Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifikationen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement³⁵ beschränkt sich auf Auftraggeberpflichten. Die vorliegende Verordnung ist umfassender, insofern sie die Pflichten aller Beteiligten, einschließlich der Flugsicherungsdienstleister, der Luft-raumnutzer, der herstellenden Industrie und der Flughäfen, betrifft und es ermöglicht, sowohl Vorschriften festzulegen, die für alle gelten, als auch gemeinschaftliche Spezifikationen zu verabschieden, die bei freiwilliger Anwendbarkeit die Vermutung der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen begründen. Daher sollte die Richtlinie 93/65/EWG aufgehoben werden.
- (24) Die Richtlinie 97/15/EG der Kommission vom 25. März 1997 zur Übernahme von EUROCONTROL-Normen und zur Änderung der Richtlinie 93/65/EWG des Rates über die Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifikationen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement³⁶ ist obsolet geworden und sollte daher aufgehoben werden.
- (25) Die Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie 93/65/EWG; die in den Anhängen I, II und III der Verordnung (EG) Nr. 2082/2000 der Kommission vom 6. September 2000 zur Übernahme von EUROCONTROL-Normen und zur Änderung der Richtlinie 97/15/EG zur Übernahme von EUROCONTROL-Normen und zur Änderung der Richtlinie 93/65/EWG des Rates³⁷ sind mit den Bestimmungen der vorliegenden Verordnung vereinbar.
- (26) Da die meisten der zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen Maßnahmen von allgemeiner Tragweite im Sinne des Artikels 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse³⁸ sind, sollten sie nach dem Regelungsverfahren des Artikels 5 des Beschlusses erlassen werden. Jedoch sollten gemäß Artikel 2 Buchstabe c) des Beschlusses bestimmte Maßnahmen zur nach dem Beratungsverfahren des Artikels 3 des Beschlusses erlassen werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINES

Artikel 1 *Anwendungsbereich*

- (1) Diese Verordnung gilt für Ausrüstungen, Systeme und zugehörige Verfahren für die Errichtung des Flugverkehrsmanagementnetzes und seines Betriebskonzepts gemäß und im Rahmen des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [zur

³⁵ ABl. L 187 vom 29.7.1993, S. 52.

³⁶ ABl. L 95 vom 10.4.1997, S. 16.

³⁷ ABl. L 254 vom 9.10.2000, S. 1.

³⁸ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums].

- (2) Allgemeine Bedingungen, die an die Rechte und Pflichten von Flugsicherungsdienstleistern im Sinne der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX des Europäischen Parlaments und des Rates [*Erbringung von Flugsicherungsdiensten*] geknüpft sind, sind von dem Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen.

Artikel 2 *Ziel*

Hauptziel dieser Verordnung ist die Festlegung der Bedingungen, die zu erfüllen sind, um im Gebiet der Gemeinschaft die Interoperabilität zwischen den verschiedenen Systemen und Komponenten des Flugverkehrsmanagementnetzes, einschließlich deren **sicheren und nahtlosen Betriebs** sowie der Entwicklung und Aktualisierung durch neue Technologien, zu erreichen, **unbeschadet des Endziels einer globalen Interoperabilität**.

In Verfolgung des Ziels von Absatz 1 trägt diese Verordnung auch zur schrittweisen Schaffung des Binnenmarkts für Ausrüstung, Systeme und zugehörige Dienste bei.

Artikel 3 *Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Verordnung finden die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Verordnung (EG) Nr. XX/XXX [*Rahmenverordnung*] Anwendung. Darüber hinaus bedeutet der Ausdruck:

- a) „Flugverkehrsmanagementnetz“ ein System, das boden- und bordgestützte Elemente umfasst und die Erbringung von Flugsicherungsdiensten mit dem Ziel ermöglicht, Luftraumnutzer in die Lage zu versetzen, ohne Beeinträchtigung der vereinbarten Sicherheitsniveaus ihre geplanten Abflugs- und Ankunftszeiten sowie ihre bevorzugten Flugprofile mit minimalen Einschränkungen einzuhalten;
- b) „Systeme“, dass das Flugverkehrsmanagementnetz aus Systemen gemäß Anhang I besteht, für die grundlegende Anforderungen festzulegen sind; jedes System besteht aus einer Anzahl von Komponenten und weist Schnittstellen zu anderen Systemen auf; das Konzept der "Komponente" umfasst sowohl materielle Objekte als auch immaterielle Objekte wie Software oder Verfahren;
- c) „Betriebskonzept“ die Spezifikation der Kriterien für den betrieblichen Einsatz von Flugsicherungsausrüstung und -systemen; es umfasst Informationen über die betreffenden betrieblichen Elemente, die Anforderungen aller an deren betrieblicher Nutzung Beteiligten, die Funktionen boden- und bordgestützter Ausrüstung und die für eine Gewährleistung des weiteren sicheren und effizienten Flugverkehrsmanagements erforderlichen Maßnahmen;
- d) „nahtloser Betrieb“ den Betrieb des gesamten Systems auf eine Art, bei der seine Arbeitsweise aus Nutzersicht dem eines einzigen Systems entspricht;

- e) „grundlegende Anforderungen“ alle in Anhang II dargelegten Bedingungen, die vom Flugverkehrsmanagementnetz, seinen Systemen und deren Komponenten zu erfüllen sind;
- f) „gemeinschaftliche Spezifikation“ eine europäische Norm im Sinne von Artikel 1 der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³⁹ oder eine technische EUROCONTROL-Spezifikation, deren Referenznummer im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht wurden;
- g) „Durchführungsvorschriften“ die Vorschriften, die für ein System oder einen Teil eines Systems hinsichtlich der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und der Gewährleistung des nahtlosen Betriebs des Flugverkehrsmanagementnetzes, einschließlich seiner Interoperabilität, gelten;
- h) „nationale Aufsichtsbehörde“ die Stelle oder Stellen, die mit der Beaufsichtigung von Flugsicherungsdienstleistern beauftragt sind;
- i) „Aktualisierung“ alle umfassenderen Änderungsarbeiten an einem System oder Teil eines Systems, die die Erstellung einer Prüferklärung erfordern;
- j) „Erneuerung“ alle umfassenderen Ersetzungsarbeiten an einem System oder Teil eines Systems, die die Erstellung einer Prüferklärung erfordern.

