

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat und das Europäische Parlament über die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes

KOM(2001) 564 endg.; Ratsdok. 12693/01

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 31. Oktober 2001 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 12. Oktober 2001 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 15/00 = AE-Nr. 000057 und
Drucksache 877/01.

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE
PARLAMENT**

über die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums

1. Einführung

Im Dokument KOM(2001) 123, in dem ein Maßnahmenprogramm zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums dargelegt ist, werden die Ziele und Arbeitsverfahren zur Reform des Flugverkehrsmanagements in Europa festgelegt. Im vorliegenden Dokument werden Vorschläge zu speziellen Bereichen des Maßnahmenprogramms vorgelegt.

Mit diesen Vorschlägen werden die Schlussfolgerungen der hochrangigen Gruppe für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums in Gemeinschaftsrecht umgesetzt und auf diese Weise ein besser integrierter und effizienterer Ansatz zur Schaffung des einheitlichen Luftraums ermöglicht, wie dies auch beim Binnenmarkt und bei der Einführung des Euro der Fall war.

Ihr Ziel besteht darin, eine klare Rolle für das Flugverkehrsmanagement innerhalb der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungen der Europäischen Gemeinschaft vorzusehen, um dadurch von den bestehenden zersplitterten und undurchsichtigen Abläufen abzukommen. Die verschiedenen in Luftraummanagement involvierten Akteure müssen Luftraumnutzer und Passagiere in ihre Aktionen miteinbeziehen. Die Klärungen ihrer Rollen und Verantwortlichkeiten werden Sicherheit und Effizienz verbessern.

Die gegenwärtigen tragischen Vorfälle in den Vereinigten Staaten von Amerika gefährden ernsthaft die reibungslose Entwicklung des Luftverkehrs. Eine Verlangsamung oder sogar eine Abnahme des Flugverkehrs könnte zunächst die Situation der permanenten Überlastung und der Verspätungen mildern. Aber diese Tatsachen verringern nicht die Notwendigkeit für den einheitlichen europäischen Luftraum, sondern verstärken dies. Die Aussichten einer Krise in der Luftfahrtindustrie ergeben zusätzlichen Druck auf andere damit verbundene Bereiche, wie zum Beispiel das Verkehrsmanagement, um ihre Kosten zu senken und die Effizienz zu verbessern.

Die Schaffung eines einheitlichen Luftraumes fördert auch das Sicherheitsmanagement, insbesondere während der Durchführung der Flüge. Der Harmonisierungs- und Integrationsprozess führt zu einer engeren Koordinierung zwischen Flugsicherungsdienstleistern und der anderen Betreibern, einschliesslich der militärischen Stellen. Änderungen an den geordneten und regelmässigen Verkehrsströmen, die aus unerwarteten Vorfällen oder aus Sicherheitsmassnahmen resultieren, können in einer effektiveren Weise beschleunigt vorgenommen und durchgeführt werden.

Angesichts dieser Überlegungen liefern die folgenden Vorschläge überzeugende Mittel, um Sicherheit, Kapazität, Effizienz und sogar Sicherheitsgewinne zu erreichen, die mit den Wachstumserwartungen der Europäischen Gemeinschaft übereinstimmen.

2. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum

- 2.1. Die Gemeinschaft muss einen Rahmen für die Regulierung schaffen, mit dem die Bedürfnisse der Nutzer optimal erfüllt werden können. Der gemeinschaftliche Rahmen muss dieselben Verpflichtungen gewährleisten und dieselben Möglichkeiten allen Flugsicherungsdienstleistern anbieten. Er muss die Beziehungen zwischen den Dienstleistern und dem Regulierer (Trennung und Transparenz), zwischen den verschiedenen Dienstleistern (Zusammenarbeit), zwischen den Dienstleistern und den Luftraumnutzern (Konsultation) und zwischen den Dienstleistern und anderen

Betreibern, einschließlich der Streitkräfte (Koordinierung) regeln. Er besteht aus der Anwendung von drei Konzepten: ein System von Genehmigungen für die Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten, das die Anwendung der Rechtsvorschriften, die im Gemeinschaftsrecht niedergelegt sind, ermöglicht; ein Befolungsübersichtsmechanismus zur Überwachung und Durchsetzung solcher Regeln von den Behörden der Mitgliedstaaten; Vereinbarungen und Verfahren für die Zahlung der Flugsicherungsdienste.

- 2.2. Die Regulierungstätigkeiten werden auf Gemeinschaftsebene entwickelt, es sollte aber auch einen wirksamen Aufsichtsmechanismus zur Durchsetzung geben, insbesondere für die Beaufsichtigung der Tätigkeit von Flugsicherungsdienstleistern. Im vorgeschlagenen Rechtsakt wird die Aufsicht in erster Linie den einzelstaatlichen Behörden überlassen. Dazu werden die Mitgliedstaaten Aufsichtsbehörden benennen müssen. Mit den vorgeschlagenen Rechtsakten wird jedoch auch sichergestellt, dass die Gemeinschaft über Möglichkeiten zur Durchsetzung verfügt, um in Fällen von europaweiter Bedeutung tätig werden und die einzelstaatliche Durchführung der Aufsicht und Durchsetzung überwachen zu können. Mitgliedstaaten, Regulierungsbehörden, Verkehrsministerien oder Zivilluftfahrtbehörden sollten von Amts wegen oder auf Antrag Betroffener die Einhaltung von Gemeinschaftsvorschriften durch Flugsicherungsdienstleister prüfen und gegebenenfalls geeignete Durchsetzungsmaßnahmen ergreifen. Die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften werden eine Verbindung zwischen der einzelstaatlichen Aufsicht und Durchsetzung und Aufsichtsmaßnahmen auf europäischer Ebene herstellen.
- 2.3. Bei der Ausübung von Befugnissen durch die Mitgliedstaaten ist es erforderlich, dass die Aufsichtsfunktion, von der Betreiberfunktion getrennt ist, damit es nicht zu Interessenkonflikten kommt. Keine Organisation, die einen Dienst erbringt, darf für eine solche Aufsichtsfunktion bezüglich ihrer selbst oder einer anderen Stelle, die Dienste erbringt, verantwortlich sein. Die Verordnung schreibt als Mindestanforderung die Funktionstrennung von Aufsicht und Betrieb vor, das heißt die Stellen, die für Aufsicht und Betrieb verantwortlich sind, müssen auf funktionaler Ebene mindestens getrennt und voneinander unterscheidbar sein. In ihrem Bericht über die Initiative für den einheitlichen Luftraum, den sie fünf Jahre nach Inkrafttreten vorlegen wird, wird die Kommission bewerten, ob dieser Ansatz hinsichtlich der Trennung weiterhin angezeigt ist.
- 2.4. Die Prüfung der Einhaltung der Vorschriften setzt angemessene Inspektionsregelungen voraus, um sicherzustellen, dass die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird und Rechte und Pflichten von Dienstleistern eingehalten und Anforderungen an die Dienstleistung erfüllt werden. Verantwortlich für die Durchführung solcher Inspektionen sind in erster Linie die Mitgliedstaaten und ihre zuständigen Verwaltungen, also die Aufsichtsbehörden. Verfügen die Mitgliedstaaten nicht über ausreichende Mittel und Fähigkeiten, um diese Aufgabe wahrzunehmen, können sie sich besonderer privater und öffentlicher Organisationen bedienen, die umfassende Erfahrung in den Bereichen Sicherheit, Finanzen und Qualität haben. Zu diesem Zweck wird in den Rechtsvorschriften die Schaffung eines Netzes anerkannter Organisationen vorgeschlagen, die in der Lage sind, Dienstleister zu inspizieren und zu überwachen. Geeignete Standards sind festzulegen, um die Organisationen zu qualifizieren, die die betreffenden Inspektionen und Erhebungen im Auftrag der Mitgliedstaaten durchführen. Wichtig ist auch, dass dieselben Standards in der gesamten Gemeinschaft erreicht werden und es keine Unterschiede bei der Leistung anerkannter Organisationen gibt, sodass sich

Aufsichtsbehörden an jede solche Organisation mit Sitz in der Gemeinschaft wenden können. Die Dienstleister werden dann auf gleicher Grundlage bewertet, sodass sichergestellt wird, dass ihre Dienste von gleich hoher Qualität sind, was die Voraussetzung für ihre Akzeptanz durch alle Mitgliedstaaten ist.

- 2.5. Alle vorgeschlagenen Rechtsakte sind eng mit Sicherheitsfragen verknüpft. Die Sicherheit als unabdingbarer Faktor muss bei der Umsetzung des Regulierungsansatzes aufrechterhalten und verstärkt werden. Alle im folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen tragen dieser absoluten Bedingung zur Aufrechterhaltung und Stärkung der Sicherheitsstandards Rechnung. Die Frage der Sicherheit wird auf drei verschiedenen Ebenen behandelt: Festlegung von Sicherheitsanforderungen, Bewertung der ordnungsgemäßen Umsetzung dieser Anforderungen und Ausübung der erforderlichen Vorbeugungs- und Abhilfefunktion in Abhängigkeit von der Sicherheit der Dienstleister, einschließlich der Schaffung von Sicherheitsnetzen.
- 2.6. Hinsichtlich der Festlegung von Sicherheitsanforderungen wird die Kommission letztlich zu überlegen haben, wie die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) bezüglich der Sicherheit des Flugverkehrsmanagements eingebunden werden kann. Derzeit schlägt die Kommission vor, Sicherheitsmaßnahmen umzusetzen, die auf den EUROCONTROL-Anforderungen im Bereich Sicherheitsregelung (EUROCONTROL Safety Regulatory Requirements, ESARR) beruhen und von der SRC¹ ausgearbeitet werden, wenn sie sich zur Stützung obligatorischer Vorschriften eignen.
- 2.7. Für das Flugverkehrsmanagement gibt es kein System der Inspektion, Zertifizierung und Überwachung des Betriebs wie in der Luftfahrt. Der fortschreitende Prozess der Organisationsprivatisierung von Dienstleistern und deren zunehmende Autonomie erfordern einen neuen Ansatz der Mitgliedstaaten, um ihrer Verantwortung für die sichere und effiziente Durchführung von Flugsicherungsdiensten nachzukommen. Die Kommission schlägt vor, ein System sowohl für die Erstgenehmigung als auch für die fortdauernde Beaufsichtigung der Dienstleister einzurichten, um sicherzustellen, dass die geforderten Betriebsstandards aufrechterhalten werden. Wie dies auch beim Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) der Fall ist, verschafft die Erteilung von Genehmigungen der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, den Schutz des öffentlichen Interesses zu gewährleisten. Sie wird es auch ermöglichen, mittelbaren Einfluss auf die Erbringung von Diensten und eine Kontrolle darüber auszuüben, ohne die unmittelbare Verantwortung der Dienstleister für die Sicherheit zu beschneiden. Mit diesem Ansatz wird die Durchführung der Sicherheitsvorschriften durch die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten unterstützt und ein Rahmen geschaffen, mit dem gewährleistet wird, dass die Optionen zur Freimachung zusätzlicher Kapazität den Sicherheitsanforderungen entsprechen.

¹ Zurzeit können diese Regelungsanforderungen theoretisch gemäß der 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 Flugverkehrsmanagement in Gemeinschaftsrecht umgesetzt werden. Da die Richtlinie jedoch die Festlegung von Bedingungen für die Ausschreibung von Ausrüstungen regelt, ist die tatsächliche Möglichkeit zur Umsetzung der ESARR-Anforderungen in das Gemeinschaftsrecht auf Sicherheitsanforderungen bezüglich Ausrüstungen und Systemen beschränkt.

