



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 11.6.2013
COM(2013) 410 final

2013/0186 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2013) 206 final}

{SWD(2013) 207 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Die Initiative des einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky, SES) hat zum Ziel, die Gesamteffizienz der Art und Weise, wie der europäische Luftraum organisiert und verwaltet wird, durch eine Reform der Flugsicherungsdienste (Air Navigation Services, ANS) zu verbessern. Die Initiative beinhaltet zwei umfassende Legislativpakete – SES I und SES II mit vier Verordnungen¹ – sowie mehr als 20 Durchführungsvorschriften und Beschlüsse² der Kommission. Die Grundlage der vier SES-Verordnungen ist verbunden mit der Entwicklung der EU-Vorschriften für die Flugsicherheit³, mit denen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA)⁴ eine Reihe von Aufgaben übertragen werden und unter der Bezeichnung SESAR ein umfassendes Projekt zur Modernisierung der Ausrüstungen und Systeme für Flugsicherungsdienste⁵ auf den Weg gebracht wurde. Die geltenden Vorschriften betreffen die fünf Pfeiler Leistung, Sicherheit, Technologie sowie den Faktor Mensch und Flughäfen, die in einer Wechselbeziehung zueinander stehen.

Die Erfahrungen, die mit SES I und SES II seit 2004 bzw. 2009 gesammelt wurden, bestätigen die Stimmigkeit der Grundsätze und der Ausrichtung der Initiative und rechtfertigen ihre Fortsetzung. Allerdings sind dabei erhebliche Verzögerungen eingetreten, insbesondere was die Erreichung der Leistungsziele und die Realisierung der grundlegenden Elemente (u. a. funktionale Luftraumblöcke (FAB) und nationale Aufsichtsbehörden) anbelangt.

Bei der Annahme des SES-II-Pakets 2009 entschied sich der Gesetzgeber für eine zweistufige Umsetzung und forderte die Kommission auf, die Verordnungen über den einheitlichen europäischen Luftraum und die EASA-Verordnung miteinander in Einklang zu bringen, sobald bezüglich der EASA die ersten Durchführungsmaßnahmen beschlossen worden sind und die Auditergebnisse zu den Flugsicherungsorganisationen vorliegen⁶. Eine Neufassung des Legislativpakets, bei der in erster Linie die Rechtsgrundlagen für die EASA und den einheitlichen europäischen Luftraum vereinfacht und voneinander abgegrenzt werden sollen, war somit bereits einplant.

¹ Die Rahmenverordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums; die Flugsicherungsdienste-Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum; die Luftraum-Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum; die Interoperabilitäts-Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes.

² Einen Überblick über die Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum enthält Anhang III der Folgenabschätzung zu SES 2+.

³ Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1108/2009.

⁴ Während im Fahrplan der Kommission zur Umsetzung der Gemeinsamen Erklärung des Europäischen Parlaments, des Rates der EU und der Europäischen Kommission zu den dezentralen Agenturen vom Juli 2012 die Standardisierung der Namen aller Agenturen nach einem einheitlichen Format vorgesehen ist, wird aus Gründen der Klarheit in dieser Begründung durchgehend der gegenwärtige Name der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) verwendet. Der Wortlaut des Legislativvorschlags wurde hingegen entsprechend der Gemeinsamen Erklärung und dem Fahrplan angepasst, und es wird dort der standardisierte Name „Luftfahrtagentur der Europäischen Union (EAA)“ verwendet.

⁵ Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates. Das Programm SESAR (Single European Sky ATM Research – Flugsicherungsforschung für den einheitlichen europäischen Luftraum) bildet den technischen Pfeiler des SES und dient der Verbesserung des Flugverkehrsmanagements für die gesamte Luftfahrt.

⁶ Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1108/2009), Artikel 65a.

Die Neufassung bietet zudem die Gelegenheit, die geltenden Rechtsvorschriften angesichts der Verzögerungen bei der Umsetzung der SES-Initiative auf ihre Wirksamkeit hin zu untersuchen. Durch diesen Prozess der Überarbeitung des SES-Rechtsrahmens, kurz als SES 2+ bezeichnet, soll die Reform der Flugsicherungsdienste beschleunigt werden, ohne von deren ursprünglichen Zielen und Grundsätzen abzuweichen. Ferner ist die Überarbeitung Teil der Binnenmarktakte II⁷ und dient als solcher dazu, die allgemeine Wettbewerbsfähigkeit und das Wachstum der EU-Wirtschaft und nicht allein des Flugverkehrsmanagements zu steigern.

Das Paket SES 2+ zielt auf Verbesserungen bei der Überwachung der Einhaltung von Vorschriften ab sowie auf ein verbessertes Leistungssystem, eine stärkere Kundenorientierung der Flugsicherungsorganisationen und eine höhere Gesamtleistung.

Darüber hinaus werden durch das Paket die Rechtsvorschriften vereinfacht, indem bestimmte Überschneidungen im bestehenden Rechtsrahmen beseitigt werden. Zu mehreren sich überschneidenden Bereichen des SES-Rechtsrahmens wurden Bedenken geäußert, und auch die Aufgaben der verschiedenen Akteure auf EU-Ebene müssen präzisiert werden. Diese Angleichungen zwischen den vier SES-Verordnungen und der EASA-Grundverordnung⁸ bedeuten eine rein technische und in den Rechtsvorschriften bereits vorgesehene Anpassung. Aus dieser Anpassung folgt angesichts des Umfangs der Überschneidungen zwischen den Verordnungen als logische Konsequenz, eine Neufassung der übrigen Teile der vier SES-Verordnungen zu einer einzigen Verordnung vorzunehmen.

Behandelte Probleme

Der erste im Rahmen von SES 2+ behandelte Problembereich ist die **unzureichende Effizienz der Flugsicherung**. In Bezug auf die Kosten, die Anzahl der Flüge und die Kapazitäten sind die Flugsicherungsdienste nach wie vor vergleichsweise ineffizient. Besonders deutlich wird dies durch einen Vergleich mit den Vereinigten Staaten mit einem Luftraum von ähnlicher Größenordnung. In den USA wird der gesamte Luftraum von nur einer Flugsicherungsorganisation kontrolliert, während es in Europa 38 solcher Organisationen gibt. Die US-Flugsicherung kontrolliert annähernd 70 % mehr Flüge mit einem um 38 % geringeren Personalbestand. Hauptursachen dieses Produktivitätsgefälles in Europa sind Unzulänglichkeiten bei der Einrichtung und Anwendung des Leistungssystems, uneffektive Aufsichtsbehörden und ein übermäßig hoher Anteil von Verwaltungspersonal in den Flugsicherungsorganisationen.

Das zweite Kernproblem betrifft das **fragmentierte Flugverkehrsmanagement (ATM)**. Das ATM-System in Europa umfasst 27 nationale Behörden, die insgesamt mehr als hundert Flugsicherungsdienstleister mit ihren jeweils unterschiedlichen Systemen, Vorschriften und Verfahren beaufsichtigen. Die hohe Anzahl der Flugsicherungsdienstleister in Europa, die jeweils ihre eigenen Systeme betreiben, ihr Personal überwiegend selbst schulen, eigene Betriebsverfahren schaffen und deren Dienste sich auf einen kleinen Luftraum beschränken, verursacht erhebliche Zusatzkosten. Zur Überwindung dieser Fragmentierung beinhaltet der einheitliche europäische Luftraum Ideen wie die der grenzübergreifenden funktionalen Luftraumblöcke (FAB) und des zentralen Netzmanagers, der für bestimmte Dienste auf Netzebene zuständig ist. Die FAB sind jedoch noch nicht hinreichend leistungsorientiert und die Position des Netzmanagers ist noch zu schwach.

⁷ COM(2012) 573 final.

⁸ Verordnung (EG) Nr. 216/2008.

Allgemeines Ziel:

Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftverkehrssystems gegenüber vergleichbaren Regionen und insbesondere die Fortentwicklung der Initiative des einheitlichen europäischen Luftraums.

Spezifische Ziele:

- Leistungsfähigere und effizientere Flugverkehrsdienste.
- Bessere Nutzung der Kapazitäten im Flugverkehrsmanagement.

Operative Ziele:

- Gewährleistung transparenter, auf Marktprinzipien und Kundenwert basierender Flugsicherungsdienste.
- Stärkung der Rolle der nationalen Aufsichtsbehörden.
- Verstärkte Festlegung von Leistungszielen und Anwendung des Leistungssystems (einschließlich Stärkung des Leistungsüberprüfungsgremium (Performance Review Body, PRB) und der Performance Review Unit (PRU).
- Strategische Neuausrichtung der funktionalen Luftraumblöcke.
- Stärkung der Führung und des Tätigkeitsfelds des Netzmanagers.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Zwischen September und Dezember 2012 fand auf der Website der GD MOVE eine dreimonatige öffentliche Konsultation statt. Zur Unterstützung der Vorbereitung der Initiative fanden außerdem zwei hochrangig besetzte Veranstaltungen – eine Konferenz in Limassol und eine Anhörung in Brüssel – sowie zahlreiche bilaterale Treffen mit allen betroffenen Akteuren statt.

Zur Unterstützung der Legislativvorschläge für mehr Effizienz, Sicherheit und Wettbewerbsfähigkeit des einheitlichen europäischen Luftraums hat die GD MOVE eine Folgenabschätzung erarbeitet. Das Paket umfasst Vorschläge zur Änderung der vier SES-Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, 550/2004, 551/2004 und 552/2004, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009, sowie der EASA-Grundverordnung (EG) Nr. 216/2008, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009⁹. Die Initiative betrifft die Agendaplanung Nr. (EU) 2014/MOVE/001. Der Fahrplan zu der Folgenabschätzung wurde auch auf der Website der Kommission veröffentlicht¹⁰.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

3.1. Neufassung (gesamte Verordnung)

Die vier SES-Verordnungen wurden in eine einzige Verordnung zusammengeführt, was eine Reihe von Änderungen in allen Texten erforderte. Basierend auf den einzelnen Akteuren ist die neue Vorschrift in fünf Kapitel unterteilt:

- Kapitel I: Allgemeine Bestimmungen
- Kapitel II: Nationale Behörden
- Kapitel III: Dienstleistungen

⁹ Wie oben angeführt, sind die Änderungen der EASA-Grundverordnung rein technischer Art und werden daher in der Folgenabschätzung nicht näher untersucht.

¹⁰ http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/roadmaps_2013_en.htm#MOVE.

- Kapitel IV: Luftraum

- Kapitel V: Schlussbestimmungen

Zur Betonung der konzeptuellen Kontinuität wurden außerdem einige Inhalte, die sich mit der geltenden Verordnung (EG) Nr. 216/2008 überschneiden, aus den SES-Verordnungen gestrichen und bestimmte Details dieser gestrichenen Passagen in die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 übernommen. Aus der Verordnung (EG) Nr. 552/2004, die nun vollständig entfällt, wurden die meisten Bestimmungen gestrichen, mit Ausnahme bestimmter Details betreffend Anhang I über die benannten Stellen, die mit dem Anhang über qualifizierte Stellen zusammengeführt wurden, sowie einiger allgemeiner, beschreibender Abschnitte in Anhang II, die in den Anhang Vb der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 übernommen wurden, um die Notwendigkeit einer Fortführung der aktuellen Politik zu unterstreichen.

Übereinstimmend mit der Ansicht, dass die Kommission sich auf die wirtschaftliche Regulierung, insbesondere das Leistungssystem und SESAR, konzentrieren sollte, während die EASA (nun EAA gemäß der Vereinbarung über die Standardisierung der Agenturen) den Prozess durch die Koordinierung der Erstellung der technischen Vorschriften unterstützt, wurde ein neuer Artikel 28 hinzugefügt, der beschreibt, wie die Kohärenz zwischen der SESAR-Politik und den neuen technischen Vorschriften gewährleistet werden kann.

Schließlich wurden in die Verordnung die neuen, sich aus dem Vertrag von Lissabon ergebenden Bestimmungen über Durchführungsrechtsakte und delegierte Rechtsakte aufgenommen.

3.2. Nationale Behörden (Artikel 3, 4 und 5 sowie Artikel 2 Nummer 36)

Einer der Bereiche mit dem größten Handlungsbedarf ist laut Folgenabschätzung die Stärkung der nationalen Behörden, sowohl im Hinblick auf ihre Unabhängigkeit wie auch ihre Fachkompetenz und Ressourcen. Deshalb wird in Artikel 3 das Maß an Unabhängigkeit beschrieben, über das die Behörden gegenüber den von ihnen zu beaufsichtigenden Dienstleistern verfügen müssen. Da dies in einigen Mitgliedstaaten einen gewissen Verwaltungsumbau erfordert, ist ein Übergangszeitraum bis 2020 vorgesehen. Ferner werden klarere Anforderungen an die Fachkenntnisse und die Unabhängigkeit des Personals sowie an eine eigenständige Finanzierung der Behörden durch die in Artikel 14 vorgesehenen Streckennavigationsgebühren gestellt.

Zur Steigerung ihrer Fachkompetenz ist in Artikel 5 die Schaffung eines Netzes der nationalen Behörden vorgesehen, einschließlich der Möglichkeit der Bildung eines Pools von Sachverständigen, so dass die Staaten auch auf Experten aus anderen Mitgliedstaaten zurückgreifen können.

Schließlich wird eine Bestimmung des Begriffs „nationale Aufsichtsbehörde“ hinzugefügt, in der klargestellt wird, dass die in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten zuständigen Behörden für die Zwecke der vorliegenden Verordnung als nationale Aufsichtsbehörden gelten und daher keine zweite Verwaltungsebene geschaffen werden muss.

3.3. Leistungssystem und Gebührenregelung (Artikel 11, 12, 13 und 14)

Artikel 11 über das Leistungssystem wurde geändert, um die Festlegung von Zielen rationeller zu gestalten und eine stärkere lokale Ausrichtung zu ermöglichen. Auf diese Weise können die Leistungsziele bedarfsgerechter bestimmt werden.

Um dies zu unterstützen, wurden auch die Artikel 12 und 13 über die Gebührenerhebung geringfügig geändert und aktualisiert, um in der Bestimmung über die Finanzierung der Agenturaufgaben den erweiterten Zuständigkeiten der EASA gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 Rechnung zu tragen und die Wahrnehmung dieser Aufgaben zu ermöglichen.

3.4. Funktionale Luftraumblöcke (Artikel 16)

Dieser Artikel wurde bereits durch die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 geändert, um den Leistungsaspekt der funktionalen Luftraumblöcke (FAB) stärker in den Mittelpunkt zu rücken, was auch in der vorliegenden Änderung weiter fortgesetzt wird. Die FAB sollten nicht als statische Luftraumblöcke betrachtet werden, sondern als Initiativen unter Federführung der Industrie, deren Ziel es ist, die Dienstleistungsqualität insgesamt zu verbessern. Die Branche benötigt dafür mehr Flexibilität, um die FAB zu entwickeln bzw. unterschiedliche Arten von FAB zu konzipieren, je nachdem, wo die größten Synergieeffekte zu erwarten sind. Der Schwerpunkt des Artikels liegt deshalb nun verstärkt auf „Industriepartnerschaften“, wobei der Erfolg anhand der erzielten Leistungsverbesserungen gemessen wird.

3.5. Unterstützungsleistungen (Artikel 10 und Artikel 2 Nummer 37)

Analysen zufolge besteht das größte Verbesserungspotenzial bei den zur Unterstützung der zentralen Flugverkehrsdienste erbrachten Diensten. Da solche Dienste wegen ihrer Merkmale auch unter Marktbedingungen erbracht werden könnten, wurde der frühere Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 gestrichen und durch einen Artikel ersetzt, der die Erbringung von Unterstützungsleistungen nach den normalen Regeln für die Vergabe öffentlicher Aufträge behandelt. Für die als natürliche Monopole geltenden zentralen Flugverkehrsdienste ist weiterhin eine Benennung erforderlich, jedoch sollten Unterstützungsleistungen sich frei entfalten und dabei auch die Fachkenntnisse anderer Sektoren umfassend genutzt werden können. Zum Schutz wesentlicher Sicherheits- und Wirtschaftsinteressen wurde nach dem Modell des Artikels 4 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 auch eine Schutzklausel aufgenommen. Ein Übergangszeitraum bis 2020 ist vorgesehen.

In Artikel 2 Nummer 37 werden Unterstützungsleistungen definiert, um die Dienste, auf die diese Bestimmung zielt, näher zu erläutern.

3.6. Netzmanagement (Artikel 17 und Artikel 2 Nummern 7, 9 und 10)

Artikel 17 über das Netzmanagement wurde in zweierlei Hinsicht aktualisiert. Erstens wurde der bislang uneinheitliche Artikel neu gestaltet, um alle vom Netzmanager geleisteten Dienste in Absatz 2 aufzuführen. Elemente, die technische Durchführungsbestimmungen zur Verkehrsflussregelung – und somit nicht unmittelbar den Netzmanager – betreffen, wurden in Anhang Vb der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 aufgenommen, der bereits diesbezügliche Bestimmungen enthält. In Absatz 2 wird in diesem Zusammenhang auch auf das Portal für Flugberatungsinformationen verwiesen, da dieser Dienst bereits zum Teil in den Bereich des Netzmanagers fällt, in der Verordnung allerdings nicht ausdrücklich genannt wird.

Zweitens wurde der Artikel terminologisch an die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 angeglichen, indem „Funktionen“ als „Dienste“ bezeichnet werden und der Netzmanager in gleicher Weise behandelt wird wie andere Dienstleister, soweit es die Zertifizierung, die Beaufsichtigung und die Sicherheitsanforderungen betrifft. Der Wortlaut der entsprechenden Begriffsbestimmungen wurde ebenfalls angepasst.

Außerdem wurde in Artikel 17 eine Bestimmung aufgenommen, die es ermöglicht, den Netzmanager bis 2020 hin zu einer Industriepartnerschaft weiterzuentwickeln.

3.7. Beteiligung der Luftraumnutzer (Artikel 19)

Eine stärkere Kundenorientierung bei den Flugsicherungsorganisationen ist einer der Bereiche, die in der Folgenabschätzung als verbesserungswürdig eingestuft wurden. Ein neuer Artikel 19 wurde eingefügt, um sicherzustellen, dass die Luftraumnutzer konsultiert werden und bei der Genehmigung von Investitionsplänen ein Mitspracherecht erhalten.

4. FAKULTATIVE ANGABEN

Begleitend zu den vorgeschlagenen Änderungen der EASA-Grundverordnung, d. h. der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, wurde eine gesonderte, kürzer gefasste Begründung verfasst.

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt, da alle darin behandelten Funktionen bereits existieren.

↓ 549/2004 (angepasst)

2013/0186 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur ~~Festlegung des Rahmens für die Schaffung~~ ☒ Verwirklichung ☒ des einheitlichen europäischen Luftraums

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

↓ 549/2004 (angepasst)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –
gestützt auf den Vertrag ☒ über die Arbeitsweise der Europäischen Union ☒ ~~zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft~~, insbesondere auf Artikel ~~80~~ ☒ 100 ☒ Absatz 2,
auf Vorschlag der Europäischen Kommission¹¹,
nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹²,
nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹³,
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,
in Erwägung nachstehender Gründe:

↓ neu

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“)¹⁴, die Verordnung (EG) Nr. 550/2004 vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“)¹⁵, die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“)¹⁶ und die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen

¹¹ ABl. C 103 E vom 30.4.2002, S. 1.

¹² ABl. C 241 vom 7.10.2002, S. 24.

¹³ ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 13.

¹⁴ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

¹⁵ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

¹⁶ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“)¹⁷ wurden in wesentlichen Teilen geändert. Es empfiehlt sich daher aus Gründen der Klarheit, im Rahmen der jetzt anstehenden Änderungen eine Neufassung dieser Verordnungen vorzunehmen.

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 1

- (2) Die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem, das eine sichere und geregelte Abwicklung des Luftverkehrs ermöglicht und dadurch den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr und die Freizügigkeit der Personen erleichtert.

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 2
(angepasst)

~~Auf seiner Sondertagung am 23. und 24. März 2000 in Lissabon hat der Europäische Rat die Kommission aufgefordert, Vorschläge für die Verwaltung des Luftraums, die Kontrolle des Flugverkehrs und die Regelung der Verkehrsflüsse auf der Grundlage der Arbeiten der von der Kommission eingesetzten hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum vorzulegen. Diese Gruppe – hauptsächlich aus Vertretern ziviler und militärischer Flugsicherungsstellen in den Mitgliedstaaten bestehend – hat ihren Bericht im November 2000 vorgelegt.~~

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 2
(angepasst)

- (3) Die Annahme des ersten Pakets von Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum, der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, der Verordnung (EG) Nr. 550/2004, der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (die Rahmenverordnung), der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum (Flugsicherungsdienste-Verordnung), der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum (Luftraum-Verordnung) und der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“) durch das Europäische Parlament und den Rat hat eine solide Rechtsgrundlage für ein nahtloses, interoperables und sicheres System des Flugverkehrsmanagements (Air Traffic Management — ATM) geschaffen.

↓ neu

Durch die Annahme des zweiten Pakets, der Verordnung (EG) Nr. 1070/2009, wurde die Initiative des einheitlichen europäischen Luftraums weiter gestärkt, indem ein Leistungssystem und das Konzept des Netzmanagers zur weiteren Verbesserung des europäischen Flugverkehrsmanagements eingeführt wurden.

¹⁷ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 3
(angepasst)

~~Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 („Rahmenverordnung“)¹⁸ legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 4
(angepasst)

~~Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 („Rahmenverordnung“)¹⁹ legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.~~

↓ 551/2004 (angepasst)

- (4) In Artikel 1 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 erkennen die Vertragsstaaten an, „dass jeder Staat über seinem Hoheitsgebiet volle und ausschließliche Hoheit über den Luftraum besitzt“. Im Rahmen dieser Hoheit über den Luftraum und vorbehaltlich der geltenden internationalen Übereinkünfte nehmen die Mitgliedstaaten der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ mit der Flugverkehrskontrolle hoheitliche Befugnisse wahr.
-

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 3
(angepasst)

~~Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“)²⁰ legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.~~

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 1

- (5) Die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem, das eine sichere, geregelte und nachhaltige Abwicklung des Luftverkehrs ermöglicht, die Kapazität optimiert und den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr und die Freizügigkeit der Personen erleichtert.
-

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 37

- (6) Damit die Ziele der Erhöhung der Sicherheitsstandards für den Luftverkehr und der Verbesserung der Gesamtleistung der ATM und der ANS für den allgemeinen Flugverkehr in Europa gleichzeitig umgesetzt werden können, ist der menschliche Faktor zu berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten sollten deshalb die Einführung von Grundsätzen der angemessenen Berichterstattungskultur („Just Culture“) prüfen.

¹⁸ ~~Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.~~

¹⁹ ~~Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.~~

²⁰ ~~Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 6
(angepasst)

- (7) Die Mitgliedstaaten haben eine allgemeine Erklärung zu militärischen Aspekten im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum abgegeben²¹. Dieser Erklärung zufolge sollten die Mitgliedstaaten insbesondere die Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen verstärken und, wenn und soweit wie es von allen betroffenen Mitgliedstaaten für erforderlich gehalten wird, die Zusammenarbeit zwischen ihren Streitkräften in allen Angelegenheiten des Flugverkehrsmanagements erleichtern.
-

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 3
(angepasst)

~~Das reibungslose Funktionieren des Luftverkehrssystems setzt ein einheitliches, hohes Sicherheitsniveau der Flugsicherungsdienste voraus, die eine optimale Nutzung des europäischen Luftraums sowie ein einheitliches, hohes Sicherheitsniveau des Flugverkehrs in Übereinstimmung mit dem im allgemeinen Interesse liegenden Auftrag der Flugsicherungsdienste, einschließlich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ermöglichen. Es sollte daher den höchsten Anforderungen an Verantwortlichkeit und Kompetenz genügen.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 4
(angepasst)

~~Die Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollte in Einklang mit den Verpflichtungen, die sich aus der Eurocontrol-Mitgliedschaft der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten ergeben, sowie in Einklang mit den Grundsätzen des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 vorangetrieben werden.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 5
(angepasst)

- (8) Beschlüsse in Bezug auf Inhalt, Umfang oder Durchführung militärischer Einsätze und Übungen fallen ☒ gemäß Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ☒ nicht in die Zuständigkeit der Gemeinschaft Union .
-

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 23
(angepasst)

~~Das Königreich Spanien und das Vereinigte Königreich haben am 2. Dezember 1987 in London in einer gemeinsamen Erklärung der Außenminister der beiden Länder eine stärkere Zusammenarbeit bei der Nutzung des Flughafens von Gibraltar vereinbart. Diese Vereinbarung ist noch nicht wirksam.~~

²¹ Siehe Seite 9 dieses Amtsblatts.

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 1
(angepasst)
⇒ neu

- (9) Die Mitgliedstaaten haben ihre nationalen Flugsicherungsorganisationen in unterschiedlichem Umfang umstrukturiert und ihnen hierbei größere Autonomie und größeren Spielraum zur Erbringung von Dienstleistungen eingeräumt. Es ~~zeigt sich immer deutlicher, dass~~ ⇒ muss sichergestellt werden, dass ~~in diesem neuen Umfeld~~ ⇒ für die Dienste, die unter Marktbedingungen erbracht werden können, und für die Dienste, die unter den derzeitigen technologischen Bedingungen als natürliche Monopole gelten, ein gut funktionierender Binnenmarkt besteht und dass ~~Mindestanforderungen zur Wahrung des öffentlichen Interesses erfüllt werden müssen.~~
-

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 4

~~Zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollten Maßnahmen erlassen werden, mit denen die sichere und effiziente Erbringung von Flugsicherungsdiensten gewährleistet wird, die auf die Ordnung und Nutzung des Luftraums gemäß der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraumverordnung“)²² abgestimmt sind. Die Festlegung einer harmonisierten Ordnung für die Erbringung dieser Dienste ist wichtig, um dem Bedarf der Luftraumnutzer angemessen Rechnung zu tragen und den Flugverkehr sicher und effizient abzuwickeln.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 1

~~Die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums erfordert einen harmonisierten Ansatz zur Regelung der Ordnung und Nutzung des Luftraums.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 2
(angepasst)

~~In dem Bericht der hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum vom November 2000 wird die Auffassung vertreten, dass die Festlegung, die Regulierung und das strategische Management des Luftraums auf europäischer Grundlage erfolgen sollte.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 3
(angepasst)

~~In der Mitteilung der Kommission über die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums vom 30. November 2001 wird eine Strukturreform gefordert, damit über ein schrittweise stärker integriertes Luftraummanagement und die Entwicklung neuer Konzepte und Verfahren für das Flugverkehrsmanagement der einheitliche europäische Luftraum geschaffen werden kann.~~

²² Siehe Seite 20 dieses Amtsblatts.

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 6

~~Der Luftraum ist eine gemeinsame Ressource für alle Kategorien von Nutzern, die von allen flexibel genutzt werden muss, wobei Fairness und Transparenz gewährleistet sein müssen und den sicherheits- und verteidigungspolitischen Erfordernissen der Mitgliedstaaten und ihren Verpflichtungen in internationalen Organisationen Rechnung zu tragen ist.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 7

~~Ein effizientes Luftraummanagement ist wesentliche Voraussetzung für eine Steigerung der Kapazität des Systems der Flugverkehrsdienste, für die optimale Befriedigung unterschiedlicher Nutzeranforderungen und für die Gewährleistung einer möglichst flexiblen Luftraumnutzung.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 1

~~Zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollten Maßnahmen in Bezug auf Systeme, Komponenten und zugehörige Verfahren mit dem Ziel der Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (EATMN) erlassen werden, die mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“)²³ und mit der Ordnung und Nutzung des Luftraums gemäß der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“)²⁴ in Einklang stehen.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 2
(angepasst)

~~In dem Bericht der hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum wurde bestätigt, dass technische Vorschriften auf der Grundlage der „neuen Konzeption“ gemäß der Entschließung des Rates vom 7. Mai 1985 über eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung²⁵ festgelegt werden müssen, in denen grundlegende Anforderungen, Regeln und Normen einander ergänzen und aufeinander abgestimmt sind.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 4
(angepasst)

~~In dem Bericht der hochrangigen Gruppe wurde bestätigt, dass in den letzten Jahren zwar Fortschritte in Richtung auf einen nahtlosen Betrieb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes erzielt wurden, dass die Lage jedoch weiterhin unbefriedigend ist, da die Integration der nationalen Flugverkehrsmanagementsysteme~~

²³ Siehe Seite 10 dieses Amtsblatts.

