Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►B 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“)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009	L 300	34	14.11.2009

▼B

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“)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission ([1]),

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([2]),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([3]),

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ([4]), aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 11. Dezember 2003 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) 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 in diesem neuen Umfeld Mindestanforderungen zur Wahrung des öffentlichen Interesses erfüllt werden müssen.

(2) 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.

(3) Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 („Rahmenverordnung“) ([5]) legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.

(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 Ver-

([1]) ABl. C 103 E vom 30.4.2002, S. 26.
([2]) ABl. C 241 vom 7.10.2002, S. 24.
([3]) ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 13.
([4]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 3. September 2003 (ABl. C 272 E vom 13.11.2003, S. 303), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 18. März 2003 (ABl. C 129 E vom 3.6.2003, S. 16) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 3. Juli 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 29. Januar 2004 und Beschluss des Rates vom 2. Februar 2004.
([5]) Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

▼B

ordnung (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“) ([1]) 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.

(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.

(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.

(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.

(8) Der reibungslose Betrieb des Luftverkehrssystems erfordert auch einheitliche, hohe Sicherheitsstandards der Flugsicherungsorganisationen.

(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.

(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.

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

(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.

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

(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.

(15) Auf der Grundlage einer von ihnen durchgeführten Analyse relevanter Sicherheitserwägungen sollten die Mitgliedstaaten die

([1]) Siehe Seite 20 dieses Amtsblatts.

▼B

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.

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

(17) Die Rechnungslegung aller Flugsicherungsorganisationen sollte eine größtmögliche Transparenz bieten.

(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.

(19) Die Gebührenbedingungen für die Luftraumnutzer sollten fair und transparent sein.

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

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

(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.

(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.

(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.

(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.

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

(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.

▼B

(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 —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

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.

▼M1

Artikel 2

Aufgaben der nationalen Aufsichtsbehörden

(1) Die in Artikel 4 der Rahmenverordnung genannten nationalen Aufsichtsbehörden gewährleisten eine 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.

(2) Zu diesem Zweck veranlasst jede nationale Aufsichtsbehörde 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.

(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.

(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 der geltenden gemeinsamen Anforderungen nach Artikel 6 oder der Bedingungen nach Anhang II vorliegt.

(5) Im Fall einer grenzübergreifenden Erbringung von Flugsicherungsdiensten umfassen derartige Regelungen eine Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Aufsichtstätigkeit gemäß den Absätzen 1 und 2 sowie der Ergebnisse dieser Tätigkeit. Diese gegenseitige

▼M1

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.

Artikel 3

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 2 Absatz 2 genannten Inspektionen und Erhebungen zu beauftragen.

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

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.

▼B

KAPITEL II

REGELN FÜR DIE ERBRINGUNG VON DIENSTEN

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;

▼B

— Personal, einschließlich einer angemessenen Personalplanung;

— Sicherheit.

Artikel 7

Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen

(1) Die Erbringung jeglicher Flugsicherungsdienste in der Gemeinschaft unterliegt einer Zertifizierung durch die Mitgliedstaaten.

(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.

(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.

(4) In den Zeugnissen sind die Rechte und Pflichten der Flugsicherungsorganisationen anzugeben, einschließlich des diskriminierungsfreien Zugangs zu Diensten für Luftraumnutzer, unter besonderer Berücksichtigung des Sicherheitsaspekts. Die Zertifizierung kann 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.

▼M1

(6) Unbeschadet der Artikel 8 und 9 eröffnet die Erteilung eines Zeugnisses den Flugsicherungsorganisationen die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen Mitgliedstaaten, anderen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen in der Gemeinschaft anzubieten.

(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.

▼B

(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.

▼M1

Artikel 8

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 in der Gemeinschaft gültigen Zeugnisses ist.

(2) In Bezug auf die Erbringung grenzübergreifender Dienste sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Einhaltung des vorliegenden Artikels sowie von Artikel 10 Absatz 3 nicht dadurch verhindert wird, dass ihre innerstaatlichen Rechtssysteme vorschreiben, dass Dienstleister für Flugverkehrsdienste, die Dienste im Luftraum im Zuständigkeitsbereich des betreffenden Mitgliedstaats erbringen,

a) unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum dieses Mitgliedstaats oder seiner Staatsangehörigen sein müssen,

b) ihre Hauptbetriebsstätte oder eingetragene Niederlassung im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats haben müssen, oder

c) nur Einrichtungen in diesem Mitgliedstaat nutzen dürfen.

(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.

(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.

(5) In Bezug auf funktionale Luftraumblöcke, die nach Artikel 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 Luftraumblöcke in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich.

▼B

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.

▼M1

Artikel 9a

Funktionale Luftraumblöcke

(1) Bis 4. Dezember 2012 ergreifen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass funktionale Luftraumblöcke 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. Die Mitgliedstaaten — vor allem Mitgliedstaaten, die aneinander angrenzende funktionale Luftraumblöcke einrichten — arbeiten so weit wie möglich zusammen, um die Einhaltung dieser Bestimmung zu gewährleisten. Gegebenenfalls kann sich die Zusammenarbeit auch auf Drittländer erstrecken, die an funktionalen Luftraumblöcken teilnehmen.