- 2.8. Um Vorbeugungs- und Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können, müssen geeignete Sicherheitsinformationen vorliegen. Die Kommission wird die Einrichtung eines für Dienstleister verbindlichen, harmonisierten Systems von Meldungen über Vorkommnisse vorschlagen². Es wird auf einem System für Meldungen durch Fluglotsen beruhen, bei dem auf Strafandrohung verzichtet wird. Dieses System wird Bestandteil des im Abschnitt 2.12 beschriebenen Genehmigungssystems sein. Es wird den einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften über die Vertraulichkeit und den Schutz personenbezogener Daten unterliegen.
- 2.9. Die Kommission schlägt vor, dass bei der Stärkung des Standardisierungsrahmens bezüglich Ausrüstung und Systemen für das Flugverkehrsmanagement der Harmonisierung und gegebenenfalls obligatorischen Einführung von Sicherheitsinstrumenten³ an Bord und am Boden Vorrang eingeräumt wird. Diese Warnsysteme ermöglichen die Erkennung von Störungen oder möglicher Störungen und tragen damit dazu bei, Kollisionen, Bodenberührung mit einem nicht außer Kontrolle geratenen Luftfahrzeug (CFIT) und andere Gefahrensituationen zu vermeiden.
- 2.10. Die Fluglotsen verfügen über unersetzliche Kenntnisse der Funktionsweise der Systeme und Techniken. Zurzeit werden diese Kenntnisse nicht umfassend genutzt. Fluglotsen und das Flugsicherungspersonal generell sollten auf zwei Ebenen stärker einbezogen werden:
- bei der Bewertung neuer Systeme und Techniken, beispielsweise bei den Diagnoseverfahren,
 - bei der Erörterung des allgemeinen Rahmens für die Flugsicherung, indem der europaweite soziale Dialog, der bereits in anderen Bereichen des Luftverkehrs geführt wird, auf den Bereich der Flugsicherung ausgedehnt wird.
- 2.11. Der Mangel an Fluglotsen dürfte sich aufgrund der Altersstruktur in diesem Beruf in den kommenden Jahren noch verschärfen. Die Lösung dieses Problems obliegt den Flugsicherungsdienstleistern und hängt von den Leistungsanforderungen ab, die durch die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften festgelegt werden. Die Gemeinschaft kann jedoch in Zusammenarbeit mit EUROCONTROL dazu beitragen, die Gründe aufzuzeigen, die der Einstellung neuer Lotsen entgegenstehen. Außer auf die Zahl der Fluglotsen geht der Bericht der hochrangigen Gruppe auch auf eine weitere, beunruhigende Tatsache ein, nämlich die Unterschiede in den Verfahren und bei der Ausbildung sowie Zulassung, die praktisch jede wirkliche Mobilität des Personals innerhalb Europas ausschließen und jegliche Flexibilität verhindern. Die Kommission wird Lösungen vorschlagen, um diesem Mangel an Harmonisierung auf Gemeinschaftsebene abzuhelpen.

² Die Anforderungen an ein solches System werden sich an den Bestimmungen der Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt sowie an der EUROCONTROL-Vorschrift ESARR-2 („Safety Regulatory Requirements on reporting and assessment of safety occurrences in air traffic management“) orientieren.

³ Zu diesen Instrumenten gehören Warnungen bei Unterschreitung sicherer Mindestflughöhen, kurzfristige Konfliktwarnung, mittelfristige Konflikterkennung, Bodenannäherungswarnung, Führung und Steuerung auf Bewegungsflächen, Bordsysteme zur Kollisionsvermeidung.

- 2.12. In diesem Zusammenhang schlägt die Kommission vor, ein System von Genehmigungen für Flugsicherungsdienstleister einzuführen und auf europäischer Ebene Mindestbedingungen für die Ausübung dieser Funktion festzulegen. Es wird jedoch den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, das System umzusetzen. Dies sollte es ermöglichen, den übergeordneten gemeinschaftlichen Grundsätzen Geltung zu verschaffen und eine Harmonisierung der wesentlichen Bedingungen zu erreichen, die für die Flugsicherungsdienstleister gelten sollen. Das Recht der Mitgliedstaaten, über die angesichts der nationalen Gegebenheiten am besten geeignete Rechtsform und Struktur der Dienstleister zu entscheiden, wird dabei ebenfalls respektiert. Dies sollte auch die Zusammenarbeit zwischen Dienstleistern erleichtern. Um die Erbringung grenzübergreifender Dienste zu ermöglichen, beruht das Genehmigungssystem auf der Ausstellung einer harmonisierten Genehmigung durch die Mitgliedstaaten und deren gegenseitiger Anerkennung. Durch weitere Bestimmungen wird den bereits tätigen Dienstleistern eine angemessene Frist eingeräumt, bis zu deren Ablauf sie die Bedingungen des Genehmigungssystems zu erfüllen haben. Die Transparenz der Dienstleistung wird durch die Einrichtung geeigneter Buchhaltungssysteme erhöht, mit denen die Kosten für jede einzelne Dienstleistung ermittelt und umfassende Wirtschaftsprüfungen durchgeführt werden können.
- 2.13. Bezüglich der Flugverkehrsdienste⁴ behalten die Mitgliedstaaten die Befugnis, die Dienstleister zu benennen, die unter Monopolbedingungen in einem bestimmten Luftraum über ihrem Hoheitsgebiet tätig sein sollen. Das Genehmigungssystem ermöglicht es den Mitgliedstaaten aber, Dienstleister zu benennen, die in anderen Mitgliedstaaten niedergelassen sind. Eine weitere Zusammenarbeit und Integration von Dienstleistern, insbesondere im oberen Luftraum, wird durch die Schaffung von Kontrollbereichen gefördert, die Staatsgrenzen übergreifend festgelegt werden⁵, und durch die anschließende Benennung von Dienstleistern, die in diesen Bereichen tätig sein dürfen, durch die Mitgliedstaaten. Dabei ist der Existenz bestehender regionaler Dienstleister wie der EUROCONTROL-Bezirkskontrollstelle Maastricht angemessen Rechnung zu tragen⁶. Ein Gemeinschaftsrahmen für die Zusatzdienste („ancillary services“)⁷ wird ebenfalls auf der Grundlage der Prinzipien des EG-Vertrags festgelegt.
- 2.14. Gleichzeitig schlägt die Kommission im Zusammenhang mit dem gemeinsamen Streckengebührensysteem von EUROCONTROL Änderungen bei der Gebührenstruktur für die Luftraumnutzung vor. Dies wird den Dienstleistern Effizienzanreize geben und Anreize zur Optimierung der Gesamtsystemkapazität für Dienstleister und Nutzer schaffen.
- 2.15. Die Entwicklungen im Luftverkehr haben es einer Reihe von Flugsicherungsdienstleistern ermöglicht, eine größere Autonomie im Management- und

⁴ Durchführung der Flugverkehrskontrolle während aller Flugphasen.

⁵ Funktionale Luftraumblöcke im Vorschlag für eine Verordnung über die Ordnung und Nutzung des Luftraums (siehe Anhang 2).

⁶ Nach Artikel 1 Absatz 2 der Vereinbarung über die Bereitstellung und den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen und -diensten durch EUROCONTROL in der Bezirkskontrollzentrale Maastricht bleiben Zuständigkeit und Pflichten der Vertragsstaaten dieser Vereinbarung bezüglich der Luftfahrtgesetzgebung, der Festsetzung von Regeln und Bestimmungen sowie der Luftraumorganisation erhalten.

⁷ Bereitstellung der Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsinfrastruktur, der Wetterdienste, der Such- und Rettungsdienste und der Dienste zur Information der Luftfahrer.

Finanzbereich zu gewinnen. Die Mehrzahl der Mitgliedstaaten hat die Verantwortung für die Erbringung von Diensten auf Stellen mit ausschließlichen Rechten übertragen. Diese weitgehend autonomen und grundsätzlich sich selbst finanzierenden Stellen unterliegen hinsichtlich ihres Leistungs- und Gebührenniveaus weiterhin der Kontrolle durch die einzelstaatlichen Verwaltungen. In diesen Fällen ist eine Regulierung aufgrund der Monopolbedingungen in der Regel erforderlich, um das Verhalten der Dienstleister an öffentlichen Zielen zur Gemeinwohlmaximierung auszurichten, indem hinsichtlich der Qualität und Quantität der zu erbringenden Dienstleistungen angemessene Gebühren festgelegt werden.

- 2.16. Rechtsvorschriften für die Regulierung von wirtschaftlichen Aspekten der Dienstleister sind in den Mitgliedstaaten weitgehend inexistent. Die Mitgliedstaaten haben jedoch die ICAO-Grundsätze für die Festlegung von Gebühren für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten angenommen⁸. Diesen Grundsätzen tragen wiederum die EUROCONTROL-Grundsätze⁹ Rechnung, an die sich die Mitgliedstaaten von EUROCONTROL gebunden halten. Weder die ICAO noch EUROCONTROL verfügen jedoch über Mechanismen zur Sicherstellung der Einhaltung oder Befugnisse zur Durchsetzung. Eine Regulierung durch Einführung von Anreizen (durch Belohnung oder Bestrafung) für die effiziente und wirksame Erbringung von Flugsicherungsdiensten ist nicht erfolgt. Außerdem können ICAO- und EUROCONTROL-Vorschriften keine direkte Wirkung für autonome Dienstleister oder Luftraumnutzer entfalten.
- 2.17. Es ist daher äußerst wichtig, Anreize für Investitionen und Betriebsführung einzuführen. Die Anreize sollen durch finanzielle Vor- bzw. Nachteile dazu beitragen, dass das Angebot der Nachfrage gerecht wird. Sie sind so festzulegen, dass sie sowohl die Luftraumnutzer als auch die Dienstleister fair betreffen, um eine bessere Zusammenarbeit zwischen ihnen zu erreichen. Daher ist eine Gebührenregelung erforderlich, die Gewähr für ein effizientes, transparentes und kostenbezogenes Flugverkehrsmanagementsystem bietet. Außerdem soll durch Anreize auch sichergestellt werden, dass die Politik für das Flugverkehrsmanagement auch mit der Umweltpolitik und der allgemeinen Verkehrspolitik in Einklang steht.
- 2.18. Die Steigerung der Kapazität des europäischen Flugsicherungssystems erfordert eine Finanzierung, die über das zurzeit im Rahmen der Gemeinschaftsprogramme Mögliche hinausgeht. Die Solidarität zwischen den Nutzern sollte die Aufbringung der erforderlichen finanziellen Mittel ermöglichen, indem ein Teil der Streckengebühren, die von den Luftfahrtunternehmen im Rahmen des gemeinsamen Streckengebührens systems an EUROCONTROL gezahlt werden, für diese Vorhaben eingesetzt wird, unter anderem mit Hilfe von Maßnahmen zur Umgestaltung dieses Gebührensystems, bei der Kriterien für die Erfüllung der Ziele der gemeinsamen Politik einbezogen werden. Diese Mittelzuweisung würde die aufgrund der Steigerung der Systemeffizienz erreichten Kosteneinsparungen nicht übersteigen. Die Kommission wird die Möglichkeit prüfen, einen Teil der Streckengebühren für

⁸ Artikel 15 des Chicagoer Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt von 1944 und Dokument 9092/6

⁹ „Grundsätze zur Festsetzung der Gebührenerhebungsgrundlage für Streckennavigationsdienste und zur Berechnung der Gebührensätze“ – Dokument Nr. 99.60.01/1.

