

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1108/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 21. Oktober 2009**

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/23/EG**

**(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,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In ihrer Mitteilung vom 15. November 2005 an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen mit dem Titel „Erweiterung der Aufgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit — Blick auf 2010“ bekundete die Kommission ihre Absicht, die Aufgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit („Agentur“) mit Blick auf ein Gesamtsystemkonzept schrittweise auf die Sicherheit und Interoperabilität von Flugplätzen/Flughäfen, Flugsicherungsdienste (Air Navigation Services, „ANS“) und das Flugverkehrsmanagement (Air Traffic Management, „ATM“) auszudehnen.

(2) Die stetige Zunahme des Luftverkehrs in Europa ist mit vielen Herausforderungen verbunden, insbesondere in Bezug auf die für die Sicherheit zentralen Faktoren von Flugplätzen und ATM/ANS. Deshalb müssen notwendige Risikominderungsmaßnahmen festgelegt werden, um durch ein einheitliches und ganzheitliches Regelungskonzept die Sicherheit in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten.

(3) Die Errungenschaften der Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums müssen durch das Element der harmonisierten Sicherheit für Flugplätze und ATM/ANS ergänzt werden. Zu diesem Zweck sollte der geeignete Rechtsrahmen für die Sicherheit auch im Hinblick auf den Einsatz neuer Technologien in diesem Bereich entwickelt werden.

(4) Die Gemeinschaft sollte im Einklang mit den Richtlinien und empfohlenen Verfahren des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, unterzeichnet in Chicago am 7. Dezember 1944 („Abkommen von Chicago“), grundlegende Anforderungen für Folgendes festlegen: luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, Flugplätze und Bereitstellung von ATM/ANS, Personen und Organisationen, die mit dem Betrieb von Flugplätzen und der Bereitstellung von ATM/ANS befasst sind, sowie Personen und Erzeugnisse, die bei der Ausbildung und medizinischen Untersuchung von Fluglotsen eingesetzt werden bzw. mitwirken. Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, die notwendigen zugehörigen Durchführungsbestimmungen zu erarbeiten.

(5) Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Dienste, die in der Erzeugung, Verarbeitung und Formatierung von Daten sowie deren Übermittlung zum Zwecke der Flugsicherung bestehen, sich von den ANS-Diensten, wie sie in der 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“) <sup>(4)</sup> definiert sind, unterscheiden, sollte die Kommission spezifische Anforderungen ausarbeiten, die an solche Dienste angepasst sind.

(6) Es wäre nicht zweckmäßig, alle Flugplätze gemeinsamen Regeln zu unterwerfen. Insbesondere Flugplätze, die nicht zur öffentlichen Nutzung bestimmt sind, und Flugplätze, die vorwiegend für den Freizeitflugverkehr genutzt werden oder dem gewerblichen Luftverkehr auf andere Weise als nach den Instrumentenflugverfahren dienen und über befestigte Pisten von weniger als 800 Meter verfügen, sollten auch weiterhin der rechtlichen Kontrolle der Mitgliedstaaten unterliegen, wobei gemäß der vorliegenden Verordnung die übrigen Mitgliedstaaten nicht verpflichtet sein sollten, solche nationalen Regelungen anzuerkennen. Die Mitgliedstaaten sollten jedoch angemessene Maßnahmen treffen, um das allgemeine Sicherheitsniveau im Freizeitflugverkehr und in jeglichem gewerblichen Luftverkehr anzuheben. Die Kommission wird zu gegebener Zeit die Erweiterung des Geltungsbereichs auf die derzeit modular ausgenommenen Flughäfen erneut prüfen, wobei den potenziellen Auswirkungen dieses Schritts auf die betreffenden Flugplätze umfassend Rechnung getragen wird.

<sup>(1)</sup> ABl. C 182 vom 4.8.2009, S. 50.

<sup>(2)</sup> ABl. C 120 vom 28.5.2009, S. 52.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 7. September 2009.