(2) Für funktionale Luftraumblöcke gilt insbesondere:

a) sie sind durch eine Sicherheitsanalyse untermauert;

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

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

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

e) sie gewährleisten eine reibungslose und flexible Übergabe der Zuständigkeit für die Flugverkehrskontrolle zwischen den Flugverkehrsdienststellen;

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

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

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

i) sie fördern die Kohärenz mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen.

(3) Die Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks erfolgt ausschließlich im gegenseitigen Einvernehmen aller Mitgliedstaaten und gegebenenfalls der Drittstaaten, die für einen Teil des Luftraums innerhalb des funktionalen Luftraumblocks zuständig sind. 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.

(5) 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 Stel-

▼M1

lungnahme ist an die betreffenden Mitgliedstaaten gerichtet. Unbeschadet des Absatzes 3 berücksichtigen die Mitgliedstaaten diese Stellungnahme in ihrem Bemühen um eine Lösung.

(6) Nachdem die Mitteilungen der Mitgliedstaaten betreffend die Vereinbarungen und Erklärungen gemäß den Absätzen 3 und 4 bei der Kommission eingegangen sind, bewertet die Kommission, ob die einzelnen funktionalen Luftraumblöcke die Anforderungen gemäß Absatz 2 erfüllen, und übermittelt die Ergebnisse dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum zur Erörterung. Sollte die Kommission feststellen, dass ein oder mehrere funktionale Luftraumblöcke 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.

(8) Bis zum 4. Dezember 2010 wird nach dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Beratungsverfahren eine Anleitung für die Einrichtung und Änderung von funktionalen Luftraumblöcken ausgearbeitet.

(9) Die Kommission nimmt bis zum 4. Dezember 2011 und nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren Durchführungsbestimmungen betreffend die Informationen an, die der betreffende Mitgliedstaat bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten vor der Einrichtung und Änderung eines funktionalen Luftraumblocks gemäß Absatz 3 des vorliegenden Artikels zu erbringen hat/haben.

Artikel 9b

Koordinator für das System der funktionalen Luftraumblöcke

(1) Um die Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke zu erleichtern, kann die Kommission eine natürliche Person als Koordinator für das System der funktionalen Luftraumblöcke („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 Luftraumblöcken teilnehmen, bei Schwierigkeiten im Rahmen der Verhandlungen, damit die Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke beschleunigt wird. Der Koordinator wird auf der Grundlage eines Mandats aller betroffenen Mitgliedstaaten sowie gegebenenfalls der Drittländer, die an denselben funktionalen Luftraumblöcken 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 Luftraumblöcke unterzeichnet ist, spätestens jedoch bis zum 4. Dezember 2012.

▼B

Artikel 10

Beziehungen zwischen Dienstleistern

(1) Flugsicherungsorganisationen können die Dienste anderer in der Gemeinschaft zertifizierter 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.

▼M1

Artikel 11

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 Luftraumblöcke geschlossen oder erneuert werden.

▼B

Artikel 12

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 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.

▼M1

(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 14, und führen gegebenenfalls konsolidierte Konten für andere, nicht flugsicherungsbezogene Dienste, wie dies erforderlich wäre, wenn die betreffenden Dienste von verschiedenen Unternehmen erbracht würden.

▼B

(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.

▼B

(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 Rechnungslegungsstandards ([1]) auf Flugsicherungsorganisationen anwenden, die in den Geltungsbereich der genannten Verordnung fallen.

Artikel 13

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 Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen diskriminierungsfrei eingeräumt.

(3) Zertifizierte 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 Einzelbestimmungen für derartige Bedingungen werden gegebenenfalls nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Verfahren festgelegt.

KAPITEL III

GEBÜHRENREGELUNGEN

▼M1

Artikel 14

Allgemeines

Die Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste leistet gemäß den Anforderungen der Artikel 15 und 16 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 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.

Artikel 15

Grundsätze

(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 Grundsätze anzuwenden:

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

([1]) ABl. L 243 vom 11.9.2002, S. 1.

▼M1

der Instandhaltung, des Betriebs, der Leitung und der Verwaltung. 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 der Rahmenverordnung genannten Bezugszeitraums oder innerhalb des Bezugszeitraums festgestellt werden, nachdem geeignete Anpassungen unter Anwendung der Warnverfahren nach Artikel 11 der Rahmenverordnung vorgenommen wurden;

b) die in diesem Zusammenhang zu berücksichtigenden Kosten sind die anfallenden Kosten bezüglich der Einrichtungen und Dienste, die gemäß dem regionalen ICAO-Luftfahrtplan (ICAO Regional Air Navigation Plan), europäische Region, bereitgestellt und betrieben werden. Sie 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 gemäß Artikel 9 der Rahmenverordnung auferlegt wurden, noch die Kosten etwaiger Behebungsmaßnahmen, die von Mitgliedstaaten gemäß Artikel 11 der Rahmenverordnung auferlegt wurden;

c) 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;

d) die Kosten unterschiedlicher Flugsicherungsdienste sind gemäß Artikel 12 Absatz 3 getrennt anzugeben;

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 Flugsicherungsdiensten in einer der beiden Kategorien nur bei Vorliegen objektiver Gründe zulässig und sofern sie eindeutig ausgewiesen wird;

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.