Massnahmen zu verwenden (daher ohne Einfluss auf den Gemeinschaftshaushalt), um die Kapazität der europäischen Flugsicherung zu steigern und im Zeitraum 2002-2005 Projekte von gemeinsamem Interesse verwirklichen zu können.

3. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Ordnung und Nutzung des Luftraums

3.1. Der einheitliche europäische Luftraum muss auch als Raum ohne Binnengrenzen konzipiert werden. Diese Harmonisierung bedeutet als Erstes, dass eine Grundlage für die Ordnung des oberen Luftraums für alle Mitgliedstaaten geschaffen und die Kohärenz zwischen den für den unteren Luftraum zuständigen nationalen Organisationen sichergestellt wird. Dazu ist es nötig, ein einziges Fluginformationsgebiet (Flight Information Region, FIR)¹⁰ durch Zusammenlegung der 15 Gebiete zu einem einzigen Luftraumabschnitt zu schaffen. In diesem Fluginformationsgebiet werden die Flugverkehrsdienste nach denselben Vorschriften und Verfahren erbracht. Als ersten Schritt schlägt die Kommission vor, diese wichtige Maßnahme in Bezug auf den oberen Luftraum zu treffen, in dem die Mehrzahl der grenzüberschreitenden Flüge durchgeführt wird. Um dies zu erreichen, ist eine gemeinsame Auslegung und strategische Verwaltung des Luftraums auf europäischer Ebene mit Unterstützung von EUROCONTROL erforderlich.

3.2. Die Schaffung eines einzigen Fluginformationsgebiets im oberen Luftraum ermöglicht die Neuaufteilung dieses Luftraums in Kontrollbereiche. Diese Kontrollbereiche werden Staatsgrenzen übergreifend festgelegt. Bei der Gestaltung der Kontrollbereiche ergibt sich die Möglichkeit, funktionale Luftraumblöcke festzulegen, in denen die Kontrollzuständigkeit auf optimale Weise und den betrieblichen Erfordernissen entsprechend einem Dienstleister oder einer Gruppe von Dienstleistern zugewiesen wird. Das macht eine effizientere Nutzung des Luftraums, der Systeme und des Personals möglich, was die Kosten für die Luftraumnutzer verringert. Gleichzeitig muss eine einheitliche und kohärente Planung des oberen Luftraums auf die Entwicklungen im unteren Luftraum abgestimmt werden. Die Kommission erwartet von den Dienstleistern in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten Vorschläge, technisch abgestimmte, um betriebliche Kohäsion zu gewährleisten, Vorschläge zur angemessenen Größe und Lage funktionaler Luftraumblöcke. Diese Vorschläge werden von der Kommission unter Beteiligung von EUROCONTROL berücksichtigt, um zu einer abschließenden Entscheidung über die geeignete Luftraumordnung, das heißt die Mindestzahl von Luftraumblöcken, die mit der Gesamtsystemeffizienz vereinbar ist, zu kommen.

3.3. In Verbindung mit dem Vorschlag zur Schaffung eines einzigen Fluginformationsgebiets für den oberen Luftraum schlägt die Kommission folgendes vor:

- Harmonisierung der Luftraumkategorien, unter anderem zur Weiterentwicklung der Architektur dieses Luftraums und der Strecken und Sektoren sowie zur Gewährleistung der Verfügbarkeit zuverlässiger und vollständiger Informationen sowohl für den Regulierer als auch den Luftraumnutzer.

¹⁰

Ein Fluginformationsgebiet (FIR) bezeichnet einen Luftraumabschnitt, in dem Flugverkehrsdienste erbracht werden. Gewöhnlich fallen die seitlichen Grenzen mit den Staatsgrenzen zusammen, und jedes Fluginformationsgebiet unterliegt besonderen Vorschriften des jeweils zuständigen Staats.

- Organisation und Verwaltung des Luftraums im Hinblick auf die Zuweisung von Sektoren an Dienstleister und die Organisation der Übertragung von Luftraumsektoren zwischen Dienstleistern. Die Abgrenzung der Dienstleistern übertragenen Luftraumsektoren muss mit der auf europäischer Ebene festgelegten Definition des Luftraums vereinbar sein.
- Regeln für die Organisation des Verkehrsflusses (Flow Management), einschließlich einer besseren Planung, Vorrangregeln im Fall der Überlastung, Festlegung von Ausweichstrecken und Einrichtung eines Krisenbewältigungsverfahrens. Die bestehende Zentrale Verkehrsflussregelung (CFMU, Central Flow Management Unit) von EUROCONTROL stellt ein nützliches Instrument dar, das ausgebaut werden muss, indem Aufgaben und Auftrag dieser Stelle durch die Aufnahme entsprechender Vorschriften in das Gemeinschaftsrecht unterstützt werden.
- Verfahren zur Stärkung der Disziplin bei der Luftraumnutzung und zur Einbeziehung der Flughäfen in das Luftraummanagement sowie eine verbesserte Abstimmung der Zeitnischen an Flughäfen auf die Zeitnischen für die Luftraumnutzung.

3.4. Die Luftraumnutzung muss so organisiert werden, dass die Besonderheit der militärischen Luftraumnutzung Berücksichtigung findet. Die effiziente Nutzung des Luftraums rechtfertigt eine bessere Abstimmung zwischen den beiden Nutzerkategorien, dem zivilen und dem militärischen Flugverkehr, ohne dass dabei die Belange der Landesverteidigung beeinträchtigt werden. Ein erster Schritt dazu ist die vollständige und kohärente Umsetzung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung¹¹ durch alle Mitgliedstaaten im oberen Luftraum und in einem zweiten Schritt im unteren Luftraum. Um eine einheitliche, optimale Anwendung dieses Konzepts zu erleichtern, schlägt die Kommission vor, die Anwendungskriterien aufzustellen, denen Einheitlichkeit, Vollständigkeit, Vertraulichkeit, Vorrang, gemeinsame Nutzung, Einfachheit und Transparenz als Prinzipien zugrunde liegen. Die Kommission unterstützt auch eine enge Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen. Dies wird dazu beitragen, die Sicherheit über die Ordnung und Nutzung des Luftraumes gegen mögliche Eindringlinge zu erhöhen.

3.5. Die effiziente Luftraumnutzung kann nur erreicht werden, wenn ein nahtloses und effizientes Flugverkehrsmanagement innerhalb des einzelstaatlichen Luftraums und über diesen hinaus bereitgestellt wird. Die Luftraumverwaltung ist eine der Hauptfunktionen des Flugverkehrsmanagements. Zivile und militärische Flugsicherungsdienstleister sind Partner, die sich im System des Flugverkehrsmanagements ergänzen. Die flexible Luftraumnutzung und die Verwaltung des europäischen Luftraums können daher ohne eine betriebliche und technische Interoperabilität von ziviler und militärischer Flugsicherung nicht die erforderliche Effizienz erreichen. In der Gemeinschaft ist die Erbringung zivil-militärischer Flugsicherungsdienste nicht einheitlich geregelt. Die Kommission ruft die Mitgliedstaaten und EUROCONTROL auf, geeignete Maßnahmen zur Verbesserung dieser Interoperabilität zu ergreifen.

¹¹ Das Konzept der flexiblen Luftraumnutzung ist ein von EUROCONTROL entwickeltes Konzept für die Luftraumverwaltung, das zurzeit im Gebiet der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz angewendet wird und auf dem Grundsatz beruht, dass Lufträume nicht mehr als entweder rein zivile oder rein militärische Lufträume ausgewiesen werden sollten, sondern als zusammenhängender Luftraum angesehen werden, in dem nach Möglichkeit alle Luftraumnutzer zu bedienen sind.

4. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes

4.1. Die Gemeinschaft verfügt über die Entscheidungsverfahren, mit denen eine Harmonisierung und Standardisierung auf europäischer Ebene möglich ist. Dazu schlägt die Kommission einen Rechtsakt vor, in dem der Grundsatz der auf eigene Initiative erfolgenden Standardisierung im Bereich des Flugverkehrsmanagements (unter Beachtung der bereits eingegangenen internationalen Verpflichtungen) verankert wird. Bezweckt wird die Schaffung eines wirksamen und umfassenden Instruments. Es muss jedoch auch schnell einsetzbar und so flexibel sein, dass die erforderlichen technischen Vorschriften in harmonisierter Weise europaweit eingeführt werden können. Der Ausschuss für den einheitlichen Luftraum, der unter anderem den jetzigen Ausschuss der Richtlinie 93/65¹² ersetzen sollte, wird für den Erfolg dieser Maßnahme unabdingbar sein¹³.

4.2. Der vorgeschlagene Regulierungsansatz sieht drei verschiedene Stufen vor:

- Die Verabschiedung grundlegender Anforderungen als verbindliche Grundlage für alle an der Entwicklung, der Herstellung und dem Betrieb von Systemen Beteiligten. Insbesondere sollte er die Interoperabilität und nahtlose Erbringung von Flugsicherungsdiensten gewährleisten. Die Anforderungen sind so aussagekräftig, dass alle Beteiligten und einzelstaatlichen Behörden sie einheitlich auslegen können.
- Die Festlegung von Durchführungsvorschriften zur Durchsetzung der obigen Anforderungen, gegebenenfalls in Form besonderer Anforderungen, an die die Beteiligten gebunden sind. Ziel dieser Stufe ist die Gewährleistung der Anpassung an betriebliche und technische Entwicklungen, wo dies durch deren grenzüberschreitenden Charakter erforderlich ist und somit die Notwendigkeit eines integrierten Betriebs besteht. Um die Einheitlichkeit der Maßnahmen sicherzustellen, können die Durchführungsvorschriften auch einen einheitlichen Termin für das Inkrafttreten neuer betrieblicher oder technischer Konzepte umfassen, die für alle betroffenen Betreiber gelten sollen. Standards der ICAO und von EUROCONTROL können mit dieser Stufe verknüpft werden.
- Die Erarbeitung europäischer Normen und/oder technischer EUROCONTROL-Spezifikationen als unterste Stufe des Regulierungsprozesses, was die Zustimmung der Beteiligten zu freiwillig anzuwendenden Standards voraussetzt.

4.3. Die Verfahren zur Erarbeitung der obigen Anforderungen, Standards und Normen müssen deren verbindlichen oder freiwilligen Charakter Rechnung tragen. Daher schlägt die Kommission vor, dass die Durchführungsvorschriften auf der Grundlage der von EUROCONTROL durchgeführten Arbeiten, insbesondere des künftigen Regulierungsverfahrens der Mitteilung eines EUROCONTROL-

¹² 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 Flugverkehrsmanagement.

¹³ Siehe auch den Bericht der Kommission über die Anwendung der Richtlinie 93/65/EWG des Rates (KOM(1999) 454 endg. vom 1.10.1999).

Regelungsvorschlags (EUROCONTROL Notice of Proposed Rule-Making, ENPRM), erlassen werden. Europäische Normen werden entsprechend der Gemeinschaftskonzeption¹⁴ für die Normung durch Konsens unter öffentlicher Mitwirkung festgelegt und unterliegen der Zustimmung anerkannter europäischer Normungsorganisationen in Zusammenarbeit mit EUROCAE¹⁵. Damit verknüpft ist die Verpflichtung, diese Normen auf einzelstaatlicher Ebene unverändert mit dem Status einer nationalen Norm herauszugeben und nicht damit zu vereinbarende nationale Normen zurückzuziehen¹⁶. In bestimmten spezialisierten Bereichen kann EUROCONTROL technische Spezifikationen ausarbeiten, insbesondere zu betrieblichen Angelegenheiten, in denen eine Koordinierung der Dienstleister untereinander erforderlich ist.