²⁴ Siehe Seite 20 dieses Amtsblatts.

²⁵ ABl. C 136 vom 4.6.1985, S. 1.

~~nicht sehr weit geht und neue Betriebs- und Technologiekonzepte, die für die Bereitstellung der zusätzlich erforderlichen Kapazität nötig sind, nur langsam eingeführt werden.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 5

~~Eine verstärkte Integration auf Gemeinschaftsebene würde Effizienzsteigerungen, niedrigere Beschaffungs- und Instandhaltungskosten und eine verbesserte betriebliche Koordinierung bewirken.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 6

~~Das Vorherrschen nationaler technischer Spezifikationen bei der Beschaffung 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 erheblich anpassen muss. Diese Praxis erschwert die Entwicklung und Anwendung neuer Technologien unnötig und verlangsamt die Einführung neuer Betriebskonzepte, die zur Erhöhung der Kapazität erforderlich sind.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 8

~~Aus diesen Gründen und im Hinblick auf die Ausdehnung des einheitlichen europäischen Luftraums auf eine größere Anzahl europäischer Staaten sollte sich die Gemeinschaft unter Berücksichtigung der Entwicklungen innerhalb von Eurocontrol gemeinsame Ziele setzen und ein Maßnahmenprogramm beschließen, mit dem die Gemeinschaft, die Mitgliedstaaten und die verschiedenen Wirtschaftsbeteiligten zu entsprechenden Anstrengungen für die Schaffung eines stärker integriert betriebenen Luftraums, des einheitlichen europäischen Luftraums, mobilisiert werden.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 24

~~Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums, wegen der grenzüberschreitenden Dimension der Maßnahme auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher unter Gewährleistung von Durchführungsvorschriften, die den örtlichen Besonderheiten Rechnung tragen, besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 9

~~In den Fällen, in denen die Mitgliedstaaten tätig werden, um die Einhaltung der gemeinschaftlichen Anforderungen sicherzustellen, sollten die Behörden, die die Einhaltung überprüfen, über eine hinreichende Unabhängigkeit gegenüber Flugsicherungsorganisationen verfügen.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 10

~~Flugsicherungsdienste, insbesondere Flugverkehrsdienste, die Behörden vergleichbar sind, erfordern eine funktionale oder strukturelle Trennung und nehmen je nach Mitgliedstaat sehr unterschiedliche Rechtsformen an.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 11

~~In den Fällen, in denen für Flugsicherungsorganisationen unabhängige Rechnungsprüfungen vorgeschrieben sind, sollten die Kontrollen der amtlichen Rechnungsprüfungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen die betreffenden Dienste durch die Verwaltung oder eine öffentliche Stelle erbracht werden, die der Aufsicht der genannten Behörden unterliegen, als unabhängige Rechnungsprüfungen anerkannt werden, und zwar unabhängig davon, ob die in diesem Rahmen erstellten Prüfungsberichte veröffentlicht werden oder nicht.~~

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 9

- (10) Damit die durchgängige und solide Beaufsichtigung der Dienstleistung in ganz Europa gewährleistet ist, sollten die nationalen Aufsichtsbehörden über ausreichend Unabhängigkeit und Mittel verfügen. Diese Unabhängigkeit sollte diese Behörden nicht daran hindern, ihre Aufgaben innerhalb eines administrativen Rahmens wahrzunehmen.
-

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 10

- (11) Den nationalen Aufsichtsbehörden kommt bei der Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums eine Schlüsselrolle zu, und die Kommission sollte daher die Zusammenarbeit zwischen ihnen erleichtern, um den Austausch bewährter Praktiken zu ermöglichen und um einen gemeinsamen Ansatz zu entwickeln, auch durch verstärkte Zusammenarbeit auf regionaler Ebene. Diese Zusammenarbeit sollte regelmäßig stattfinden.
-

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 6

~~Es ist Aufgabe der Mitgliedstaaten, die sichere und effiziente Erbringung von Flugsicherungsdiensten zu überwachen und die Einhaltung der auf Gemeinschaftsebene festgelegten gemeinsamen Anforderungen durch die Flugsicherungsorganisationen zu kontrollieren.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 7

~~Den Mitgliedstaaten sollte gestattet werden, anerkannte Organisationen, die über die fachliche Erfahrung verfügen, mit der Überprüfung der Einhaltung der auf Gemeinschaftsebene festgelegten gemeinsamen Anforderungen durch die Flugsicherungsorganisationen zu betrauen.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 20

~~Die Strafmaßnahmen bei Verstößen gegen diese Verordnung und gegen die in Artikel 3 genannten Maßnahmen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 17

~~Die Sozialpartner sollten bei allen Maßnahmen, die bedeutende Sozialauswirkungen haben, informiert und angemessen angehört werden. Darüber hinaus sollte auch der Ausschuss für den sektoralen Dialog, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene²⁶ eingesetzt wurde, gehört werden.~~

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 11
(angepasst)

(12) Die Sozialpartner sollten besser über alle Maßnahmen, die merkliche soziale Auswirkungen haben, informiert und dazu angehört werden. Auf ~~Gemeinschaftsebene~~ ☒ Unionsebene ☒ sollte auch der Ausschuss für den sektoralen Dialog, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission²⁷ eingesetzt wurde, gehört werden.

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 11

~~Die mit Zeugnissen verknüpften Bedingungen sollten sachlich gerechtfertigt sowie diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent sein und den einschlägigen internationalen Normen entsprechen.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 2
(angepasst)

~~In dem Bericht der hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum vom November 2000 wurde bestätigt, dass es gemeinschaftlicher Regeln bedarf, mit denen die Regulierung einerseits und die Erbringung von Diensten andererseits voneinander getrennt werden, und dass es erforderlich ist, ein Zertifizierungssystem einzurichten, das — insbesondere was die Sicherheit anbelangt — auf die Wahrung öffentlicher Interessen abstellt, sowie die Gebührenverfahren zu verbessern.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 10

~~Unter Gewährleistung der Kontinuität des Dienstes sollte ein gemeinsames System für die Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen eingerichtet werden, in dessen Rahmen die Rechte und Pflichten dieser Organisationen festgelegt werden und die regelmäßige Überwachung der Erfüllung dieser Anforderungen erfolgt.~~

²⁶ ABl. L 225 vom 12.08.1998, S. 27.

²⁷ ABl. L 225 vom 12.08.1998, S. 27.

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 12

~~Die Zeugnisse sollten von allen Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt werden, damit Flugsicherungsorganisationen Dienste in einem anderen Mitgliedstaat als dem Land, in dem das Zeugnis erteilt wurde, erbringen können, sofern die Sicherheitsanforderungen eingehalten werden.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 14

~~Zur Erleichterung der sicheren Durchführung des grenzüberschreitenden Flugverkehrs zwischen Mitgliedstaaten im Interesse der Luftraumnutzer und ihrer Fluggäste sollte das Zertifizierungssystem einen Rahmen schaffen, in dem die Mitgliedstaaten Dienstleister für Flugverkehrsdienste unabhängig davon benennen können, wo sie zertifiziert wurden.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 5

~~Die Erbringung von Flugverkehrsdiensten gemäß dieser Verordnung hängt mit der Ausübung von hoheitlichen Befugnissen zusammen, die keinen wirtschaftlichen Charakter aufweisen, der die Anwendung der Wettbewerbsregeln des Vertrags rechtfertigen würde.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 13

⇒ neu

(13) Die Erbringung von Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdiensten sowie von ⇒ Wetter- und ⇐ Flugberatungsdiensten sollte unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale dieser Dienste und unter Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus zu Marktbedingungen organisiert werden.

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 15

~~Auf der Grundlage einer von ihnen durchgeführten Analyse relevanter Sicherheitserwägungen sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, einen oder mehrere Dienstleister für Wetterdienste zu benennen, der diese Dienste in Bezug auf die Gesamtheit oder einen Teil des Luftraums in ihrem Zuständigkeitsbereich erbringt, ohne dass eine Ausschreibung durchgeführt werden muss.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 19

~~Die Gebührenbedingungen für die Luftraumnutzer sollten fair und transparent sein.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 20

~~Die Nutzergebühren sollten die Einrichtungen und Dienste, die von Flugsicherungsorganisationen und Mitgliedstaaten bereitgestellt werden, abdecken. Die Höhe der Nutzergebühren sollte unter Berücksichtigung der Ziele der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten stehen.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 21

- (14) Bei der Erbringung gleichwertiger Flugsicherungsdienste sollte es keine Diskriminierung zwischen Luftraumnutzern geben.
-

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 22

~~Flugsicherungsorganisationen stellen bestimmte Einrichtungen und Dienste bereit, die unmittelbar mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen in Verbindung stehen und deren Kosten sie nach dem Verursacherprinzip decken können sollten, so dass die Luftraumnutzer die von ihnen verursachten Kosten am Ort der Nutzung oder so ortsnah wie möglich tragen sollten.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 23

~~Es ist wichtig, für die Transparenz der Kosten zu sorgen, die bei solchen Einrichtungen oder Diensten anfallen. Daher sollten alle Änderungen des Gebührensystems oder der Gebührenhöhe den Luftraumnutzern erläutert werden. Von Flugsicherungsorganisationen geplante Änderungen oder Investitionen sollten im Rahmen eines Informationsaustauschs zwischen ihren Leitungsgremien und den Luftraumnutzern erläutert werden.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 24

~~Es sollte die Möglichkeit zu einer Differenzierung der Gebühren geben, die zu einer Maximierung der Kapazität des Gesamtsystems beiträgt. Finanzielle Anreize können 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 sein.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 25

~~Im Kontext der zur Erzielung einer angemessenen Kapitalrentabilität beschafften Einnahmen und in direktem Zusammenhang mit den Einsparungen aus Effizienzsteigerungen sollte die Kommission die Möglichkeit prüfen, eine Reserve zu bilden, um die Auswirkungen einer plötzlichen Erhöhung der von den Luftraumnutzern verlangten Gebühren in Zeiten eines geringeren Luftverkehrsaufkommens zu verringern.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 26

~~Die Kommission sollte die Durchführbarkeit einer vorübergehenden Finanzhilfe für Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität des europäischen Flugverkehrskontrollsystems insgesamt prüfen.~~

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 7
(angepasst)

- (15) Das Konzept der „gemeinsamen Vorhaben“, mit denen Luftraumnutzer und/oder Flugsicherungsorganisationen dabei unterstützt werden sollen, die kollektiven

Infrastrukturen für die Flugsicherung, die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die Luftraumnutzung zu verbessern – insbesondere jene Vorhaben, die im Hinblick auf die Umsetzung des ATM-Masterplans, ~~☒~~ der durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates²⁸ in Einklang mit Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates gebilligt wurde ~~☒~~, erforderlich sind – sollte bereits bestehende Vorhaben, die einer oder mehrere Mitgliedstaaten mit ähnlichen Zielen beschlossen haben, nicht beeinträchtigen. Die Vorschriften zur Finanzierung der Einführung gemeinsamer Vorhaben sollten der Art und Weise, wie diese gemeinsamen Vorhaben gestaltet werden, nicht vorgreifen. Die Kommission kann vorschlagen, dass eine Finanzierung wie etwa im Rahmen des Transeuropäischen Netzes oder der Europäischen Investitionsbank innerhalb des mehrjährigen Finanzrahmens zur Unterstützung gemeinsamer Vorhaben eingesetzt werden kann, insbesondere um die Einführung des SESAR-Programms zu beschleunigen. Unbeschadet des Zugangs zu der genannten Finanzierung sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, zu entscheiden, wie die durch die Versteigerung von Zertifikaten aus dem Emissionshandel im Luftverkehrsbereich erzielten Einnahmen zu verwenden sind, und in diesem Zusammenhang zu erwägen, ob ein Teil dieser Einnahmen zur Finanzierung gemeinsamer Vorhaben auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke herangezogen werden könnte.

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 27

~~Die Festlegung und Erhebung von Gebühren für die Luftraumnutzung sollte von der Kommission unter Mitwirkung von Eurocontrol und nationaler Aufsichtsbehörden und Luftraumnutzern regelmäßig überprüft werden.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 8

~~Die Tätigkeit von Eurocontrol hat gezeigt, dass das Streckennetz und die Luftraumstruktur vernünftigerweise nicht isoliert weiterentwickelt werden können, da jeder einzelne Mitgliedstaat einen integralen Bestandteil des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (EATMN) bildet, sowohl innerhalb als auch außerhalb der Gemeinschaft.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 13

~~Es ist von wesentlicher Bedeutung, in Bezug auf Strecken und Sektoren zu einer gemeinsamen, harmonisierten Luftraumstruktur zu gelangen, der gegenwärtigen und künftigen Ordnung des Luftraums gemeinsame Prinzipien zugrunde zu legen und den Luftraum gemäß harmonisierten Regeln zu gestalten und zu verwalten.~~

↓ neu

(16) Das Konzept der Stelle eines Netzmanagers ist von zentraler Bedeutung für die Verbesserung der Leistung des Flugverkehrsmanagements auf Netzebene, da es die Erbringung bestimmter Dienste zentralisiert, die am besten auf Netzebene bereitgestellt werden. Um die Bewältigung einer Krisensituation für die Luftfahrt zu erleichtern, sollte die Koordinierung in einem solchen Krisenfall durch den Netzmanager sichergestellt werden.

²⁸ ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41.

- (17) Die Kommission ist überzeugt, dass die sichere und effiziente Nutzung des Luftraums nur durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den zivilen und den militärischen Luftraumnutzern erreicht werden kann, und zwar im Wesentlichen auf der Grundlage des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung und einer wirksamen Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen gemäß den Vorgaben der ICAO; sie betont die Bedeutung des Ausbaus der zivil-militärischen Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Nutzern des Luftraums.
- (18) Die Genauigkeit der Informationen zum Luftraumstatus und zu spezifischen Flugverkehrssituationen sowie die rechtzeitige Weiterleitung dieser Informationen an zivile und militärische Fluglotsen haben direkte Auswirkungen auf die Sicherheit und die Effizienz des Betriebs. Ein rechtzeitiger Zugang zu aktuellen Informationen zum Luftraumstatus ist entscheidend für alle Parteien, die die Luftraumstrukturen nutzen wollen, die zum Zeitpunkt der Einreichung oder Wiedereinreichung ihrer Flugpläne zur Verfügung gestellt wurden.

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 16

~~Flugsicherungsorganisationen sollten durch geeignete Vereinbarungen eng mit militärischen Stellen zusammenarbeiten, die für Aktivitäten zuständig sind, die sich auf den allgemeinen Flugverkehr auswirken können.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 17

~~Die Rechnungslegung aller Flugsicherungsorganisationen sollte eine größtmögliche Transparenz bieten.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 18

~~Die Einführung harmonisierter Grundsätze und Bedingungen für den Zugang zu Betriebsdaten sollte die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die Betriebsabläufe der Luftraumnutzer und Flughäfen in einem neuen Umfeld erleichtern.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 9

~~Der obere Luftraum sollte für den allgemeinen Flugverkehr im Streckenflug schrittweise stärker integriert betrieben werden; die Schnittstelle zwischen dem oberen und dem unteren Luftraum sollte entsprechend festgelegt werden.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 10

~~Die Einrichtung eines europäischen Fluginformationsgebietes für den oberen Luftraum (European Upper Flight Information Region, EUIR), das sich im Rahmen des Geltungsbereichs dieser Verordnung auf den oberen Luftraum in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten erstreckt, sollte die gemeinsame Planung und Veröffentlichung von Luftfahrtinformationen erleichtern und damit regionale Engpässe abbauen.~~

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 30
(angepasst)

- (19) Die Bereitstellung moderner, vollständiger, hochwertiger und aktueller Luftfahrtinformationen hat erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit und einen erleichterten Zugang zum Luftraum der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ und der dortigen Bewegungsfreiheit. Unter Berücksichtigung des ATM-Masterplans sollte die ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ die Initiative ergreifen, diesen Sektor in Zusammenarbeit mit ~~Eurocontrol~~ ☒ dem Netzmanager ☒ zu modernisieren, und sicherstellen, dass die Nutzer über einen einzigen öffentlichen Zugangspunkt auf diese Daten zugreifen können, womit eine moderne, benutzerfreundliche und validierte, integrierte Flugberatung ermöglicht wird.
-

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 11

~~Die Luftraumnutzer sehen sich unterschiedlichsten Bedingungen für den Zugang zum Luftraum der Gemeinschaft und für die Bewegungsfreiheit innerhalb dieses Luftraums gegenüber. Dies ist durch die fehlende Harmonisierung der Luftraumklassifizierung bedingt.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 12

~~Die Umstrukturierung des Luftraums sollte sich ungeachtet bestehender Grenzen nach betrieblichen Anforderungen richten. Es sollten gemeinsame allgemeine Grundsätze zur Errichtung einheitlicher funktionaler Luftraumblöcke in Absprache mit und auf der Grundlage technischer Beratung durch Eurocontrol aufgestellt werden.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 14

~~Das Konzept der flexiblen Nutzung des Luftraums sollte effizient angewandt werden; es ist notwendig, die Nutzung von Luftraumsektoren durch die Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten hinsichtlich der Nutzung dieser Sektoren für den militärischen Einsatz und Ausbildungsbetrieb, besonders während der Spitzenzeiten des allgemeinen Flugverkehrs und in Lufträumen mit hoher Nutzungsdichte, zu optimieren. Hierzu ist es erforderlich, angemessene Ressourcen für eine wirksame Umsetzung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung zuzuweisen und hierbei sowohl zivilen als auch militärischen Erfordernissen Rechnung zu tragen.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 15

~~Die Mitgliedstaaten sollten sich bemühen, im Hinblick auf die Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung über die nationalen Grenzen hinweg mit den benachbarten Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 16

~~Unterschiede bei der Organisation der Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen in der Gemeinschaft behindern das einheitliche und zeitnahe Luftraummanagement sowie die Einführung von Änderungen. Voraussetzung für den~~

~~Erfolg des einheitlichen europäischen Luftraums ist eine wirksame Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen, und zwar unbeschadet der Vorrechte und Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten im Verteidigungsbereich.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 17

~~Der militärische Einsatz und Ausbildungsbetrieb sollte geschützt werden, wenn seine sichere und effiziente Durchführung durch die Anwendung gemeinsamer Grundsätze und Kriterien beeinträchtigt wird.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 18

~~Zur Verbesserung der Wirksamkeit der Verkehrsflussregelung sollten geeignete Maßnahmen eingeführt werden, mit denen bestehende Betriebsstellen, einschließlich der zentralen Verkehrsflussregelungsstelle von Eurocontrol (Central Flow Management Unit), bei der Sicherstellung eines effizienten Flugbetriebs unterstützt werden.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 10

~~Zur Ergänzung oder weiteren Präzisierung der grundlegenden Anforderungen sollten für die Systeme erforderlichenfalls Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität erlassen werden. Solche Vorschriften sollten bei Bedarf auch erlassen werden, um die koordinierte Einführung neuer, vereinbarter und validierter Betriebskonzepte oder Technologien zu erleichtern. Die Einhaltung der genannten Vorschriften sollte dauerhaft sichergestellt werden. Die Vorschriften sollten auf Vorschriften und Normen beruhen, die von internationalen Organisationen wie Eurocontrol oder der ICAO ausgearbeitet wurden.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 7

~~Es liegt daher im Interesse aller am Flugverkehrsmanagement Beteiligten, einen neuen partnerschaftlichen Ansatz zu entwickeln, der eine ausgeglichene Beteiligung aller Betroffenen ermöglicht und die Kreativität sowie den Austausch von Wissen und Erfahrungen und die gemeinsame Übernahme von Risiken fördert. Diese Partnerschaft sollte darauf abzielen, in Zusammenarbeit mit der Industrie stimmige gemeinschaftliche Spezifikationen zu entwickeln, die ein möglichst breites Bedarfsspektrum abdecken können.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 11

~~Die Ausarbeitung und Verabschiedung gemeinschaftlicher Spezifikationen für das europäische Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und Komponenten sowie zugehörigen Verfahren ist ein geeignetes Mittel zur Festlegung der technischen und betrieblichen Bedingungen, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität notwendig sind. Bei einer Einhaltung der veröffentlichten gemeinschaftlichen Spezifikationen, die weiterhin freiwillig ist, wird davon ausgegangen, dass die grundlegenden Anforderungen und die relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität erfüllt sind.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 12

~~Die gemeinschaftlichen Spezifikationen sollten von den europäischen Normungsgremien in Verbindung mit der Europäischen Organisation für Zivilluftfahrt-Ausrüstung (Eurocae) und von Eurocontrol nach den allgemeinen Normungsverfahren der Gemeinschaft festgelegt werden.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 13

~~Den Verfahren für die Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Komponenten sollten die Module nach dem Beschluss 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien²⁹ zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung zugrunde liegen. Sofern notwendig, sollten diese Module zur Berücksichtigung besonderer Anforderungen der betroffenen Branchen erweitert werden.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 14

~~Der betroffene Markt hat ein geringes Volumen und umfasst Systeme und Komponenten, die fast ausschließlich für Zwecke des Flugverkehrsmanagements genutzt werden und nicht für die Allgemeinheit bestimmt sind. Die Anbringung des CE-Zeichens an Komponenten wäre daher unangemessen, da die Konformitätserklärung des Herstellers auf der Grundlage der Bewertung der Konformität und/oder Gebrauchstauglichkeit ausreicht. Die Verpflichtung der Hersteller, auf bestimmten Komponenten das CE-Zeichen anzubringen, um deren Konformität mit anderen dafür geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zu bescheinigen, sollte davon unberührt bleiben.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 15

~~Systeme für das Flugverkehrsmanagement sollten erst in Dienst gestellt werden, wenn die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität überprüft wurde. Bei der Anwendung gemeinschaftlicher Spezifikationen sollte von der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität ausgegangen werden.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 16

~~Die vollständige Anwendung dieser Verordnung sollte durch eine Übergangsstrategie erfolgen, die die Ziele dieser Verordnung verfolgen, dabei jedoch keine ungerechtfertigten Kosten-Nutzen-Barrieren für die Aufrechterhaltung der bestehenden Infrastruktur schaffen sollte.~~

²⁹ ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 23.

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 7

~~Der Luftraum stellt eine beschränkte Ressource dar, deren optimale und effiziente Nutzung nur möglich ist, wenn die Erfordernisse aller Nutzer berücksichtigt werden und, wenn sie relevant sind, während der gesamten Entwicklung, Festlegung und Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums sowie im Ausschuss für den einheitlichen Luftraum Berücksichtigung finden.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 25

~~Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse³⁰ beschlossen werden.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 26
(angepasst)

~~Artikel 8 Absatz 2 der Standardgeschäftsordnung für gemäß Artikel 7 Absatz 1 des Beschlusses 1999/468/EG eingerichtete Ausschüsse³¹ stellt eine Standardregelung dar, der zufolge der Ausschussvorsitzende beschließen kann, Dritte zur Teilnahme an Sitzungen des Ausschusses einzuladen. Der Vorsitzende des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum sollte gegebenenfalls Vertreter von Eurocontrol einladen, als Beobachter oder Sachverständige an Sitzungen teilzunehmen.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 18

~~Beteiligte wie Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzer, Flughäfen, die Herstellerindustrie und Vertretungsorgane des Fachpersonals sollten die Möglichkeit haben, die Kommission hinsichtlich der technischen Aspekte der Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums zu beraten.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 12

~~Es ist wünschenswert, den einheitlichen europäischen Luftraum auf europäische Drittländer auszudehnen, und zwar entweder im Rahmen der Beteiligung der Gemeinschaft an den Arbeiten von Eurocontrol nach dem Beitritt der Gemeinschaft zu Eurocontrol oder im Rahmen von Abkommen der Gemeinschaft mit diesen Ländern.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 13

~~Der Beitritt der Gemeinschaft zu Eurocontrol ist ein wichtiger Faktor für die Schaffung eines europaweiten einheitlichen Luftraums.~~

³⁰ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

³¹ ABl. C 38 vom 6.2.2001, S. 3.

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 14

~~Im Zuge der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollte die Gemeinschaft, wo dies angezeigt ist, für ein Höchstmaß an Abstimmung mit Eurocontrol sorgen, insbesondere um regelungsbezogene Synergien und aufeinander abgestimmte Konzepte sicherzustellen und Überschneidungen zwischen beiden Seiten zu vermeiden.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 15
(angepasst)

~~Nach den Schlussfolgerungen der hochrangigen Gruppe verfügt Eurocontrol über den geeigneten Sachverstand zur Unterstützung der Gemeinschaft bei ihrer Regulierungsaufgabe. Daher sollten Durchführungsvorschriften zu Aspekten, die in den Aufgabenbereich von Eurocontrol fallen, aufgrund dieser Organisation zu erteilender Aufträge ausgearbeitet werden, wobei die hierfür geltenden Bedingungen in die Rahmenvereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der Kommission und Eurocontrol aufzunehmen sind.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 16

~~Die Ausarbeitung der zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums erforderlichen Maßnahmen bedarf einer umfassenden Anhörung der interessierten Kreise in Wirtschaft und Gesellschaft.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 8

~~Der reibungslose Betrieb des Luftverkehrssystems erfordert auch einheitliche, hohe Sicherheitsstandards der Flugsicherungsorganisationen.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 9

~~Es sollten Regelungen zur Harmonisierung der Zulassungssysteme für Fluglotsen eingeführt werden, um die Verfügbarkeit von Fluglotsen zu verbessern und die gegenseitige Anerkennung der Zulassungen zu fördern.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 28

~~Aufgrund der besonderen Schutzwürdigkeit von Informationen, die Flugsicherungsorganisationen betreffen, sollten die nationalen Aufsichtsbehörden, unbeschadet der Einrichtung eines Systems zur Überwachung und Veröffentlichung des Leistungsniveaus von Dienstleistern, keine Informationen weitergeben, die unter das Geschäftsgeheimnis fallen.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 19

~~Die Leistungen des gesamten Systems der Flugsicherungsdienste auf europäischer Ebene sollten unter gebührender Berücksichtigung der Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus einer regelmäßigen Bewertung unterzogen werden, um die~~

~~Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen zu überprüfen und neue Maßnahmen vorzuschlagen.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 21

~~Die Auswirkungen der zur Durchführung dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen sollten anhand der von der Kommission regelmäßig vorzulegenden Berichte bewertet werden.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 19

~~Es ist wünschenswert, Überlegungen über die Ausweitung der für den oberen Luftraum geltenden Konzepte nach einem Zeitplan und entsprechenden Studien auf den unteren Luftraum anzustellen.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 22

~~Diese Verordnung lässt die Befugnis der Mitgliedstaaten unberührt, Vorkehrungen in Bezug auf die Organisation ihrer Streitkräfte zu treffen. Aufgrund dieser Befugnis können die Mitgliedstaaten Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass ihren Streitkräften ausreichend Luftraum für angemessene Ausbildungs- und Übungsmaßnahmen zur Verfügung steht. Es sollte daher eine Schutzklausel vorgesehen werden, damit diese Befugnis wahrgenommen werden kann.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 19
(angepasst)

~~Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte sichergestellt werden, dass bestimmte Vorschriften des Gemeinschaftsrechts, die auf der Grundlage der Richtlinie 93/65/EWG erlassen wurden, in ihrer Substanz unverändert in Kraft bleiben. Für den Erlass der entsprechenden Durchführungsvorschriften im Rahmen der vorliegenden Verordnung ist eine gewisse Zeit erforderlich.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 18
(angepasst)

~~Die Richtlinie 93/65/EWG des Rates vom 19. Juli 1993 über die Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifikationen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement³² beschränkt sich auf Auftraggeberpflichten; die vorliegende Verordnung ist umfassender, insofern sie Pflichten aller Beteiligten, einschließlich der Flugsicherungsorganisationen, der Luftraumnutzer, der 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 sollten die Richtlinie 93/65/EWG, die Richtlinie 97/15/EG der Kommission vom 25. März 1997 zur Übernahme von Eurocontrol Normen und zur Änderung der Richtlinie 93/65/EWG des Rates über die Aufstellung und Anwendung kompatibler~~

³² ABl. L 187 vom 29.7.1993, S. 52. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

~~technischer Spezifikation für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement³³, die Verordnung (EG) Nr. 2082/2000 der Kommission vom 6. September 2000 zur Übernahme von Eurocontrol-Normen und zur Änderung der Richtlinie 97/15/EG³⁴ und die Verordnung (EG) Nr. 980/2002 der Kommission vom 4. Juni 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2082/2000 nach einer Übergangsfrist aufgehoben werden.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 8

~~Eines der Ziele der Gemeinschaft ist die Schaffung des Binnenmarkts und deshalb sollten die im Rahmen dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts in diesem Sektor beitragen.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 9

~~Es ist daher angebracht, grundlegende Anforderungen festzulegen, die für das europäische Flugverkehrsmanagementnetz sowie dessen Systeme, Komponenten und zugehörigen Verfahren gelten sollten.~~

↓ 552/2004 Erwägungsgrund 17

~~Im Rahmen der einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften sollte in angemessener Weise dem Umstand Rechnung getragen werden, dass folgende Punkte sichergestellt werden müssen:~~

- ~~— harmonisierte Bedingungen für die Verfügbarkeit und effiziente Nutzung der Funkfrequenzen, die für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums erforderlich sind, einschließlich der Aspekte der elektromagnetischen Verträglichkeit;~~
- ~~— Schutz der sicherheitskritischen Anwendungen (Safety of Life services) vor schädlichen Störungen;~~
- ~~— effiziente und angemessene Nutzung von Frequenzen, die ausschließlich dem Luftfahrtsektor zugewiesen und von diesem verwaltet werden.~~

↓ neu

(20) Um den durch die Verordnungen (EG) Nr. 1108/2009 und (EG) Nr. 1070/2009 eingeführten Änderungen Rechnung zu tragen, ist es erforderlich, in Einklang mit Artikel 65a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Zivilluftfahrt³⁵ den Inhalt dieser Verordnung dem der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 anzupassen.