(3) Die Mitgliedstaaten beachten bei der Festlegung der Gebühren gemäß Absatz 2 die folgenden Grundsätze:

a) Gebühren für die Verfügbarkeit von Flugsicherungsdiensten sind zu diskriminierungsfreien Bedingungen festzulegen. Bei den Gebühren, die verschiedenen Luftraumnutzern für die Nutzung desselben Dienstes auferlegt werden, darf nicht nach der Staatszugehörigkeit oder der Kategorie des Luftraumnutzers unterschieden werden;

b) 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;

▼M1

e) die Gebühren müssen die Kosten der Flugsicherungsdienste und -einrichtungen, die für die Luftraumnutzer bereitgestellt werden, 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 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.

(4) Die Kommission nimmt die detaillierten Durchführungsvorschriften zu diesem Artikel nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren an.

Artikel 15a

Gemeinsame Vorhaben

(1) Gemeinsame Vorhaben können die erfolgreiche Umsetzung des ATM-Masterplans unterstützen. Solche Vorhaben unterstützen die Ziele dieser Richtlinie zur Verbesserung der Leistung des europäischen Luftverkehrssystems in Schlüsselbereichen wie Kapazität, Flug- und Kosteneffizienz und Umweltverträglichkeit unter Beachtung der vorrangigen Sicherheitsziele.

(2) Die Kommission kann nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren eine Anleitung betreffend die Art und Weise, wie diese Vorhaben die Umsetzung des ATM-Masterplans unterstützen können, ausarbeiten. Diese Anleitung berührt nicht die Mechanismen für die Einführung solcher Vorhaben bezüglich funktionaler Luftraumblöcke, auf die sich die Beteiligten dieser Blöcke geeinigt haben.

(3) Die Kommission kann ferner nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten 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 gemeinsamen Vorhaben können als förderungsfähig durch Gemeinschaftsmittel 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 10 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.

Artikel 16

Überprüfung der Einhaltung von Grundsätzen und Regeln

(1) Die Kommission trägt dafür Sorge, dass die Einhaltung der Grundsätze und Regeln der Artikel 14 und 15 in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten fortlaufend überprüft wird. Die Kommission ist be-

▼M1

strebt, 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. Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 18 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 und des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum nach dem in Artikel 5 Absatz 2der 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.

▼B

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

▼M1

Artikel 17

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.

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

Artikel 18

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 14 genannten Gebührenregelung zur Verfügung gestellt werden, werden veröffentlicht.

▼M1

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 Luftraumblöcken und den verfügbaren Technologien berücksichtigt werden.

▼B

Artikel 19

Inkrafttreten

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

(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.

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

▼B

ANHANG I

►M1 ANFORDERUNGEN AN QUALIFIZIERTE STELLEN ◄

►M1 Die qualifizierte Stelle muss: ◄

— Sie 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 können.

— Sie muss über umfassende Regeln und Vorschriften für die regelmäßige Prüfung der vorgenannten Stellen verfügen, die veröffentlicht und durch Forschungs- und Entwicklungsprogramme ständig aktualisiert und verbessert werden.

— Sie darf nicht von einer Flugsicherungsorganisation, einem Leitungsorgan eines Flughafens oder anderen, die gewerblich in der Erbringung von Flugsicherungsdiensten oder im Luftverkehr tätig sind, beherrscht werden.

— Sie muss mit für die Aufgabenerfüllung ausreichendem Personal für Technik, Leitung, verwaltungstechnische Unterstützung und Forschung ausgestattet sein.

— 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.

▼B

ANHANG II

BEDINGUNGEN FÜR ZEUGNISSE

1. In Zeugnissen ist Folgendes anzugeben:

   a) die das Zeugnis erteilende nationale Aufsichtsbehörde;

   b) Antragsteller (Name und Anschrift);

   c) zertifizierte Dienstleistungen;

   d) eine Erklärung, dass der Antragsteller die gemeinsamen Anforderungen gemäß Artikel 6 dieser Verordnung einhält;

   e) Datum der Erteilung und Geltungsdauer des Zeugnisses.

2. An Zeugnisse geknüpfte weitere Bedingungen können gegebenenfalls Folgendes betreffen:

   a) den diskrimierungsfreien 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) Termin für die Bereitstellung der Dienste;

   d) die betriebliche Ausrüstung, die im Rahmen der jeweiligen Dienste genutzt wird;

   e) Abtrennung oder Beschränkung flugsicherungsfremder 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.