- 4.4. Für die Erzeugnisse geben die Hersteller eine Erklärung der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen ab. Die Konformität mit europäischen Normen begründet die Vermutung der Konformität mit grundlegenden Anforderungen. Die Konformitätsbewertung greift auf ein modulares Konzept zurück, das im Beschluss 93/465/EWG des Rates¹⁷ festgelegt ist. Je nach den mit den betreffenden Erzeugnissen verbundenen Risiken stehen unterschiedliche Module für die Konformitätsbewertung zur Verfügung. Diese reichen von einem Modul, bei dem die Verantwortung für die Konformitätsbewertung dem Lieferer überlassen bleibt (Selbstzertifizierung), bis zu Modulen, die strenge Qualitätskontrollen vorschreiben, um die Einhaltung der Normen zu gewährleisten. Wurde für ein Erzeugnis eine Konformitätserklärung in dem betreffenden Mitgliedstaat abgegeben, erlaubt der vorgeschlagene Ansatz das freie Inverkehrbringen des Erzeugnisses im Binnenmarkt, wodurch die Bedingungen für ein vom Wettbewerb zwischen Herstellern geprägtes Umfeld geschaffen werden.
- 4.5. Im Hinblick auf die Akzeptanz der Systeme vor ihrer Inbetriebnahme müssen die Flugsicherungsdienstleister ihre Konformität mit grundlegenden Anforderungen gegenüber den nationalen Aufsichtsbehörden erklären. Die Flugsicherungsdienstleister können sich dabei auch benannter Stellen und anerkannter Organisationen bedienen, wenn dies die Durchführungsvorschriften erfordern. Der vorgeschlagene Ansatz ermöglicht die Überwachung der Entwicklung von Ausrüstung und Systemen, um deren Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und der damit zusammenhängenden Durchführungsvorschriften zu überprüfen. Bei diesem Ansatz werden Übergangsaspekte berücksichtigt, die damit

¹⁴ Entschliebung des Rates vom 7. Mai 1985 über eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung.

¹⁵ EUROCAE (European Organisation for Civil Aviation Equipment) ist eine nicht auf Gewinn ausgerichtete europäische Vereinigung, die 1963 gegründet wurde und der Vertreter nationaler Luftfahrtbehörden, Ausrüstungshersteller und Luftfahrtunternehmen angehören.

¹⁶ Dieser Vorschlag stellt eine wesentliche Veränderung gegenüber der jetzigen Situation dar, in der EUROCONTROL noch immer funktionale und technische Spezifikationen freiwilliger Art erarbeitet. Diese Spezifikationen werden jedoch selten in der veröffentlichten Form auf einheitliche Weise in den Mitgliedstaaten angewendet, und die Wirksamkeit dieses Verfahrens wird durch mangelnde Transparenz und eine unausgeglichene Mitwirkung der Betroffenen bei der Ausarbeitung der technischen Vorschriften vermindert. Außerdem werden in den Vorschriften häufig verbindlich und freiwillig anzuwendende Elemente miteinander vermengt.

¹⁷ 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-Konformitätskennzeichnung.

zusammenhängen, dass es für viele Systeme keine Durchführungsvorschriften und europäischen Normen gibt.

- 4.6. Die Schaffung eines integrierten gemeinsamen Luftraums setzt voraus, dass auf europäischer Ebene die technisch und wirtschaftlich besten Lösungen, die den Bedürfnissen der Luftraumnutzer und der Flugreisenden bestmöglich angepasst sind, erarbeitet werden können. Die Gemeinschaft kann in diesem Bereich entscheidende Unterstützung leisten, indem sie ihre eigenen Verfahren für die Gewährung von Finanzhilfen im Rahmen der Programme für die transeuropäischen Netze (TEN) und das Fünfte EU-Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung (1998-2002) optimiert. In ihren Vorschlag für das nächste Forschungsrahmenprogramm (2003-2006) hat die Kommission die Luftfahrtforschung als vorrangiges Thema aufgenommen, insbesondere im Hinblick auf die Steigerung der Kapazität und Sicherheit des Luftverkehrssystems zur Förderung der Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums. Damit wird den Empfehlungen Folge geleistet, die kürzlich von einer Gruppe von Persönlichkeiten der Luftfahrt gemacht wurden, die das Flugverkehrsmanagement als eines der Hauptthemen für das Wachstum des Luftverkehrs ansehen¹⁸, ebenso bekräftigt werden damit die Ziele des Aktionsplans *eEurope* 2002, der von den Staats- und Regierungschefs in Feira vereinbart wurde. Die Kommission beabsichtigt, auf diese Weise Vorhaben von europäischer Bedeutung, z. B. zur Satellitennavigation (GALILEO), Datenverarbeitung und Kommunikation sowie zur Bereitstellung von aeronautischen Informationen und Planungswerkzeugen, durchzuführen.

5. Schlussbemerkung

- 5.1. Der Gemeinschaftsrahmen bietet Instrumente zur Umsetzung der von der hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum befürworteten Ansätze. Die Schaffung eines einheitlichen Luftraums erfordert Maßnahmen derselben Art, wie sie auch für die Schaffung des Binnenmarkts nötig waren. Die Ausarbeitung dieser Maßnahmen setzt aber einen technischen Sachverstand voraus, über den die Kommissionsdienststellen nicht verfügen, der jedoch im Rahmen von Abmachungen mit EUROCONTROL bereitgestellt werden wird. Dafür ebenfalls erforderlich ist, dass der Europäische Rat die eventuelle Schaffung eines Rahmens für die militärische Zusammenarbeit in Erwägung zieht.
- 5.2. Die Kommission schlägt daher dem Europäischen Parlament und dem Rat vor, die beigefügten Verordnungsvorschläge zu erlassen. Darüber hinaus wird die Kommission alle geeigneten Initiativen ergreifen, damit der erforderliche institutionelle Rahmen für die Organisation der militärischen Zusammenarbeit geschaffen wird.

¹⁸

Siehe den Bericht der „Group of Personalities“: „European Aeronautics: a vision for 2020 – Meeting society's needs and winning global leadership“, Januar 2001.

2001/0235 (COD)

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 Kommission¹⁹,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²⁰,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²¹,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag²²,

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 als stärker 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 und eines Gebührenverfahrens zur Förderung der Kosteneffizienz bekräftigt.
- (3) Die Verordnung (EG) Nr. XXX/XX des Europäischen Parlaments und des Rates legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest²³.
- (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

¹⁹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²⁰ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

Verordnung (EG) XXX/XX [Luftraumverordnung] 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, die auf der Grundlage dieser Verordnung festgelegt wurden, 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 können anerkannte Organisationen mit der Überprüfung und Zertifizierung der Vorschrifteneinhaltung durch Flugsicherungsdienstleister und andere Beteiligte betrauen, die von gemeinschaftlichen Anforderungen betroffen sind, die auf der Grundlage dieser Verordnung festgelegt wurden.
- (7) Der reibungslose Betrieb des Luftverkehrssystems erfordert auch einheitliche, hohe Sicherheitsstandards der Flugsicherungsdienstleister.
- (8) Es müssen Lösungen dafür vorgeschlagen werden, dem Fluglotsenmangel durch verbesserte Verfahren für die Ausbildung und Zulassung abzuhelpfen.
- (9) 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.
- (10) Das Genehmigungssystem sollte die Mittel bereitstellen, mit denen der Zugang zu der Tätigkeit kontrolliert wird. Es sollte der Notwendigkeit Rechnung tragen, die Einführung neuer Dienste sowie neuer Modalitäten der Dienstleistung zu erleichtern. Die Genehmigungen sollten daher die geeignetste Kontrolle, die mit der Erfüllung der geltenden Anforderungen vereinbar ist, vorsehen. Ebenso wichtig ist die Festlegung diskriminierungsfreier Anforderungen bezüglich des Niederlassungsorts und der Kontrolle eines Dienstleisters, insbesondere eines Erbringers von Flugverkehrsdiensten, der eine Genehmigung beantragt.
- (11) Mit Genehmigungen verknüpfte Bedingungen sind notwendig, um öffentliche Interessen zugunsten von Luftraumnutzern und Fluggästen zu wahren. Die Bedingungen sollten bezüglich des betreffenden Dienstes sachlich gerechtfertigt sowie diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent sein.
- (12) Die Harmonisierung der mit Genehmigungen verknüpften Bedingungen und der Verfahren zur Erteilung von Genehmigungen sollte die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der Gemeinschaft wesentlich erleichtern.
- (13) Bereits tätigen Flugsicherungsdienstleistern sollte eine angemessene Frist zur Anpassung an die Anforderungen des neuen Genehmigungssystems eingeräumt werden.
- (14) Die Genehmigungen sollten von allen Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt werden, damit Flugsicherungsdienstleister Dienste in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem die Genehmigung erteilt wurde, innerhalb der zulässigen Sicherheitsgrenzen erbringen können.

- (15) 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, der die Benennung von Dienstleistern zur Erbringung von Flugverkehrsdiensten durch Mitgliedstaaten unabhängig davon ermöglicht, wo ihnen die Genehmigung erteilt wurde.
- (16) Die Erbringung von Zusatzdiensten, Wetterdiensten und Flugberatungsdiensten kann bei Berücksichtigung der besonderen Merkmale solcher Dienste unter Marktbedingungen organisiert werden.
- (17) Die Zusammenarbeit zwischen Dienstleistern, Luftraumnutzern und anderen Betreibern sollte auf vertraglicher Basis verstärkt werden.
- (18) Flugsicherungsdienstleister sollten in geeigneter Weise eng mit militärischen Stellen zusammenarbeiten, die für Aktivitäten zuständig sind, die sich auf den Flugverkehr auswirken können.
- (19) Die Rechnungslegung aller Flugsicherungsdienstleister sollte eine größtmögliche Transparenz bieten; dazu muss die Buchführung für jeden Dienst und jedes Kontrollzentrum getrennt erfolgen.
- (20) 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 dem neuen von dieser Verordnung geschaffenen Umfeld erleichtern.
- (21) Es ist ein Gemeinschaftsrahmen erforderlich, um sicherzustellen, dass die Luftraumnutzer fairen, gerechten und transparenten Gebührenbedingungen unterworfen werden.
- (22) Die Nutzergebühren sollten die Einrichtungen und Dienste, die von Flugsicherungsdiensten bereitgestellt werden, abgelten. Solche Dienste und Einrichtungen können aufgrund ihrer Eigenart nur von Flugsicherungsdienstleistern selbst bereitgestellt werden. Angesichts dieser Monopolsituation muss die Höhe der Nutzergebühren unter Berücksichtigung des Ziels der Wirtschaftlichkeit in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten stehen, die bei der Bereitstellung solcher Einrichtungen und Dienste anfallen.
- (23) Bei der Erbringung gleichwertiger Flugsicherungsdienste darf nicht zwischen Luftraumnutzern diskriminiert werden.
- (24) Flugsicherungsdienste 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.
- (25) Es ist wichtig, die Transparenz der Kosten sicherzustellen, die bei solchen Diensten oder Einrichtungen anfallen. Daher sind den Luftraumnutzern alle Änderungen des Gebührensystems oder der Gebührenhöhe zu erläutern. Von Flugsicherungsdienstleistern vorgeschlagene Änderungen oder Investitionen sind im Rahmen eines

Informationsaustauschs zwischen ihren Leitungsgremien und Luftraumnutzern zu erläutern.