(21) Ferner sollten die in den Jahren 2004 und 2009 festgelegten technischen Einzelheiten der Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und

³³ ~~ABl. L 95 vom 10.4.1997, S. 16. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2082/2000 (ABl. L 254 vom 9.10.2000, S. 1).~~

³⁴ ~~ABl. L 254 vom 9.10.2000, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 980/2002 (ABl. L 150 vom 8.6.2002, S. 38).~~

³⁵ ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

(EG) Nr. 552/2004 aktualisiert und technische Korrekturen zur Anpassung an den Fortschritt vorgenommen werden.

- (22) Der geografische Anwendungsbereich dieser Verordnung im Gebiet ICAO NAT sollte geändert werden, um den bestehenden und geplanten Regelungen für die Erbringung von Diensten und der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, dass eine konsistente Anwendung der Vorschriften auf die Flugsicherungsorganisationen und Luftraumnutzer in diesem Gebiet gewährleistet werden muss.
- (23) In Einklang mit ihren Aufgaben als operationelle Organisation und der Fortsetzung der Reform von Eurocontrol sollte die Funktion des Netzmanagers in Richtung einer Partnerschaft unter Leitung der Branche weiterentwickelt werden.
- (24) Das Konzept der funktionalen Luftraumblöcke, die eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Erbringern von Flugverkehrsdiensten ermöglichen sollen, ist ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Leistung des europäischen ATM-Systems. Um dieses Instrument weiter zu optimieren, sollten die funktionalen Luftraumblöcke eine stärkere Leistungsorientierung erhalten und auf Branchenpartnerschaften basieren, die Branche sollte zudem mehr Freiheit erhalten, die funktionalen Luftraumblöcke zu ändern, um die Leistungsziele zu erreichen und möglichst zu übertreffen.
- (25) Die funktionalen Luftraumblöcke sollten flexibel funktionieren und die Diensteanbieter europaweit zusammenbringen, damit jeder Partner Nutzen aus den jeweiligen Stärken der anderen Partner ziehen kann. Diese Flexibilität sollte es ermöglichen, Synergien zwischen Diensteanbietern unabhängig von deren geografischem Standort oder Nationalität anzustreben und im Hinblick auf Leistungsverbesserungen variable Formate der Erbringung von Diensten zu entwickeln.
- (26) Um die Kundenorientierung der Flugsicherungsorganisationen zu stärken und die Möglichkeit der Luftraumnutzer zur Einflussnahme auf sie betreffende Beschlüsse auszubauen, sollten die Konsultation und die Einbeziehung der Beteiligten bei größeren operationellen Beschlüssen der Flugsicherungsorganisationen effektiver gestaltet werden.
- (27) Das Leistungssystem ist ein zentrales Instrument für die wirtschaftliche Regulierung des ATM, und die Qualität und Unabhängigkeit seiner Entscheidungen sollten aufrechterhalten und möglichst verbessert werden.
- (28) Um technischen oder betrieblichen Entwicklungen Rechnung zu tragen, insbesondere durch Änderung von Anhängen oder Ergänzung der Bestimmungen zu Netzmanagement und Leistungssystem, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu erlassen. Die Einzelheiten betreffend Inhalt und der Umfang der einzelnen Befugnisübertragungen sind in den betreffenden Artikeln festgelegt. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten – auch auf Expertenebene – angemessene Konsultationen durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission für eine gleichzeitige, zügige und angemessene Weiterleitung der einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und den Rat sorgen.
- (29) Bei Erweiterung der Liste von Netzmanagement-Diensten sollte die Kommission eine ordnungsgemäße Konsultation der Branchenbeteiligten durchführen.

- (30) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung, insbesondere im Hinblick auf die Ausübung ihrer Befugnisse durch die nationalen Aufsichtsbehörden, die Erbringung von Unterstützungsleistungen auf ausschließlicher Grundlage durch einen einzelnen Erbringer oder eine Gruppe von Erbringern, Korrekturmaßnahmen zur Gewährleistung der Einhaltung der auf Ebene der Union geltenden und damit verbundenen lokalen Leistungsziele, die Überprüfung der Einhaltung von Bestimmungen in Bezug auf Gebührenregelung, Führung und die Annahme gemeinsamer Vorhaben für netzbezogene Funktionen, funktionale Luftraumblöcke, Modalitäten der Einbeziehung Beteiligter bei größeren operationellen Beschlüssen der Flugsicherungsorganisationen, Datenzugang und Datenschutz, elektronischer Luftfahrtinformationen und die technologische Entwicklung sowie die Interoperabilität des Flugverkehrsmanagements, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren³⁶, ausgeübt werden.
- (31) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 sollte für die im Rahmen dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakte das Prüfverfahren beim Erlass von Durchführungsrechtsakten von allgemeiner Tragweite zur Anwendung kommen.
- (32) Für den Erlass von Durchführungsrechtsakten von individueller Tragweite sollte das Beratungsverfahren zur Anwendung kommen.

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 20
(angepasst)

- (33) Die Strafmaßnahmen bei Verstößen gegen diese Verordnung ~~und gegen die in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen.

↓ neu

- (34) Die Beschaffung von Unterstützungsleistungen sollte – soweit anwendbar – in Einklang mit der Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge³⁷ und der Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste³⁸ erfolgen. Gegebenenfalls sollten auch die Leitlinien aus der Mitteilung 2006/C179/02 der Kommission zu Auslegungsfragen in Bezug auf das Gemeinschaftsrecht, das für die Vergabe öffentlicher Aufträge gilt, die nicht oder nur teilweise unter die Vergaberichtlinien³⁹ fallen, Berücksichtigung finden.

³⁶ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

³⁷ ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114.

³⁸ ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1

³⁹ ABl. C 179 vom 1.8.2006, S. 2.

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 42

- (35) Die Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar, die am 18. September 2006 in Córdoba auf dem ersten Ministertreffen des Dialogforums zu Gibraltar vereinbart wurde („Ministererklärung“), wird an die Stelle der gemeinsamen Erklärung zum Flughafen von Gibraltar treten, die am 2. Dezember 1987 in London abgegeben wurde, und ihre vollständige Einhaltung wird als Einhaltung der Erklärung von 1987 gelten.

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 43

- (36) Diese Verordnung gilt uneingeschränkt für den Flughafen von Gibraltar im Zusammenhang mit und kraft der Ministererklärung. Unbeschadet dessen müssen die Anwendung auf den Flughafen von Gibraltar und alle Maßnahmen im Zusammenhang mit deren Umsetzung uneingeschränkt der Erklärung und allen darin enthaltenen Bestimmungen entsprechen.

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 24
(angepasst)

- (37) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die ~~Schaffung~~ ☒ Umsetzung ☒ eines einheitlichen europäischen Luftraums, wegen der grenzüberschreitenden Dimension der Maßnahme auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher ~~unter Gewährleistung von Durchführungsvorschriften, die den örtlichen Besonderheiten Rechnung tragen,~~ besser auf ~~Gemeinschaftsebene~~ ☒ Unionsebene ☒ zu erreichen ist, kann die ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

↓ 552/2004

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

↓ 1070/2009 Art. 1.1 (angepasst)
⇒ neu

Artikel 1

~~Ziel~~ ☒ Gegenstand ☒ und Anwendungsbereich

1. In dieser Verordnung werden die Vorschriften für die Einrichtung und das ordnungsgemäße Funktionieren ~~Mit der Initiative~~ des einheitlichen europäischen Luftraums ~~wird das Ziel verfolgt~~ festgelegt, um die derzeitigen Sicherheitsstandards des Luftverkehrs ~~zu verbessern~~

☒ zu gewährleisten ☒, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems zu leisten und die Gesamteffizienz des Flugverkehrsmanagements (ATM) und der Flugsicherungsdienste (ANS) für den allgemeinen Flugverkehr in Europa im Hinblick darauf zu steigern, den Anforderungen aller Luftraumnutzer zu entsprechen. Dieser einheitliche europäische Luftraum besteht aus einem zusammenhängenden europaweiten Netz von Strecken, ☒ einem integriert betriebenen Luftraum, ☒ Streckenmanagement- und Flugverkehrsmanagementsystemen, denen ausschließlich Sicherheits-, Effizienz- und technische Erwägungen ☒ Interoperabilitäts Erwägungen ☒ zum Vorteil aller Luftraumnutzer zugrunde liegen. ~~Im Rahmen der Verwirklichung dieses Ziels errichtet diese Verordnung einen harmonisierten Rechtsrahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.2 (angepasst)

2. Die Anwendung dieser Verordnung ~~und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ lässt die hoheitliche Gewalt der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und die Anforderungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit und Verteidigungsfragen nach Maßgabe des Artikels ~~38~~ ~~13~~ unberührt. Diese Verordnung ~~und die in Artikel 3 genannten Maßnahmen erstrecken~~ ☒ erstreckt ☒ sich nicht auf militärische Einsätze oder militärische Übungen.

↓ 1070/2009 Art. 1.3 (angepasst)

3. Die Anwendung dieser Verordnung ~~und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ lässt die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 unberührt. In diesem Zusammenhang ☒ soll ☒ ~~besteht ein weiteres Ziel in den von~~ diese Verordnung in den von ihr erfassten Bereichen ~~darin,~~ die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen ~~zu~~ unterstützen, die sich aus dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 ergeben, indem eine Grundlage für die gemeinsame Auslegung und einheitliche Durchführung seiner Bestimmungen geschaffen wird und indem gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des Abkommens in dieser Verordnung und den entsprechenden Durchführungsvorschriften gebührend berücksichtigt werden.

↓ 550/2004

KAPITEL I

ALLGEMEINES

Artikel 1

Ziel und Geltungsbereich

~~1. Im Geltungsbereich der Rahmenverordnung betrifft die vorliegende Verordnung die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum. Ziel dieser Verordnung ist die Festlegung gemeinsamer Anforderungen für eine sichere und effiziente Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der Gemeinschaft.~~

~~2. Diese Verordnung gilt für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten für den allgemeinen Flugverkehr nach Maßgabe und im Rahmen des Geltungsbereichs der Rahmenverordnung.~~

↓ 551/2004

KAPITEL I

ALLGEMEINES

Artikel 1

Ziel und Anwendungsbereich

1. Im Geltungsbereich der Rahmenverordnung betrifft die vorliegende Verordnung die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum. Ziel dieser Verordnung ist die Unterstützung des Konzepts eines schrittweise stärker integriert betriebenen Luftraums im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik und die Festlegung gemeinsamer Gestaltungs-, Planungs- und Verwaltungsverfahren zur Sicherstellung einer effizienten und sicheren Durchführung des Flugverkehrsmanagements.

2. Der Luftraum ist so zu nutzen, dass die Erbringung von Flugsicherungsdiensten als kohärentes und konsistentes Ganzes gemäß der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“)⁴⁰ unterstützt wird.

↓ 551/2004 (angepasst)

⇒ neu

~~43. Unbeschadet des Artikels 10~~ Diese Verordnung gilt für den Luftraum innerhalb der ICAO-Regionen EUR und AFI ~~⇒ sowie NAT ⇐~~, in dem die Mitgliedstaaten für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten gemäß der ~~Flugsicherungsdienste~~ ~~⊗~~ dieser ~~⊗~~ Verordnung zuständig sind. Die Mitgliedstaaten können die vorliegende Verordnung auch auf den in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Luftraum innerhalb anderer ICAO-Gebiete anwenden, sofern sie die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon unterrichten.

↓ 551/2004

~~4. Die Fluginformationsgebiete (Flight Information Regions), die sich innerhalb des Luftraums befinden, für den diese Verordnung gilt, werden im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.1

~~54.~~ Es wird davon ausgegangen, dass die Anwendung dieser Verordnung auf den Flughafen von Gibraltar den jeweiligen Rechtsstandpunkt des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland hinsichtlich der Streitigkeit über die Staatshoheit über das Gebiet, in dem der Flughafen gelegen ist, nicht berührt.

⁴⁰

Siehe Seite 10 dieses Amtsblatts.

↓ 552/2004

Artikel 1

Ziel und Anwendungsbereich

~~1. Im Geltungsbereich der Rahmenverordnung betrifft die vorliegende Verordnung die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes.~~

~~2. Diese Verordnung gilt für die in Anhang I genannten Systeme, ihre Komponenten und zugehörigen Verfahren.~~

~~3. Ziel dieser Verordnung ist die Verwirklichung der Interoperabilität zwischen den verschiedenen Systemen, Komponenten und zugehörigen Verfahren des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes, wobei den einschlägigen internationalen Normen gebührend Rechnung zu tragen ist. Diese Verordnung zielt ferner darauf ab, die koordinierte und zügige Einführung neuer vereinbarter und validierter Betriebskonzepte oder Technologien im Bereich des Flugverkehrsmanagements sicherzustellen.~~

↓ 549/2004 (angepasst)

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung ~~und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ gelten folgende Begriffsbestimmungen:

↓ 549/2004
⇒ neu

1. „Flugverkehrskontrolldienst“ bezeichnet einen Dienst, dessen Aufgabe es ist,
 - a) Zusammenstöße zu verhindern
 - zwischen Luftfahrzeugen untereinander und
 - auf dem Rollfeld zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen und
 - b) einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten;
2. „Flugplatzkontrolldienst“ bezeichnet den Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr;
3. „Flugberatungsdienst“ bezeichnet einen innerhalb des festgelegten Versorgungsgebietes eingerichteten Dienst, der für die Bereitstellung von Luftfahrtinformationen und -daten zuständig ist, die für die sichere, geordnete und reibungslose Abwicklung von Flügen notwendig sind;
4. „Flugsicherungsdienste“ bezeichnet Flugverkehrsdienste, Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste, Flugwetterdienste sowie Flugberatungsdienste;
5. „Flugsicherungsorganisation“ bezeichnet eine öffentliche oder private Stelle, die Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Flugverkehr erbringt;

6. „Luftraumblock“ bezeichnet einen Luftraum mit festgelegten Abmessungen in Raum und Zeit, in dem Flugsicherungsdienste erbracht werden;

7. „Luftraummanagement“ bezeichnet eine Planungs~~funktion~~ ⇒ dienstleistung ⇐, die vorrangig dem Zweck dient, die Nutzung des vorhandenen Luftraums durch dynamische Zeituteilung (Timesharing) und, zu bestimmten Zeiten, durch Trennung des Luftraums für verschiedene Kategorien von Luftraumnutzern auf der Grundlage kurzfristiger Erfordernisse zu maximieren;

↓ 1070/2009 Art. 1.2(a)

8. „Luftraumnutzer“ bezeichnet die Betreiber von Luftfahrzeugen, die im allgemeinen Flugverkehr betrieben werden;

↓ 549/2004
⇒ neu

9. „Verkehrsflussregelung“ bezeichnet eine ~~Funktion~~ ⇒ Dienstleistung ⇐, die mit dem Ziel eingerichtet wird, zu einem sicheren, geordneten und reibungslosen Verkehrsfluss beizutragen, indem sichergestellt wird, dass die Kapazität der Flugverkehrskontrolle so weit wie möglich ausgeschöpft wird und dass das Verkehrsaufkommen mit den Kapazitäten vereinbar ist, die die entsprechenden Flugsicherungsorganisationen angegeben haben;

↓ 1070/2009 Art. 1.2(b)
⇒ neu

10. „Flugverkehrsmanagement (ATM)“ bezeichnet die Zusammenfassung der bordseitigen und bodenseitigen ~~Funktionen~~ ⇒ Dienstleistungen ⇐ (Flugverkehrsdienste, Luftraummanagement und Verkehrsflussregelung), die für die sichere und effiziente Bewegung von Luftfahrzeugen in allen Betriebsphasen erforderlich sind;

↓ 549/2004

11. „Flugverkehrsdienste“ bezeichnet wechselweise Fluginformationsdienste, Flugalarmdienste, Flugverkehrsberatungsdienste und Flugverkehrskontrolldienste (Bezirks-, Anflug- und Flugplatzkontrolldienste);

12. „Bezirkskontrolldienst“ bezeichnet einen Flugverkehrskontrolldienst für kontrollierte Flüge in einem Luftraumblock;

13. „Anflugkontrolldienst“ bezeichnet einen Flugverkehrskontrolldienst für ankommende oder abfliegende kontrollierte Flüge;

↓ 1070/2009 Art. 1.2(c)

~~1413a~~ 1413a. „ATM-Masterplan“ bezeichnet den durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates⁴¹ gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates vom

⁴¹ ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41.

27. Februar 2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR)⁴² gebilligten Plan.

↓ neu

15. „Luftfahrtkrisensituation“ bezeichnet Umstände, unter denen die Luftraumkapazität unnormal verringert ist aufgrund sehr ungünstiger Wetterbedingungen oder der Nichtverfügbarkeit großer Teile des Luftraums aus naturbedingten oder politischen Gründen;

↓ 549/2004

~~1614~~. „Dienstebündel“ bezeichnet zwei oder mehr Flugsicherungsdienste;

↓ 1070/2009 Art. 1.2(d)

~~1715~~. „Zeugnis“ bezeichnet eine von einer nationalen Aufsichtsbehörde in beliebiger Form gemäß einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ausgestellte Urkunde, mit der bescheinigt wird, dass eine Flugsicherungsorganisation die Anforderungen für die Erbringung eines bestimmten Dienstes erfüllt;

↓ 549/2004

~~1816~~. „Kommunikationsdienste“ bezeichnet feste und bewegliche Flugfernmeldedienste zur Sicherstellung von Boden/Boden-, Bord/Boden- und Bord/Bord-Kommunikationsverbindungen für die Zwecke der Flugverkehrskontrolle;

~~17. „Europäisches Flugverkehrsmanagementnetz“ bezeichnet die Gesamtheit der in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“)⁴³ aufgeführten Systeme, die die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der Gemeinschaft ermöglichen; darin eingeschlossen sind die Schnittstellen an Grenzen zu Drittländern.~~

~~18. „Betriebskonzept“ bezeichnet die Kriterien für den betrieblichen Einsatz des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes oder von Teilen davon;~~

19. "Komponenten" bezeichnet sowohl materielle Objekte wie Geräte als auch immaterielle Objekte wie Software, von denen die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (EATMN) abhängt.

↓ neu

20. „Erklärung“ bezeichnet für die Zwecke von ATM/ANS eine schriftliche Aussage

⁴² ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1.

⁴³ Siehe Seite 33 dieses Amtsblatts.

- zur Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Systemen und Komponenten, ausgestellt von einer mit der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und -Komponenten befassten Organisation;
- zur Einhaltung der anwendbaren Anforderungen für einen Dienst oder ein System, der/das betrieben werden soll, ausgestellt von einem Diensteanbieter";
- über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten, die mit bestimmten Fluginformationsdiensten verbunden sind;

↓ 549/2004 (angepasst)

~~„Eurocontrol“ bezeichnet die Europäische Organisation für die Sicherung der Luftfahrt, die durch das Internationale Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt vom 13. Dezember 1960⁴⁴ gegründet wurde.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.2(f)
(angepasst)

~~2122.~~ „Flexible Luftraumnutzung“ bezeichnet ein Konzept für das Luftraummanagement, das im Gebiet der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz gemäß der Veröffentlichung ☒ ‚Airspace Management Handbook for the Application of the Concept of the Flexible Use of Airspace‘ der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt ☒ (Eurocontrol) ☒⁴⁵ ☒ angewendet wird.“

↓ 549/2004

~~23. „Fluginformationsgebiet“ bezeichnet einen Luftraum mit festgelegten Abmessungen, in dem Fluginformationsdienste und Flugalarmdienste erbracht werden.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.2(g)

~~2223a.~~ „Fluginformationsdienst“ bezeichnet die Bereitstellung eines Dienstes zur Erteilung von Hinweisen und Informationen, die für die sichere und effiziente Durchführung von Flügen zweckdienlich sind;

~~2223b.~~ „Flugalarmdienst“ bezeichnet die Bereitstellung eines Dienstes zur Unterrichtung der entsprechenden Organisationen über Luftfahrzeuge, die Hilfe von Such- und Rettungsdiensten benötigen, sowie ggf. zur Unterstützung derartiger Organisationen;

⁴⁴ ~~Übereinkommen geändert durch das Änderungsprotokoll vom 12. Februar 1981 und revidiert durch das Protokoll vom 27. Juni 1997.~~

⁴⁵ ☒ Eurocontrol wurde durch das Internationale Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt vom 13. Dezember 1960, geändert durch das Protokoll vom 12. Februar 1981 und revidiert durch das Protokoll vom 27. Juni 1997, gegründet. ☒

↓ 549/2004

~~24. „Flugfläche“ bezeichnet eine Fläche konstanten Luftdrucks, die auf den Druckwert 1013,2 Hektopascal bezogen und durch bestimmte Druckabstände von anderen derartigen Flächen getrennt ist;~~

↓ 1070/2009 Art. 1.2(h)

~~2425.~~ „Funktionaler Luftraumblock“ bezeichnet einen nach betrieblichen Anforderungen und ungeachtet des Verlaufs von Staatsgrenzen festgelegten Luftraumblock, in dem die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die damit zusammenhängenden Funktionen leistungsbezogen und optimiert sind, um in jedem funktionalen Luftraumblock eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Flugsicherungsorganisationen und gegebenenfalls einem integrierten Anbieter einzuführen;

↓ 549/2004 (angepasst)

~~2526.~~ „Allgemeiner Flugverkehr“ bezeichnet alle Bewegungen von zivilen Luftfahrzeugen sowie alle Bewegungen von Staatsluftfahrzeugen (einschließlich Luftfahrzeugen der Streitkräfte, des Zolls und der Polizei), soweit diese Bewegungen nach den Verfahren der ☒ Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), gegründet durch das Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944, ☒ ICAO erfolgen;

~~27. „ICAO“ bezeichnet die mit dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 gegründete Internationale Zivilluftfahrt-Organisation;~~

~~2628.~~ „Interoperabilität“ bezeichnet eine Gesamtheit von funktionalen, technischen und betrieblichen Eigenschaften, die für Systeme und Komponenten des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes und für die Verfahren für dessen Betrieb vorgeschrieben sind, um dessen sicheren, nahtlosen und effizienten Betrieb zu ermöglichen; Interoperabilität wird dadurch erzielt, dass bei Systemen und Komponenten für die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gesorgt wird.

~~2729.~~ „Wetterdienste“ bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die die Luftfahrt mit Wettervorhersagen, Wettermeldungen und Wetterbeobachtungen sowie mit anderen Wetterinformationen und -daten versorgen, die von Staaten für Luftfahrtzwecke bereitgestellt werden;

~~2830.~~ „Navigationsdienste“ bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die Luftfahrzeuge mit Positions- und Zeitinformationen versorgen;

~~2931.~~ „Betriebsdaten“ bezeichnet die Informationen in allen Flugphasen, die von Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern, Flughafenbetreibern und anderen Beteiligten für betriebliche Entscheidungen benötigt werden;

~~32. „Verfahren“ bezeichnet im Rahmen der Interoperabilitäts-Verordnung eine Standardmethode für den technischen oder betrieblichen Einsatz von Systemen im Zusammenhang mit vereinbarten und validierten Betriebskonzepten, die eine einheitliche Anwendung im gesamten europäischen Flugverkehrsmanagementnetz erfordern;~~

~~3033.~~ „Indienststellung“ bezeichnet die erste betriebliche Nutzung nach der anfänglichen Installation oder nach einer Umrüstung eines Systems;

~~3134.~~ „Streckennetz“ bezeichnet ein Netz festgelegter Strecken zur Kanalisierung des allgemeinen Flugverkehrs, wie dies für die Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten erforderlich ist;

~~35.~~ „Streckenführung“ bezeichnet den ausgewählten Streckenverlauf, dem ein Luftfahrzeug während des Fluges folgen muss;

~~36.~~ „Nahtloser Betrieb“ bezeichnet den Betrieb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes in der Weise, dass das Netz aus Nutzersicht wie eine einzige Einheit arbeitet;

↓ 549/2004

~~3238.~~ „Überwachungsdienste“ bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die zur Ermittlung der jeweiligen Position von Luftfahrzeugen verwendet werden, um so eine sichere Staffelung zu ermöglichen;

~~3339.~~ „System“ bezeichnet die Zusammenfassung bord- und bodengestützter Komponenten sowie weltraumgestützte Ausrüstungen; es bietet Unterstützung für Flugsicherungsdienste in allen Flugphasen;

~~3440.~~ „Umrüstung“ bezeichnet Änderungsarbeiten, die eine Änderung der betrieblichen Merkmale eines Systems bewirken;

↓ 1070/2009 Art. 1.2(j)

~~3541.~~ „grenzübergreifende Dienste“ bezeichnet Fälle, in denen Flugsicherungsdienste in einem Mitgliedstaat von einem Dienstleister erbracht werden, dem in einem anderen Mitgliedstaat ein Zeugnis ausgestellt wurde; ;

↓ neu

36. „nationale Aufsichtsbehörde“ bezeichnet die nationale Stelle bzw. nationalen Stellen, die von einem Mitgliedstaat mit Überwachungsaufgaben gemäß dieser Verordnung betraut wurde(n), und die zuständigen nationalen Behörden, die mit den in Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgesehenen Aufgaben betraut wurden;

37. „Unterstützungsleistungen“ bezeichnet Flugsicherungsdienste, die keine Flugverkehrsdienste sind, sowie andere Dienste und Tätigkeiten, die in Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten stehen und deren Erbringung unterstützen;

38. „lokale Leistungsziele“ bezeichnet Leistungsziele, die auf lokaler Ebene von den Mitgliedstaaten festgesetzt werden, d. h. auf Ebene des funktionalen Luftraumblocks, auf nationaler Ebene, auf Ebene der Gebührenzone oder des Flughafens.