KAPITEL II

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN, GEMEINSCHAFTLICHE SPEZIFIKATIONEN UND DURCHFÜHRUNGSVORSCHRIFTEN

Artikel 4

Grundlegende Anforderungen

Das europäische Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und deren Komponenten müssen die in Anhang II aufgeführten grundlegenden Anforderungen erfüllen.

Artikel 5

Gemeinschaftliche Spezifikationen

- (1) Die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen des Anhangs II wird bezüglich Systemen oder Komponenten vermutet, die den einschlägigen gemeinschaftlichen Spezifikationen oder Teilen davon entsprechen, deren Referenznummern im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht wurden.
- (2) Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass die Übereinstimmung mit einer gemeinschaftlichen Spezifikation die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen des Anhangs II, die von der betreffenden gemeinschaftlichen Spezifikation abgedeckt werden sollen, nicht gewährleistet, so findet in Artikel 16 Absatz 3 genannte Verfahren Anwendung.

³⁹ ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37.

- (3) Im Fall von Mängeln europäischer Normen hinsichtlich grundlegender Anforderungen kann gemäß dem Verfahren des Artikels 5 der Richtlinie 98/34/EG beschlossen werden, die betreffenden Normen aus den Veröffentlichungen, in denen sie enthalten sind, vollständig oder zum Teil zurückzuziehen oder sie zu ändern.
- (4) Im Fall von Mängeln technischer Spezifikationen, die von EUROCONTROL ausgearbeitet wurden, hinsichtlich grundlegender Anforderungen kann gemäß dem in Artikel 16 Absatz 3 genannten Verfahren beschlossen werden, die betreffenden Spezifikationen aus den Veröffentlichungen, in denen sie enthalten sind, vollständig oder zum Teil zurückzuziehen oder sie zu ändern.

Artikel 6 *Durchführungsvorschriften*

- (1) Durchführungsvorschriften werden erlassen
 - a) für Systeme, die für die Erreichung der Ziele dieser Verordnung von wesentlicher Bedeutung sind,
 - b) zur Unterstützung der koordinierten und raschen Einführung neuer Betriebskonzepte oder Technologien im Flugverkehrsmanagement.
- (2) Wo dies, insbesondere zur Handhabung von Kategorien von Systemen, zur vordringlichen Behebung bestimmter Schwierigkeiten oder zur Gewährleistung der evolutionären Einführung neuer Technologien, erforderlich ist, kann ein System oder ein Teil eines Systems Gegenstand mehrerer Durchführungsvorschriften sein. Umgekehrt kann die Erzielung bestimmter betrieblicher Leistungen in Teilen des Netzes die Ausarbeitung von Vorschriften erforderlich machen, mit denen Anforderungen für mehr als ein System auferlegt werden.
- (3) Systeme oder Teile von Systemen haben den einschlägigen Durchführungsvorschriften zu entsprechen; die Einhaltung der Vorschriften ist während der Systemnutzung dauerhaft zu gewährleisten.
- (4) In dem zur Erreichung der Ziele von Artikel 2 erforderlichen Umfang hat jede Durchführungsvorschrift
 - a) etwaige spezifische Anforderungen für den nahtlosen Betrieb, einschließlich der Interoperabilität, Sicherheit oder Leistung, die für die Erreichung der Ziele dieser Verordnung von wesentlicher Bedeutung sind, festzulegen;
 - b) in jedem in Rede stehenden Fall anzugeben, welches der in Beschluss 93/465/EWG definierten Module, oder gegebenenfalls welche besonderen Verfahren anzuwenden sind, um entweder die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Komponenten, die für den nahtlosen Betrieb, die Sicherheit oder die Leistungsfähigkeit sowie die Prüfung von Systemen von wesentlicher Bedeutung sind, zu bewerten.
- (5) Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass die Übereinstimmung mit einer Durchführungsvorschrift die Erfüllung der in Anhang II genannten grundlegenden Anforderungen, die von der betreffenden Durchführungs-

vorschrift abgedeckt werden sollen, nicht gewährleistet, so findet das in Artikel 16 Absatz 2 genannte Verfahren Anwendung.

- (6) Im Fall von Mängeln von Durchführungsvorschriften hinsichtlich grundlegender Anforderungen kann gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren beschlossen werden, die betreffenden Vorschriften aus den Veröffentlichungen, in denen sie enthalten sind, vollständig oder zum Teil zurückzuziehen oder sie zu ändern.

KAPITEL III

VERFAHREN

Artikel 7

Gemeinschaftliche Spezifikationen

- (1) Gemeinschaftliche Spezifikationen umfassen Europäische Normen, die von den europäischen Normungsgremien in Zusammenarbeit mit EUROCAE im Rahmen eines Auftrags der Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie 98/34/EG ausgearbeitet werden.

In bestimmten spezialisierten Bereichen, insbesondere bezüglich Angelegenheiten der internen Koordinierung von Flugsicherungsdienstleistern, wie Verfahren, kann die Kommission EUROCONTROL ersuchen, technische Spezifikationen auszuarbeiten, die auf einer gemäß dem in Artikel 16 Absatz 3 genannten Verfahren zu erstellenden Liste aufgeführt sind.