- (26) 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.
- (27) Die Kommission wird die Durchführbarkeit einer vorübergehenden Finanzhilfe für Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität des europäischen Flugsicherungssystems insgesamt prüfen.
- (28) Die Festlegung und Auferlegung von Gebühren für die Luftraumnutzung sollte ständig und wirksam von der Kommission überprüft werden, woran EUROCONTROL in Zusammenarbeit mit nationalen Aufsichtsbehörden und Luftraumnutzern zu beteiligen ist.
- (29) Die Leistungen des gesamten Systems der Flugsicherungsdienste auf europäischer Ebene müssen einer ständigen Überprüfung unterzogen werden, um die Wirksamkeit der erlassenen Maßnahmen überprüfen und neue Maßnahmen vorschlagen zu können.
- (30) Aufgrund der besonderen Schutzwürdigkeit von Informationen, die Dienstleister betreffen, sollten nationale Aufsichtsbehörden keine Informationen weitergeben, die unter die Verschwiegenheitspflicht fallen, unbeschadet der Einrichtung eines Systems zur Überwachung und Veröffentlichung der Leistung von Dienstleistern.
- (31) In Anbetracht der Prinzipien der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit des Artikels 5 EG-Vertrag können die Ziele dieser Verordnung, das heißt die Förderung der sicheren und effizienten Erbringung von Flugsicherungsdiensten, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden und wegen des länderübergreifenden Ausmaßes dieser Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden, wobei sicherzustellen ist, dass die Durchführungsverfahren den besonderen örtlichen Bedingungen Rechnung tragen.
- (32) Da die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen 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 Maßnahmen von allgemeiner Tragweite sind, sollten sie nach dem Regelungsverfahren des Artikels 5 des Beschlusses erlassen werden.
- (33) Gemäß Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse²⁴ sollten Maßnahmen zur Durchführung dieser Verordnung nach dem Beratungsverfahren des Artikels 3 des Beschlusses erlassen werden –

²⁴

ABl. C 184 vom 17.7.1999, S. 23.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Teil 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 gemäß und im Rahmen des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) XXX/XX [Rahmenverordnung] zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen Luftraums.

Artikel 2 (Begriffsbestimmungen)

Im Sinne dieser Verordnung und in Ergänzung der Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Verordnung (EG) XXX/XX [Rahmenverordnung] bedeutet der Ausdruck

- a) „nationale Aufsichtsbehörde“ die Stelle oder Stellen, die von Flugsicherungsdienstleistern getrennt und funktional unabhängig sind und 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) „Luftraumblock“ einen Luftraum mit bestimmten Abmessungen über Land oder Wasser, in dem Flugsicherungsdienste erbracht werden;

- i) „funktionaler Luftraumblock“ einen Luftraum mit optimal bestimmten Abmessungen über Land oder Wasser, in dem Flugsicherungsdienste erbracht werden;
- j) „Betriebsdaten“ von Flugsicherungsdienstleistern und Luftraumnutzern 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 Stellen, die für die Verwaltung und den Betrieb von Flugsicherungsdiensten zuständig sind. Diese Unabhängigkeit ist durch eine ausreichende Trennung, zumindest auf funktionaler Ebene, von nationalen Aufsichtsbehörden und solchen Stellen sicherzustellen.
- (2) Die nationalen Aufsichtsbehörden gewährleisten eine angemessene Beaufsichtigung und Durchsetzung der Bestimmungen 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 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 Inkrafttreten mit.

Artikel 4 (Anerkannte Organisationen)

- (1) Bei der Wahrnehmung ihrer Verpflichtungen nach Artikel 3 können nationale Aufsichtsbehörden bezüglich Flugsicherungsdienstleistern, die ihrer Zuständigkeit unterliegen, entscheiden, anerkannte Organisationen mit der Durchführung von Inspektionen und Erhebungen ganz oder in Teilen zu beauftragen.
- (2) Die Mitgliedstaaten dürfen nur diejenigen Organisationen anerkennen, die die Kriterien erfüllen, die gemäß dem Verfahren des Absatzes 4 festgelegt wurden, und die einen Antrag auf Anerkennung bei den nationalen Aufsichtsbehörden gestellt haben.
- (3) Eine von einer nationalen Aufsichtsbehörde erteilte Anerkennung gilt gemeinschaftsweit. Nationale Regulierungsbehörden 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 Verfahren des Artikels 19 Absatz 2 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 Verfahren nach Artikel 19 Absatz 2 dieser Verordnung ermittelt und angenommen. Die Kommission veröffentlicht die Fundstellen aller ESARR-Anforderungen, die auf diese Weise verbindlich vorgeschrieben wurden, im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*.
- (2) Die Bestimmungen dieses Artikels lassen Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) XXX/XX 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 sind auf der Grundlage eines Vorschlags der Kommission, dem vom Europäischen Parlament und dem Rat zuzustimmen ist, zu verbessern, damit der Bedarf an Fluglotsen auf Gemeinschaftsebene effizienter als auf einzelstaatlicher Ebene gedeckt werden kann.

Teil II

MODALITÄTEN DER ERBRINGUNG VON DIENSTEN

Artikel 7 (Genehmigungssystem)

- (1) Um die Schaffung eines harmonisierten Umfelds für die sichere und effiziente Verwaltung und einen ebensolchen Betrieb von Flugsicherungsdienstleistungen in der gesamten Gemeinschaft zu erleichtern, wird die Erbringung von Flugsicherungsdiensten einem System von Genehmigungen unterworfen, mit denen die Eignung der Dienstleister zur Erbringung solcher Dienste bescheinigt 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. Keinem in der Gemeinschaft

niedergelassenen Flugsicherungsdienstleister ist der Betrieb innerhalb der Gemeinschaft ohne entsprechende Genehmigung zu gestatten. Unbeschadet völkerrechtlicher Vereinbarungen und Übereinkünfte, deren Vertragspartei die Gemeinschaft ist, haben Erbringer von Flugverkehrsdiensten im unmittelbaren Eigentum oder Mehrheitseigentum von Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörigen von Mitgliedstaaten zu stehen und zu bleiben. Sie haben jederzeit dem beherrschenden Einfluss solcher Mitgliedstaaten oder Staatsangehörigen zu unterliegen.

- (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 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 und harmonisiert sein.

Das Genehmigungssystem, einschließlich der harmonisierten Bedingungen bezüglich der verschiedenen Flugsicherungsdienste und der anwendbaren Bedingungen und Verfahren für die Erteilung der Genehmigungen, wird nach dem Verfahren des Artikels 19 Absatz 2 festgelegt.

- (6) Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung tätige Erbringer von Flugsicherungsdiensten sind weiterhin berechtigt, die Tätigkeit auszuüben, sofern sie die Bestimmungen dieses Artikels innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Erlass der Durchführungsvorschriften für Genehmigungen gemäß Absatz 5 erfüllen.

Artikel 8 (Benennung von Dienstleistern)

- (1) Voraussetzung für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten ist die Benennung, mit der dem Dienstleister der Betrieb innerhalb bestimmter Luftraumböcke auf ausschließlicher Grundlage erlaubt 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, der im Besitz einer gültigen Genehmigung ist, benennen.

- (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) XXX/XX [Lufttraumverordnung] für eine Höchstdauer von drei Jahren das Anrecht darauf, für dieselben Dienste in denselben Luftraumblöcken benannt zu werden.
- (3) Hinsichtlich der Zusatzdienste, Wetterdienste und Flugberatungsdienste gibt die Erteilung einer Genehmigung den Dienstleistern das Recht, solche Dienste in der Gemeinschaft zu erbringen, unter der Voraussetzung, dass 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) XXX/XX [Lufttraumverordnung] festgelegt wurden, benennen die Mitgliedstaaten im Fall, dass die Konfiguration dieser funktionalen Luftraumblöcke von der Konfiguration der auf der Grundlage von Absatz 1 und 2 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 die Dienste anderer Dienstleister in Anspruch nehmen, insbesondere bei Zusatzdiensten, Wetterdiensten und Flugberatungsdiensten. 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 ergreifen die notwendigen Schritte zum Abschluss schriftlicher Vereinbarungen oder gleichwertiger rechtlicher Abmachungen mit militärischen Stellen für die Luftraumblöcke, für die sie benannt sind. 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) 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 sie die Kommission, wie die Zusammenarbeit zwischen diesen Stellen organisiert wird.

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)²⁵ 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 Luftraumblöcken 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.
- (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. Einzelvorschriften für derartige Bedingungen werden gemäß dem Verfahren des Artikels 19 Absatz 2 dieser Verordnung gegebenenfalls festgelegt.

²⁵

Vom International Accounting Standards Board, London, ausgearbeitete Normen.

Teil III

GEBÜHRENREGELUNGEN

Artikel 13 (Gebührenregelung)

Es wird eine Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste gemäß den Bestimmungen der Artikel 14 und 15 getroffen, die zu größerer Transparenz hinsichtlich der Festlegung, Auferlegung und Durchsetzung von Gebühren für Luftraumnutzer beiträgt. Die Gebührenregelung hat mit Artikel 15 des Chicagoer Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt von 1944 im Einklang zu stehen.

Artikel 14 (Grundsätze)

- (1) Eine gerechte Gebührenregelung ist gekennzeichnet durch
 - a) die Erfassung der Kosten von Flugsicherungsdiensten, die Dienstleistern bei ihrer Tätigkeit für Luftraumnutzer entstehen;
 - b) eine Zuordnung der Kosten von Flugsicherungsdiensten zu den Nutzerkategorien sowie die Ausarbeitung von Gebührenrichtlinien.
- (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, Änderungsstand 16. Dezember 1999, 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 werden.
 - 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) Gebühren sind gemäß den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung, Kostenbezogenheit, Transparenz und Effizienz zu erheben:
- 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 haben die Kosten der Flugsicherungsdienste und -einrichtungen, die von den die Kosten verursachenden Luftraumnutzern genutzt werden, widerzuspiegeln.
 - c) Die Transparenz der Erhebungsgrundlage von Gebühren ist zu gewährleisten. Es sind Standards für die Bereitstellung von Informationen durch die Dienstleister, einschließlich vorhandener und künftiger Daten, 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 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 erforderlichen Durchführungsvorschriften in den unter diesen Artikel fallenden Bereichen werden gemäß dem Verfahren des Artikels 19 Absatz 2 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 bezüglich der Gebühren fortlaufend überprüft wird, insbesondere unter Beteiligung der nationalen Aufsichtsbehörden. 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 4 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.

Teil IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 16 (Leistungserfassung)

Einzelvorschriften für die Vorlage der gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) 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 Verfahren des Artikels 19 Absatz 2 festgelegt. Die Vorlage dieser Informationen soll

- die systemweite Leistung eines Netzes von Flugsicherungsdienstleistern innerhalb der Gemeinschaft fördern;
- die Fähigkeit der Flugsicherungsdienstleister zur Erbringung der benötigten Dienstleistungen darlegen;
- das Konsultationsverfahren zwischen Luftraumnutzern und Flugsicherungsdienstleistern verbessern;
- die Ermittlung und Förderung vorbildlicher Praktiken ermöglichen.