Artikel 3

Tätigkeitsbereiche der Gemeinschaft

1. Mit dieser Verordnung wird ein harmonisierter Rechtsrahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums in Verbindung mit

a) der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum (Luftraum-Verordnung)⁴⁶;

b) der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum (Flugsicherungsdienste-Verordnung)⁴⁷ und

c) der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (Interoperabilitäts-Verordnung)⁴⁸

sowie in Verbindung mit den Durchführungsvorschriften festgelegt, die von der Kommission auf der Grundlage der vorliegenden Verordnung und der vorstehend genannten Verordnungen erlassen werden.

2. Die in Absatz 1 genannten Maßnahmen gelten vorbehaltlich der Bestimmungen dieser Verordnung.

KAPITEL II

⊗ NATIONALE BEHÖRDEN ⊗

Artikel 34

Nationale Aufsichtsbehörden

1. Die Mitgliedstaaten benennen oder errichten gemeinsam oder einzeln eine oder mehrere Stellen als nationale Aufsichtsbehörde, die die Aufgaben wahrnimmt, die dieser Behörde aufgrund dieser Verordnung ~~und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ übertragen werden.

2. Die nationalen Aufsichtsbehörden sind ⇒ rechtlich getrennt und ⇐ unabhängig, von ⇒ insbesondere im Hinblick auf Organisation, Hierarchie und Beschlussfassung, von allen ⇐ Flugsicherungsorganisationen ⇒ oder allen privaten oder öffentlichen Stellen, die ein Interesse an den Tätigkeiten dieser Flugsicherungsorganisationen haben ⇐. ~~Diese Unabhängigkeit ist durch eine ausreichende Trennung – zumindest auf funktionaler Ebene – zwischen nationalen Aufsichtsbehörden und Flugsicherungsorganisationen sicherzustellen.~~

⁴⁶ Siehe Seite 20 dieses Amtsblatts.

⁴⁷ Siehe Seite 10 dieses Amtsblatts.

⁴⁸ Siehe Seite 26 dieses Amtsblatts.

↓ neu

3. Unbeschadet des Absatzes 2 können die nationalen Aufsichtsbehörden organisatorisch mit anderen Regulierungsbehörden und/oder Sicherheitsbehörden verbunden sein.

4. Nationale Aufsichtsbehörden, die am Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung nicht von allen Flugsicherungsorganisationen oder allen privaten oder öffentlichen Stellen, die ein Interesse an den Tätigkeiten dieser Flugsicherungsorganisationen haben, rechtlich getrennt sind, wie in Absatz 2 bestimmt, müssen diese Anforderung spätestens bis zum 1. Januar 2020 erfüllen.

↓ 1070/2009 Art. 1.3

⇒ neu

~~35. Die nationalen Aufsichtsbehörden üben ihre Befugnisse unparteiisch, unabhängig und transparent aus. Dies wird erreicht, indem entsprechende Verwaltungs- und Kontrollmechanismen angewandt werden.~~ ⇒ Insbesondere wird durch ihre Organisation, Personalausstattung, Verwaltung und Finanzierung ermöglicht, dass sie ihre Befugnisse in dieser Weise ausüben können. ⇐ ~~,auch innerhalb der Regierungsstellen eines Mitgliedstaates. Dies hindert allerdings die nationalen Aufsichtsbehörden nicht daran, ihre Aufgaben innerhalb der Vorschriften für die Organisation einzelstaatlicher Zivilluftfahrtbehörden oder anderer staatlicher Stellen wahrzunehmen.~~

↓ neu

6. Das Personal der nationalen Aufsichtsbehörden

a) wird nach klaren und transparenten Regeln eingestellt, die seine Unabhängigkeit gewährleisten; Personen mit Zuständigkeiten für strategische Entscheidungen werden vom nationalen Kabinett oder Ministerrat oder einer anderen öffentlichen Behörde ernannt, die keine direkte Kontrolle über Flugsicherungsorganisationen ausübt oder von ihnen profitiert;

b) wird nach einem transparenten Verfahren auf der Grundlage der jeweiligen spezifischen Qualifikationen ausgewählt, einschließlich geeigneter Kompetenzen und einschlägiger Erfahrungen unter anderem in den Bereichen Audit, Flugsicherungsdienste und -systeme;

c) handelt unabhängig, insbesondere von Interessen in Verbindung mit Flugsicherungsorganisationen, und fordert bei Ausübung der Funktionen der nationalen Aufsichtsbehörde keine Anweisungen von Regierungen oder sonstigen öffentlichen oder privaten Stellen an und nimmt solche Anweisungen nicht entgegen;

d) Personen mit Zuständigkeiten für strategische Entscheidungen geben jährlich eine Verpflichtungserklärung und eine Erklärung ihrer Interessen ab, in der sie alle unmittelbaren oder mittelbaren Interessen angeben, die als ihre Unabhängigkeit beeinträchtigend angesehen werden und die Wahrnehmung ihrer Funktionen beeinflussen könnten;

e) Personen mit Zuständigkeiten für strategische Entscheidungen, Audits oder sonstige Funktionen mit direktem Bezug zur Beaufsichtigung oder zu Leistungszielen von Flugsicherungsorganisationen übernehmen nach ihrer Tätigkeit bei der nationalen Aufsichtsbehörde für einen Zeitraum von mindestens einem Jahr keine berufliche Position oder Verantwortung bei einer Flugsicherungsorganisation.

↓ 1070/2009 Art. 1.3

⇒ neu

74. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die nationalen Aufsichtsbehörden über die notwendigen Ressourcen und Kapazitäten verfügen, um die ihnen im Rahmen dieser Verordnung zugewiesenen Aufgaben wirksam und fristgerecht zu erfüllen. ⇒ Die nationalen Aufsichtsbehörden haben volle Entscheidungskompetenz bei der Einstellung und Verwaltung ihres Personals auf der Grundlage ihrer eigenen Haushaltsmittel, die unter anderen aus Streckengebühren stammen, die in angemessenem Verhältnis zu den in Artikel 4 genannten zu erfüllenden Aufgaben stehen. ⇐

85. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Namen und Anschriften der nationalen Aufsichtsbehörden und etwaige Änderungen sowie diejenigen Maßnahmen mit, die sie getroffen haben, um ⇒ diesem Artikel ⇐ ~~Absatz 4~~ nachzukommen.

↓ neu

9. Die Kommission legt detaillierte Vorschriften fest, in denen die Modalitäten für die Einstellung und die Auswahlverfahren für die Anwendung der Absätze 6 Buchstaben a und b definiert sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (angepasst)

Artikel 42

Aufgaben der nationalen Aufsichtsbehörden

1. Die in Artikel 3 ~~4~~ ~~der Rahmenverordnung~~ genannten nationalen Aufsichtsbehörden sind ☒ insbesondere mit den folgenden Aufgaben betraut: ☒

a) ~~gewährleisten~~ ☒ Gewährleistung ☒ der ~~angemessene~~ Beaufsichtigung bei der Anwendung dieser Verordnung, insbesondere hinsichtlich des sicheren und effizienten Betriebs von Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Zusammenhang mit dem Luftraum erbringen, für den der Mitgliedstaat zuständig ist, der die betreffende Behörde benannt oder errichtet hat;

↓ neu

b) Erteilung von Zeugnissen für Flugsicherungsorganisationen gemäß Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und Beaufsichtigung der Anwendung der Bedingungen, unter denen sie erteilt wurden;

c) Erteilung von Lizenzen, Berechtigungen, Vermerken und Zeugnissen für Fluglotsen gemäß Artikel 8c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und Beaufsichtigung der Anwendung der Bedingungen, unter denen sie erteilt wurden;

d) Aufstellung von Leistungsplänen und Überwachung ihrer Umsetzung gemäß Artikel 11;

e) Überwachung der Umsetzung der Gebührenregelung gemäß den Artikeln 12 und 13;

f) Genehmigung der Bedingungen für den Zugang zu Betriebsdaten gemäß Artikel 22;

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (angepasst)
⇒ neu

~~2. Zu diesem Zweck~~ Jede nationale Aufsichtsbehörde veranlasst geeignete Inspektionen und Erhebungen, um die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung zu überprüfen, einschließlich der Anforderungen an die personellen Mittel für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten. Die betroffenen Flugsicherungsorganisationen unterstützen die Durchführung dieser Arbeiten.

↓ neu

Artikel 5

Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden

1. Die nationalen Aufsichtsbehörden tauschen Informationen über ihre Arbeit und ihre Entscheidungsgrundsätze, Vorgehensweisen und Verfahren sowie über die Umsetzung des Unionsrechts aus. Sie arbeiten zusammen, um ihre Entscheidungen in der gesamten Union zu koordinieren. Die nationalen Aufsichtsbehörden beteiligen sich an einem regelmäßig zu Sitzungen zusammentretenden Netz und arbeiten in diesem Netz zusammen. Die Kommission und die Luftfahrtagentur der Europäischen Union (European Union Agency for Aviation, nachstehend „EAA“) sind Mitglieder, koordinieren und unterstützen die Arbeit des Netzes und geben dem Netz bei Bedarf Empfehlungen. Die Kommission und die EAA erleichtern die aktive Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden sowie den Austausch und die Verwendung von Personal zwischen den nationalen Aufsichtsbehörden auf der Grundlage eines Pools von Sachverständigen, der von der EAA in Einklang mit Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 einzurichten ist.

Unter Beachtung der Vorschriften für den Datenschutz gemäß Artikel 22 dieser Verordnung und gemäß der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 unterstützt die Kommission den im ersten und zweiten Unterabsatz genannten Informationsaustausch zwischen den Mitgliedern des Netzes, möglichst auf elektronischem Weg und unter Beachtung der Vertraulichkeit von Geschäftsgeheimnissen der Flugsicherungsorganisationen.

2. Die nationalen Aufsichtsbehörden arbeiten, auch im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen, zum Zwecke der Amtshilfe bei der Marktüberwachung, der Bearbeitung von Beschwerden oder der Durchführung von Untersuchungen eng zusammen.

↓ 1070/2009 Art. 2.1
⇒ neu

3. Im Falle funktionaler Luftraumblöcke, die sich über einen Luftraum erstrecken, für den mehr als ein Mitgliedstaat zuständig ist, schließen die betroffenen Mitgliedstaaten eine Vereinbarung über die in diesem Artikel vorgesehene Beaufsichtigung der Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Zusammenhang mit diesen funktionalen Luftraumblöcken erbringen. ⇒ Die betroffenen nationalen Aufsichtsbehörden erarbeiten einen Plan mit den Modalitäten ihrer Zusammenarbeit im Hinblick auf die Durchführung dieser Vereinbarung. ⇐

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (angepasst)

4. Die nationalen Aufsichtsbehörden arbeiten untereinander eng zusammen, um eine angemessene Beaufsichtigung von Flugsicherungsorganisationen sicherzustellen, die im Besitz eines gültigen Zeugnisses eines Mitgliedstaats sind und auch Dienste in Bezug auf den Luftraum erbringen, für den ein anderer Mitgliedstaat zuständig ist. Diese Zusammenarbeit umfasst auch Regelungen für das Vorgehen in Fällen, in denen eine Nichteinhaltung ☒ dieser Verordnung und ☒ der geltenden gemeinsamen Anforderungen, die ~~nach~~ ☒ in Übereinstimmung mit ☒ Artikel ☒ 8b Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ☒ ~~6 oder der Bedingungen nach Anhang II vorliegt~~ ☒ verabschiedet wurden ☒, vorliegt.

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (angepasst)

⇒ neu

5. Im Fall einer ~~grenzübergreifenden~~ Erbringung von Flugsicherungsdiensten ☒ in einem Luftraum, für den ein anderer Mitgliedstaat zuständig ist ☒, umfassen ~~derartige~~ ☒ die ☒ ☒ in den Absätzen 2 und 4 genannten ☒ Regelungen eine Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Aufsichtstätigkeit gemäß Artikel 4 Absätze 1 und 2 sowie der Ergebnisse dieser Tätigkeit. Diese gegenseitige Anerkennung gilt auch dann, wenn in Bezug auf die Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen zwischen den nationalen Aufsichtsbehörden Regelungen für die Anerkennung getroffen werden.

6. Wenn dies nach innerstaatlichem Recht vorgesehen ist und im Hinblick auf die regionale Zusammenarbeit können die nationalen Aufsichtsbehörden auch Regelungen betreffend die Aufteilung der Zuständigkeiten für die Aufsichtstätigkeit treffen.

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (angepasst)

Artikel 63

Qualifizierte Stellen

1. Die nationalen Aufsichtsbehörden können entscheiden, qualifizierte Stellen, die die Anforderungen des Anhangs I erfüllen, ganz oder teilweise mit der Durchführung der in Artikel ~~4~~ 4 Absatz 2 genannten Inspektionen und Erhebungen zu beauftragen.

2. Eine derartige von einer nationalen Aufsichtsbehörde gewährte Übertragung der Durchführung gilt ~~gemeinschaftsweit~~ ☒ unionsweit ☒ für einen verlängerbaren Zeitraum von drei Jahren. Die nationalen Aufsichtsbehörden können jede qualifizierte Stelle mit Sitz in der ☒ Union ☒ ~~Gemeinschaft~~ mit der Durchführung der genannten Inspektionen und Erhebungen beauftragen.

↓ 552/2004 (angepasst)

⇒ neu

~~Article 8~~

~~Notified bodies~~

~~4.3~~ Die Mitgliedstaaten melden der Kommission, ☒ der EAA ☒ und den anderen Mitgliedstaaten die ~~Stellen~~ ☒ qualifizierten Stellen, denen sie Aufgaben gemäß Absatz 1

übertragen haben ☒, die sie mit der Durchführung von Aufgaben im Zusammenhang mit der Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 5 und/oder der Prüfung nach Artikel 6 beauftragt haben, und geben den Zuständigkeitsbereich jeder ☒ Stelle ☒ Stelle und die ihr von der Kommission erteilte Kennnummer ☒ sowie etwaige diesbezügliche Änderungen ☒ an. Die Kommission veröffentlicht die Liste der ☒ qualifizierten Stellen ☒ Stellen unter Angabe ihrer Kennnummern und Zuständigkeitsbereiche im *Amtsblatt der Europäischen Union* und hält diese Liste auf dem neuesten Stand.

~~2. Bei der Beurteilung der zu benennenden Stellen wenden die Mitgliedstaaten die in Anhang V genannten Kriterien an. Diese Kriterien gelten als erfüllt, wenn die Stellen den Bewertungskriterien der einschlägigen europäischen Normen entsprechen.~~

~~34. Die Mitgliedstaaten widerrufen die ☒ Übertragung ☒ Benennung, wenn eine benannte Stelle ☒ qualifizierte Stelle ☒ die ☒ Anforderungen ☒ in Anhang I ~~V~~ IV genannten Kriterien nicht mehr erfüllt. Sie unterrichten unverzüglich die Kommission, ☒ die EAA ☒ und die anderen Mitgliedstaaten darüber.~~

~~4. Unbeschadet der Anforderungen der Absätze 1, 2 und 3 können die Mitgliedstaaten beschließen, gemäß Artikel 3 der Flugsicherungsdienste-Verordnung anerkannte Organisationen als benannte Stellen zu bestellen.~~

↓ neu

5. Stellen, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung als benannte Stellen gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 bestimmt wurden, gelten für die Zwecke dieses Artikels als qualifizierte Stellen.

↓ 1070/2009 Art. 1.5
☒ neu

Artikel ~~74~~ 10

Anhörung der Beteiligten

1. ~~Die Mitgliedstaaten,~~ ☒ Die nationalen Aufsichtsbehörden ☒, die gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, richten Anhörungsverfahren für eine angemessene Einbeziehung der Beteiligten, einschließlich der Vertretungsorgane des Fachpersonals, ☒ für die Ausübung ihrer Aufgaben ☒ bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums ein.

↓ neu

2. Zu den Beteiligten können zählen:

- Flugsicherungsorganisationen;
- Flughafenbetreiber;
- relevante Luftraumnutzer oder relevante Luftraumnutzer vertretende Gruppen;
- militärische Stellen;
- Herstellerindustrie;

↓ 550/2004 (angepasst)

KAPITEL III

~~REGELN FÜR DIE ERBRINGUNG~~ ☒ VON DIENSTEN ☒ ~~VON DIENSTEN~~

↓ 550/2004 (angepasst)

⇒ neu

~~Artikel 6~~

~~Gemeinsame Anforderungen~~

~~Gemeinsame Anforderungen für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten werden nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Verfahren festgelegt. Die gemeinsamen Anforderungen umfassen folgende Punkte:~~

~~technische und betriebliche Fähigkeiten und Eignung;~~

~~Systeme und Verfahren für das Sicherheits- und Qualitätsmanagement;~~

~~Meldesysteme;~~

~~Qualität der Dienste;~~

~~Finanzkraft;~~

~~Haftung und Versicherungsschutz;~~

~~Eigentums- und Organisationsstruktur, einschließlich der Vermeidung von Interessenkonflikten;~~

~~Personal, einschließlich einer angemessenen Personalplanung;~~

~~Sicherheit.~~

~~Artikel 87~~

~~Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen~~

1. Die Erbringung jeglicher Flugsicherungsdienste in der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ unterliegt einer Zertifizierung durch die ☐ oder der Abgabe einer Erklärung bei den ☐ ~~Mitgliedstaaten~~ ☐ nationalen Aufsichtsbehörden oder der EAA in Übereinstimmung mit Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ☐.

↓ 550/2004

~~2. Die Anträge auf Zertifizierung sind bei der nationalen Aufsichtsbehörde des Mitgliedstaats zu stellen, in dem der Antragsteller seine Hauptbetriebsstätte und gegebenenfalls seinen eingetragenen Sitz hat.~~

↓ neu

2. Das Zertifizierungsverfahren stellt auch sicher, dass die Antragsteller eine ausreichende Finanzkraft nachweisen können und über Haftpflicht- und Versicherungsdeckung verfügen, wenn diese nicht vom betreffenden Mitgliedstaat garantiert werden.

↓ 550/2004 (angepasst)

⇒ neu

~~3. Die nationalen Aufsichtsbehörden erteilen den Flugsicherungsorganisationen Zeugnisse, sofern diese die in Artikel 6 genannten gemeinsamen Anforderungen erfüllen. Zeugnisse können einzeln für jede Kategorie von Flugsicherungsdiensten gemäß der Definition in Artikel 2 der Rahmenverordnung oder für ein Bündel solcher Dienste erteilt werden; dies gilt auch für die Fälle, in denen eine Flugsicherungsorganisation ungeachtet ihres rechtlichen Status ihre eigenen Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme betreibt und instand hält. Die Zeugnisse werden regelmäßig überprüft.~~

43. ⇒ In den Zeugnissen ist ⇐ der diskriminierungsfreie Zugang zu Diensten für Luftraumnutzer unter besonderer Berücksichtigung des Sicherheitsaspekts anzugeben. Die Zertifizierung ~~kann~~ ☒ ist ☒ lediglich an die in Anhang II genannten Bedingungen geknüpft werden. Die Bedingungen müssen sachlich gerechtfertigt, diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent sein.

~~5. Unbeschadet des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im gesamten ihrer Zuständigkeit unterstehenden Luftraum oder einem Teil davon ohne Zertifizierung zulassen, wenn der Erbringer dieser Dienste diese in erster Linie für Luftfahrzeugbewegungen außerhalb des allgemeinen Flugverkehrs anbietet. In diesen Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über seine Entscheidung und über die Maßnahmen, die zur Sicherstellung einer größtmöglichen Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen getroffen wurden.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.3 (angepasst)

⇒ neu

46. ~~Unbeschadet der Artikel 8 und 9~~ ~~Die~~ Erteilung eines Zeugnisses eröffnet den Flugsicherungsorganisationen die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen Mitgliedstaaten, anderen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen in der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ anzubieten. ⇒ Im Hinblick auf Unterstützungsleistungen ist diese Möglichkeit an die Einhaltung von Artikel 10 Absatz 2 gebunden. ⇐

~~7. Die nationalen Aufsichtsbehörden überwachen die Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen und der an die Zeugnisse geknüpften Bedingungen. Die Einzelheiten dieser Überwachung werden in die jährlichen Berichte aufgenommen, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Rahmenverordnung vorlegen. Stellt eine nationale Aufsichtsbehörde fest, dass der Inhaber eines Zeugnisses diese Anforderungen oder Bedingungen nicht mehr erfüllt, so trifft sie unter Gewährleistung der Aufrechterhaltung der Dienste geeignete Maßnahmen unter der Bedingung, dass dadurch die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird. Diese Maßnahmen können den Entzug des Zeugnisses einschließen.~~

↓ 550/2004

~~8. Ein Mitgliedstaat erkennt das in einem anderen Mitgliedstaat gemäß diesem Artikel erteilte Zeugnis an.~~

~~9. Unter außergewöhnlichen Umständen können die Mitgliedstaaten den Zeitpunkt, zu dem sie diesem Artikel nachkommen, über die in Artikel 19 Absatz 2 genannte Frist hinaus um sechs Monate verschieben. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission eine derartige Verlängerung unter Angabe der Gründe mit.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.4 (angepasst)
⇒ neu

Artikel 98

Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste

1. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf ausschließlicher Grundlage innerhalb bestimmter Luftraumblöcke in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich. Hierzu benennen die Mitgliedstaaten einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste, der im Besitz eines/einer in der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ gültigen Zeugnisses ⇒ /Erklärung ⇐ ist.

2. In Bezug auf die Erbringung grenzübergreifender Dienste sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Einhaltung des vorliegenden Artikels sowie von Artikel ~~18~~ ~~10~~ Absatz 3 nicht dadurch verhindert wird, dass ihre innerstaatlichen Rechtssysteme vorschreiben, dass auf Dienstleister für Flugverkehrsdienste, die Dienste im Luftraum im Zuständigkeitsbereich des betreffenden Mitgliedstaats erbringen, ⇒ eine der folgenden Bedingungen zutrifft ⇐:

- a) sie müssen unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum dieses Mitgliedstaats oder seiner Staatsangehörigen sein;
- b) sie müssen ihre Hauptbetriebsstätte oder eingetragene Niederlassung im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats müssen, oder
- c) sie dürfen nur Einrichtungen in diesem Mitgliedstaat nutzen.

3. Die Mitgliedstaaten legen die Rechte und Pflichten der benannten Dienstleister für Flugverkehrsdienste fest. Die Pflichten können Bedingungen für die zeitnahe Bereitstellung relevanter Informationen umfassen, die zur Identifizierung aller Luftfahrzeugbewegungen im Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich geeignet sind.

↓ 1070/2009 Art. 2.4
⇒ neu

4. Es liegt im Ermessen der Mitgliedstaaten, einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste auszuwählen, sofern dieser ~~die in den Artikeln 6 und 7 genannten Anforderungen und Bedingungen erfüllt~~ ⇒ über ein Zeugnis gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 verfügt oder eine Erklärung gemäß der genannten Verordnung abgegeben hat ⇐.

5. In Bezug auf funktionale Luftraumblocks, die nach Artikel 16 ~~9a~~ festgelegt wurden und sich über den Luftraum im Zuständigkeitsbereich mehrerer Mitgliedstaaten erstrecken, benennen die betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 dieses Artikels spätestens einen Monat vor der Umsetzung des Luftraumblocks gemeinsam einen oder mehrere Dienstleister für Flugverkehrsdienste.

6. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über alle im Rahmen dieses Artikels getroffenen Entscheidungen hinsichtlich der Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste innerhalb bestimmter Luftraumblocks in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich.

Artikel 10

Erbringung von Unterstützungsleistungen

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten durch alle notwendigen Maßnahmen, dass Anbieter von Unterstützungsleistungen in Übereinstimmung mit diesem Artikel innerhalb der Union unter gerechten, diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen für die Erbringung dieser Leistungen miteinander in Wettbewerb treten können.

Die in diesem Artikel festgelegte Anforderung ist spätestens bis zum 1. Januar 2020 zu erfüllen.

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten durch alle notwendigen Maßnahmen, dass die Erbringung von Flugverkehrsdiensten und die Erbringung von Unterstützungsleistungen voneinander getrennt werden. Diese Trennung beinhaltet die Anforderung, dass Flugverkehrsdienste und Unterstützungsleistungen von unterschiedlichen Unternehmen zu erbringen sind.

3. Bei der Auswahl der Anbieter von Unterstützungsleistungen sind von der für die Beschaffung zuständigen Stelle insbesondere Kosteneffizienz, Gesamtqualität des Dienstes und die Sicherheit der Dienste zu berücksichtigen.

4. Ein Anbieter von Unterstützungsleistungen darf für die Erbringung von Leistungen im Luftraum eines Mitgliedstaats nur ausgewählt werden, wenn

a) er über ein Zeugnis gemäß Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 verfügt;

b) er seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat;

c) Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörige von Mitgliedstaaten zu mehr als 50 % am Eigentum des Diensteanbieters beteiligt sind und es tatsächlich kontrollieren, entweder unmittelbar oder mittelbar über ein oder mehrere zwischengeschaltete Unternehmen, sofern nicht ein Abkommen mit einem Drittstaat, dem die Union als Vertragspartei angehört, etwas anderes bestimmt; und

d) der Diensteanbieter die nationalen Sicherheits- und Verteidigungsanforderungen erfüllt.

5. Unterstützungsleistungen für den Betrieb des EATMN können zentral vom Netzmanager bereitgestellt werden, indem diese Leistungen in Übereinstimmung mit Artikel 17 Absatz 3 zu den in Artikel 17 Absatz 2 genannten Diensten hinzugefügt werden. Sie können auch exklusiv

durch einen Anbieter von Flugsicherungsdiensten oder Gruppen solcher Anbieter bereitgestellt werden, das gilt insbesondere für Dienste im Zusammenhang mit der Bereitstellung der ATM-Infrastrukturen. Die Kommission legt die Modalitäten für die Auswahl der Anbieter oder Gruppen von Anbietern fest, basierend auf der fachlichen Kapazität und Fähigkeit zur unparteiischen und kosteneffizienten Erbringung der Dienste, und erstellt eine Gesamtbewertung der geschätzten Kosten und Vorteile der zentralisierten Erbringung von Unterstützungsleistungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Die Kommission benennt Anbieter oder Gruppen von Anbietern in Übereinstimmung mit diesen Durchführungsrechtsakten.

↓ 550/2004

~~Artikel 9~~

~~Benennung von Dienstleistern für Wetterdienste~~

~~1. Die Mitgliedstaaten können einen Dienstleister für Wetterdienste benennen, der die Gesamtheit oder einen Teil der Wetterdaten auf ausschließlicher Grundlage in Bezug auf die Gesamtheit oder einen Teil des Luftraums in ihrem Zuständigkeitsbereich bereitstellt; hierbei sind Sicherheitserwägungen zu berücksichtigen.~~

~~2. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über alle im Rahmen dieses Artikels getroffenen Entscheidungen hinsichtlich der Benennung eines Dienstleisters für Wetterdienste.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (angepasst)
⇒ neu

Artikel 11

Leistungssystem

1. Zur Verbesserung der Leistung der Flugsicherungsdienste und Netz ~~⇒ dienste~~ ~~⇐ funktionen~~ im einheitlichen europäischen Luftraum wird ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netz ~~⇒ dienste~~ ~~⇐ funktionen~~ eingerichtet. Dieses System muss Folgendes umfassen:

- ~~gemeinschafts~~ ~~☒~~ unions ~~☒~~ weite ~~⇒ und damit verbundene lokale~~ ~~⇐~~ Leistungsziele in den zentralen Leistungsbereichen der Sicherheit, der Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz,
- nationale Pläne oder Pläne für funktionale Luftraumblöcke, einschließlich Leistungsziele, die ~~Kohärenz~~ ~~⇒ Übereinstimmung~~ ~~⇐~~ mit den ~~gemeinschafts~~ ~~☒~~ unions ~~☒~~ weiten Leistungszielen gewährleisten und
- die periodische Überprüfung, Überwachung und den Vergleich der Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netz ~~⇒ diensten~~ ~~⇐ funktionen~~.