- (2) Die Kommission veröffentlicht die Referenznummern der europäischen Normen von Absatz 1 im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*.
- (3) Die Referenznummern der technischen EUROCONTROL-Spezifikationen von Absatz 1 werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 3 genannten Verfahren im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

Artikel 8

Durchführungsvorschriften

- (1) Bei der Ausarbeitung der Durchführungsvorschriften gemäß Artikel 6 kann die Kommission gegebenenfalls EUROCONTROL ersuchen, Entwürfe für Maßnahmen auf der Grundlage eines von der Kommission festgelegten Arbeitsprogramms auszuarbeiten. Durchführungsvorschriften werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen und überprüft. Sie werden im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.
- (2) Bei der Ausarbeitung, Verabschiedung und Überprüfung von Durchführungsvorschriften sind die geschätzten Kosten der technischen Lösungen, mit denen sie erfüllt werden können, im Hinblick auf die Festlegung der gangbarsten Lösung **unter gebührender Berücksichtigung der Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus** zu berücksichtigen. Dazu wird allen Entwürfen von Durchführungsvorschriften eine Bewertung der Kosten und des Nutzens der Lösungen für alle Beteiligten sowie für das europäische Flugverkehrsmanagementnetz beigelegt.

- (3) Beim Erlass einer Durchführungsvorschrift wird das Datum des Inkrafttretens gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt. Sind gleichzeitige Maßnahmen der verschiedenen Beteiligten erforderlich, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen, ~~kann~~ **ist** das Datum des Inkrafttretens **gegebenenfalls** auch ein Termin ~~sein~~, bis zu dem sich alle Beteiligten mit Systemen auszurüsten haben, die die betreffende Durchführungsvorschrift erfüllen.

KAPITEL IV

PRÜFUNG DER EINHALTUNG

Artikel 9

EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung für Komponenten

- (1) Die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung wird bezüglich derjenigen Komponenten vermutet, für die eine EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung, deren Bestandteile in Anhang III aufgeführt sind, vorliegt.
- (2) Zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung hat der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter die Bestimmungen der einschlägigen Durchführungsvorschriften anzuwenden. Schreibt die Durchführungsvorschrift dies vor, wird die Bewertung der Komponente von der benannten Stelle gemäß Artikel 12 vorgenommen, bei der der Hersteller oder sein Bevollmächtigter den Antrag gestellt hat.
- (3) Gelten für Komponenten hinsichtlich anderer Gesichtspunkte auch andere gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen, so gibt die EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung an, dass die Komponenten auch den Anforderungen der anderen Bestimmungen entsprechen.

Artikel 10

EG-Prüferklärung für Systeme

- (1) Voraussetzung für die Indienststellung, Erneuerung und Aktualisierung der Systeme, die das gemeinschaftliche Flugverkehrsmanagementnetz bilden, ist die Überprüfung, dass diese Systeme so konstruiert, entwickelt, installiert und betrieben werden, dass die für sie geltenden grundlegenden Anforderungen bei ihrer Einbindung in das europäische Flugverkehrsmanagementnetz erfüllt sind.
- (2) Vor der Indienststellung übermittelt der Flugsicherungsdienstleister der zuständigen nationalen Aufsichtsbehörde eine EG-Prüferklärung, mit der die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen bestätigt wird, zusammen mit technischen Unterlagen, deren Bestandteile in Anhang IV aufgeführt sind. Die technischen Unterlagen umfassen die Ergebnisse der Überprüfung durch eine benannte Stelle gemäß Artikel 12, wenn dies nach den anwendbaren Durchführungsvorschriften erforderlich ist.
- (3) Bei einer Aktualisierung, von der Komponenten an Bord betroffen sind, erklären die Luftraumnutzer die Konformität mit den Bestimmungen dieser Verordnung zum

selben Zeitpunkt, zu dem sie eine Sicherheitszulassung der nationalen Aufsichtsbehörde beantragen.

Artikel 11 *Schutzklausel*

- (1) Stellt die nationale Aufsichtsbehörde fest, dass eine Komponente, für die eine EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt, oder ein System, für das eine EG-Prüferklärung vorliegt, bei der bestimmungsgemäßen Verwendung die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen zu beeinträchtigen droht, so trifft sie alle gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich dieser Komponente zu beschränken, ihre Verwendung zu verbieten oder sie vom Markt zu nehmen.

Die nationale Aufsichtsbehörde unterrichtet die Kommission unverzüglich unter Angabe der Gründe ihrer Entscheidung über die getroffenen Maßnahmen und erläutert insbesondere, ob die Komponente nicht konform ist, weil

- a) die grundlegenden Anforderungen von Anhang II nicht erfüllt werden,
 - b) die Durchführungsvorschriften oder gemeinschaftlichen Spezifikationen nicht ordnungsgemäß angewandt wurden,
 - c) die Durchführungsvorschriften oder gemeinschaftlichen Spezifikationen Mängel aufweisen.
- (2) Die Kommission konsultiert die betroffenen Parteien ~~so bald wie möglich~~ **unverzüglich**. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme begründet ist, unterrichtet sie unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme ergriffen hat, und die übrigen Mitgliedstaaten darüber. Ist die Maßnahme nach Absatz 1 durch Mängel der Durchführungsvorschriften oder gemeinschaftlichen Spezifikationen begründet, findet das Verfahren der Artikel 5 und 6 Anwendung. Stellt die Kommission nach ~~der~~ **dieser** Konsultation fest, dass die Maßnahme nicht begründet ist, unterrichtet sie unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme ergriffen hat, und den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft niedergelassenen Bevollmächtigten darüber.
- (3) Wenn eine Komponente, für die eine EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt, oder ein System, für das eine EG-Prüferklärung vorliegt, nicht konform ist, ergreift der Mitgliedstaat die gebotenen Maßnahmen gegen den Aussteller der EG-Konformitätserklärung, der EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung oder der EG-Prüferklärung.

Artikel 12 *Benannte Stellen*

- (1) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Stellen, die mit den Verfahren zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 9 und dem Prüfverfahren nach Artikel 10 beauftragt sind, und geben den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle und die zuvor von der Kommission erteilte Kennnummer an.