Artikel 17 (Anpassung an den technischen Fortschritt)

- (1) Um die Verordnung an technische Entwicklungen anzupassen, können Änderungen
 - der Anhänge dieser Verordnung, sofern die Änderungen den Anwendungsbereich der Verordnung nicht erweitern,
 - der Bezugnahme auf den regionalen ICAO-Flugsicherungsplan (ICAO Regional Air Navigation Plan) nach Artikel 14 Absatz 2

gemäß dem Verfahren des Artikels 19 Absatz 2 vorgenommen werden.

- (2) Die Kommission veröffentlicht die auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen Durchführungsvorschriften im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*.

Artikel 18 (Vertraulichkeit)

- (1) Nationale Aufsichtsbehörden geben keine Informationen weiter, die unter das Geschäftsgeheimnis fallen, insbesondere keine Informationen über Dienstleister, deren Geschäftsbeziehungen oder Kostenelemente.
- (2) 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.
- (3) Absatz 1 steht der Veröffentlichung von Informationen über die Bedingungen und Leistungsniveaus der Dienstleistung nach Artikel 16 nicht entgegen, die keine Informationen vertraulicher Art umfassen.

Artikel 19 (Verfahren des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum)

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

Teil V

INKRAFTTRETEN

Artikel 20

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
Die Präsidentin
[...]

Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]

ANHANG I

UMFANG UND BEGRIFFSBESTIMMUNG VON FLUGSICHERUNGSDIENSTEN

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 von einem Flugsicherungsdienstleister oder anderen, die gewerblich an der Erbringung von Flugsicherungsdiensten oder im Luftverkehr tätig sind, beherrscht werden;
- muss mit dem für die Aufgabenerfüllung ausreichenden 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;
- 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.

2001/0236 (COD)

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 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) 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 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 Luftraums³⁰ umfasst Forderungen nach einer Strukturreform, um die Schaffung des einheitlichen 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 Rates legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest³¹.

²⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²⁷ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²⁸ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²⁹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³⁰ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³¹ ABl. C [...] 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 von EUROCONTROL hat gezeigt, dass das Streckennetz und die Luftraumstruktur nicht auf realistische Weise isoliert weiterentwickelt werden können, da jeder einzelne Mitgliedstaat einen integralen Bestandteil des europäischen Netzes für das Flugverkehrsmanagement bildet.
- (8) Im oberen Luftraum sollte für den Flugverkehr im Streckenflug ein einheitlicher Luftraum geschaffen werden. Die Schnittstelle zwischen diesem Luftraum und regionalen und lokalen Lufträumen sollte entsprechend festgelegt werden.
- (9) Die Abgrenzung von Lufträumen, in denen Flugverkehrsdienste zu erbringen sind, sollte den Anforderungen einer effizienten Dienstleistung anstelle des Verlaufs von Staatsgrenzen Rechnung tragen.
- (10) Die Luftraumnutzer sehen sich unterschiedlichen Bedingungen beim Zugang zum Luftraum der Gemeinschaft und bei der Bewegungsfreiheit innerhalb dieses Luftraums gegenüber. Dies ist durch die fehlende Harmonisierung der Luftraumklassifizierung bedingt.
- (11) Nebenbedingungen bei der Festlegung des Streckennetzes führen zur Ballung von Flugverkehrsströmen an festen Übergangspunkten oder Knotenpunkten von Luftstraßen, wohingegen der Grundsatz einer direkten Streckenführung 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) Zwischen dem oberen und dem unteren Luftraum sollten geeignete Schnittstellen geschaffen werden, und es ist wünschenswert, den harmonisierten Ansatz 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.
- (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 nach dieser Verordnung beeinträchtigt wird.
- (17) Zur Verbesserung der Wirksamkeit der Flugverkehrsflussregelung sollten geeignete Maßnahmen eingeführt werden.
- (18) Nach den Schlussfolgerungen der hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum verfügt EUROCONTROL über den geeigneten Sachverstand zur Unterstützung der Gemeinschaft in ihrer Rolle als Regulierer. Daher kann die Ausarbeitung von Vorschriftenentwürfen durch EUROCONTROL im Rahmen geeigneter Abmachungen erfolgen, wobei EUROCONTROL die Bedingungen zu beachten hat, die Bestandteil einer Rahmenvereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der Kommission und EUROCONTROL sein werden.
- (19) In Anbetracht der Prinzipien der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit des Artikels 5 EG-Vertrag können die Ziele dieser Verordnung, das heißt die Schaffung eines europäischen Luftraums als einheitlicher betrieblicher Luftraum, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden und wegen des länderübergreifenden Ausmaßes dieser Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden, wobei sicherzustellen ist, dass die Durchführungsverfahren den besonderen örtlichen Bedingungen Rechnung tragen.
- (20) Da die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen 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 Durchführungsbefugnisse³² Maßnahmen von allgemeiner Tragweite sind, sollten sie nach dem Regelungsverfahren des Artikels 5 des Beschlusses erlassen werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Teil 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) XXX/XX [Rahmenverordnung] zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums.

³²

ABl. C 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- (2) Diese Verordnung gilt für den Luftraum, in dem Mitgliedstaaten Flugsicherungsdienstleister gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) XXX/XX [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) XXX/XX [Erbringung von Flugsicherungsdiensten] unterstützt wird.

Artikel 3 (Begriffsbestimmungen)

Im Sinne dieser Verordnung und in Ergänzung der Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Verordnung (EG) XXX/XX [Rahmenverordnung] bedeutet der Ausdruck

- a) „einheitlicher betrieblicher Luftraum“ einheitliche Verfahren der Luftraumverwaltung und Sicherheitsstandards bei der Durchführung der Flugverkehrskontrolle;
- 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) „funktionaler Luftraumblock“ einen Luftraum mit optimal bestimmten Abmessungen über Land oder Wasser, in dem Flugsicherungsdienste erbracht werden;
- i) „Bezirkskontrollstelle“ eine Betriebsstelle zur Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten für den Flugverkehr in einem Luftraumblock ihres Zuständigkeitsbereichs;
- j) „Luftraumklassifizierung“ die ICAO-Klassifizierung von Lufträumen 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;

- k) „direkte Streckenführung“ den Betrieb eines Luftfahrzeugs, bei dem das Luftfahrzeug direkt zwischen zwei Punkten abseits der festgelegten Strecken verkehren darf;
- l) „Streckennetz“ ein Netz festgelegter Strecken zur Kanalisierung des Flugverkehrsflusses, wie dies für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten erforderlich ist;
- m) „Sektor“ eine Unterteilung der Gesamtheit der Kontrollaufgaben in handhabbare Luftraumabschnitte, in denen Durchsatz und Kapazität gemessen werden können;
- n) „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;
- o) „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;
- p) „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 ausgeschöpft wird und das Verkehrsaufkommen mit den Kapazitäten vereinbar ist, die die entsprechenden Flugsicherungsdienstleister angegeben haben;
- q) „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.

Teil 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, im folgenden als europäisches Fluginformationsgebiet für den oberen Luftraum (European Upper Flight Information Region, EUIR) bezeichnet, eingerichtet.

- (2) Als Trennfläche zwischen unterem und oberem Luftraum wird die Flugfläche 285 festgelegt.
- (3) Innerhalb von drei Jahren nach Einrichtung des EUIR-Fluginformationsgebiets werden das Europäische Parlament und der Rat das Konzept von Absatz 1 auf der Grundlage eines Vorschlags der Kommission auf die Schaffung eines europäischen Fluginformationsgebiets für den unteren Luftraum ausdehnen.
- (4) Die Kommission wird die notwendigen Maßnahmen für die Anerkennung des EUIR-Fluginformationsgebiets durch die ICAO ergreifen, die gemäß der 10. Ausgabe vom Juli 1997 von Anhang 15 des Chicagoer Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt von 1944 erforderlich ist. Die Kommission wird unter Beteiligung von EUROCONTROL auch Sorge dafür tragen, 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 Luftraums eingeführt werden.

Artikel 5 (Umstrukturierung des oberen Luftraums)

- (1) Das EUIR-Fluginformationsgebiet ist in funktionale Luftraumblöcke mit einer Mindestgröße im Hinblick auf Sicherheit und Effizienz umzustrukturieren. 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 Verfahren des Artikels 16 Absatz 2 dieser Verordnung festgelegt. Die Festlegung solcher funktionaler Luftraumblöcke erfolgt unter Beachtung folgender Kriterien:
 - i) effiziente Unterstützung bestehender und künftiger Flugverkehrsschemata;
 - ii) Gestaltung der Luftraumblöcke unter dem Gesichtspunkt, dass die Effizienz des europäischen Luftraums als Ganzes maximiert wird;
 - iii) Berücksichtigung der Personal- und Kapitalressourcen verschiedener Flugsicherungsdienstleister;
 - iv) Minimierung der Kosten von Transaktionen zwischen verschiedenen Bezirkskontrollstellen;
 - v) Sicherstellung der Kohärenz mit bestehenden und künftigen Strukturen des oberen und unteren Luftraums.

Artikel 6 (Luftraumklassifizierung)

- (1) 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.

- (2) Die in Absatz 1 genannte Klassifizierung ist in gemeinsamer und vereinfachter Anwendung der Luftraumklassifizierung vorzunehmen, die in Kapitel 2, 12. Ausgabe vom Juli 1998 von Anhang 11 des Chicagoer Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt von 1944 vorgeschrieben ist.
- (3) Die erforderlichen Durchführungsvorschriften in die unter diesen Artikel fallende Bereiche werden gemäß dem Verfahren des Artikels 16 Absatz 2 dieser Verordnung festgelegt.

Artikel 7 (Direkte Streckenführung im oberen Luftraum)

Vorbehaltlich einer Sicherheitsanalyse organisieren die Flugsicherungsdienstleister die schrittweise Einführung der direkten Streckenführung im EUIR-Fluginformationsgebiet zur unter wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten optimalen Nutzung des gemeinschaftlichen Luftraums. Die Dienstleister erstatten der Kommission regelmäßig Bericht über die Durchführung dieser Bestimmung.

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 sind 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 festzulegen.

Die erforderlichen Durchführungsvorschriften in die unter diesen Artikel fallende Bereiche werden gemäß dem Verfahren des Artikels 16 Absatz 2 dieser Verordnung festgelegt.

Artikel 9 (Vereinbarkeit mit der Gestaltung des unteren Luftraums)

Auf der Grundlage der Kriterien von Artikel 5 Absatz 2 dieser Verordnung wird die Planung und Gestaltung des unteren Luftraums gemäß dem Verfahren des Artikels 16 Absatz 2 dieser Verordnung 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, das in Artikel 5 festgelegt ist, 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 Verfahren des Artikels 16 Absatz 2 dieser Verordnung festgelegt, einschließlich Methoden zur Risikobewertung für die Prüfung der lokalen Durchführbarkeit dieser Verfahren.

Teil III

ZIVIL-MILITÄRISCHE KOORDINIERUNG

Artikel 10 (Zivil-militärische Koordinierung)

- (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 Verkehrsflussregelung. Zivile und militärische Flugsicherungsdienstleister tauschen Daten gemäß den in Artikel 10 der Verordnung (EG) XXX/XX [*Erbringung von Flugsicherungsdiensten*] vorgesehenen Vereinbarungen aus.
- (3) Unter Berücksichtigung der allgemeinen Bedingungen für die Flugverkehrsflussregelung nach Artikel 13 dieser Verordnung, werden Kriterien festgelegt:
 - 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;
 - für die Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung.