~~2. Nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren kann d~~Die Kommission ~~⇒ benennt~~ ~~⇐ Eurocontrol oder eine andere~~ ~~⇒ eine unabhängige,~~ ~~⇐~~ unparteiische und kompetente Stelle ~~benennen~~, die als „Leistungsüberprüfungsgremium“ tätig wird. Das Leistungsüberprüfungsgremium hat die Aufgabe, die Kommission in Absprache mit den nationalen Aufsichtsbehörden sowie die nationalen Aufsichtsbehörden auf Ersuchen bei der

Anwendung des in Absatz 1 genannten Leistungssystems zu unterstützen. $\Rightarrow$ Technische Unterstützung für das Leistungsüberprüfungsgremium können die EAA und Eurocontrol oder eine andere kompetente Stelle leisten $\Leftarrow$. ~~Die Kommission stellt sicher, dass das Leistungsüberprüfungsgremium bei der Durchführung der ihm von der Kommission übertragenen Aufgaben unabhängig handelt.~~

3. ~~a) Die gemeinschaftsweiten Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz werden von der Kommission nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren angenommen, nachdem relevanten Hinweisen von nationalen Aufsichtsbehörden auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke Rechnung getragen wurde.~~

b) Die in Absatz 1 Buchstabe b genannten nationalen Pläne oder Pläne für funktionale Luftraumblöcke werden von den nationalen Aufsichtsbehörden ausgearbeitet und von dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten angenommen. Diese Pläne enthalten verbindliche ~~nationale~~ $\Rightarrow$ lokale $\Leftarrow$ Ziele ~~oder Ziele funktionaler Luftraumblöcke~~ sowie ein System von geeigneten Anreizen, wie es von dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten angenommen wurde. Die Pläne werden in Absprache mit Flugsicherungsorganisationen, Vertretern von Luftraumnutzern sowie ggf. mit Flughafenbetreibern und Flughafenkoordinatoren erstellt.

4.e) Die $\Rightarrow$ Übereinstimmung $\Leftarrow$ Kohärenz der $\Rightarrow$ Pläne und lokalen $\Leftarrow$ nationalen Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumblöcke mit den ~~gemeinschafts~~ $\boxtimes$ unions $\boxtimes$ weiten ~~und~~ Leistungszielen wird von der Kommission $\Rightarrow$ in Zusammenarbeit mit dem Leistungsüberprüfungsgremium $\Leftarrow$ ~~anhand der in Absatz 6 Buchstabe b genannten Bewertungskriterien~~ bewertet.

Falls die Kommission feststellt, dass $\Rightarrow$ die nationalen Pläne oder die Pläne für den funktionalen Luftraumblock oder die lokalen $\Leftarrow$ ~~eines oder mehrere nationale Leistungsziele oder Leistungsziele funktionaler Luftraumblöcke~~ Ziele nicht $\Rightarrow$ mit den $\Leftarrow$ erfüllen, $\Rightarrow$ unionsweiten Zielen übereinstimmen $\Leftarrow$ ~~Bewertungskriterien~~, kann sie $\Rightarrow$ verlangen, $\Leftarrow$ ~~nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren beschließen,~~ $\Rightarrow$ dass der betreffende Mitgliedstaat die erforderlichen Korrekturmaßnahmen ergreift. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 2) angenommen. $\Leftarrow$ ~~eine Empfehlung zu geben, dass die betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden überarbeitete Leistungsziele vorlegen. Der betreffende Mitgliedstaat bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten nimmt/nehmen überarbeitete Leistungsziele sowie angemessene Maßnahmen an, von denen die Kommission rechtzeitig in Kenntnis gesetzt wird.~~

~~Wenn die Kommission zu dem Schluss kommt, dass die überarbeiteten Leistungsziele und die angemessenen Maßnahmen nicht adäquat sind, kann sie nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren beschließen, dass der betreffende Mitgliedstaat Behebungsmaßnahmen zu ergreifen hat.~~

~~Alternativ kann die Kommission, wenn sie dieses Vorgehen durch angemessene Nachweise untermauern kann, beschließen, die gemeinschaftsweiten Leistungsziele nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren einer Überprüfung zu unterziehen.~~

5.d) Der Bezugszeitraum für das in Absatz 1 genannte Leistungssystem beträgt mindestens drei Jahre und höchstens fünf Jahre. Während dieses Zeitraums wenden die $\Rightarrow$ betroffenen $\Leftarrow$ Mitgliedstaaten ~~und/oder die nationalen Aufsichtsbehörden~~ in

dem Fall, dass die ~~⇒ lokalen ⇐ nationalen Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumblöcke~~ nicht erreicht werden, ~~die angemessenen~~ ~~⇒ zur Korrektur der Situation geeignete~~ ~~⇐ Maßnahmen andie sie festgelegt haben.~~ ~~⇒ Ist die Kommission der Auffassung, dass diese Maßnahmen zur Korrektur der Situation nicht ausreichen, kann sie beschließen, dass die betroffenen Mitgliedstaaten die erforderlichen Korrekturmaßnahmen treffen oder Sanktionen verhängen. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 2) angenommen.~~ ~~⇐ Der erste Bezugszeitraum umfasst die ersten drei Jahre nach Annahme der Durchführungsvorschriften gemäß Absatz 6.~~

6.e) Die Kommission bewertet regelmäßig, ob die ~~⇒ unionsweiten und die damit verbundenen lokalen~~ ~~⇐ Leistungsziele erreicht werden, und übermittelt das Ergebnis dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum.~~

74. ~~Für d~~Das in Absatz 1 genannte Leistungssystem ~~gelten folgende Verfahren~~ ~~☒~~ stützt sich auf ~~☒~~:

- a) die Sammlung, Validierung, Prüfung, Bewertung und Weitergabe von einschlägigen Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netz ~~⇒ diensten~~ ~~⇐ funktionieren~~ von allen einschlägigen Parteien, einschließlich der Flugsicherungsorganisationen, der Luftraumnutzer, der Flughafenbetreiber, der nationalen Aufsichtsbehörden, der Mitgliedstaaten und Eurocontrol;
- b) die Auswahl geeigneter wesentlicher Leistungsbereiche auf der Grundlage des ICAO-Dokuments Nr. 9854 „Global Air Traffic Management Operational Concept“, die mit denen im Leistungsrahmen des ATM-Masterplans festgestellten Leistungsbereichen abgestimmt sind, einschließlich der Bereiche Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz, und die gegebenenfalls an die besonderen Erfordernisse des einheitlichen europäischen Luftraums und an die einschlägigen Ziele für diese Bereiche angepasst sind, sowie die Festlegung einer Reihe von wesentlichen Leistungsindikatoren für die Leistungsmessung;
- c) die Aufstellung ~~⇒ und Revision~~ ~~⇐ gemeinschafts~~ ~~☒~~ unions ~~☒~~weiter ~~⇒ und damit verbundener lokaler~~ ~~⇐ Leistungsziele, bei deren Festlegung Hinweisen von nationaler Ebene oder von der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke Rechnung getragen wird;~~

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (angepasst)
⇒ neu

~~6. In Bezug auf die Funktionsweise des Leistungssystems im Einzelnen erlässt die Kommission bis zum 4. Dezember 2011 und innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens im Hinblick auf die Einhaltung der in der vorliegenden Verordnung festgesetzten Fristen Durchführungsvorschriften nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren. In diesen Durchführungsvorschriften wird insbesondere Folgendes festgelegt:~~

d).e) Kriterien für die Erstellung der nationalen Leistungspläne oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumblöcke durch die nationalen Aufsichtsbehörden, die die ~~⇒ lokalen~~ ~~⇐ nationalen~~ Leistungsziele ~~oder die Leistungsziele funktionaler Luftraumblöcke~~ und das System von Anreizen enthalten. Für die Leistungspläne gilt Folgendes:

- i) sie beruhen auf den Geschäftsplänen der Flugsicherungsorganisationen;

- ii) sie behandeln alle Kostenbestandteile der nationalen Kostenbasis oder der Kostenbasis funktionaler Luftraumblöcke;
- (iii) sie enthalten verbindliche ~~⇒ lokale~~ ~~↔~~ Leistungsziele, die mit den ~~gemeinschaftsweiten~~ ~~↔~~ unions ~~↔~~ ~~⇒ weiten~~ ~~↔~~ Leistungszielen ~~⇒ übereinstimmen~~ ~~↔~~ ~~in Einklang stehen~~;

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (angepasst)
⇒ neu

- ~~ed)~~ die Bewertung der ~~⇒ lokalen~~ ~~↔~~ ~~nationalen~~ Leistungsziele ~~oder der Leistungsziele funktionaler Luftraumblöcke~~ auf der Grundlage der nationalen Leistungspläne oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumblöcke; ~~und~~
- ~~fe)~~ die Überwachung der nationalen Leistungspläne oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumblöcke, einschließlich geeigneter Warnverfahren;

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (angepasst)
⇒ neu

- ~~g)e)~~ Kriterien ~~⇒ für die Verhängung von Sanktionen bei Nichteinhaltung der~~ ~~↔~~ ~~um zu bewerten, ob die nationalen Leistungsziele oder Leistungsziele funktionaler Luftraumblöcke mit den gemeinschafts~~ ~~↔~~ unions ~~↔~~ ~~weiten~~ ~~⇒ und damit verbundenen lokalen~~ ~~↔~~ Leistungszielen während des Bezugszeitraums ~~kohärent sind~~, und die Unterstützung von Warnverfahren;
- ~~h)e)~~ allgemeine Grundsätze für die Erstellung des Systems von Anreizen durch die Mitgliedstaaten;
- ~~i)f)~~ Grundsätze für die Anwendung eines Übergangsmechanismus, der für die Anpassung an das Funktionieren des Leistungssystems erforderlich ist und nicht länger als zwölf Monate nach der Annahme ~~⇒ des in diesem Absatz genannten Durchführungsrechtsakts~~ ~~↔~~ ~~der Durchführungsbestimmungen~~ angewandt wird;
- ~~j)b)~~ ~~der~~ ~~⇒ angemessene~~ ~~↔~~ Bezugszeiträume und ~~die~~ Abstände für die Bewertung, ob die Leistungsziele erreicht werden, und die Festlegung neuer Ziele;
- ~~k)a)~~ die ~~Inhalt und der~~ ~~⇒ erforderlichen entsprechenden~~ ~~↔~~ Zeitpläne ~~an der in Absatz 4 genannten Verfahren~~;

↓ 1070/2009 Art. 1.5
⇒ neu

Die Kommission ~~kann~~ ~~⇒ wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für das ordnungsgemäße Funktionieren des Leistungssystems nach den in diesem Absatz aufgeführten Punkten festzulegen~~ ~~↔~~ ~~die Liste von Verfahren ergänzen. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 5 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

85. Bei der Einrichtung des Leistungssystems wird berücksichtigt, dass Streckendienste, Nahverkehrsbereichsdienste und Netz ~~⇒ dienste~~ ~~↔~~ ~~funktionen~~ unterschiedlich sind und

entsprechend behandelt werden sollten, gegebenenfalls auch zum Zweck der Leistungsmessung.

↓ 550/2004 (angepasst)

~~KAPITEL III~~

~~GEBÜHRENERGELUNGEN~~

↓ 1070/2009 Art. 2.8 (angepasst)

Artikel ~~1214~~

Allgemeine ☒ Bestimmungen zur Gebührenregelung ☒

Die Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste leistet gemäß den Anforderungen der Artikel ~~13 15~~ und ~~1416~~ einen Beitrag zu größerer Transparenz hinsichtlich der Festlegung, Auferlegung und Durchsetzung von Gebühren für Luftraumnutzer sowie zur Kosteneffizienz bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und zur Effizienz der Flüge unter Aufrechterhaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus. ~~Die ☒ Die ☒~~ Die ☒ Gebührenregelung muss mit Artikel 15 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 und mit dem Gebührensystem von Eurocontrol für Streckennavigationsgebühren in Einklang stehen.

↓ 1070/2009 Art. 3 Ziff. 6
(angepasst)
⇒ neu

Artikel ~~1315~~

Grundsätze ☒ der Gebührenregelung ☒

1. Die Gebührenregelung beinhaltet die Erfassung der Kosten von Flugsicherungsdiensten, die Flugsicherungsorganisationen bei ihrer Tätigkeit für Luftraumnutzer entstehen. Die Regelung ordnet diese Kosten den Nutzerkategorien zu.
2. Bei der Festlegung der Erhebungsgrundlage für Gebühren sind die ~~folgenden ☒~~ in den Absätze 3 bis 8 aufgeführten ☒ Grundsätze anzuwenden.

~~3 a)~~ Die auf die Luftraumnutzer aufzuteilenden Kosten sind die festgestellten 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, ⇒ einschließlich der Kosten, die der EAA für die einschlägigen behördlichen Aufgaben entstanden sind⇐. Die festgestellten Kosten sind die Kosten, die von den Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene oder auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke entweder zu Beginn des Bezugszeitraums für jedes Kalenderjahr des in Artikel ~~11 Absatz 5~~ der ~~Rahmenverordnung~~ genannten Bezugszeitraums oder innerhalb des Bezugszeitraums festgestellt werden, nachdem

geeignete Anpassungen unter Anwendung der Warnverfahren nach Artikel ~~11~~ der ~~Rahmenverordnung~~ vorgenommen wurden.

~~4 b)~~ Die in diesem Zusammenhang zu berücksichtigenden Kosten sind die anfallenden Kosten bezüglich der Einrichtungen und Dienste, die gemäß dem regionalen ICAO-Flugsicherungsplan (ICAO Regional Air Navigation Plan), europäische Region, bereitgestellt und betrieben werden. Sie ~~⇒ umfassen ⇐ können~~ auch die den nationalen Aufsichtsbehörden und/oder qualifizierten Stellen entstehenden Kosten sowie andere Kosten ~~umfassen~~, die dem jeweiligen Mitgliedstaat und Dienstleister in Bezug auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten entstehen. Sie umfassen nicht die Kosten von Sanktionen, die von Mitgliedstaaten ~~☒~~ unter Verweis auf ~~☒~~ gemäß Artikel ~~339~~ der ~~Rahmenverordnung~~ auferlegt wurden, noch die Kosten etwaiger Behebungsmaßnahmen ~~⇒ oder Sanktionen ⇐~~, die von Mitgliedstaaten ~~☒~~ unter Verweis auf ~~☒~~ gemäß Article ~~1111~~ ~~☒~~ Absatz 5 ~~☒~~ der ~~Rahmenverordnung~~ auferlegt wurden.

~~5 e)~~ In Bezug auf die funktionalen Luftraumblöcke und als Teil ihrer entsprechenden Rahmenvereinbarungen bemühen sich die Mitgliedstaaten in angemessener Weise um eine Einigung auf gemeinsame Grundsätze für die Gebührenregelung.

~~6 d)~~ Die Kosten unterschiedlicher Flugsicherungsdienste sind gemäß Artikel ~~2112~~ Absatz 3 getrennt anzugeben.

~~7 e)~~ Eine Quersubventionierung zwischen Streckendiensten und Nahverkehrsbereichsdiensten ist nicht zulässig. Kosten, die sowohl Nahverkehrsbereichsdienste als auch Streckendienste betreffen, werden anhand einer transparenten Methodologie proportional zwischen Streckendiensten und Nahverkehrsbereichsdiensten aufgeteilt. Eine Quersubventionierung ist zwischen unterschiedlichen Flug~~⇒ verkehrs ⇐ sicherungs~~diensten in einer der beiden Kategorien nur bei Vorliegen objektiver Gründe zulässig und sofern sie eindeutig ausgewiesen wird. ~~⇒ Eine Quersubventionierung zwischen Flugverkehrsdiensten und Unterstützungsleistungen ist nicht zulässig ⇐.~~

~~8 f)~~ Die Transparenz der Erhebungsgrundlage für Gebühren ist zu gewährleisten. Es sind Durchführungsvorschriften für die Bereitstellung von Informationen durch die Dienstleister festzulegen, damit die Prognosen, Ist-Kosten und Erträge der Dienstleister geprüft werden können. Informationen sind regelmäßig zwischen den nationalen Aufsichtsbehörden, Dienstleistern, Luftraumnutzern, der Kommission und Eurocontrol auszutauschen.

~~93.~~ Die Mitgliedstaaten beachten bei der Festlegung der Gebühren gemäß den Absätzen ~~☒~~ 3 bis 8 ~~☒~~ die folgenden Grundsätze:

- a) Gebühren für die Verfügbarkeit von Flugsicherungsdiensten sind zu diskriminierungsfreien Bedingungen festzulegen. ~~B~~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) eine Freistellung bestimmter Nutzer, insbesondere von Leichtflugzeugen und Staatsluftfahrzeugen, ist zulässig, sofern die hierdurch entstehenden Kosten nicht an andere Nutzer weitergegeben werden;

c) die Gebühren werden je Kalenderjahr auf der Grundlage der festgestellten Kosten festgelegt ~~oder können unter Bedingungen festgelegt werden, die die Mitgliedstaaten für die Festsetzung des Höchstbetrags des Einheitssatzes oder der Einnahmen für jedes Jahr während eines Zeitraums von nicht mehr als fünf Jahren festsetzen;~~

d) mit Flugsicherungsdiensten können Erträge erwirtschaftet werden, die zur Erzielung einer angemessenen Rendite auf das Anlagekapital ausreichen und einen Beitrag zu notwendigen Kapitalverbesserungen leisten;

e) die Gebühren müssen die Kosten der Flugsicherungsdienste und -einrichtungen, die für die Luftraumnutzer bereitgestellt werden, $\Rightarrow$ einschließlich der Kosten, die der EAA für die einschlägigen behördlichen Aufgaben entstanden sind, $\Leftarrow$ widerspiegeln; der relativen produktiven Kapazität der verschiedenen betroffenen Luftfahrzeugtypen ist dabei Rechnung zu tragen;

f) die Gebühren fördern eine sichere, effiziente, wirksame und nachhaltige Erbringung von Flugsicherungsdiensten im Hinblick auf ein hohes Sicherheitsniveau und im Hinblick auf Kosteneffizienz sowie auf die Erfüllung der Leistungsziele und stimulieren eine integrierte Erbringung von Diensten, während die Umweltauswirkungen der Luftfahrt verringert werden. ~~Zu diesem Zweck~~ $\boxtimes$ Für die Zwecke von Buchstabe f $\boxtimes$ und im Zusammenhang mit den nationalen und regionalen Leistungsplänen oder den Leistungsplänen in Bezug auf die funktionalen Luftraumblöcke können die nationalen Aufsichtsbehörden Mechanismen schaffen, einschließlich Anreizen, die als finanzielle Vor- und Nachteile ausgestaltet sind, mit denen Flugsicherungsorganisationen und/oder Luftraumnutzer veranlasst werden, unter Beibehaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus Verbesserungen bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, wie Kapazitätserhöhungen, Abbau von Verspätungen und nachhaltige Entwicklung, zu fördern.

104. Die Kommission erlässt $\Rightarrow$ Maßnahmen zur Festlegung der Einzelheiten des Verfahrens, das zur Anwendung der Absätze 1 bis 9 einzuhalten ist. $\Leftarrow \Rightarrow$ Diese $\Leftarrow$ ~~detaillierten Durchführungsvorschriften~~ $\Rightarrow$ rechtsakte werden erlassen $\Leftarrow$ nach dem in Artikel 27 ~~5~~ Absatz 3 ~~der Rahmenverordnung~~ genannten $\Rightarrow$ Prüfverfahren $\Leftarrow$ ~~Regelungsverfahren~~.

↓ 1070/2009 Art. 2.11 (angepasst)
 $\Rightarrow$ neu

Artikel ~~14~~16

Überprüfung der Einhaltung $\boxtimes$ der Artikel 12 und 13 $\boxtimes$

1. Die Kommission trägt dafür Sorge, dass die Einhaltung der in Artikel ~~12~~14 und ~~13~~15 genannten Grundsätze und Regeln in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten fortlaufend überprüft wird. Die Kommission ist bestrebt, die notwendigen Verfahren einzurichten, um auf die Fachkompetenz von Eurocontrol zurückzugreifen, und teilt die Ergebnisse der Überprüfung mit den Mitgliedstaaten, Eurocontrol und den Vertretern der Luftraumnutzer.

2. Die Kommission führt auf Antrag eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, ~~die der Auffassung sind, dass die Grundsätze und Regeln der Artikel 14 und 15 nicht ordnungsgemäß angewendet wurden, oder von sich aus eine Untersuchung der behaupteten Nichteinhaltung oder Nichtanwendung der betreffenden Grundsätze und/oder Regeln durch~~ $\Rightarrow$ eine Überprüfung spezifischer von nationalen Behörden in Bezug auf die Anwendung der Artikel 12 und 13 angenommener Maßnahmen betreffend die Feststellung von Kosten und Gebühren durch $\Leftarrow$.

Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel ~~324b~~ Absatz 1 teilt die Kommission die Ergebnisse der Überprüfung den Mitgliedstaaten, Eurocontrol und den Vertretern der Luftraumnutzer mit. Innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt eines Antrags und nach Anhörung des betreffenden Mitgliedstaats ☒ trifft die Kommission eine Entscheidung über die Einhaltung der Artikel 12 und 13 und darüber, ob die betreffende Praxis weiterhin angewendet werden darf. Diese Durchführungsrechtsakte werden angenommen ☒ ~~und des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum~~ nach dem in Artikel ~~275~~ Absatz 2 ~~der Rahmenverordnung~~ genannten Beratungsverfahren ~~trifft die Kommission eine Entscheidung über die Anwendung der Artikel 14 und 15 der vorliegenden Verordnung und darüber, ob die betreffende Praxis weiterhin angewendet werden darf.~~

~~3. Die Kommission richtet ihre Entscheidung an die Mitgliedstaaten und unterrichtet den Dienstleister hiervon, soweit er rechtlich betroffen ist. Jeder Mitgliedstaat kann den Rat innerhalb eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine anders lautende Entscheidung treffen.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.10 (angepasst)
⇒ neu

Artikel ~~1515a~~

Gemeinsame Vorhaben

1. ~~Gemeinsame Vorhaben können~~ Die erfolgreiche Umsetzung des ATM-Masterplans ☒ kann durch gemeinsame Vorhaben unterstützt werden ☒ . ~~Solche ☒ Diese ☒ Vorhaben unterstützen die Ziele dieser Verordnung zur Verbesserung der Leistung des europäischen Luftverkehrssystems in Schlüsselbereichen wie Kapazität, Flug- und Kosteneffizienz und Umweltverträglichkeit unter Beachtung der vorrangigen Sicherheitsziele. ⇒ Die gemeinsamen Vorhaben sind auf eine zeitgerechte, koordinierte und synchronisierte Bereitstellung der ATM-Funktionalitäten auszurichten, damit die im ATM-Masterplan vorgesehenen wesentlichen betrieblichen Änderungen verwirklicht werden können ⇐ .~~

2. Die Kommission kann ⇒ Maßnahmen annehmen, in denen die Lenkung gemeinsamer Vorhaben festgelegt und Anreize für ihre Realisierung definiert werden. Die Annahme dieser Durchführungsrechtsakte erfolgt ⇐ nach dem ⇒ Prüfverfahren ⇐ ~~Regelungsverfahren~~ gemäß Artikel ~~275~~ Absatz 3 ~~der Rahmenverordnung~~. ☒ Diese Maßnahmen ☒ ~~eine Anleitung betreffend die Art und Weise, wie diese Vorhaben die Umsetzung des ATM-Masterplans unterstützen können, ausarbeiten. Diese Anleitung~~ berühren nicht die Mechanismen für die Einführung ~~solcher ☒ der ☒ Vorhaben bezüglich funktionaler Luftraumblöcke, auf die sich die Beteiligten dieser Blöcke geeinigt haben.~~

3. Die Kommission kann ⇒ gemeinsame Vorhaben für netzbezogene Funktionen annehmen, die von besonderer Bedeutung für die Verbesserung der Gesamtleistung des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste in Europa sind und dabei ATM-Funktionalitäten ausweisen, die reif für die Anwendung sind, mit Angabe des Zeitplans und des geografischen Geltungsbereichs der Anwendung. Die Annahme dieser Durchführungsrechtsakte erfolgt ⇐ ~~ferner~~ nach dem in Artikel ~~275~~ Absatz 3 ~~der Rahmenverordnung~~ genannten ⇒ Prüfverfahren ⇐ ~~Regelungsverfahren beschließen, gemeinsame Vorhaben für das Netz betreffende Funktionen einzurichten, die von besonderer Bedeutung für die Verbesserung der Gesamtleistung des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste in Europa sind. Solche ☒ Die ☒ gemeinsamen Vorhaben können als förderungsfähig durch Gemeinschaftsmittel ☒ Unionsmittel ☒ im mehrjährigen~~

Finanzrahmen erachtet werden. Zu diesem Zweck und unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verwendung ihrer Finanzmittel führt die Kommission eine unabhängige Kosten-Nutzen-Analyse sowie geeignete Konsultationen mit den Mitgliedstaaten und einschlägigen Beteiligten gemäß Artikel ~~2810~~ der Rahmenverordnung durch und untersucht alle geeigneten Möglichkeiten für die Finanzierung der Einführung solcher Vorhaben. Die förderungsfähigen Kosten der Einführung gemeinsamer Vorhaben werden im Einklang mit den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung wieder eingeholt.

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (angepasst)
⇒ neu

Artikel ~~169a~~

Funktionale Luftraumböcke

1. ~~Bis 4. Dezember 2012~~ Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass funktionale Luftraumböcke ~~Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten~~ ⇒ basierend auf einer integrierten ~~↔~~ geschaffen und ~~↔~~ umgesetzt werden, damit die erforderliche Kapazität und Effizienz des Flugverkehrsmanagementnetzes innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums erreicht und ein hohes Sicherheitsniveau aufrechterhalten sowie ein Beitrag zur Gesamtleistung des Luftverkehrssystems und zur Verringerung der Umweltauswirkungen erbracht wird.

↓ neu

2. Die funktionalen Luftraumböcke sollten nach Möglichkeit im Rahmen kooperativer Branchenpartnerschaften zwischen Flugsicherungsorganisationen eingerichtet werden, insbesondere in Bezug auf die Bereitstellung von Unterstützungsleistungen in Übereinstimmung mit Artikel 10. Die Branchenpartnerschaften können einen funktionalen Luftraumblock oder mehrere unterstützen oder sich zur Optimierung der Leistung an einem oder mehreren dieser Böcke beteiligen.

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (angepasst)
⇒ neu

3. Mitgliedstaaten ~~vor allem Mitgliedstaaten, die aneinander angrenzende funktionale Luftraumböcke einrichten~~ ⇒ und Flugsicherungsorganisationen ~~↔~~ arbeiten so weit wie möglich zusammen, um die Einhaltung dieser ~~Bestimmung~~ ~~↔~~ Artikels ~~↔~~ zu gewährleisten. Gegebenenfalls kann sich die Zusammenarbeit auch auf ⇒ Flugsicherungsorganisationen von ~~↔~~ Drittländern erstrecken, die an funktionalen Luftraumböcken teilnehmen.

24. Für funktionale Luftraumböcke gilt insbesondere:

a) sie sind durch eine Sicherheitsanalyse untermauert;

↓ neu

b) sie sind darauf ausgerichtet, durch die Branchenpartnerschaften maximale Synergien zu schaffen, um die gemäß Artikel 11 festgelegten Leistungsziele einzuhalten und möglichst zu übertreffen;

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (angepasst)

c) sie ermöglichen eine optimale Nutzung des Luftraums unter Berücksichtigung des Verkehrsflusses;

~~ed~~) sie gewährleisten die Übereinstimmung mit dem gemäß Artikel 17 ~~6~~ der Luftraum-Verordnung festgelegten europäischen Streckennetz;

~~de~~) sie sind anhand von Kosten-Nutzen-Analysen durch ihren Zusatznutzen gerechtfertigt, einschließlich der optimalen Nutzung technischer und personeller Mittel;

↓ 1070/2009 Art. 2.5

⇒ neu

~~ef~~) sie gewährleisten, ⇒ soweit anwendbar, ⇐ eine reibungslose und flexible Übergabe der Zuständigkeit für die Flugverkehrskontrolle zwischen den Flugverkehrsdienststellen;

~~fg~~) sie stellen die Kompatibilität zwischen den unterschiedlichen Luftraumkonfigurationen sicher und optimieren dabei unter anderem die derzeitigen Fluginformationsgebiete;

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (angepasst)

~~gh~~) sie entsprechen den Bedingungen, die sich aus regionalen Übereinkünften im Rahmen der ICAO ergeben;

~~hi~~) sie halten die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bestehenden regionalen Übereinkünfte ein, insbesondere diejenigen mit Beteiligung europäischer Drittländer; und

↓ 1070/2009 Art. 2.5

~~i) sie fördern die Kohärenz mit den gemeinschaftswerten Leistungszielen~~

↓ neu

Die Anforderungen der Absätze 4 c), d) und g) sind in Übereinstimmung mit der Optimierung der Luftraumgestaltung durch den Netzmanager gemäß Artikel 17 zu erfüllen.