Die Kommission veröffentlicht die Liste dieser Stellen mit ihren Kennnummern und Angabe ihrer Zuständigkeitsbereiche im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* und hält diese Liste auf dem neuesten Stand.

- (2) Bei der Beurteilung der zu meldenden Stellen wenden die Mitgliedstaaten die in Anhang V genannten Kriterien an. Diese Kriterien gelten als erfüllt, wenn die Stellen den Bewertungskriterien der einschlägigen europäischen Normen entsprechen.
- (3) Ein Mitgliedstaat entzieht einer Stelle die Zulassung, wenn diese die in Anhang V genannten Kriterien nicht mehr erfüllt.

Er unterrichtet unverzüglich die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten darüber.

- (4) Unbeschadet der Anforderungen der Absätze 1, 2 und 3 können die Mitgliedstaaten beschließen, als benannte Stellen die Organisationen, die gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [*Erbringung von Flugsicherungsdiensten*] anerkannt wurden, benennen.

KAPITEL V

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 13

Überarbeitung der Anhänge

Um die Verordnung an technische Entwicklungen anzupassen, insbesondere an Fortschritte bei der Festlegung des künftigen Betriebskonzepts von Artikel 14, können Änderungen der Anhänge I und II gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren vorgenommen werden.

Artikel 14

Einführung neuer Technologien, Verfahren zur Branchenkonsultation der Beteiligten

- (1) Die Kommission arbeitet ein Betriebskonzept aus, das im Rahmen dieser Verordnung im Hinblick auf die sichere und effiziente Luftraumnutzung in allen Flugphasen umzusetzen ist.
- (2) Zur Unterstützung der zeitigen Einführung des in Absatz 1 genannten **künftigen** Betriebskonzepts konsultiert die Kommission die Beteiligten, einschließlich der Flugsicherungsdienstleister, **Berufsverbände**, Luftraumnutzer, **Benutzer von Flugsicherungssystemen** und der herstellenden Industrie, mit dem Ziel, ein strategisches Managementprogramm für die Einführung neuer Konzepte und Technologien im gemeinschaftlichen Flugverkehrsmanagementnetz mit breiter Unterstützung einzurichten.
- (3) Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben kann die Kommission den Rat der Branche nach dem Verfahren des Absatzes 2 einholen, um die Durchführbarkeit, Verhältnismäßigkeit und Kostenwirksamkeit der Durchführungsvorschriften und gemeinschaftlichen

Spezifikationen, deren Erlass nach dieser Verordnung vorgeschlagen wird, zu gewährleisten.

Artikel 15 *Übergangsregelungen*

- (1) Die grundlegenden Anforderungen des Anhangs II gelten ab dem 1. Januar 2003 für die Indienststellung, Erneuerung und Aktualisierung von Systemen und Komponenten des Flugverkehrsmanagementnetzes.
- (2) Die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen des Anhangs II ist hinsichtlich aller am 1. Januar 2009 betriebenen Systeme und Komponenten vorgeschrieben.

Artikel 16 *Ausschussverfahren*

- (1) Die Kommission wird von dem mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. XXX/XX [*Rahmenverordnung*] eingerichteten Ausschuss für den einheitlichen Luftraum unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikeln 7 und 8 anzuwenden.

Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf einen Monat festgesetzt.

- (3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Beratungsverfahren nach Artikel 3 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikeln 7 und 8 anzuwenden.

Artikel 17 *Aufhebungen*

Die Richtlinien 93/65/EWG und 97/15/EG werden hiermit aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung.

Artikel 18
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Die Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I

VERZEICHNIS DER FLUGSICHERUNGSSYSTEME

Für die Zwecke dieser Verordnung wird das Flugverkehrsmanagementnetz in sieben Systeme unterteilt.

Erforderlichenfalls schließt das System nicht nur den Teil am Boden, sondern auch Ausrüstungen und Verfahren an Bord im Zusammenhang mit dem Flugverkehrsmanagementbetrieb sowie Ausrüstungen und Verfahren auf Flughäfen im Zusammenhang mit dem Flugverkehrsmanagementbetrieb ein.

1. Ausrüstung und Verfahren für die Verkehrsflussregelung
2. Ausrüstung und Verfahren für die Verwaltung des Luftraums
3. Ausrüstung und Verfahren für die Flugverkehrskontrolle, insbesondere für Flugdatenverarbeitungssysteme, Überwachungsdatenverarbeitungssysteme und Mensch-Maschine-Schnittstellen
4. Kommunikationsausrüstungen und Verfahren für die Boden-Boden-, Luft-Boden- und Luft-Luft-Kommunikation
5. Navigationsausrüstung und -verfahren
6. Überwachungsausrüstung und -verfahren
7. Ausrüstung und Verfahren für Flugberatungs- und Wetterinformationen

ANHANG II

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

Teil A: Allgemeine Anforderungen

1. Nahtloser Betrieb

Flugverkehrsmanagementsysteme und ihre Komponenten sind so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass der nahtlose Betrieb des Flugverkehrsmanagementnetzes in der ganzen Gemeinschaft jederzeit und für alle Flugphasen gewährleistet ist. Ein nahtloser Betrieb zeigt sich insbesondere bei dem Informationsaustausch, dem einheitlichen Verständnis von Informationen, vergleichbaren Leistungen bei der Verarbeitung und zugehörigen Verfahren und ermöglicht einheitliche betriebliche Leistungen, die für das Flugverkehrsmanagementnetz insgesamt oder Teile davon vereinbart sind.

2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Das Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und deren Komponenten haben auf koordinierter Grundlage neue vereinbarte Betriebskonzepte zu unterstützen, die die Qualität der Flugsicherungsdienste verbessern, insbesondere hinsichtlich der Sicherheit und Kapazität, wobei der technologischen Entwicklung und der sicheren Einführung der Konzepte angemessen Rechnung zu tragen ist.