Mit diesen Kriterien werden die Grundsätze des Artikels 4 der Verordnung (EG) 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 die Aufgabe eines Flugplans für jeden militärischen Flug verlangen, der in einen Luftraum einfliegt, in dem sie Flugsicherungsdienstleister gemäß Artikel 8 und 9 der Verordnung (EG) XXX/XX [*Erbringung von Flugsicherungsdiensten*] benannt haben, ungeachtet des Abflugs- und/oder Bestimmungsorts des Flugs.

Artikel 11 (Zeitweilige Ausnahme für Anpassungen)

Im Fall schwerwiegender Störungen des militärischen Betriebs können die Mitgliedstaaten die Kommission ersuchen, Anpassungen der gemäß Artikel 10 Absatz 3 festgelegten Kriterien in ihrem Hoheitsgebiet vorzunehmen. Bis zur Ausarbeitung dieser Anpassungen nimmt die

Kommission den betreffenden Mitgliedstaat zeitweilig von der Anwendung der Bestimmungen aus.

Artikel 12 (Weitergabe von Informationen)

Gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) 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.

Teil IV

VERKEHRSFLUSSREGELUNG

Artikel 13 (Flugverkehrsflussregelung)

Es werden Vorschriften für die Verkehrsflussregelung 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 im Rahmen der kooperativen Entscheidungsfindung. Gegenstand der Maßnahmen wird sein:

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

Die erforderlichen Durchführungsvorschriften werden gemäß dem Verfahren des Artikels 16 Absatz 2 dieser Verordnung festgelegt.

Teil 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 Änderungen
 - der in Artikel 4 Absatz 2 genannten Flugfläche,
 - der Bezugnahmen auf ICAO- und EUROCONTROL-Dokumente, auf die in den Artikeln 3, 4, 6 und 8 Bezug genommen wird,gemäß dem Verfahren des Artikels 16 Absatz 2 vorgenommen werden.
- (2) Die Kommission veröffentlicht die auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen Durchführungsvorschriften im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*.

Artikel 16 (Verfahren des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum)

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

Teil VI

INKRAFTTRETEN

Artikel 17

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
Die Präsidentin
[...]

Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]

2001/0237 (COD)

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 Kommission³³,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³⁵,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag³⁶,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Schaffung eines einheitlichen Luftraums sollten Maßnahmen, die mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten gemäß der Verordnung (EG) XXX/XX [*Erbringung von Flugsicherungsdiensten*] und mit der Ordnung und Nutzung des Luftraums gemäß der Verordnung (EG) XXX/XX [*Luftraumverordnung*] in Einklang stehen, bezüglich Ausrüstung, Systemen und zugehöriger Verfahren mit dem Ziel erlassen werden, einen nahtlosen Betrieb des Flugverkehrsmanagementnetzes zu gewährleisten.
- (2) Der Bericht der hochrangigen Gruppe über den einheitlichen europäischen Luftraum hat die Notwendigkeit bestätigt, technische Vorschriften auf der Grundlage der „neuen Konzeption“ gemäß der Entschließung des Rates 85/C136/01 vom 7. Mai 1985³⁷ festzulegen, in denen grundlegende Anforderungen, Regeln und Normen einander ergänzen und untereinander stimmig sind.
- (3) Die Verordnung (EG) Nr. XXX/XX des Europäischen Parlaments und des Rates legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest³⁸.

³³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³⁷ Entschließung des Rates vom 7.5.1985 über eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung, ABl. C 136 vom 4.6.1985.

³⁸ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (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 für den einheitlichen europäischen Luftraum 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 Implementierung 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 Zusammenarbeit soll darauf abzielen, in Kooperation 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 gemäß der Festlegung von Anhang I 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 gemeinschaftlichen Spezifikationen begründet die Vermutung der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen.
- (11) Für einige Systeme, die für die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung von Bedeutung sind, müssen Durchführungsvorschriften erlassen werden. Durchführungsvorschriften können auch erlassen werden, um die Koordinierung und

Einführung neuer Konzepte im Flugverkehrsmanagement zu erleichtern. Die Einhaltung der Durchführungsvorschriften ist dauerhaft aufrechtzuerhalten. Diese Vorschriften können auf Vorschriften und Normen zurückgreifen, die von internationalen Organisationen wie EUROCONTROL oder der ICAO ausgearbeitet wurden.

- (12) Nach den Schlussfolgerungen der hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum verfügt EUROCONTROL über den geeigneten Sachverstand zur Unterstützung der Gemeinschaft in ihrer Rolle als Regulierer. Daher kann die Ausarbeitung von Durchführungsvorschriften durch EUROCONTROL im Rahmen geeigneter Abmachungen erfolgen, 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, werden gemeinschaftliche Spezifikationen hauptsächlich von den europäischen Normungsgremien in Verbindung mit der Europäischen Organisation für Zivilluftfahrt-Ausrüstung (EUROCAE) erarbeitet und in Form europäischer Normen veröffentlicht.
- (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 kann erforderlichenfalls ebenso gemeinschaftliche Spezifikationen erarbeiten, sofern dabei die Grundsätze der Entschließung des Rates 85/C136/01 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. Ins Einzelne gehende Bestimmungen 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 muss die Verwendung der Module gemäß dem Beschluss 93/465/EWG³⁹ des Rates zugrunde liegen. Sofern notwendig, können diese Module zur Abdeckung besonderer Anforderungen der betroffenen Branchen erweitert werden.
- (17) Der betroffene Markt hat ein geringes Volumen und umfasst Systeme und Komponenten, die fast ausschließlich für Zwecke des Flugverkehrsmanagements

³⁹ 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-Konformitätskennzeichnung, ABl. C 220 vom 30.8.1993, S. 23..

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, bleibt davon unberührt.

- (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 begründet die Vermutung der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen. 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 für den einheitlichen europäischen Luftraum wird 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 muss 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) Die Interoperabilität innerhalb des gemeinschaftlichen Flugverkehrsmanagementnetzes hat gemeinschaftsweite Ausmaße. Die Mitgliedstaaten können einzeln nicht die Maßnahmen durchführen, die zur Gewährleistung dieser Interoperabilität notwendig sind. Daher ist es nach dem Subsidiaritätsprinzip erforderlich, diese Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene zu ergreifen.
- (22) Im Rahmen des einschlägigen Gemeinschaftsrechts ist 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 zu berücksichtigen. Eine effiziente und angemessene Nutzung von Frequenzen, die ausschließlich dem Luftfahrtbereich zugewiesen und von diesem verwaltet werden, ist sicherzustellen.
- (23) Die Richtlinie 93/65/EWG⁴⁰ des Rates über die Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifikationen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement beschränkt sich auf Auftraggeberpflichten. Die vorliegende Verordnung ist umfassender, insofern sie die Pflichten aller Beteiligten, einschließlich der Flugsicherungsdienstleister, der Luftraumnutzer, 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 ist die Richtlinie 93/65/EWG des Rates durch die vorliegende Verordnung aufzuheben.

⁴⁰

ABl. C 187 vom 29.7.1993, S. 52.

- (24) Da die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen 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 Durchführungsbefugnisse⁴¹ Maßnahmen von allgemeiner Tragweite sind, sollten sie nach dem Regelungsverfahren des Artikels 5 des Beschlusses erlassen werden.
- (25) Gemäß Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse²⁴ sollten Maßnahmen zur Durchführung dieser Verordnung nach dem Beratungsverfahren des Artikels 3 des Beschlusses erlassen werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Teil 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) XXX/XX zur 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) XXX/XX [*Erbringung von Flugsicherungsdiensten*] geknüpft sind, sind aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen.

Artikel 2 (Ziel)

- (1) 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 nahtlosen Betriebs sowie der Entwicklung und Aktualisierung durch neue Technologien, zu erreichen.
- (2) In Verfolgung des Ziels von Absatz 1 hat diese Verordnung auch zur schrittweisen Schaffung des Binnenmarkts für Ausrüstung, Systeme und zugehörige Dienste beizutragen.

Artikel 3 (Begriffsbestimmungen)

Im Sinne dieser Verordnung und in Ergänzung der Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Verordnung (EG) XX/XXX [*Rahmenverordnung*] bedeutet der Ausdruck

⁴¹ ABl. C 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- 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; der bordgestützte Teil besteht aus den Elementen, die für die funktionale Integration mit dem bodengestützten Teil erforderlich sind; der bodengestützte Teil umfasst die Flugverkehrsdienste, die Flugverkehrsflussregelung und die Luftraumverwaltung;
- 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 oder eine technische EUROCONTROL-Spezifikation, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht wurden, und die nicht zwingend einzuhalten sind;
- 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 von Flugsicherungsdienstleistern getrennt und funktional unabhängig sind und von einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) XXX/XX [*Erbringung von Flugsicherungsdiensten*] mit der Beaufsichtigung von Flugsicherungsdienstleistern beauftragt sind;
- i) „Aktualisierung“ alle umfassenderen Änderungsarbeiten an einem System oder Teil eines Systems, die die Erstellung einer Prüferklärung im Sinne von Artikel 10 erfordern;
- j) „Erneuerung“ alle umfassenderen Ersetzungsarbeiten an einem System oder Teil eines Systems, die die Erstellung einer Prüferklärung im Sinne von Artikel 10 erfordern.

Teil II

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN, GEMEINSCHAFTLICHE SPEZIFIKATIONEN UND DURCHFÜHRUNGSVORSCHRIFTEN

Artikel 4 (Grundlegende Anforderungen)

Das europäische Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und deren Komponenten müssen die grundlegenden Anforderungen des Anhangs II 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 Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht wurden.
- (2) Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass die Konformität mit einer gemeinschaftlichen Spezifikation die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen des Anhangs II, die von der betreffenden gemeinschaftlichen Spezifikation abgedeckt werden sollen, nicht gewährleistet, legt die Kommission oder der betreffende Mitgliedstaat die Angelegenheit dem in Artikel 16 Absatz 4 genannten Ausschuss vor.
- (3) Im Fall von Mängeln europäischer Normen hinsichtlich grundlegender Anforderungen kann gemäß dem Verfahren des Artikels 5 der Richtlinie 98/34/EG⁴² des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften 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 Verfahren des Artikels 16 Absatz 4 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
 - für Systeme, die für die Erreichung der Ziele dieser Verordnung von wesentlicher Bedeutung sind,

⁴²

ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37.

- 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 Gegenstand mehrerer Durchführungsvorschriften sein. In diesem Fall gilt dieser Artikel auch für den jeweiligen Teil des betreffenden Systems. 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 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
- 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;
 - in jedem in Rede stehenden Fall anzugeben, welches der Module, die im Beschluss 93/465/EWG definiert sind, 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 Konformität mit einer Durchführungsvorschrift die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen des Anhangs II, die von der betreffenden Durchführungsvorschrift abgedeckt werden sollen, nicht gewährleistet, legt die Kommission oder der betreffende Mitgliedstaat die Angelegenheit dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Ausschuss vor.
- (6) Im Fall von Mängeln von Durchführungsvorschriften hinsichtlich grundlegender Anforderungen kann gemäß dem Verfahren des Artikels 16 Absatz 2 beschlossen werden, die betreffenden Vorschriften aus den Veröffentlichungen, in denen sie enthalten sind, vollständig oder zum Teil zurückzuziehen oder sie zu ändern.