5. Die Anforderungen dieses Artikels können durch Beteiligung von Flugsicherungsorganisationen an einem oder mehreren funktionalen Luftraumblöcken erfüllt werden.

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (angepasst)

⇒ neu

~~36.~~ Die Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks, ⇒ der den Luftraum unter der Zuständigkeit von mehr als einem Mitgliedstaat umfasst, ⇐ erfolgt ausschließlich durch ⇒ gemeinsame Benennung seitens ⇐ im gegenseitigen Einvernehmen aller Mitgliedstaaten and ☒ sowie ☒ gegebenenfalls der Drittstaaten, die ☒ die ☒ für einen Teil des Luftraums

innerhalb des funktionalen Luftraumblocks zuständig sind. ⇒ Die gemeinsame Benennung, durch die der funktionale Luftraumblock festgelegt wird, enthält die erforderlichen Bestimmungen zu dem Verfahren für eine etwaige Änderung des Blocks und dem Verfahren, nach dem ein Mitgliedstaat oder gegebenenfalls ein Drittstaat den Block verlassen kann, einschließlich Übergangsregelungen ⇐.

⇒ 7. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission von der Festlegung funktionaler Luftraumblocks. ⇐ Bevor die Kommission von der Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks unterrichtet wird, übermitteln die betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission, den anderen Mitgliedstaaten und anderen Beteiligten angemessene Informationen, damit sie Gelegenheit zur Abgabe von Bemerkungen erhalten.

~~4. Falls sich ein funktionaler Luftraumblock auf einen Luftraum bezieht, der ganz oder teilweise in die Zuständigkeit von zwei oder mehr Mitgliedstaaten fällt, enthält die Vereinbarung zur Festlegung des funktionalen Luftraumblocks die erforderlichen Bestimmungen darüber, wie der Block geändert werden kann und wie ein Mitgliedstaat aus einem Block ausscheiden kann, sowie Übergangsbestimmungen.~~

~~58.~~ Bei Unstimmigkeiten zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten bezüglich eines grenzübergreifenden funktionalen Luftraumblocks, der Luftraum unter ihrer Zuständigkeit betrifft, können die betreffenden Mitgliedstaaten diese Angelegenheit gemeinsam dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum zur Stellungnahme unterbreiten. Die Stellungnahme ist an die betreffenden Mitgliedstaaten gerichtet. Unbeschadet des Absatzes ~~63~~ berücksichtigen die Mitgliedstaaten diese Stellungnahme in ihrem Bemühen um eine Lösung.

~~69.~~ Nachdem die Mitteilungen der Mitgliedstaaten ~~betreffend die Vereinbarungen und Erklärungen~~ gemäß den Absätzen ~~63~~ und ~~⇒ 7 ⇐ 4~~ bei der Kommission eingegangen sind, bewertet die Kommission, ob die einzelnen funktionalen Luftraumblocks die Anforderungen gemäß Absatz ~~42~~ erfüllen, und übermittelt die Ergebnisse ~~⇒ den Mitgliedstaaten ⇐ dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum~~ zur Erörterung. Sollte die Kommission feststellen, dass ein oder mehrere funktionale Luftraumblocks die Anforderungen nicht erfüllen, tritt sie mit den betreffenden Mitgliedstaaten in einen Dialog ein, um sich mit ihnen auf die Maßnahmen zu einigen, die erforderlich sind, um hier entsprechend Abhilfe zu schaffen.

~~7. Unbeschadet von Absatz 6 sind die in den Absätzen 3 und 4 genannten Vereinbarungen und Erklärungen der Kommission zwecks Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union mitzuteilen. Bei der Veröffentlichung ist anzugeben, wann die entsprechende Entscheidung in Kraft tritt.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (angepasst)
⇒ neu

~~810.~~ ⇒ Die Kommission kann detaillierte Maßnahmen betreffend die gemeinsame Benennung des (der) Flugverkehrsdienstleister(s) gemäß Absatz 6 annehmen, in denen die Modalitäten für die Auswahl des (der) Anbieter(s), die Dauer der Benennung, Aufsichtsregelungen, die Verfügbarkeit der zu erbringenden Dienste sowie Haftungsregelungen festgelegt sind. ⇐ ~~Bis zum 4. Dezember 2010 wird eine Anleitung für die Einrichtung und Änderung von funktionalen Luftraumblocks ausgearbeitet~~ ⇒ Die Annahme dieser Durchführungsrechtsakte erfolgt ⇐ nach dem in Artikel ~~275(32)~~ der Rahmenverordnung genannten ~~Beratungsverfahren~~ ⇒ Prüfverfahren ⇐.

~~911.~~ † Die Kommission ~~⇒ kann ⇐ erlässt bis zum 4. Dezember 2011~~ ⊗ Maßnahmen in Bezug auf die in Absatz 6 genannten von dem betreffenden Mitgliedstaat bzw. den betreffenden Mitgliedstaaten vorzulegenden Informationen annehmen ⊗. ⊗ Die Annahme

dieser Durchführungsrechtsakte erfolgt $\Leftrightarrow$ nach dem in Artikel 275 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Prüfverfahren Regelungsverfahren Verfahren betreffend die Informationen an, die der betreffende Mitgliedstaat bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten vor der Einrichtung und Änderung eines funktionalen Luftraumblocks gemäß Absatz 62 des vorliegenden Artikels zu erbringen hat/haben.

↓ 1070/2009 Art. 2.5

Artikel 9b

Koordinator für das System der funktionalen Luftraumblocks

1. Um die Einrichtung funktionaler Luftraumblocks zu erleichtern, kann die Kommission eine natürliche Person als Koordinator für das System der funktionalen Luftraumblocks („Koordinator“) benennen. Die Kommission wird nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren tätig.
2. Unbeschadet von Artikel 9a Absatz 5 vermittelt der Koordinator auf Ersuchen aller betroffenen Mitgliedstaaten sowie ggf. der Drittländer, die an denselben funktionalen Luftraumblocks teilnehmen, bei Schwierigkeiten im Rahmen der Verhandlungen, damit die Einrichtung funktionaler Luftraumblocks beschleunigt wird. Der Koordinator wird auf der Grundlage eines Mandats aller betroffenen Mitgliedstaaten sowie gegebenenfalls der Drittländer, die an denselben funktionalen Luftraumblocks teilnehmen, tätig.
3. Der Koordinator handelt in Bezug auf die Mitgliedstaaten, Drittländer, die Kommission sowie die Akteure unparteiisch.
4. Der Koordinator gibt keine Informationen weiter, die in Ausübung der Funktion erlangt wurden, es sei denn, die betroffenen Mitgliedstaaten bzw. ggf. die betroffenen Drittländer haben eine entsprechende Ermächtigung erteilt.
5. Nach seiner Benennung erstattet der Koordinator alle drei Monate Bericht an die Kommission, den Ausschuss für den einheitlichen Luftraum sowie das Europäische Parlament. In dem Bericht werden die Verhandlungen und ihre Ergebnisse zusammengefasst.
6. Das Mandat des Koordinators endet, sobald das letzte Abkommen über funktionale Luftraumblocks unterzeichnet ist, spätestens jedoch bis zum 4. Dezember 2012.

↓ 1070/2009 Art. 3.6

⇒ neu

Artikel 176

Netzmanagement und -gestaltung

1. Die Funktionen $\Rightarrow$ Dienste $\Leftarrow$ des Flugverkehrsmanagementnetzes (ATM-Netz) erlauben eine optimale Luftraumnutzung und gewährleisten, dass die Luftraumnutzer Flugverkehr auf den bevorzugten Flugwegen durchführen können, und ermöglichen dabei einen größtmöglichen Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten. Diese Funktionen $\Rightarrow$ Dienste $\Leftarrow$ des Netzes sollen Initiativen auf nationaler Ebene sowie auf der Ebene der funktionalen Luftraumblocks unterstützen und unter Wahrung der Trennung von regulativen und operativen Aufgaben umgesetzt werden.

2. Zur Erreichung der Ziele von Absatz 1 und unbeschadet der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten im Hinblick auf nationale Strecken und Luftraumstrukturen gewährleistet die Kommission, dass die folgenden Funktionen $\Rightarrow$ Dienste $\Leftarrow$ unter der Verantwortung eines Netzmanagers $\Leftarrow$ wahrgenommen werden:

- a) Gestaltung des europäischen Streckennetzes;
- b) Koordinierung knapper Ressourcen innerhalb der für die Luftfahrt vorgesehenen Frequenzbereiche, die im allgemeinen Flugverkehr verwendet werden, insbesondere Funkfrequenzen und Koordinierung von Radar-Transponder-Codes;

$\Downarrow$ neu

- c) zentrale Funktion für die Verkehrsflussregelung;
- d) Bereitstellung eines Portals für Flugberatungsinformationen gemäß Artikel 23;
- e) Optimierung der Luftraumgestaltung in Zusammenarbeit mit den Flugsicherungsorganisationen und den in Artikel 16 genannten funktionalen Luftraumblöcken;
- f) zentrale Funktion für die Koordinierung in Luftfahrtkrisensituationen.

$\Downarrow$ 1070/2009 Art. 3.6
 $\Rightarrow$ neu

Die in ~~Unterabsatz 1~~ diesem Absatz aufgeführten Funktionen $\Rightarrow$ Dienste $\Leftarrow$ umfassen nicht die Annahme verbindlicher Maßnahmen allgemeiner Tragweite oder die Ausübung politischen Ermessens. Sie berücksichtigen Vorschläge, die auf nationaler Ebene sowie auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke erarbeitet wurden. Sie werden in Koordinierung mit Militärbehörden gemäß vereinbarter Verfahren für die flexible Nutzung des Luftraums wahrgenommen.

$\Downarrow$ 1070/2009 Art. 3.6 (angepasst)
 $\Rightarrow$ neu

Die Kommission kann ~~nach Konsultation des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum und~~ gemäß den in Absatz 4 genannten Durchführungsvorschriften Eurocontrol oder eine andere unparteiische und kompetente Stelle übertragen $\boxtimes$ benennen $\boxtimes$, um die Aufgaben $\Rightarrow$ des Netzmanagers $\Leftarrow$ $\Rightarrow$ wahrzunehmen $\Leftarrow$ ~~die für die Durchführung der in Unterabsatz 1 aufgeführten Funktionen erforderlich sind.~~ Diese Aufgaben werden auf unparteiische und kostenwirksame Weise durchgeführt und im Namen der Mitgliedstaaten und Beteiligten wahrgenommen. Sie unterliegen einer angemessenen Lenkung, bei der die jeweils gesonderte Rechenschaftspflicht für die Erbringung von Diensten und die Regulierung anerkannt wird; dabei werden die Bedürfnisse des gesamten ATM-Netzes berücksichtigt und die Luftraumnutzer und Flugsicherungsorganisationen umfassend einbezogen. $\Rightarrow$ Bis zum 1. Januar 2020 wird die Kommission den Netzmanager als eigenständigen Dienstleister benennen – wenn möglich, in Form einer Branchenpartnerschaft. $\Leftarrow$

↓ 1070/2009 Art. 3.6

⇒ neu

3. Die Kommission ~~kann~~ ⇒ wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen, um ⇒ die Liste der ~~Funktionen~~ ⇒ Dienste ⇒ des Absatzes 2 zu ergänzen ⇒ und sie somit im Hinblick auf die Erbringung von Unterstützungsleistungen zentral an den technischen und betrieblichen Fortschritt anzupassen ⇒ ~~nach entsprechender Konsultation der Interessenvertreter der betroffenen Industrie. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 29 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 4 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

4. ⇒ Die Kommission erlässt ⇒ ~~Ddetaillierte Vorschriften für die Durchführung der in diesem Artikel genannten Maßnahmen, mit Ausnahme der in den Absätzen 6 bis 9 genannten Maßnahmen, werden nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren erlassen. Diese Durchführungsvorschriften sehen insbesondere vor~~ ⇒ betreffend ⇒ :

- a) Koordinierung und Harmonisierung der Prozesse und Verfahren zur Erhöhung der Effizienz der Verwaltung der Frequenzen für den Luftverkehr, einschließlich der Ausarbeitung von Grundsätzen und Kriterien;
- b) die zentrale Funktion zur Koordinierung der rechtzeitigen Feststellung und Deckung des Bedarfs an Frequenzen in den Frequenzbereichen, die dem allgemeinen europäischen Flugverkehr zugewiesen wurden, zur Unterstützung der Schaffung und des Betriebs des europäischen Luftverkehrsnetzes;
- c) zusätzliche ~~Funktionen~~ ⇒ Dienste ⇒ des Netzes~~funktionen~~, wie in dem ATM-Masterplan festgelegt;
- d) ausführliche Festlegungen für eine kooperative Entscheidungsfindung zwischen den Mitgliedstaaten, den Flugsicherungsorganisationen und der Netzverwaltungsfunktion für die in Absatz 2 genannten Aufgaben;

↓ neu

e) detaillierte Regelungen für die Führung des Netzmanagers unter Beteiligung aller betroffenen Beteiligten des Betriebsumfelds;

↓ 1070/2009 Art. 3.6

⇒ neu

fe) Festlegungen für die Konsultation der relevanten Beteiligten an der Entscheidungsfindung auf nationaler und europäischer Ebene und

gf) innerhalb des Funkfrequenzspektrums, das von der Internationalen Fernmeldeunion für den allgemeinen Luftverkehr zugewiesen wurde, eine Trennung der Aufgaben und Zuständigkeiten zwischen der Netzverwaltungsfunktion und den nationalen Frequenzverwaltern, durch die gewährleistet ist, dass die ~~Funktionen~~ ⇒ Dienste ⇒ der nationalen Frequenzverwaltung weiterhin die Zuweisungen vornehmen, die keine Auswirkungen auf das Netz haben. In den Fällen, in denen

keine Auswirkungen auf das Netz zu verzeichnen sind, arbeiten die nationalen Frequenzverwalter mit den für die Netzverwaltungsfunktionen Verantwortlichen zusammen, um die Nutzung der Frequenzen zu optimieren.

↓ neu

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

↓ 1070/2009 Art. 3.6 (angepasst)

⇒ neu

5. Andere Aspekte der Gestaltung des Luftraums als die in Absatz 2 ⇒ und in Absatz 4 c) ⇐ genannten werden auf nationaler Ebene oder auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke geregelt. Dieser Gestaltungsprozess berücksichtigt die Anforderungen und die Komplexität des Verkehrs sowie Leistungspläne auf nationaler Ebene oder auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke, und er beinhaltet eine umfassende Konsultation der relevanten Luftraumnutzer oder relevanter Gruppen, die Luftraumnutzer vertreten, und gegebenenfalls der Militärbehörden.

~~6. Die Mitgliedstaaten betrauen Eurocontrol oder eine andere unparteiische und kompetente Stelle unter Festsetzung entsprechender Aufsichtsvereinbarungen mit der Durchführung des Verkehrsflussmanagements.~~

~~7. Die Durchführungsvorschriften für das Verkehrsflussmanagement, einschließlich der erforderlichen Aufsichtsvereinbarungen, werden mit dem Ziel, die verfügbare Kapazität bei der Nutzung des Luftraums zu optimieren und die Verfahren der Verkehrsflussregelung zu stärken, nach dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Beratungsverfahren erarbeitet und nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren angenommen. Diese Vorschriften beruhen auf Transparenz und Effizienz, damit eine flexible und zeitgerechte Kapazitätsbereitstellung im Einklang mit den Empfehlungen des regionalen ICAO-Luftfahrtplans, Europäische Region, sichergestellt ist.~~

↓ 1070/2009 Art. 3.6

~~8. Die Durchführungsvorschriften für das Verkehrsflussmanagement fördern betriebliche Entscheidungen von Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreibern und Luftraumnutzern und erstrecken sich auf die folgenden Bereiche:~~

~~a) Flugplanung,~~

~~b) Nutzung der verfügbaren Luftraumkapazität in allen Flugphasen, einschließlich der Zuweisung von Zeiträumen, und~~

~~c) Nutzung der Strecken durch den allgemeinen Flugverkehr, einschließlich~~

~~der Erstellung einer einheitlichen Veröffentlichung zur Strecken- und Verkehrsausrichtung,~~

~~Möglichkeiten zur Umleitung von allgemeinem Flugverkehr aus überlasteten Gebieten und~~

~~Prioritätsregeln für die Luftraumnutzung durch den allgemeinen Flugverkehr, insbesondere zu Zeiten hoher Auslastung und in Krisen.~~

~~9. Bei der Ausarbeitung und Annahme der Durchführungsvorschriften berücksichtigt die Kommission gegebenenfalls und unbeschadet der Sicherheit die Übereinstimmung von Flugdurchführungsplänen und Flughafenzeiträumen sowie die notwendige Koordinierung mit benachbarten Regionen.~~

↓ 550/2004 (angepasst)

⇒ neu

Artikel 1810

Beziehungen zwischen Dienstleistern

1. Flugsicherungsorganisationen können die Dienste anderer in der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ zertifizierter ⇒ oder aufgrund einer Erklärung zugelassener ⇐ Dienstleister in Anspruch nehmen.

2. Die Flugsicherungsorganisationen formalisieren ihre Arbeitsbeziehungen durch schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche Abmachungen, in denen die besonderen Aufgaben und Funktionen festgelegt sind, die die einzelnen Dienstleister übernehmen, und die einen Austausch von Betriebsdaten zwischen sämtlichen Dienstleistern im Hinblick auf den allgemeinen Flugverkehr ermöglichen. Diese Vereinbarungen oder Abmachungen werden der ~~bzw. den~~ betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden mitgeteilt.

3. In Fällen, in denen die Erbringung von Flugverkehrsdiensten betroffen ist, ist die Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten erforderlich. ~~In Fällen, in denen die Erbringung von Wetterdiensten betroffen ist, ist die Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten erforderlich, falls sie einen Dienstleister auf ausschließlicher Grundlage gemäß Artikel 9 Absatz 1 benannt haben.~~

↓ neu

Artikel 19

Beziehungen zu den beteiligten Stellen

Die Flugsicherungsorganisationen richten Konsultationsverfahren zur Anhörung der relevanten Gruppen von Luftraumnutzern und Flugplatzbetreibern zu allen wesentlichen Aspekten der erbrachten Dienste oder zu einschlägigen Änderungen der Luftraumkonfigurationen ein. Die Luftraumnutzer werden auch bei der Genehmigung strategischer Investitionspläne einbezogen. Die Kommission erlässt Maßnahmen zur Festlegung der Modalitäten der Konsultation und der Beteiligung von Luftraumnutzern an der Genehmigung von Investitionsplänen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel ~~2011~~

Beziehungen zu militärischen Stellen

Die Mitgliedstaaten ergreifen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik die notwendigen Maßnahmen um sicherzustellen, dass zwischen den zuständigen zivilen und militärischen Stellen schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche Abmachungen für die Verwaltung bestimmter Luftraumblocke geschlossen oder erneuert werden.

Artikel ~~2112~~

Transparenz der Rechnungslegung

1. Ungeachtet ihrer Eigentumsverhältnisse oder Rechtsform erstellen und veröffentlichen Flugsicherungsorganisationen ihre Rechnungslegung und lassen diese von einer unabhängigen Stelle prüfen. Die Rechnungslegung muss den von der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ angenommenen internationalen Rechnungslegungsstandards entsprechen. Wenn aufgrund des Rechtsstatus des Dienstleisters eine uneingeschränkte Einhaltung der internationalen Rechnungslegungsstandards nicht möglich ist, hat der Dienstleister eine weitest mögliche Einhaltung anzustreben.

2. Auf jeden Fall veröffentlichen Flugsicherungsorganisationen einen jährlichen Geschäftsbericht und unterziehen sich regelmäßig einer unabhängigen Prüfung.

3. Erbringen Flugsicherungsorganisationen Dienstebündel, so erfassen sie die Kosten und Einnahmen aus den Flugsicherungsdiensten und weisen diese aus, und zwar untergliedert gemäß der Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste des Artikels ~~1214~~, und führen gegebenenfalls konsolidierte Konten für andere, nicht flugsicherungsbezogene Dienste, wie dies erforderlich wäre, wenn die betreffenden Dienste von verschiedenen Unternehmen erbracht würden.

4. Die Mitgliedstaaten benennen die zuständigen Behörden, die berechtigt sind, die Rechnungslegung von Dienstleistern einzusehen, die Dienste in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich erbringen.

5. Die Mitgliedstaaten können die Übergangsbestimmungen des Artikels 9 der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards⁴⁹ auf Flugsicherungsorganisationen anwenden, die in den Geltungsbereich der genannten Verordnung fallen.

⁴⁹ ABl. L 243 vom 11.9.2002, S. 1.

Zugang zu Daten und Datenschutz

1. Im Hinblick auf den allgemeinen Flugverkehr sind relevante Betriebsdaten zur Erfüllung der betrieblichen Erfordernisse der Beteiligten in Echtzeit zwischen allen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen auszutauschen. Die Daten dürfen nur für Betriebszwecke verwendet werden.
2. Der Zugang zu relevanten Betriebsdaten wird den zuständigen Behörden, zertifizierten ~~⇒ oder aufgrund einer Erklärung zugelassenen ⇐~~ Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen diskriminierungsfrei eingeräumt.
3. Zertifizierte ~~⇒ oder aufgrund einer Erklärung zugelassene ⇐~~ Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzer und Flughäfen legen Standardbedingungen für den Zugang zu ihren anderen relevanten Betriebsdaten, die nicht von Absatz 1 erfasst werden, fest. Diese Standardbedingungen sind von den nationalen Aufsichtsbehörden zu genehmigen. ~~⇒ Die Kommission kann ⇐ die Einzelbestimmungen ⇒ Maßnahmen betreffend die Verfahren für den Datenaustausch und die Art der im Zusammenhang mit diesen Zugangsbedingungen betroffenen Daten und ihre Genehmigung festlegen. ⇐ für derartige Bedingungen werden gegebenenfalls ⇒ Diese Durchführungsrechtsakte werden ⇐ nach dem in Artikel ~~275~~ Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten ⇒ Prüf ⇐ verfahren festgelegt.~~

↓ 551/2004 (angepasst)

KAPITEL ~~II~~ IV

LUFTRAUMARCHITEKTUR

↓ 1070/2009 Art. 3.2

~~Artikel 3~~

~~Europäisches Fluginformationsgebiet für den oberen Luftraum (EUIR)~~

- ~~1. Die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten streben die Einrichtung und Anerkennung eines einzigen europäischen Fluginformationsgebietes für den oberen Luftraum (European Upper Flight Information Region, EUIR) und dessen Anerkennung durch die ICAO an. Hierzu legt die Kommission in Bezug auf Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, gegebenenfalls dem Rat gemäß Artikel 300 des Vertrags bis zum 4. Dezember 2011 eine Empfehlung vor.~~
- ~~2. Das EUIR wird so gestaltet, dass es den Luftraum umfasst, der gemäß Artikel 1 Absatz 3 in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt; es kann auch den Luftraum von europäischen Drittstaaten umfassen.~~
- ~~3. Die Festlegung des EUIR erfolgt unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste für den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Flugsicherungsdienste-Verordnung.~~
- ~~4. Die Mitgliedstaaten sind gegenüber der ICAO weiterhin für die geografisch abgegrenzten Fluginformationsgebiete für den oberen Luftraum und für die Fluginformationsgebiete~~

~~verantwortlich, die ihnen die ICAO zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung zugewiesen hatte.~~

↓ 1070/2009 Art. 3.3 (angepasst)
⇒ neu

Artikel 233a

Elektronische Luftfahrtinformationen

1. Unbeschadet der Veröffentlichung von Luftfahrtinformationen durch die Mitgliedstaaten und im Einklang mit dieser Veröffentlichung gewährleistet die Kommission in Zusammenarbeit mit ~~Eurocontrol~~ ⇒ dem Netzmanager ⇐ die Verfügbarkeit elektronischer Luftfahrtinformationen hoher Qualität, die auf harmonisierte Weise dargeboten werden und den Anforderungen aller einschlägigen Nutzer hinsichtlich Datenqualität und Aktualität entsprechen.

2. Für die Zwecke von Absatz 1

gewährleistet die Kommission die Entwicklung einer ~~gemeinschaftsw~~
☒ unionsweiten ☒ Infrastruktur für Luftfahrtinformationen in Form eines elektronischen integrierten Flugberatungsportals mit uneingeschränktem öffentlichem Zugang für interessierte Beteiligte. Durch diese Infrastruktur zusammengefasst wird der Zugang zu und die Bereitstellung von erforderlichen Datenelementen wie unter anderem Luftfahrtinformationen, Informationen der Meldestellen für Flugverkehrsdienste (ARO), Flugwetterinformationen und Verkehrsflussinformationen.

~~b) unterstützt die Kommission die Modernisierung und Harmonisierung der Bereitstellung von Luftfahrtinformationen im weitesten Sinne in enger Zusammenarbeit mit Eurocontrol und der ICAO.~~

3. Die Kommission nimmt die ~~detaillierten Durchführungsvorschriften~~ ⇒ Maßnahmen ⇐ ~~zu diesem Artikel~~ zur ⇒ Schaffung und Umsetzung eines elektronischen integrierten Flugberatungsportals an. Diese Durchführungsrechtsakte werden ⇐ nach dem ⇒ Prüf ⇐ ~~Regelungs~~ verfahren gemäß Artikel 275 Absatz 3 ~~der Rahmenverordnung~~ erlassen.

↓ 1070/2009 Art. 3.4

Artikel 4

Luftverkehrsregeln und Luftraumklassifizierung

~~Die Kommission nimmt nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren Durchführungsvorschriften an, um~~

~~a) entsprechende Bestimmungen zu den Luftverkehrsregeln auf der Grundlage der ICAO-Richtlinien und Empfehlungen zu Luftverkehrsregeln anzunehmen;~~

~~b) die Anwendung der ICAO-Luftraumklassifizierung mit geeigneter Anpassung zu harmonisieren, um die nahtlose Erbringung von sicheren und effizienten Flugverkehrsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum zu gewährleisten.~~

~~KAPITEL III~~

~~FLEXIBLE LUFTRAUMNUTZUNG IM EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUM~~

~~Artikel 7~~

~~Flexible Luftraumnutzung~~

- ~~1. Unter Berücksichtigung der Organisation militärischer Belange in ihrem Zuständigkeitsbereich stellen die Mitgliedstaaten die einheitliche Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung im einheitlichen europäischen Luftraum, wie es von der ICAO beschrieben und von Eurocontrol entwickelt wurde, sicher, um das Luftraummanagement und das Flugverkehrsmanagement im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik zu erleichtern.~~
- ~~2. Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission jährlich Bericht über die im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik erfolgende Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich.~~
- ~~3. Erweist es sich insbesondere aufgrund der Berichte der Mitgliedstaaten als notwendig, die Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung im einheitlichen europäischen Luftraum zu verbessern und zu harmonisieren, so sind nach dem Verfahren des Artikels 8 der Rahmenverordnung Durchführungsvorschriften im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik zu erlassen.~~

~~Artikel 8~~

~~Zeitweilige Aussetzung~~

- ~~1. In Fällen, in denen die Anwendung des Artikels 7 mit erheblichen betrieblichen Schwierigkeiten verbunden ist, können die Mitgliedstaaten die Anwendung zeitweilig unter der Bedingung aussetzen, dass sie dies der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten unverzüglich mitteilen.~~
- ~~2. Nach der Einführung einer zeitweiligen Aussetzung der Anwendung können nach dem Verfahren des Artikels 8 der Rahmenverordnung für den Luftraum im Zuständigkeitsbereich des betroffenen Mitgliedstaates bzw. der betroffenen Mitgliedstaaten Anpassungen der gemäß Artikel 7 Absatz 3 erlassenen Vorschriften vorgenommen werden.~~

Artikel 24

Technologische Entwicklung und Interoperabilität des Flugverkehrsmanagements

1. Die Kommission erlässt detaillierte Vorschriften zur Förderung der technologischen Entwicklung und Interoperabilität des Flugverkehrsmanagements im Zusammenhang mit der Entwicklung und Umsetzung des ATM-Masterplans. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

2. Unter Beachtung der in Absatz 1 genannten Vorschriften findet Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 Anwendung. Bei Bedarf fordert die Kommission die EAA auf, diese Vorschriften in das in Artikel 56 dieser Verordnung genannte jährliche Arbeitsprogramm aufzunehmen.