3. Sicherheit

Durch die Weiterentwicklung von Systemen und Betriebsweisen des Flugverkehrsmanagementnetzes sind vereinbarte hohe Sicherheitsniveaus zu erreichen. Zu diesem Zweck sind vereinbarte Methoden für das Sicherheitsmanagement auszuarbeiten. Harmonisierte Sicherheitsanforderungen für die Systeme und ihre Komponenten sind im Hinblick auf die Erreichung der vereinbarten Sicherheitsniveaus festzulegen.

4. Integrierter zivil-militärischer Betrieb

Das Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und deren Komponenten haben den integrierten zivil-militärischen Betrieb in dem Umfang, der zur effizienten Luftraumnutzung erforderlich ist, zu unterstützen.

5. Umweltbelange

Durch die Weiterentwicklung von Systemen und Betriebsweisen des Flugverkehrsmanagementnetzes sind Umweltbeeinträchtigungen **unter Einhaltung der Sicherheitserfordernisse und** in Übereinstimmung mit den anwendbaren gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zu minimieren.

6. Grundsätze der Systemauslegung

Systeme sind unter Anwendung fundierter ingenieurmäßiger Grundsätze zu konstruieren, herzustellen und instand zu halten, insbesondere bezüglich hoher Verfügbarkeit, Redundanz und Fehlertoleranz kritischer Komponenten.

Teil B: Besondere Anforderungen

1. Ausrüstung und Verfahren für die Verwaltung des Luftraums

1.2. Nahtloser Betrieb

Informationen über prätaktische und taktische Aspekte der Luftraumverfügbarkeit sind den Betroffenen korrekt und zeitnah bereitzustellen, um eine effiziente Zuweisung und Nutzung des Luftraums durch alle Luftraumnutzer zu gewährleisten. Dabei sollte den Anforderungen der Landesverteidigung Rechnung getragen werden.

1.3. Sicherheit

Die Auslegung, Einführung und Instandhaltung sowie der Betrieb von Ausrüstungen und Verfahren für die Luftraumverwaltung hat den für die betreffenden Teile des Netzes (oder die betreffenden Abschnitte des Luftraums) geltenden Sicherheitsanforderungen zu entsprechen.

1.4. Integrierter zivil-militärischer Betrieb

Ausrüstung und Verfahren, die für die Verwaltung des Luftraums verwendet werden, haben die schrittweise Einführung des integrierten zivil-militärischen Betriebs, insbesondere die flexible Luftraumnutzung, zu unterstützen und zu erleichtern.

2. Ausrüstung und Verfahren für die Verkehrsflussregelung

2.1 Nahtloser Betrieb

Ausrüstung und Verfahren haben den Austausch korrekter, kohärenter und relevanter strategischer und prätaktischer Fluginformationen in beiden Richtungen zu unterstützen und Dialogfunktionen im Hinblick auf die optimierte Nutzung des Luftraums aufzuweisen.

Die Bereitstellung stimmiger und relevanter taktischer Fluginformationen für alle Flugphasen ist sicherzustellen, um die Luftraumnutzung weiter zu optimieren.

2.2. Sicherheit

Um sicherzustellen, dass die Netzbelastung innerhalb der durch Staffelungs- und Sicherheitsstandards bestimmten Grenzen bleibt, müssen Ausrüstung und Verfahren die Nachfrage nach Luftraumnutzung mit der verfügbaren Luftraumkapazität in Einklang bringen und dabei eine optimierte Luftraumnutzung gewährleisten.

2.3. Integrierter zivil-militärischer Betrieb

Ausrüstung und Verfahren haben die schrittweise Einführung des integrierten zivil-militärischen Betriebs, insbesondere die flexible Luftraumnutzung, zu unterstützen und zu erleichtern.

3. Ausrüstung und Verfahren für die Flugverkehrskontrolle

3.1. Allgemeine Anforderungen

3.1.1. Grundsätze der Systemauslegung

Systeme sind unter Anwendung fundierter ingenieurmäßiger Grundsätze zu konstruieren, herzustellen und instand zu halten, insbesondere bezüglich der Modularität, die eine Austauschbarkeit von Komponenten unterstützt.

3.1.2. Sicherheit

Systeme sind so zu konstruieren, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass hohe Sicherheitsniveaus unter Nennbetriebsbedingungen und verschlechterten Betriebsbedingungen aufrechterhalten werden, insbesondere bei Einführung von Stufen erhöhter Automatisierung.

Systeme sind so zu konstruieren, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass bei einem Ausfall ein allmählicher und geordneter Übergang zwischen dem automatisierten Nennbetrieb und dem Betrieb unter verschlechterten Bedingungen gegeben ist.

3.2. Systeme für die Flugdatenverarbeitung

3.2.1. Nahtloser Betrieb

Systeme für die Flugdatenverarbeitung müssen hinsichtlich des zeitnahen Austauschs korrekter und konsistenter Informationen interoperabel sein und auf einem gemeinsamen betrieblichen Verständnis dieser Informationen basieren, damit ein kohärentes und konsistentes Planungsverfahren und eine ressourceneffiziente taktische Koordinierung während aller Flugphasen gemeinschaftsweit gewährleistet wird.

Um gemeinschaftsweit eine sichere, reibungslose und zügige Handhabung zu gewährleisten, müssen die Leistungen von Flugdatenverarbeitungssystemen für ein gegebenes Umfeld (Boden, Nahbereich, Strecke) bei bekannten Verkehrsmerkmalen gleichwertig und angemessen sein und nach einem bestimmten Betriebskonzept betrieben werden, insbesondere hinsichtlich der Genauigkeit und Fehlertoleranz von Verarbeitungsergebnissen.

3.2.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Systeme für die Flugdatenverarbeitung haben die schrittweise Einführung fortschrittlicher Betriebskonzepte für alle Flugphasen zu unterstützen, insbesondere bezüglich der kooperativen Entscheidungsfindung, der verstärkten Automatisierung und der Übertragung der Staffelungsverantwortung an die Luftfahrzeuge.