Teil III

VERFAHREN

Artikel 7 (Verfahren für gemeinschaftliche Spezifikationen)

- (1) Gemeinschaftliche Spezifikationen umfassen entweder europäische Normen oder technische EUROCONTROL-Spezifikationen:

- Europäische Normen werden 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.
 - In bestimmten spezialisierten Bereichen, insbesondere bezüglich Angelegenheiten der internen Koordinierung von Flugsicherungsdienstleistern, beispielsweise Verfahren, kann die Kommission EUROCONTROL ersuchen, technische Spezifikationen auszuarbeiten, die auf einer gemäß dem Verfahren des Artikels 16 Absatz 4 zu erstellenden Liste aufgeführt sind.
- (2) Die Kommission veröffentlicht die Fundstellen der europäischen Normen von Absatz 1 im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*.
- (3) Die Fundstellen der technischen EUROCONTROL-Spezifikationen von Absatz 1 werden im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* nach Anhörung des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum gemäß dem Verfahren des Artikels 16 Absatz 4 dieser Verordnung veröffentlicht.

Artikel 8 (Verfahren für Durchführungsvorschriften)

- (1) Bei der Ausarbeitung der Durchführungsvorschriften von 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 Verfahren des Artikels 16 Absatz 2 dieser Verordnung erlassen und überprüfen. Die Durchführungsvorschriften 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 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 Verfahren des Artikels 16 Absatz 2 festgelegt. Sind gleichzeitige Maßnahmen der verschiedenen Beteiligten erforderlich, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen, kann das Datum des Inkrafttretens auch ein Termin sein, bis zu dem sich alle Beteiligten mit Systemen auszurüsten haben, die die betreffende Durchführungsvorschrift erfüllen.

Teil 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 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, 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
 - die grundlegenden Anforderungen von Anhang II nicht erfüllt werden,
 - die Durchführungsvorschriften oder gemeinschaftlichen Spezifikationen nicht ordnungsgemäß angewandt wurden,

- die Durchführungsvorschriften oder gemeinschaftlichen Spezifikationen Mängel aufweisen.
- (2) Die Kommission konsultiert die betroffenen Parteien so bald wie möglich. 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 von Absatz 1 durch Mängel der Durchführungsvorschriften oder gemeinschaftlichen Spezifikationen begründet, findet das Verfahren der Artikel 5 und 6 Anwendung. Stellt die Kommission nach 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 ansässigen 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 Kriterien des Anhangs V an. Diese Kriterien gelten als erfüllt, wenn die Stellen den Bewertungskriterien der einschlägigen europäischen Normen entsprechen.
- (3) Ein Mitgliedstaat entzieht einer solchen Stelle die Zulassung, wenn diese die Kriterien des Anhangs V 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) XXX/XX [*Erbringung von Flugsicherungsdiensten*] anerkannt wurden, benennen.

Teil 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 Verfahren des Artikels 10 Absatz 5 der Verordnung (EG) XXX/XX [Rahmenverordnung] vorgenommen werden.

Artikel 14 (Einführung neuer Technologien, Verfahren zur Branchenkonsultation)

- (1) Die Kommission wird ein künftiges Betriebskonzept ausarbeiten, 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 künftigen Betriebskonzepts von Absatz 1 konsultiert die Kommission die Beteiligten, einschließlich der Flugsicherungsdienstleister, Luftraumnutzer 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 im 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 Indienstellung, 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 (Verfahren des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum)

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

- (3) Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf einen Monat festgesetzt.
- (4) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Beratungsverfahren nach Artikel 3 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 anzuwenden.

Teil VI

INKRAFTTRETEN

Artikel 17 (Aufhebung der Richtlinie 93/65/EWG des Rates)

- (1) Die Richtlinie 93/65/EWG des Rates und die Richtlinie 97/15/EG vom 25. März 1997 zur Übernahme von EUROCONTROL-Normen und zur Änderung der Richtlinie 93/65/EWG des⁴³ Rates werden hiermit aufgehoben.
- (2) Die Anhänge 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 97/15⁴⁴ werden hiermit als Durchführungsvorschriften im Sinne des Artikels 6 erlassen.

Artikel 18

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

Die Präsidentin

[...]

Im Namen des Rates

Der Präsident

[...]

⁴³

ABl. L 95 vom 10.4.1997, S. 16.

⁴⁴

ABl. L 254 vom 9.10.2000, S. 1.

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 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 Staffellungs- 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 fortgeschrittener 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 zeitnahe 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 Durchführungsvorschriften 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 Durchführungsvorschriften 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

BENANNTTE 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.

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

Auswirkungen des Vorschlags auf die Unternehmen unter besonderer Berücksichtigung der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Vorschlag zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums

DOKUMENTENUMMER

Nicht zutreffend

VORGESCHLAGENE RECHTSAKTE

1. Warum sind Rechtsakte der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich notwendig und welche Ziele werden in erster Linie verfolgt?

Die Leistung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems verschlechtert sich seit Jahren: 1999 erreichten die Verspätungen im Luftverkehr katastrophale Ausmaße und jeder dritte Flug war verspätet, wobei die Verspätungen durchschnittlich 20 Minuten betrugen. Beinahe die Hälfte dieser Verspätungen wird der Flugsicherung zugeschrieben. Ursachen der Verspätungen sind eine übermäßige Zersplitterung bei den Systemen, Verfahren und Planungen zwischen Mitgliedstaaten und ihren nationalen Flugsicherungsdienstleistern. Die Erbringung von Flugsicherungsdiensten war bislang nicht so organisiert, dass europäische Anforderungen erfüllt werden können, und es liegen anhaltende strukturelle Probleme vor, die die Fähigkeit zur rechtzeitigen und effizienten Bereitstellung neuer Kapazität einschränken.

Hauptziele der gemeinschaftlichen Rechtsakte sind:

- Umstrukturierung der Regelungen für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten, um eine angemessene Trennung zwischen der Regulierungs- und Dienstleistungsfunktion zu erreichen;
- Befähigung der Gemeinschaft, Regulierungsverantwortung in den Bereichen Sicherheit, Leistung, Wirtschaftlichkeit, Interoperabilität und Luftraumordnung zu übernehmen;
- Sicherstellung einer optimalen Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten des Sektors, insbesondere die Stärkung der zivil-militärischen Beziehungen, um zu einheitlichen Verfahren für Planung, Auslegung, Verwaltung und Zuweisung von Lufträumen in Europa zu gelangen;
- Sicherstellung einer verbesserten Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen und Staaten außerhalb der Europäischen Gemeinschaft in einem breiter gefassten Ansatz für das Flugverkehrsmanagement.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer wird von den vorgeschlagenen Rechtsakten betroffen sein?

Alle Luftfahrtkreise: nationale Luftfahrtbehörden, Flugsicherungsdienstleister, Luftverkehrsgesellschaften, Flughafenbetreiber und die herstellende Industrie, einschließlich Lieferer von Drittsoftware und Hardwarekomponenten.

Welche Wirtschaftszweige?

Vorwiegend der Flugsicherungssektor.

Unternehmen welcher Größe (Anteil kleiner und mittlerer Unternehmen)?

Flugsicherungsdienstleister und Ausrüstungshersteller sind in der Regel Großunternehmen/-organisationen mit mehreren tausend Beschäftigten. Die Betriebskosten belaufen sich europaweit auf 4 Mrd. € jährlich. Der typische Investitionsaufwand eines großen Flugsicherungsdienstleisters bewegt sich zwischen 800 Mio. € und 1,5 Mrd. € über einen Zeitraum von 10 Jahren.

Befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geografischen Gebieten?

Nein

3. Was werden die Unternehmen zu tun haben, um den Rechtsakten nachzukommen?

Die meisten Unternehmen werden nicht betroffen sein. Verbesserte Standardisierungsverfahren werden jedoch die Rendite der herstellenden Industrie steigern, da Produkte für das Flugverkehrsmanagement einheitlicher werden.

Der Status der Flugsicherungsdienstleister wird sich ändern, was Ausdruck ihrer wachsenden wirtschaftlichen Interessen ist. Die Regulierungsfunktionen (im öffentlichen Interesse ausgeübten Funktionen) werden von den Dienstleistern getrennt und bei nationalen Aufsichtsbehörden und der Gemeinschaft angesiedelt.

4. Welche wirtschaftlichen Folgen werden die vorgeschlagenen Rechtsakte voraussichtlich haben?

Die Umstrukturierung des Flugsicherungssektors soll die Effizienz und Effektivität des Sektors erhöhen, Verspätungen reduzieren und die Produktivität durch eine stärkere Automatisierung steigern. Eine gewisse Quantifizierung der wirtschaftlichen Vorteile ist möglich. Die gesamtwirtschaftlichen Kosten der Verspätungen wurden für 1999 auf 6 Mrd. € geschätzt.

Eine Verringerung der flugsicherungsbedingten Verspätungen um 10 % wird die gesamtwirtschaftlichen Kosten daher um bis zu 600 Mio. € jährlich mindern. Erhebliche Vorteile können also erzielt werden und zu einer verbesserten Nutzung der Flotten, geringeren direkten Betriebskosten der Luftverkehrsgesellschaften und weniger Zeitverlusten für Fluggäste, Unternehmen usw. führen. Auch die externen Kosten, besonders im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung in Flughäfen, werden zurückgehen.

5. Enthalten die vorgeschlagenen Rechtsakte Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (verminderte oder andersartige Anforderungen oder dergleichen)?

Nicht unmittelbar, doch werden Flugsicherungsdienstleister in ihrer Management- und Beschaffungsstrategie mehr unternehmerische Kriterien walten lassen. Dies wird die Tendenz stärken, die Forschung und Entwicklung mehr auf neue Werkzeuge zur Steigerung der Produktivität des Flugverkehrsmanagements auszurichten. Es ist davon auszugehen, dass Anreize für neue Investitionen geschaffen werden und bedeutende Hersteller neue Hochtechnologieprodukte entwickeln werden, wovon kleine und mittlere Unternehmen, die Spezialsoftware entwickeln, profitieren dürften.

KONSULTATION

6. Angabe der Organisationen, die zu den vorgeschlagenen Rechtsakten konsultiert wurden, und ihre Hauptaussagen

Nach Verabschiedung der Mitteilung der Kommission über die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums wurde eine hochrangige Gruppe der Mitgliedstaaten eingesetzt, um sich mit den Problemen zu befassen und Vorschläge für Reformen zu machen. Den Vorsitz der hochrangigen Gruppe, die das Jahr 2000 über zusammenkam, führte die Vizepräsidentin der Kommission, Frau de Palacio. Parallel dazu wurde ein Konsultationsgremium der Branche eingerichtet, in dem alle Bereiche der Luftfahrtbranche vertreten waren: Association of European Airlines (AEA), International Air Carrier Association (IACA), European Regional Airlines Association (ERA), International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA), European Business Aviation Association (EBAA), European Association of Aerospace Industries (AECMA), European Organisation for Civil Aviation Equipment (EUROCAE), International Air Transport Association (IATA), European Cockpit Association (ECA), Airport Council International (ACI), International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA), International Federation of Airline Pilots Association (IFALPA), Federation of Air Transport User Representatives in Europe (FATURE), European Transport Workers' Federation (ETF), Air Traffic Controllers European Union Co-ordination (ATCEUC) und International Federation of Air Traffic Safety Engineers Association (IFATSE).

Der Bericht der hochrangigen Gruppe über die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums wurde im November 2000 vorgelegt.

30.11.01**Beschluss**
des Bundesrates

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat und das Europäische Parlament über die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes

KOM(2001) 564 endg.; Ratsdok. 12693/01

Der Bundesrat hat gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG von der Vorlage Kenntnis genommen.

Der Beschluss ist gemäß § 35 GO BR gefasst worden.