~~3. In den Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität ist insbesondere Folgendes vorzusehen:~~

- ~~(a) Es sind etwaige spezifische Anforderungen zur Ergänzung oder Präzisierung der grundlegenden Anforderungen festzulegen, insbesondere hinsichtlich Sicherheit, nahtlosen Betrieb und Leistung, und/oder~~
- ~~(b) soweit angezeigt, sind etwaige spezifische Anforderungen zur Ergänzung oder Präzisierung der grundlegenden Anforderungen zu beschreiben, insbesondere hinsichtlich der koordinierten Einführung neuer vereinbarter und validierter Betriebskonzepte oder Technologien, und/oder~~
- ~~(c) falls die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität sich auf Systeme beziehen, sind darin die Komponenten zu bestimmen, und/oder~~
- ~~(d) es sind die speziellen Konformitätsbewertungsverfahren zu beschreiben, in die gegebenenfalls die benannten Stellen nach Artikel 8 einzubeziehen sind, und zwar auf der Grundlage der im Beschluss 93/465/EWG festgelegten Module, die zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit der Komponenten sowie zur Überprüfung von Systemen heranzuziehen sind, und/oder~~
- ~~(e) es sind die Durchführungsbedingungen anzugeben, gegebenenfalls einschließlich des Stichtags, ab dem alle Beteiligten sie einhalten müssen.~~

KAPITEL II V

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN, DURCHFÜHRUNGSVORSCHRIFTEN FÜR DIE

INTEROPERABILITÄT UND GEMEINSCHAFTLICHE SPEZIFIKATIONEN

Artikel 2

Grundlegende Anforderungen

Das europäische Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und deren Komponenten und zugehörige Verfahren müssen grundlegenden Anforderungen entsprechen. Diese grundlegenden Anforderungen sind in Anhang II festgelegt.

Artikel 3

Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität

1. Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität werden ausgearbeitet, wenn dies zur kohärenten Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung erforderlich ist.

2. Systeme, Komponenten und zugehörige Verfahren müssen die relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität während ihrer Lebensdauer erfüllen.

4. Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überprüfung der Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität sind die geschätzten Kosten und der voraussichtliche Nutzen der technischen Lösungen, mit denen sie erfüllt werden können, im Hinblick auf die Festlegung der gangbarsten Lösung und unter gebührender Beachtung der Aufrechterhaltung eines vereinbarten hohen Sicherheitsniveaus zu berücksichtigen. Jedem Entwurf einer Durchführungsvorschrift für die Interoperabilität wird eine Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Lösungen für alle Beteiligten beigefügt.

5. Die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität werden nach dem Verfahren des Artikels 8 der Rahmenverordnung festgelegt.

Artikel 4

Gemeinschaftliche Spezifikationen

1. Im Hinblick auf die Erreichung des Ziels dieser Verordnung können gemeinschaftliche Spezifikationen festgelegt werden. Bei diesen Spezifikationen kann es sich handeln um

europäische Normen für Systeme oder Komponenten und entsprechende Verfahren, die von den europäischen Normungsgremien in Zusammenarbeit mit Eurocae aufgrund eines Auftrags erarbeitet werden, der von der Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften⁵⁰ und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft erteilt wurde, wobei den am 13. November 1984 unterzeichneten allgemeinen Leitlinien über die Zusammenarbeit zwischen der Kommission und den Normungsgremien Rechnung zu tragen ist,

oder

b) Spezifikationen, die von Eurocontrol auf Anforderung der Kommission gemäß dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Verfahren in Bereichen

⁵⁰ ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/48/EG (ABl. L 217 vom 5.8.1998, S. 18).

~~erarbeitet werden, die die betriebliche Koordinierung zwischen Flugsicherungsorganisationen betreffen.~~

~~2. Bei Systemen und zugehörigen Verfahren oder Komponenten, die die einschlägigen gemeinschaftlichen Spezifikationen erfüllen, deren Fundstellen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurden, wird davon ausgegangen, dass sie die grundlegenden Anforderungen und/oder die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität einhalten.~~

~~3. Die Kommission veröffentlicht die Fundstellen der in Absatz 1 Buchstabe a) genannten europäischen Normen im Amtsblatt der Europäischen Union.~~

~~4. Die Kommission veröffentlicht die Fundstellen der in Absatz 1 Buchstabe b) genannten Eurocontrol Spezifikationen nach dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Verfahren im Amtsblatt der Europäischen Union.~~

~~5. Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass die Übereinstimmung mit einer veröffentlichten gemeinschaftlichen Spezifikation die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und/oder der Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität, die von den betreffenden gemeinschaftlichen Spezifikationen abgedeckt werden sollen, nicht gewährleistet, so findet das in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannte Verfahren Anwendung.~~

~~6. Im Falle von Mängeln veröffentlichter europäischer Normen kann nach dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Verfahren und nach Anhörung des Ausschusses nach Artikel 5 der Richtlinie 98/34/EG beschlossen werden, die betreffenden Normen oder Nachträge dazu aus den Veröffentlichungen, in denen sie enthalten sind, vollständig oder teilweise zu streichen.~~

~~7. Im Falle von Mängeln veröffentlichter Eurocontrol Spezifikationen kann gemäß dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Verfahren beschlossen werden, die betreffenden Spezifikationen oder Nachträge dazu aus den Veröffentlichungen, in denen sie enthalten sind, vollständig oder teilweise zu streichen.~~

KAPITEL III

ÜBERPRÜFUNG DER EINHALTUNG DER VORSCHRIFTEN

Artikel 5

EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung für Komponenten

~~1. Den Komponenten ist eine EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung beizufügen. Die Bestandteile dieser Erklärungen sind in Anhang III aufgeführt.~~

~~2. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter hat sicherzustellen und mittels der EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung zu bescheinigen, dass er die Bestimmungen der grundlegenden Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität angewandt hat.~~

~~3. Bei Komponenten, denen die EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung beigelegt ist, wird von der Einhaltung der grundlegenden~~

~~Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität ausgegangen.~~

~~4. In den relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität wird gegebenenfalls angegeben, welche Aufgaben im Zusammenhang mit der Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Komponenten von den benannten Stellen nach Artikel 8 durchzuführen sind.~~

~~Artikel 6~~

~~EG-Prüferklärung für Systeme~~

~~1. Die Flugsicherungsorganisation unterzieht die Systeme einer EG-Prüfung gemäß den relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität, um sicherzustellen, dass sie die grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung und die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität bei ihrer Einbindung in das europäische Flugverkehrsmanagementnetz erfüllen.~~

~~2. Vor der Indienststellung eines Systems stellt die jeweilige Flugsicherungsorganisation eine EG-Prüferklärung aus, mit der die Einhaltung der Vorschriften bestätigt wird, und legt sie zusammen mit technischen Unterlagen der nationalen Aufsichtsbehörde vor. Die Bestandteile dieser Erklärung und der technischen Unterlagen sind in Anhang IV aufgeführt. Die nationale Aufsichtsbehörde kann zusätzliche Informationen anfordern, die zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften erforderlich sind.~~

~~3. In den relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität wird gegebenenfalls angegeben, welche Aufgaben im Zusammenhang mit der Prüfung des Systems von den benannten Stellen nach Artikel 8 durchzuführen sind.~~

~~4. Die EG-Prüferklärung steht Bewertungen nicht entgegen, die die nationale Aufsichtsbehörde aus anderen, die Interoperabilität nicht betreffenden Gründen möglicherweise vornehmen muss.~~

↓ 1070/2009 Art. 4.1

~~Artikel 6a~~

~~Alternative Überprüfung der Einhaltung von Vorschriften~~

~~Ein gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit⁵¹ ausgestelltes Zeugnis gilt, insofern es sich auf Komponenten oder Systeme bezieht, für die Zwecke von Artikel 5 und 6 dieser Verordnung als EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung oder als EG-Prüferklärung, wenn es den Nachweis der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung und der einschlägigen Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität einschließt.~~

⁵¹ ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

Artikel 7

Schutzmaßnahmen

~~1. Stellt die nationale Aufsichtsbehörde fest, dass~~

~~a) eine Komponente, der eine EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung beigelegt ist, oder~~

~~b) ein System, dem eine EG-Prüferklärung beigelegt ist,~~

~~die grundlegenden Anforderungen und/oder die relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität nicht erfüllt, so trifft sie unter gebührender Berücksichtigung der Notwendigkeit, die Sicherheit und Aufrechterhaltung des Betriebs sicherzustellen, alle gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich der betreffenden Komponente oder des betreffenden Systems zu beschränken oder seine Verwendung durch die Stellen im Zuständigkeitsbereich der Behörde zu verbieten.~~

~~2. Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet unverzüglich die Kommission unter Angabe der Gründe über diese Maßnahmen und gibt insbesondere an, ob die Nichteinhaltung der grundlegenden Anforderungen seines Erachtens zurückgeht auf~~

~~a) die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen;~~

~~b) eine nicht ordnungsgemäße Anwendung der Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität und/oder der gemeinschaftlichen Spezifikationen;~~

~~c) Mängel in den Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität und/oder in den gemeinschaftlichen Spezifikationen.~~

~~3. Die Kommission konsultiert die betroffenen Parteien so bald wie möglich. Nach dieser Konsultation unterrichtet die Kommission die Mitgliedstaaten über ihre Schlussfolgerungen und darüber, ob die von der nationalen Aufsichtsbehörde getroffenen Maßnahmen ihres Erachtens gerechtfertigt sind.~~

~~4. Wenn die Kommission zu der Feststellung gelangt, dass die von der nationalen Aufsichtsbehörde getroffenen Maßnahmen nicht gerechtfertigt sind, fordert sie den betreffenden Mitgliedstaat auf, unverzüglich für die Rücknahme der Maßnahmen zu sorgen. Sie unterrichtet hiervon unverzüglich den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten.~~

~~5. Wenn die Kommission zu der Feststellung gelangt, dass die Nichteinhaltung der grundlegenden Anforderungen auf eine nicht ordnungsgemäße Anwendung der Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität und/oder der gemeinschaftlichen Spezifikationen zurückzuführen ist, trifft der betreffende Mitgliedstaat geeignete Maßnahmen gegen den Aussteller der Konformitätserklärung oder der Gebrauchstauglichkeitserklärung oder der EG-Prüferklärung und unterrichtet die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten entsprechend.~~

~~6. Wenn die Kommission zu der Feststellung gelangt, dass die Nichteinhaltung der grundlegenden Anforderungen auf Mängel in den gemeinschaftlichen Spezifikationen zurückzuführen ist, kommen die in Artikel 4 Absatz 6 oder Absatz 7 genannten Verfahren zur Anwendung.~~

KAPITEL IV V

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

↓ 1070/2009 Art. 2.11 (angepasst)

Artikel ~~25~~¹⁷

~~Überarbeitung~~ ☒ Anpassung ☒ ☒ der ☒ Anhänge

~~Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Anhänge, um den technischen oder betrieblichen Entwicklungen Rechnung zu tragen, werden nach dem in Artikel 5 Absatz 4 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

~~Aus Gründen äußerster Dringlichkeit kann die Kommission auf das in Artikel 5 Absatz 5 der Rahmenverordnung genannte Dringlichkeitsverfahren zurückgreifen.~~

↓ neu

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen, um die Anforderungen an die in Anhang I genannten qualifizierten Stellen und die Bedingungen für die in Anhang II genannten Zeugnisse, die Flugsicherungsorganisationen erteilt werden, zu ergänzen oder zu ändern und damit den Erfahrungen der nationalen Aufsichtsbehörden bei der Anwendung dieser Anforderungen und Bedingungen oder der Entwicklung des Flugverkehrsmanagementsystems im Hinblick auf Interoperabilität und integrierte Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten Rechnung zu tragen.

↓ neu

Artikel 26

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den Bedingungen dieses Artikels.

2. Die in Artikel 11 Absatz 7, Artikel 17 Absatz 3 und Artikel 25 genannte Befugnis wird der Kommission auf unbestimmte Zeit übertragen.

3. Die in Artikel 11 Absatz 7, Artikel 17 Absatz 3 und Artikel 25 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnis. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird dadurch nicht berührt.

4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 11 Absatz 7, Artikel 17 Absatz 3 und Artikel 25 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der

Rat innerhalb einer Frist von 2 Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Diese Frist wird auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates um 2 Monate verlängert.

↓ 549/2004

⇒ neu

Artikel 27 Absatz 5

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum (nachstehend „Ausschuss“ genannt) unterstützt, ~~der sich aus zwei Vertretern jedes Mitgliedstaats zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt. Der Ausschuss sorgt für eine angemessene Berücksichtigung der Interessen aller Kategorien von Nutzern.~~
⇒ Bei dem Ausschuss handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. ⇐

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel ~~3 und 7~~ ⇐ 4 ⇐ ~~des Beschlusses 1999/468/EG~~ ⇐ der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ⇐ ~~unter Beachtung von dessen Artikel 8.~~

3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 ~~und 7~~ ~~des Beschlusses 1999/468/EG~~ ⇐ der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ⇐ ~~unter Beachtung von dessen Artikel 8.~~

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

↓ 1070/2009 Art. 1.4

~~4. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.~~

~~5. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1, 2, 4 und 6 sowie Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (angepasst)

⇒ neu

Artikel 2810

⊠ Anhörung der Beteiligten durch die Kommission ⊠

12. Die Kommission richtet auf ~~Gemeinschaftsebene~~ ⊠ Unionsebene ⊠ ein Anhörungsverfahren ein, ⇐ um bei Bedarf Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Verordnung zu erörtern ⇐. Der gemäß dem Beschluss 98/500/EG ⊠ der Kommission ⊠ eingerichtete Ausschuss für den sektoralen Dialog ist in die Anhörung einzubeziehen.

~~3. Die Anhörung der Beteiligten erstreckt sich insbesondere auf die Entwicklung und Einführung neuer Konzepte und Technologien im europäischen Flugverkehrsmanagementnetz.~~

2. Zu den Beteiligten können zählen:

- Flugsicherungsorganisationen;
- Flughafenbetreiber;
- relevante Luftraumnutzer oder relevante Luftraumnutzer vertretende Gruppen;
- militärische Stellen;
- Herstellerindustrie und
- Vertretungsorgane des Fachpersonals.

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (angepasst)

Artikel ~~296~~

Branchenkonsultationsgremium

Unbeschadet der Aufgaben des Ausschusses und von Eurocontrol richtet die Kommission ein Branchenkonsultationsgremium („Industry Consultation Body“) ein, dem Flugsicherungsorganisationen, Verbände der Luftraumnutzer, Flughäfen, Flughafenbetreiber, die Herstellerindustrie und Vertretungsorgane des Fachpersonals angehören. Dieses Gremium hat allein die Aufgabe, die Kommission hinsichtlich der Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums zu beraten.

Artikel ~~307~~

Beziehungen zu europäischen Drittländern

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (angepasst)
⇒ neu

Die ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ und die Mitgliedstaaten streben die Ausdehnung des einheitlichen europäischen Luftraums auf Staaten an, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, und unterstützen diese Ausdehnung. Zu diesem Zweck bemühen sie sich entweder im Rahmen von Abkommen mit benachbarten Drittländern oder im Rahmen von ~~Abkommen über funktionale Luftraumblocke~~ ⇒ gemeinsamen Benennungen funktionaler Luftraumblocke oder Vereinbarungen über Netzfunktionen ⇐ darum, die ~~Anwendung~~ ⇒ Ziele ⇐ dieser Verordnung ~~und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ auf diese Länder auszudehnen.

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (angepasst)
⇒ neu

Artikel ~~318~~

☒ Unterstützung durch externe Stellen ☒ ~~Durchführungsvorschriften~~

1. ~~Zur Ausarbeitung von Durchführungsvorschriften~~ Die Kommission kann Unterstützung durch ~~Eurocontrol oder gegebenenfalls einer anderen~~ eine externe Stelle ~~Aufträge erteilen~~ bei der Erfüllung ihrer Aufgaben aufgrund dieser Verordnung anfordern, in denen im Hinblick auf die Einhaltung der entsprechenden in dieser Verordnung festgelegten Fristen, die durchzuführenden Arbeiten und der zugehörige Zeitplan angegeben sind. Die Kommission wird nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren tätig.

2. Falls die Kommission beabsichtigt, einen Auftrag gemäß Absatz 1 zu erteilen, bemüht sie sich, bestehende Regelungen zur Anhörung der Beteiligten möglichst sinnvoll anzuwenden, soweit diese Regelungen der Praxis der Kommission in Bezug auf Transparenz und Anhörungsverfahren entsprechen und nicht in Widerspruch zu ihren institutionellen Verpflichtungen stehen.

↓ 1070/2009 Art. 2.1

~~Artikel 4~~

~~Sicherheitsanforderungen~~

Die Kommission nimmt nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten ~~Regelungsverfahren Durchführungsvorschriften mit den einschlägigen Bestimmungen der Eurocontrol Sicherheitsanforderungen (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, ESARR) und nachfolgenden Änderungen dieser Anforderungen an, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, gegebenenfalls mit geeigneten Anpassungen.~~

↓ 550/2004 (angepasst)

~~KAPITEL IV~~

~~SCHLUSSBESTIMMUNGEN~~

↓ 1070/2009 Art. 4.2

~~Artikel 9~~

~~Überarbeitung der Anhänge~~

Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Anhänge, um den technischen oder betrieblichen Entwicklungen Rechnung zu tragen, werden nach dem in Artikel 5 Absatz 4 der Rahmenverordnung genannten ~~Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.11

Article ~~3218~~

Vertraulichkeit

1. Weder die nationalen Aufsichtsbehörden, die im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, noch die Kommission dürfen Informationen vertraulicher Art weitergeben, insbesondere Informationen über Flugsicherungsorganisationen, deren Geschäftsbeziehungen oder Kostenbestandteile.

2. Absatz 1 berührt nicht das Recht auf Offenlegung durch nationale Aufsichtsbehörden oder die Kommission in den Fällen, in denen dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben wesentlich ist, wobei die Offenlegung verhältnismäßig sein muss und den berechtigten Interessen von Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern, Flughäfen oder anderen einschlägigen Beteiligten am Schutz ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung zu tragen hat.

3. Informationen und Daten, die nach der in Artikel ~~1214~~ genannten Gebührenregelung zur Verfügung gestellt werden, werden veröffentlicht.

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (angepasst)
⇒ neu

Artikel ~~339~~

Sanktionen

~~Die Sanktionen, die~~ Die Mitgliedstaaten erlassen ☒ Vorschriften für Sanktionen bei ☒ ~~for~~ Verstößen gegen diese Verordnung ~~und gegen die in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ insbesondere durch Luftraumnutzer und Dienstleister ⇒ und treffen alle erforderlichen ~~Maßnahmen zur Gewährleistung ihrer Anwendung.~~ Die vorgesehenen Sanktionen ⇐ müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

↓ 549/2004 (angepasst)

Artikel ~~3412~~

~~Überwachung, Beobachtung~~ ☒ Überprüfung ☒ und Methoden zur Bewertung der Auswirkungen

~~1. Die Überwachung, die Beobachtung und die Methoden zur Bewertung der Auswirkungen stützen sich auf die Vorlage jährlicher Berichte der Mitgliedstaaten über die Durchführung der aufgrund dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen und die gemäß Artikel 3 zu treffenden Maßnahmen.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.6(a)
(angepasst)
⇒ neu

~~12.~~ Die Kommission unterzieht die Anwendung dieser Verordnung ~~und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ einer regelmäßigen Überprüfung und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht, und zwar ~~erstmalig bis zum 4. Juni 2011 und in der Folge~~ zum Ablauf jedes Bezugszeitraums gemäß Artikel 11 Absatz ~~52~~ Buchstabe d). Hierzu kann die Kommission, wenn es für diesen Zweck begründet ist, von den Mitgliedstaaten Informationen anfordern, die ~~über die Informationen hinausgehen, die die Mitgliedstaaten in ihren Berichten gemäß Absatz 1 dieses Artikels vorgelegt haben~~ ⇒ für die Anwendung dieser Verordnung relevant sind ⇐.

↓ 549/2004

~~3. Zur Erarbeitung der in Absatz 2 genannten Berichte holt die Kommission die Stellungnahme des Ausschusses.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.6(b)

~~24. Die Berichte umfassen eine Bewertung der Ergebnisse, die mit den aufgrund dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen erreicht wurden, einschließlich angemessener Informationen über die Entwicklungen in dem Sektor, insbesondere unter wirtschaftlichen, sozialen, umweltbezogenen, beschäftigungspolitischen und technologischen Aspekten, sowie über die Qualität des Dienstes, im Hinblick auf die ursprünglichen Ziele und auf künftige Bedürfnisse.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.12 (angepasst)

~~Artikel 18a~~

Überprüfung

~~Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens bis zum 4. Dezember 2012 eine Studie vor, in der die rechtlichen, die Sicherheit und die Branche betreffenden, die wirtschaftlichen und die sozialen Auswirkungen der Anwendung der Marktgrundsätze auf die Erbringung und Benennung von Diensten in den Bereichen Kommunikation, Navigation, Überwachung und Luftfahrtinformationsdienste im Vergleich zu bestehenden oder alternativen Grundsätzen der Organisation behandelt werden und Entwicklungen in den funktionalen Luftraumblocken und den verfügbaren Technologien berücksichtigt werden.~~

↓ 551/2004 (angepasst)

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

~~Artikel 10~~

Überprüfung

~~Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Rahmenverordnung erstellt die Kommission eine Prospektivstudie über die Bedingungen für die künftige Anwendung der in den Artikeln 3, 5 und 6 genannten Konzepte auf den unteren Luftraum.~~

~~Auf der Grundlage der Ergebnisse der Studie und entsprechend dem erzielten Fortschritt legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens zum 31. Dezember 2006 einen Bericht und gegebenenfalls einen Vorschlag vor, in dem die Ausweitung der Anwendung dieser Konzepte auf den unteren Luftraum oder sonstige Maßnahmen vorgesehen werden. Wird eine solche Ausweitung in Betracht gezogen, sollten die einschlägigen Entscheidungen vorzugsweise vor dem 31. Dezember 2009 getroffen werden.~~

Artikel 3513

Schutzmaßnahmen

Diese Verordnung steht der Anwendung von Maßnahmen eines Mitgliedstaats nicht entgegen, soweit diese zur Wahrung von vitalen sicherheits- oder verteidigungspolitischen Interessen notwendig sind. Dies sind insbesondere Maßnahmen, die zwingend erforderlich sind

- a) zur Überwachung des gemäß den regionalen ICAO-Luftfahrt-Übereinkommen in seine Zuständigkeit fallenden Luftraums, einschließlich der Fähigkeit, alle diesen Luftraum nutzenden Luftfahrzeuge zu erfassen, zu identifizieren und zu bewerten, um die Sicherheit von Flügen zu gewährleisten, sowie Maßnahmen zur Erfüllung sicherheits- und verteidigungsbezogener Erfordernisse zu ergreifen,
 - b) bei schwerwiegenden innerstaatlichen Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung,
 - c) im Kriegsfall oder im Fall von ernsten, eine Kriegsgefahr darstellenden internationalen Spannungen,
 - d) zur Erfüllung der internationalen Verpflichtungen eines Mitgliedstaats im Hinblick auf die Aufrechterhaltung des Friedens und der internationalen Sicherheit,
 - e) zur Durchführung militärischer Einsätze und Übungen, einschließlich der notwendigen Übungsmöglichkeiten.
-

↓ 1070/2009 Art. 1.7 (angepasst)
⇒ neu

Artikel 3613a

⇒ **Luftfahrtagentur der Europäischen Union** ~~Agentur für Flugsicherheit~~ ⇒ (EAA) ⇒

Bei der Durchführung der vorliegenden Verordnung ~~sowie der Verordnungen (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004, (EG) Nr. 552/2004 und Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit⁵²~~ stimmen sich die Mitgliedstaaten und die Kommission in Einklang mit ihren jeweiligen Aufgaben gemäß dieser Verordnung gegebenenfalls mit der ⇒ EAA ⇐ ~~Europäischen Agentur für Flugsicherheit ab, um sicherzustellen, dass alle Sicherheitsaspekte ordnungsgemäß behandelt werden.~~

↓ 552/2004 (angepasst)

Artikel 10

~~Übergangsbestimmungen~~

⁵² ~~ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.~~

~~1. Ab dem 20. Oktober 2005 gelten die grundlegenden Anforderungen für die Indienststellung von Systemen und Komponenten des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes, sofern in den relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität nichts anderes vorgesehen ist.~~

~~2. Alle derzeit in Betrieb befindlichen Systeme und Komponenten des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes müssen die grundlegenden Anforderungen bis zum 20. April 2011 erfüllen, sofern in den relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität nichts anderes vorgesehen ist.~~

↓ 1070/2009 Art. 4.3 (angepasst)

~~2a. Für die Zwecke des Absatzes 2 dieses Artikels können die Mitgliedstaaten die Übereinstimmung von Systemen und Komponenten des europäischen Luftverkehrsmanagementnetzes mit den grundlegenden Anforderungen und ihre Ausnahme von den Bestimmungen der Artikel 5 und 6 erklären.~~

↓ 552/2004 (angepasst)

~~3. In den Fällen, in denen Systeme des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes~~

- ~~– vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung oder gegebenenfalls~~
- ~~– vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens einer oder mehrerer relevanter Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität~~

~~bestellt wurden oder entsprechende verbindliche Verträge geschlossen wurden, so dass die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und/oder der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität innerhalb der in Absatz 1 genannten Frist nicht gewährleistet werden kann, übermittelt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission detaillierte Angaben über die grundlegenden Anforderungen und/oder die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität, bei denen eine Unsicherheit hinsichtlich der Einhaltung festgestellt wurde.~~

~~Die Kommission konsultiert die betroffenen Parteien und trifft anschließend eine Entscheidung nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Verfahren.~~

↓ 552/2004 (angepasst)

Artikel 3711

Aufhebung von Rechtsvorschriften

~~Die Richtlinien 93/65/EWG und 97/15/EG sowie Die Verordnungen (EG) Nr. 2082/2000~~
~~☒ 549/2004, 550/2004, 551/2004 ☒ und 980/2002 ☒ 552/2004 ☒ werden ☒ werden ☒~~
~~zum 20. Oktober 2005 aufgehoben.~~

☒ Bezugnahmen auf die aufgehobenen Verordnungen gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang III zu lesen. ☒

↓ 550/2004 (angepasst)

Artikel ~~3819~~

Inkrafttreten

~~1.~~ Diese Verordnung tritt am ~~20. zwanzigsten~~ Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

↓ 550/2004 (angepasst)

~~2. Die Artikel 7 und 8 treten jedoch erst ein Jahr nach Veröffentlichung der in Artikel 6 genannten gemeinsamen Anforderungen im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.~~

↓ 550/2004

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

Geschehen zu Straßburg am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident/Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin

↓ 550/2004 → ₁ 1070/2009 Art. 2.13(a) → ₂ 1070/2009 Art. 2.13(b)
--

ANHANG I

→₁ ANFORDERUNGEN AN QUALIFIZIERTE STELLEN ←

→₂ Die qualifizierte Stelle ←

- muss umfangreiche Erfahrung bei der Bewertung öffentlicher und privater Stellen im Luftverkehrsbereich, insbesondere von Flugsicherungsorganisationen, und in anderen ähnlichen Bereichen auf einem oder mehreren von dieser Verordnung erfassten Gebieten nachweisen können₅;
- 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 werden₅;

↓ 1070/2009 Art. 2.13(b)

- darf nicht von einer Flugsicherungsorganisation, einem Leitungsorgan eines Flughafens oder anderen, die gewerblich in der Erbringung von Flugsicherungsdiensten oder im Luftverkehr tätig sind, kontrolliert werden;
- muss mit für die Aufgabenerfüllung ausreichendem Personal für Technik, Leitung, verwaltungstechnische Unterstützung und Forschung ausgestattet sein;

↓ 552/2004

~~6. Die Stelle~~ muss eine Haftpflichtversicherung abschließen, sofern nicht der Mitgliedstaat 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, das Berufsgeheimnis zu wahren.~~

↓ 552/2004 (angepasst) ⇒ neu

ANHANG V

BENANTNE STELLEN

Die **Stelle** ⇒ qualifizierte 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 an deren Verwendung beteiligt sein. Ein Austausch technischer Informationen zwischen dem Hersteller oder dem Konstrukteur und der Stelle wird hierdurch nicht ausgeschlossen.