Die Merkmale hoch automatisierter Werkzeuge müssen derart sein, dass eine kohärente und effiziente prätaktische und taktische Verarbeitung von Fluginformationen in Teilen des Netzes möglich ist.

Bord- und Bodensysteme und ihre Komponenten, die die kooperative Entscheidungsfindung und die Übertragung der Staffelungsverantwortung an die Luftfahrzeuge unterstützen, sind so zu konstruieren, herzustellen, instand zu halten und zu

betreiben, dass sie hinsichtlich des zeitnahen Austauschs korrekter und konsistenter Informationen interoperabel sind und sie auf einem gemeinsamen betrieblichen Verständnis der momentanen und künftigen betrieblichen Situation basieren.

3.2.3. Sicherheit

Bei der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung und dem Betrieb von Systemen für die Flugdatenverarbeitung ist ein hohes Sicherheitsniveau sowohl unter Nennbetriebsbedingungen als auch verschlechterten Betriebsbedingungen einzuhalten, um die Zahl der Unfälle und gefährlichen Störungen, die durch das Flugverkehrsmanagement bedingt sind, für alle Flugphasen und das gesamte europäische Flugverkehrsmanagementnetz zu verringern.

Für Sicherheitsnetze müssen soweit notwendig vereinbarte einheitliche Leistungsmerkmale gelten, die von den vereinbarten Sicherheitsniveaus für das gesamte Netz oder Teilen davon abgeleitet sind.

3.2.4. Integrierter zivil-militärischer Betrieb

Bei der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung und dem Betrieb von Systemen für die Flugdatenverarbeitung ist ein zeitnaher Austausch korrekter und konsistenter Informationen zwischen zivilen und militärischen Stellen, der alle Flugphasen abdeckt und im gesamten europäischen Flugverkehrsmanagementnetz erfolgt, sowie nach Möglichkeit eine gleichartige Arbeitsumgebung zu unterstützen.

3.3. Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung

3.3.1. Nahtloser Betrieb

Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung sind so zu konstruieren, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass die erforderliche Dienstleistungsqualität innerhalb eines gegebenen Umfelds (Boden, Nahbereich, Strecke) bei bekannten Verkehrsmerkmalen geboten wird, insbesondere hinsichtlich der Genauigkeit und Zuverlässigkeit der berechneten Ergebnisse, der Korrektheit, Integrität, Verfügbarkeit, Kontinuität und Aktualität der Informationen am Lotsenarbeitsplatz.

Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung haben den zeitnahen Austausch relevanter, genauer, konsistenter und kohärenter Informationen untereinander zu leisten, um einen optimierten Betrieb über verschiedene Teile des Netzes hinweg zu gewährleisten.

3.3.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung haben schrittweise verfügbare neue Quellen von Überwachungsinformationen so einzubeziehen, dass die Dienstqualität insgesamt gewährleistet ist.

3.4. Mensch-Maschine-Schnittstelle

3.4.1. Nahtloser Betrieb

Mensch-Maschine-Schnittstellen von Systemen des Flugverkehrsmanagements am Boden sind so zu konstruieren, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass allen Lotsen ein ähnliches Arbeitsumfeld geboten wird.

3.4.2. Sicherheit

Mensch-Maschine-Schnittstellen sind so zu konstruieren, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass die dem Lotsen übertragenen Aufgaben sowohl unter normalen als auch unter verschlechterten Betriebsbedingungen bei Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsstandards mit menschlichen Fähigkeiten vereinbar sind.

4. Kommunikationsausrüstungen und Verfahren für die Boden-Boden-, Luft-Boden- und Luft-Luft-Kommunikation

4.1. Nahtloser Betrieb

Kommunikationssysteme sind so zu konstruieren, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass sie die erforderlichen Leistungen innerhalb eines bestimmten Luftraumabschnitts oder für eine bestimmte Anwendung erreichen, insbesondere hinsichtlich Zeit der Kommunikationsverarbeitung, Integrität, Verfügbarkeit und Funktionskontinuität.

Das gemeinschaftsweite Kommunikationsnetz hat die Anforderungen an Dienstqualität, Abdeckung und Redundanz zu erfüllen.

4.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Kommunikationssysteme haben die vereinbarte Einführung fortgeschrittener Betriebskonzepte für alle Flugphasen zu unterstützen, insbesondere bezüglich der kooperativen Entscheidungsfindung und der Übertragung der Staffelungsverantwortung an die Luftfahrzeuge.

4.3. Umweltbelange

Bei der Wahl des Standorts und beim Betrieb von Kommunikationssystemen am Boden ist Umweltbelangen Rechnung zu tragen.

Kommunikationssysteme am Boden sind so zu konstruieren, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass sie elektromagnetisch nicht beeinflusst werden und Anlagen, Ausrüstungen und öffentliche oder private Netze in deren normalem Umfeld nicht beeinträchtigen.

5. Navigationsausrüstung und -verfahren

5.1. Nahtloser Betrieb

Navigationssysteme sind so zu konstruieren, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass sie die erforderliche horizontale und vertikale Navigationsgenauigkeit

in einem gegebenen Umfeld (Boden, Nahbereich, Strecke) bei bekannten Verkehrsmerkmalen und beim Betrieb nach einem bestimmten Betriebskonzept erreichen.

5.2. Sicherheit

Navigationssysteme sind so zu konstruieren, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass die Sicherheit auf dem für das Netz oder Teile davon festgelegten Niveau, einschließlich der Sicherheit bei bestimmten verschlechterten Betriebsbedingungen, gewährleistet ist.

5.3. Umweltbelange

Bei der Wahl des Standorts und beim Betrieb von Navigationssystemen am Boden ist Umweltbelangen sowie den Anforderungen an die elektromagnetische Verträglichkeit Rechnung zu tragen.