~~2. Die Stelle und das für die Prüfungen zuständige Personal~~ ⇒ Die qualifizierte Stelle ⇐ muss 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 beeinflussen 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, angemessen durchführen zu können. Sie sollte auch Zugang zu Ausrüstungen haben, die für außergewöhnliche Prüfungen benötigt werden.~~

↓ 552/2004 (angepasst)

⇒ neu

4. Das ~~für die Prüfung zuständige~~ Personal ~~⇒ der qualifizierten Stelle~~ muss über Folgendes verfügen:

- gründliche fachliche und berufliche Ausbildung;
- eine ausreichende Kenntnis der Anforderungen der von ihm 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~~ ~~⇒ garantierte~~ ~~Unabhängigkeit des Kontrollpersonals ist zu gewährleisten.~~ ~~Seine~~ Vergütung ~~☒~~ des Personals ~~☒~~ darf weder von der Zahl der durchgeführten Prüfungen noch von deren Ergebnis abhängen.

↓ 1070/2009 Art. 2.13(b)

⇒ neu

~~Sie muss so geleitet und verwaltet werden, dass die Vertraulichkeit der für die Verwaltung erforderlichen Informationen sichergestellt wird.~~

~~Sie muss bereit sein, der betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde die einschlägigen Informationen vorzulegen.~~

~~Sie muss ihre Grundsätze und Ziele sowie ihr Engagement bezüglich der Qualität festgelegt und dokumentiert sowie sichergestellt haben, dass diese Grundsätze auf allen Ebenen der Organisation verstanden, umgesetzt und aufrechterhalten werden.~~

~~Sie muss ein wirksames internes Qualitätssicherungssystem auf der Grundlage geeigneter Teile international anerkannter Qualitätsnormen ausgearbeitet, umgesetzt und aufrechterhalten haben, das die Normen EN 45004 (Stellen, die Inspektionen durchführen) und EN 29001 gemäß den Anforderungen des IACS-Programms zur Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen erfüllt.~~

- ~~Sie muss ihr Qualitätssicherungssystem durch eine unabhängige Auditstelle zertifizieren lassen, die von den Behörden des Mitgliedstaats, in dem sie niedergelassen ist, anerkannt ist.~~

ANHANG II

BEDINGUNGEN FÜR ZEUGNISSE

1. Das Zeugnis muss mindestens folgende Angaben enthalten:
 - a) nationale Aufsichtsbehörde, die das Zeugnis ausstellt,
 - b) Name und Anschrift des Antragstellers,
 - c) Dienstleistungen, für die das Zeugnis erteilt wird;
 - d) eine Erklärung, dass der Antragsteller die gemeinsamen Anforderungen gemäß Artikel 6 ⇒ 8b ⇐ dieser Verordnung ⇒ (EG) Nr. 216/2008 ⇐ einhält;
 - e) Ausstellungsdatum und Gültigkeitszeitraum des Zeugnisses.
2. An Zeugnisse geknüpfte weitere Bedingungen können gegebenenfalls Folgendes betreffen:
 - a) den diskriminierungsfreien Zugang zu Diensten für Luftraumnutzer und das erforderliche Leistungsniveau solcher Dienste, einschließlich des Sicherheits- und Interoperabilitätsniveaus;
 - b) Spezifikationen für den Betrieb der jeweiligen Dienste;
 - c) den Zeitpunkt, zu dem die Dienste erbracht werden sollen,
 - d) die betriebliche Ausrüstung, die im Rahmen der jeweiligen Dienste genutzt wird;
 - e) Abtrennung oder Beschränkung flugsicherungs fremder Dienste;
 - f) Verträge, Vereinbarungen oder andere Regelungen zwischen dem Dienstleister und einem Dritten, die die Dienste betreffen;
 - g) Bereitstellung von Informationen, die zur Überprüfung der Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen durch die Dienste erforderlich sind, einschließlich Plänen, Finanz- und Betriebsdaten, sowie Angaben zu wesentlichen Änderungen der Art und/oder des Umfangs erbrachter Flugsicherungsdienste;
 - h) etwaige andere rechtliche Bedingungen, die nicht speziell für Flugsicherungsdienste gelten, wie z. B. Bedingungen für die Aussetzung der Gültigkeit oder den Entzug des Zeugnisses.

ANNEX I

VERZEICHNIS DER SYSTEME FÜR FLUGSICHERUNGSDIENSTE

~~Für die Zwecke dieser Verordnung wird das europäische Flugverkehrsmanagementnetz in acht Systeme unterteilt.~~

~~1. Systeme und Verfahren für das Luftraummanagement.~~

~~2. Systeme und Verfahren für die Verkehrsflussregelung.~~

~~3. Systeme und Verfahren für Flugverkehrsdienste, insbesondere Systeme für die Flugdatenverarbeitung und Überwachungsdatenverarbeitung und Mensch-Maschine-Schnittstellensysteme.~~

~~4. Kommunikationssysteme und -verfahren für Boden/Boden-Kommunikation, Bord/Boden-Kommunikation und Bord/Bord-Kommunikation.~~

~~5. Navigationssysteme und -verfahren.~~

~~6. Überwachungssysteme und -verfahren.~~

~~7. Systeme und Verfahren für Flugberatungsdienste.~~

~~8. Systeme und Verfahren für die Nutzung von Wetterinformationen.~~

ANNEX II

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

TEIL A: ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

Bei den allgemeinen Anforderungen handelt es sich um Anforderungen, die sich auf das gesamte Netz beziehen und generell für jedes einzelne der in Anhang I genannten Systeme gelten.

1. Nahtloser Betrieb

Flugverkehrsmanagementsysteme und ihre Komponenten sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass der nahtlose Betrieb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes jederzeit und für alle Flugphasen gewährleistet ist. Ein nahtloser Betrieb kann insbesondere in folgender Form zum Ausdruck kommen: gemeinsame Nutzung von Informationen, einschließlich der relevanten Betriebsstatus-Informationen, einheitliche Interpretation von Informationen, vergleichbare Verarbeitungsleistungen und zugehörige Verfahren als Voraussetzung für einheitliche, für das europäische Flugverkehrsmanagementnetz insgesamt oder Teile davon vereinbarte betriebliche Leistungen.

2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

↓ 1070/2009 Art. 4.4(a)

Das europäische Luftverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und deren Komponenten haben auf koordinierter Grundlage neue vereinbarte und validierte Betriebskonzepte zu unterstützen, die der Verbesserung von Qualität, Nachhaltigkeit und Effektivität der Flugsicherungsdienste, insbesondere hinsichtlich Sicherheit und Kapazität, dienen.

↓ 552/2004

Das Potenzial neuer Konzepte wie der kooperativen Entscheidungsfindung, einer verstärkten Automatisierung und alternativer Methoden für die Übertragung der Staffellungsverantwortung ist zu untersuchen, wobei technologischen Entwicklungen und ihrer sicheren Umsetzung im Anschluss an die Validierung gebührend Rechnung zu tragen ist.

3. Sicherheit

Systeme und Betriebsweisen des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes müssen vereinbarten hohen Sicherheitsniveaus entsprechen. Zu diesem Zweck sind vereinbarte Methoden für das Sicherheitsmanagement und für Sicherheitsmeldungen auszuarbeiten.

In Bezug auf geeignete bodengestützte Systeme oder Teile davon ist dieses hohe Sicherheitsniveau durch Sicherheitsnetze weiter zu verbessern, für die vereinbarte einheitliche Leistungsmerkmale festgelegt werden.

Im Hinblick auf die Erreichung der vereinbarten Sicherheitsniveaus für alle Flugphasen und für das gesamte europäische Flugverkehrsmanagementnetz sind harmonisierte Sicherheitsanforderungen für Auslegung, Durchführung, Instandhaltung und Betrieb von Systemen und deren Komponenten sowohl unter normalen als auch unter verschlechterten Betriebsbedingungen festzulegen.

Systeme sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass die den Lotsen übertragenen Aufgaben sowohl unter normalen als auch unter verschlechterten Betriebsbedingungen mit der menschlichen Leistungsfähigkeit vereinbar und auf die geforderten Sicherheitsniveaus abgestimmt sind.

Systeme sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass sie in ihrer normalen Betriebsumgebung gegen schädliche Störungen geschützt sind.

4. Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen

Das europäische Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und deren Komponenten sollen die schrittweise Verwirklichung der Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen durch Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung in dem Umfang, der für ein effizientes Luftraummanagement und eine effiziente Verkehrsflussregelung erforderlich ist, sowie eine sichere und effiziente Luftraumnutzung durch alle Nutzer unterstützen.

Zur Erreichung dieser Ziele unterstützen das europäische Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und deren Komponenten die zeitnahe gemeinsame Nutzung korrekter und konsistenter Informationen für alle Flugphasen durch zivile und militärische Stellen.

Nationalen Sicherheitserfordernissen ist Rechnung zu tragen.

5. Umweltbelange

Systeme und Betriebsweisen des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes müssen der notwendigen Minimierung von Umweltbeeinträchtigungen gemäß den geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften Rechnung tragen.

6. Grundsätze für die Logikarchitektur der Systeme

Die Systemauslegung und die schrittweise Systemintegration haben mit dem Ziel zu erfolgen, eine kohärente und in zunehmendem Maße harmonisierte, ausbaufähige und validierte Logikarchitektur im Rahmen des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes zu verwirklichen.

7. Grundsätze der Systemauslegung

Systeme sind unter Anwendung sachgerechter technischer Grundsätze insbesondere in Bezug auf Modularität, Austauschbarkeit von Komponenten, hohe Verfügbarkeit sowie Redundanz und Fehlertoleranz kritischer Komponenten auszulegen, herzustellen und instand zu halten.

TEIL B: BESONDERE ANFORDERUNGEN

Die besonderen Anforderungen gelten speziell für jedes einzelne der nachstehend aufgeführten Systeme und ergänzen oder präzisieren die allgemeinen Anforderungen.

1. Systeme und Verfahren für das Luftraummanagement

1.1. 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 sicherzustellen. Dabei sollte den Erfordernissen der nationalen Sicherheit Rechnung getragen werden.

2. Systeme und Verfahren für die Verkehrsflussregelung

2.1. Nahtloser Betrieb

Systeme und Verfahren für die Verkehrsflussregelung haben die gemeinsame Nutzung korrekter, kohärenter und relevanter strategischer, prätaktischer bzw. taktischer Fluginformationen für alle Flugphasen zu unterstützen und Dialogfunktionen im Hinblick auf die optimierte Nutzung des Luftraums aufzuweisen.

3. Systeme und Verfahren für Flugverkehrsdienste

3.1. Systeme für die Flugdatenverarbeitung

3.1.1. Nahtloser Betrieb

Systeme für die Flugdatenverarbeitung müssen hinsichtlich der zeitnahen gemeinsamen Nutzung korrekter und konsistenter Informationen und hinsichtlich einer einheitlichen betrieblichen Interpretation dieser Informationen interoperabel sein, damit ein kohärentes und konsistentes Planungsverfahren und eine ressourceneffiziente taktische Koordinierung während aller Flugphasen im gesamten europäischen Flugverkehrsmanagementnetz sichergestellt ist.

Um eine sichere, reibungslose und zügige Verarbeitung im gesamten europäischen Flugverkehrsmanagementnetz zu gewährleisten, müssen die Leistungen von Flugdatenverarbeitungssystemen für ein gegebenes Umfeld (Boden, Nahverkehrsbereich, Strecke) bei bekannten Verkehrsmerkmalen gleichwertig und angemessen sein und nach einem vereinbarten und validierten Betriebskonzept betrieben werden, insbesondere hinsichtlich der Genauigkeit und Fehlertoleranz von Verarbeitungsergebnissen.

3.1.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

↓ 1070/2009 Art. 4.4(b)

Systeme für die Flugdatenverarbeitung müssen die schrittweise Einführung fortgeschrittener, vereinbarter und validierter Betriebskonzepte für alle Flugphasen unterstützen, insbesondere wie im ATM-Masterplan vorgesehen.

↓ 552/2004

Die Merkmale hochautomatisierter Werkzeuge sind so zu wählen, dass eine kohärente und effiziente prätaktische und taktische Verarbeitung von Fluginformationen in Teilen des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes möglich ist.

Bord- und Bodensysteme und ihre Komponenten, die neue, vereinbarte und validierte Betriebskonzepte unterstützen, sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass sie hinsichtlich der zeitnahen gemeinsamen Nutzung korrekter und konsistenter Informationen und hinsichtlich eines einheitlichen Verständnisses der momentanen und prognostizierten betrieblichen Situation interoperabel sind.

3.2. Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung

3.2.1. Nahtloser Betrieb

Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass die geforderte Leistung und Qualität des Dienstes innerhalb eines gegebenen Umfelds (Boden,

Nahverkehrsbereich, Strecke) bei bekannten Verkehrsmerkmalen geboten wird, insbesondere hinsichtlich der Genauigkeit und Zuverlässigkeit der berechneten Ergebnisse und der Korrektheit, Integrität, Verfügbarkeit, Kontinuität und Aktualität der Informationen am Lotsenarbeitsplatz.

Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung haben die zeitnahe gemeinsame Nutzung relevanter, genauer, konsistenter und kohärenter Informationen untereinander zu leisten, um einen optimierten Betrieb über verschiedene Teile des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes hinweg sicherzustellen.

↓ 1070/2009 Art. 4.4(b)

3.2.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung haben schrittweise verfügbare neue Quellen von Überwachungsinformationen so einzubeziehen, dass die Dienstgüte insgesamt verbessert wird, insbesondere wie im ATM-Masterplan.

↓ 552/2004

3.3. Mensch-Maschine-Schnittstellensysteme

3.3.1. Nahtloser Betrieb

Mensch-Maschine-Schnittstellen von Flugverkehrsmanagementsystemen am Boden sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass allen Lotsen ein zunehmend harmonisiertes Arbeitsumfeld, einschließlich der Funktionen und der Ergonomie, geboten wird, das die geforderte Leistung innerhalb eines gegebenen Umfelds (Boden, Nahverkehrsbereich, Strecke) bei bekannten Verkehrsmerkmalen erbringt.

3.3.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Mensch-Maschine-Schnittstellensysteme haben die schrittweise Einführung neuer, vereinbarter und validierter Betriebskonzepte und eine verstärkte Automatisierung so einzubeziehen, dass die den Lotsen übertragenen Aufgaben sowohl unter normalen als auch unter verschlechterten Betriebsbedingungen mit der menschlichen Leistungsfähigkeit vereinbar bleiben.

4. Kommunikationssysteme und -verfahren für die Boden/Boden-Kommunikation, Bord/Boden-Kommunikation und Bord/Bord-Kommunikation

4.1. Nahtloser Betrieb

Kommunikationssysteme sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass sie die geforderten Leistungen innerhalb eines gegebenen Luftraumabschnitts oder für eine bestimmte Anwendung erreichen, insbesondere hinsichtlich Verarbeitungszeit, Integrität, Verfügbarkeit und Funktionskontinuität.

Das Kommunikationsnetz innerhalb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes ist so auszulegen, dass die Anforderungen an Dienstgüte, Überdeckung und Redundanz erfüllt sind.

4.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

~~Kommunikationssysteme haben die Einführung fortgeschrittener, vereinbarter und validierter Betriebskonzepte für alle Flugphasen zu unterstützen, insbesondere wie im ATM-Masterplan vorgesehen.~~

5. Navigationssysteme und -verfahren

5.1. Nahtloser Betrieb

~~Navigationssysteme sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass sie die geforderte horizontale und vertikale Navigationsleistung, insbesondere hinsichtlich Genauigkeit und Funktionalität, in einem gegebenen Umfeld (Boden, Nahverkehrsbereich, Strecke) bei bekannten Verkehrsmerkmalen und bei Betrieb nach einem vereinbarten und validierten Betriebskonzept erreichen.~~

6. Überwachungssysteme und -verfahren

6.1. Nahtloser Betrieb

~~Überwachungssysteme sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass die jeweils geforderte Leistung in einem gegebenen Umfeld (Boden, Nahverkehrsbereich, Strecke) bei bekannten Verkehrsmerkmalen und bei Betrieb nach einem vereinbarten und validierten Betriebskonzept geboten wird, insbesondere hinsichtlich Genauigkeit, Überdeckung, Reichweite und Dienstgüte.~~

~~Das Überwachungsnetz innerhalb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes ist so auszulegen, dass die Anforderungen hinsichtlich Genauigkeit, Aktualität, Überdeckung und Redundanz erfüllt sind. Das Überwachungsnetz muss eine gemeinsame Nutzung der Überwachungsdaten im Sinne eines wirkungsvolleren Betriebs im gesamten europäischen Flugverkehrsmanagementnetz ermöglichen.~~

7. Systeme und Verfahren für Flugberatungsdienste

7.1. Nahtloser Betrieb

~~Genaue, zeitnahe und konsistente Flugberatungsinformationen sind schrittweise in elektronischer Form auf der Grundlage eines gemeinsam vereinbarten und genormten Datensatzes bereitzustellen.~~

~~Genaue und konsistente Flugberatungsinformationen, insbesondere für bord- und bodengestützte Komponenten oder Systeme, sind zeitnah zur Verfügung zu stellen.~~

7.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

~~Flugberatungsinformationen zunehmender Genauigkeit, Vollständigkeit und Aktualität sind zeitnah bereitzustellen und zu verwenden, um die fortlaufende Verbesserung der Effizienz der Luftraum- und Flughafenutzung zu unterstützen.~~

8. Systeme und Verfahren für die Nutzung von Wetterinformationen

8.1. Nahtloser Betrieb

Systeme und Verfahren für die Nutzung von Wetterinformationen haben die Konsistenz und Aktualität sowie die Aufmachungsqualität dieser Informationen mit Hilfe eines vereinbarten Datensatzes zu verbessern.

8.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Systeme und Verfahren für die Nutzung von Wetterinformationen haben die Bereitstellungsgeschwindigkeit und die Geschwindigkeit, mit der diese genutzt werden können, zu verbessern, um so eine fortlaufende Verbesserung der Effizienz der Luftraum- und Flughafennutzung zu unterstützen.

ANHANG III

KOMPONENTEN

~~EG-Erklärung~~

~~EG-Konformitätserklärung~~

~~EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung~~

1. KOMPONENTEN

~~Die Komponenten werden in den Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität gemäß Artikel 3 dieser Verordnung angegeben.~~

2. ANWENDUNGSBEREICH

~~Die EG-Erklärung betrifft~~

~~entweder die Bewertung der intrinsischen Konformität einer Komponente, die für sich betrachtet wird, mit den zu erfüllenden gemeinschaftlichen Spezifikationen oder~~

~~die 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 relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität genannt sind, auf den im Beschluss 93/465/EWG festgelegten Modulen.~~

3. INHALT DER EG-ERKLÄRUNG

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

~~Die Erklärung muss in derselben Sprache wie die Anleitungen abgefasst sein und folgende Angaben enthalten:~~

~~Referenznummer der Verordnung;~~

~~Name 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 5 dieser Verordnung);~~

~~alle einschlägigen Bestimmungen, denen die Komponente entspricht, 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 den 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 folgende Angaben enthalten:

- ~~Referenznummer der Verordnung;~~
- ~~Name und Anschrift der Flugsicherungsorganisation (Firma und vollständige Anschrift);~~
- ~~kurze Beschreibung des Systems;~~
- ~~Beschreibung des zur Erklärung der Konformität des Systems angewendeten Verfahrens (Artikel 6 dieser Verordnung);~~
- ~~gegebenenfalls Name und Anschrift der benannten Stelle, die die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Prüfverfahren durchgeführt hat;~~
- ~~Angabe der im technischen Dossier enthaltenen Unterlagen;~~
- ~~gegebenenfalls Bezugnahme auf die gemeinschaftlichen 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, in dessen Rahmen eine Flugsicherungsorganisation prüft und bestätigt, dass ein System dieser Verordnung entspricht und gemäß dieser Verordnung in Betrieb genommen werden darf.

Das System wird hinsichtlich jedes der folgenden Aspekte geprüft:

- ~~Gesamtauslegung;~~
- ~~Entwicklung und Integration des Systems, insbesondere Zusammenbau von Komponenten und Gesamtanpassungen;~~
- ~~Integration des Systems in den Betrieb;~~
- ~~gegebenenfalls spezielle Bestimmungen für die Instandhaltung des Systems;~~

Ist aufgrund der relevanten Durchführungsvorschrift für die Interoperabilität die Einschaltung einer benannten Stelle erforderlich, so stellt sie nach Durchführung der Aufgaben, die ihr gemäß der Vorschrift obliegen, eine Konformitätsbescheinigung in Bezug auf die durchgeführten Aufgaben aus. Diese Bescheinigung ist für die Flugsicherungsorganisation bestimmt. Die Flugsicherungsorganisation stellt daraufhin eine EG-Prüferklärung aus, die für die nationale Aufsichtsbehörde bestimmt ist.

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 für die Interoperabilität sicherstellen, sowie gegebenenfalls der gemeinschaftlichen Spezifikationen;

Verzeichnis der Komponenten gemäß Artikel 3 dieser Verordnung;

Kopien der EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung, die für die oben genannten Komponenten gemäß Artikel 5 dieser Verordnung 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, eine 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 relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität vorgenommen wurden.

4. VORLAGE

Die technischen Unterlagen sind der EG-Prüferklärung, die die Flugsicherungsorganisation der nationalen Aufsichtsbehörde übermittelt, beizufügen.

Kopien der technischen Unterlagen sind von der Flugsicherungsorganisation während der gesamten Nutzungsdauer des Systems aufzubewahren. Die technischen Unterlagen sind jedem anderen Mitgliedstaat auf Anforderung zu übermitteln.

ANHANG III
ENTSPRECHUNGSTABELLE

Verordnung 549/2004	Verordnung 550/2004	Verordnung 551/2004	Verordnung 552/2004	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absätze 1 bis 3				Artikel 1 Absätze 1 bis 3
		Artikel 4 Absatz 3		Artikel 1 Absatz 4
Artikel 1 Absatz 4				Artikel 1 Absatz 5
	Artikel 1			-----
		Artikel 1 Absätze 1, 2 und 4		-----
			Artikel 1	-----
Artikel 2 Nummern 1 bis 35				Artikel 2 Nummern 1 bis 35
				Artikel 2 Nummern 36 bis 38
Artikel 2 Nummern 17, 18, 23, 24, 32, 35, 36				-----
Artikel 3				-----
Artikel 4 Absätze 1 und 2				Artikel 3 Absätze 1 und 2
				Artikel 3 Absätze 3 und 4

Artikel 4 Absatz 3				Artikel 4 Absatz 3
				Artikel 4 Absatz 3
Artikel 3 Absätze 3 und 4				Artikel 3 Absätze 7 und 8
				Artikel 4 Absatz 3
	Artikel 2 Absatz 1			Artikel 4 Absatz 1a
				Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b bis g
	Artikel 2 Absatz 2			Artikel 4 Absatz 2
				Artikel 5 Absätze 1 und 2
	Artikel 2 Absätze 3 bis 6			Artikel 5 Absätze 3 bis 6
	Artikel 3 Absätze 1 und 2			Artikel 6 Absätze 1 und 2
			Artikel 8 Absätze 1 und 3	Artikel 6 Absätze 3 und 4
				Artikel 6 Absatz 5
			Artikel 8 Absätze 2 und 4	-----
	Artikel 6			----- -

Artikel 10 Absatz 1				Artikel 7 Absatz 1
				Artikel 7 Absatz 2
	Artikel 7 Absatz 1			Artikel 8 Absatz 1
				Artikel 8 Absatz 2
	Artikel 7 Absätze 4 und 6			Artikel 8 Absätze 3 und 4
	Artikel 7 Absätze 2, 3, 5 und 7 bis 9			-----
	Artikel 8			Artikel 9
				Artikel 10
	Artikel 9			-----
Artikel 11				Artikel 11
	Artikel 14			Artikel 12
	Artikel 15			Artikel 13
	Artikel 16			Artikel 14
	Artikel 15a			Artikel 15
	Artikel 9a Absatz 1			Artikel 16 Absätze 1 und 3
				Artikel 16 Absatz 2
	Artikel 9a			-----

	Absatz 2 Ziffer i			
	Artikel 9a Absatz 2			Artikel 16 Absatz 4
				Artikel 16 Absatz 5
	Artikel 9a Absätze 3 bis 9			Artikel 16 Absätze 6 bis 12
	Artikel 9b			-----
		Artikel 6 Absatz 1 bis Absatz 2 Buchstabe b		Artikel 17 Absatz 1 und Absatz 2 Buchstabe b
				Artikel 17 Absatz 2 Buchstaben c bis e
		Artikel 6 Absatz 3 bis Absatz 4 Buchstabe d		Artikel 17 Absatz 3 bis Absatz 4 Buchstabe d
				Artikel 17 Absatz 4 Buchstabe e
		Artikel 6 Absatz 4 Buchstaben e und f		Artikel 17 Absätze 4 Buchstaben f und g
		Artikel 6 Absätze 5 und 7		Artikel 17 Absätze 5 und 6
		Artikel 6 Absätze 8 und 9		-----

	Artikel 10			Artikel 18
				Artikel 19
	Artikel 11			Artikel 20
	Artikel 12			Artikel 21
	Artikel 13			Artikel 22
		Artikel 3		-----
		Artikel 3a		Artikel 23
		Artikel 4		-----
		Artikel 7		-----
		Artikel 8		-----
				Artikel 24 Absätze 1 und 2
			Artikel 4 Absatz 3	-----
			Artikel 2 bis Artikel 3 Absatz 2	-----
			Artikel 3 Absätze 4 bis 7	-----
	Artikel 17 Absatz 1			Artikel 25
				Artikel 26
Artikel 5 Absätze 1 bis 3				Artikel 27 Absätze 1 bis 3
Artikel 5				-----

Absätze 4 und 5				
Artikel 10 Absätze 2 und 3				Artikel 28 Absätze 1 und 2
Artikel 6				Artikel 29
Artikel 7				Artikel 30
Artikel 8				Artikel 31
	Artikel 4			-----
			Artikel 9	-----
	Artikel 18			Artikel 32
Artikel 9				Artikel 33
Artikel 12 Absätze 2 bis 4				Artikel 34 Absätze 1 bis 3
Artikel 12 Absatz 1				-----
	Artikel 18a			-----
		Artikel 10		-----
Artikel 13				Artikel 35
Artikel 13a				Artikel 36
			Artikel 10	-----
			Artikel 11	Artikel 37
	Artikel 19 Absatz 1			Artikel 38
	Artikel 19 Absatz 2			-----

	Anhang I		Anhang V	Anhang I
			Anhang I	-----
	Anhang II			Anhang II
			Anhang II	-----
				Anhang III
			Anhang III	-----
			Anhang IV	-----

↑