Navigationssysteme am Boden sind so zu konstruieren, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass sie elektromagnetisch nicht beeinflusst werden und Anlagen, Ausrüstungen und öffentliche oder private Netze in deren normalem Umfeld nicht beeinträchtigen.

6. Überwachungsausrüstung und -verfahren

6.1. Nahtloser Betrieb

Überwachungssysteme sind so zu konstruieren, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass sie die erforderliche Mindeststaffelung in einem gegebenen Umfeld (Boden, Nahbereich, Strecke) bei bekannten Verkehrsmerkmalen und beim Betrieb nach einem bestimmten Betriebskonzept erreichen, insbesondere hinsichtlich der Genauigkeit an der Kontrollposition, der Abdeckung, Reichweite und Dienstqualität.

Das gemeinschaftsweite Überwachungsnetz hat die Anforderungen an Dienstqualität, Abdeckung und Redundanz zu erfüllen, einschließlich der Verfügbarkeit von Informationen, um einen optimierten Betrieb über verschiedene Teile des Netzes hinweg zu gewährleisten.

6.2. Umweltbelange

Bei der Wahl des Standorts und beim Betrieb von Überwachungssystemen am Boden ist Umweltbelangen Rechnung zu tragen.

Überwachungssysteme am Boden sind so zu konstruieren, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass sie elektromagnetisch nicht beeinflusst werden und Anlagen, Ausrüstungen und öffentliche oder private Netze in deren normalem Umfeld nicht beeinträchtigen.

7. Ausrüstung und Verfahren für Flugberatungs- und Wetterinformationen

7.1. Nahtloser Betrieb

Genaue und konsistente Flugberatungsinformationen sind schrittweise in elektronischer Form auf der Grundlage eines gemeinsam vereinbarten und genormten Datenmodells bereitzustellen.

Genaue, vollständige und aktuelle Wetterinformationen sind zeitnah auf der Grundlage eines gemeinsam vereinbarten Satzes von Daten zur Verfügung zu stellen.

7.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Flugberatungsinformationen größerer Genauigkeit, Vollständigkeit und Aktualität sind zeitnah bereitzustellen und zu verwenden, um eine fortlaufend effizientere Luftraumnutzung zu unterstützen.

Wetterinformationen größerer Genauigkeit, Vollständigkeit und Aktualität sind zeitnah bereitzustellen und zu verwenden, um eine fortlaufend effizientere Luftraumnutzung zu unterstützen.

7.3. Sicherheit

Genaue und konsistente Flugberatungsinformationen, insbesondere zwischen Bord- und Bodenkomponenten oder -systemen, sind zeitnah bereitzustellen.

ANHANG III

KOMPONENTEN

EG-Konformitätserklärung

EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung

1. Komponenten

Die EG-Erklärung gilt für Komponenten, die für die Erreichung der Ziele dieser Verordnung von wesentlicher Bedeutung sind. Diese Komponenten werden in den Durchführungs-vorschriften gemäß Artikel 6 angegeben.

2. Anwendungsbereich

Die EG-Erklärung betrifft

- entweder die von einer oder mehreren benannten Stellen vorgenommene Bewertung der intrinsischen Konformität einer Komponente, die für sich betrachtet wird, mit den zu erfüllenden gemeinschaftlichen Spezifikationen oder
- die von einer oder mehreren benannten Stellen vorgenommene Bewertung/Beurteilung der Gebrauchstauglichkeit einer Komponente, die innerhalb ihres Flugverkehrsmanagement-Umfelds betrachtet wird.

Die von den benannten Stellen auf den Stufen der Konstruktion und Fertigung angewendeten Bewertungsverfahren beruhen gemäß den Bedingungen, die in den Durchführungs-vorschriften genannt sind, auf den in dem Beschluss 93/465/EWG festgelegten Modulen.

3. Inhalt der EG-Erklärung

Die EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung und die Begleitunterlagen sind zu datieren und zu unterschreiben.

Die Erklärung muss in derselben Sprache wie die Anleitungen abgefasst sein und folgendes enthalten:

- die Bezugnahme auf die Verordnung und gegebenenfalls andere angewendete gemeinschaftliche Rechtsvorschriften;
- Namen und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch die Firma des Herstellers);
- Beschreibung der Komponente;
- Beschreibung des zur Erklärung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit angewendeten Verfahrens (Artikel 9);
- alle einschlägigen von der Komponente erfüllten Beschreibungen und insbesondere die Bedingungen für die Nutzung der Komponente;

- gegebenenfalls Name und Anschrift der benannten Stelle oder Stellen, die an dem Verfahren bezüglich der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit beteiligt waren, und Datum des Prüfzeugnisses, gegebenenfalls zusammen mit der Geltungsdauer und Gültigkeitsbedingungen des Zeugnisses;
- gegebenenfalls Bezugnahme auf die befolgten gemeinschaftlichen Spezifikationen;
- Angabe der Person, die im Namen des Herstellers oder im Namen seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten zeichnungsbefugt ist.

ANHANG IV

SYSTEME

EG-Prüferklärung für Systeme

Prüfverfahren für Systeme

1. Inhalt der EG-Prüferklärung für Systeme

Die EG-Prüferklärung und die Begleitunterlagen sind zu datieren und zu unterschreiben.

Die Erklärung muss in derselben Sprache wie die technischen Unterlagen abgefasst sein und folgendes enthalten:

- die Bezugnahme auf die Verordnung und gegebenenfalls andere angewendete gemeinschaftliche Rechtsvorschriften;
- Namen und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch die Firma der vertragschließenden Stelle);
- kurze Beschreibung des Systems;
- Beschreibung des zur Erklärung der Konformität des Systems angewendeten Verfahrens (Artikel 10 der Verordnung);
- Name und Anschrift der benannten Stelle, die das Prüfverfahren durchgeführt hat, falls zutreffend;
- Bezugnahme auf die Dokumente in den technischen Unterlagen;
- gegebenenfalls Bezugnahme auf gemeinschaftliche Spezifikationen;
- alle einschlägigen vorläufigen oder endgültigen Bestimmungen, die die Systeme erfüllen müssen, insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen;
- falls vorläufig: Geltungsdauer der EG-Erklärung;
- Angabe der zeichnungsbefugten Person.

2. Prüfverfahren für Systeme

Die Prüfung von Systemen ist das Verfahren, durch das ein Flugsicherungsdienstleister oder, falls nach der anwendbaren Durchführungsvorschrift erforderlich, eine benannte Stelle prüft und bestätigt, dass ein System

- die Verordnung erfüllt,
- andere geltende gemeinschaftsrechtliche Vorschriften erfüllt,

und in Betrieb genommen werden darf.

Das System wird in jeder der folgenden Phasen geprüft:

- Gesamtauslegung,
- Entwicklung und Integration des Systems, insbesondere Zusammenbau von Komponenten und Gesamtanpassungen,
- Integration des Systems in den Betrieb.

Ist eine benannte Stelle beteiligt, stellt sie die Konformitätsbescheinigung für die vertragschließende Stelle oder ihren in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten aus. Die vertragschließende Stelle stellt daraufhin die Prüferklärung für die nationale Aufsichtsbehörde aus.

3. *Technische Unterlagen*

Die der EG-Prüferklärung beizufügenden technischen Unterlagen müssen alle erforderlichen Dokumente umfassen, die sich auf die Merkmale des Systems beziehen, einschließlich der Bedingungen und Grenzen für die Nutzung, sowie gegebenenfalls die Dokumente zur Bescheinigung der Konformität von Komponenten.

Es sind mindestens folgende Dokumente beizufügen:

- Angabe der einschlägigen Teile der technischen Spezifikationen, die für die Beschaffung zugrunde gelegt werden und die Einhaltung der anwendbaren Durchführungsvorschriften sicherstellen, sowie gegebenenfalls der gemeinschaftlichen Spezifikationen,
- ein Verzeichnis der für den nahtlosen Betrieb, die Sicherheit oder die Leistung gemäß Artikel 6 wesentlichen Komponenten,
- Kopien der EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung, die für die oben genannten Komponenten gemäß Artikel 9 vorgelegt werden muss, gegebenenfalls zusammen mit einer Kopie der Unterlagen über Tests und Prüfungen durch benannte Stellen,
- falls eine benannte Stelle an der Prüfung der Systeme beteiligt war, von der Stelle gegengezeichnete Bescheinigung, dass das System dieser Verordnung entspricht, mit eventuellen Einschränkungen, die bei der Durchführung von Aktivitäten ermittelt und nicht zurückgezogen wurden,
- falls keine benannte Stelle beteiligt war, Unterlagen zu den Tests und Installationskonfigurationen, die zur Sicherstellung der Erfüllung grundlegender Anforderungen und besonderer Anforderungen der einschlägigen Durchführungsvorschriften vorgenommen wurden.

4. *Vorlage*

Die technischen Unterlagen sind der Prüferklärung, die die vertragschließende Stelle der nationalen Aufsichtsbehörde übermittelt, beizufügen.

Kopien der technischen Unterlagen sind von der vertragschließenden Stelle während der gesamten Nutzungsdauer des Systems aufzubewahren. Die technischen Unterlagen sind jedem anderen Mitgliedstaat auf Antrag vorzulegen.

ANHANG V

BENANNT STELLEN

1. Die Stelle, ihr Leiter und das für die Durchführung der Prüfungen zuständige Personal dürfen weder unmittelbar noch als Bevollmächtigte an der Konstruktion, Herstellung, Vermarktung oder Instandhaltung von Komponenten oder Systemen oder deren Verwendung beteiligt sein. Dies steht einem Austausch technischer Informationen zwischen dem Hersteller oder Konstrukteur und dieser Stelle nicht entgegen.
2. Die Stelle und das für die Prüfungen zuständige Personal müssen die Prüfungen mit der größtmöglichen professionellen Integrität und technischen Kompetenz durchführen und von jeglichem Druck oder Anreiz, insbesondere finanzieller Art, frei sein, der ihr Urteil oder die Ergebnisse ihrer Überprüfung beeinträchtigen könnte, insbesondere durch Personen oder Personengruppen, die von den Ergebnissen der Prüfungen betroffen sind.
3. Die Stelle muss Personal beschäftigen und über die Mittel verfügen, die erforderlich sind, um die technischen und verwaltungsmäßigen Aufgaben, die mit den Prüfungen verbunden sind, durchzuführen. Sie sollte auch Zugang zu der Ausrüstung haben, die für außergewöhnliche Prüfungen benötigt wird.
4. Das für die Prüfung zuständige Personal muss über folgendes verfügen:
 - eine umfassende technische und berufliche Ausbildung,
 - eine ausreichende Kenntnis der Anforderungen der von ihnen durchgeführten Prüfungen und angemessene Erfahrung mit derartigen Tätigkeiten,
 - die nötige Fähigkeit zur Erstellung der Erklärungen, Unterlagen und Berichte, mit denen die Durchführung der Prüfungen nachgewiesen wird.
5. Die Unparteilichkeit der Prüfungspersonals muss gewährleistet sein. Seine Vergütung darf weder von der Zahl der durchgeführten Prüfungen noch von deren Ergebnis abhängen.
6. Die Stelle muss haftpflichtversichert sein, sofern nicht der Staat nach innerstaatlichem Recht für die Stelle haftet oder der Mitgliedstaat selbst für die Prüfungen unmittelbar verantwortlich ist.
7. Das Personal der Stelle hat hinsichtlich aller Informationen, von denen es in Durchführung seiner Aufgaben nach dieser Verordnung Kenntnis erlangt hat, Verschwiegenheit zu wahren.