<sup>(4)</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

- (7) Unter Berücksichtigung der großen Vielfalt von Flugplätzen und ihrer in hohem Maß individuellen Infrastruktur und Umgebung sollten gemeinsame Regeln für die Flugplatzsicherheit die notwendige Flexibilität für eine individuell angepasste Einhaltung der Bestimmungen durch ein angemessenes Gleichgewicht zwischen Durchführungsbestimmungen, Zulassungsspezifikationen und annehmbaren Nachweisverfahren gewährleisten. Diese Regeln sollten im Verhältnis zu Größe, Verkehrsaufkommen, Kategorie und Komplexität des Flugplatzes sowie der Art und dem Umfang des dortigen Betriebs stehen, und dadurch unnötige bürokratische und wirtschaftliche Belastungen insbesondere der kleineren Flugplätze mit nur sehr geringem Passagieraufkommen vermeiden.
- (8) Für die Zulassung der Infrastruktur und des Betriebs von Flugplätzen sollte ein einziges Zeugnis ausgestellt werden. Die Mitgliedstaaten können jedoch die Zulassung der Infrastruktur und des Betriebs von Flughäfen auch separat vornehmen. In diesem Fall sollten die Zeugnisse von der gleichen Behörde ausgestellt werden. Betreiber von mehreren Flugplätzen, die den Betrieb zentral geregelt haben, können ein einziges Zeugnis für den Betrieb und das Management auf allen betriebenen Flugplätzen beantragen.
- (9) Luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, Flugplätze und Flugplatzausrüstungen, gewerbliche Luftverkehrs- und Flugplatzbetreiber, ATM/ANS-Systeme und -Anbieter sowie Piloten, Fluglotsen und Personen, Erzeugnisse und Organisationen, die bei deren Ausbildung und medizinischen Untersuchung eingesetzt werden bzw. mitwirken, sollten zugelassen oder lizenziert werden, sobald feststeht, dass sie grundlegenden Anforderungen genügen, die von der Gemeinschaft nach den Richtlinien und empfohlenen Verfahren des Abkommens von Chicago festgelegt werden. Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, die erforderlichen Durchführungsbestimmungen in Bezug auf die Festlegung der Bedingungen für die Erteilung der Zeugnisse oder der Bedingungen, unter denen das Zeugnis durch eine Erklärung über die Befähigung ersetzt werden kann, zu erarbeiten, wobei die mit den verschiedenen Betriebsarten oder Dienstleistungen verbundenen Risiken zu berücksichtigen sind.
- (10) Durchführungsbestimmungen im Zusammenhang mit der Zulassung der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und -Komponenten sowie der mit Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung befassten Organisationen sollten nur festgelegt werden, wenn sie sich auf sicherheitskritische Fragen beziehen, die im Anschluss an eine detaillierte Folgenabschätzung festgestellt wurden.
- (11) Die Kommission beabsichtigt, mit der Prüfung der Durchführbarkeit und der Notwendigkeit der Einführung akkreditierter Stellen für die Zulassung von ATM/ANS-Systemen und der Beurteilung aller möglichen Optionen und Auswirkungen zu gegebener Zeit zu beginnen. Die Kommission könnte gegebenenfalls einen Vorschlag für eine weitere Revision dieser Verordnung auf der Grundlage einer umfassenden Folgenabschätzung vorlegen.
- (12) Im Rahmen des institutionellen Systems der Gemeinschaft ist die Durchführung des Gemeinschaftsrechts in erster Linie Sache der Mitgliedstaaten. Die von dieser Verordnung und ihren Durchführungsbestimmungen verlangten Zulassungsaufgaben sind deshalb auf nationaler Ebene auszuführen. In bestimmten, klar umrissenen Fällen jedoch sollte die Agentur ebenfalls befugt sein, Zulassungsaufgaben gemäß dieser Verordnung durchzuführen. Aus dem gleichen Grund sollte es der Agentur gestattet sein, die notwendigen Maßnahmen in Bezug auf die von dieser Verordnung erfassten Bereiche zu treffen, wenn es sich dabei um die beste Möglichkeit handelt, für Einheitlichkeit zu sorgen und das Funktionieren des Binnenmarktes zu fördern.
- (13) Die von der Agentur im Bereich ATM/ANS zu erarbeitenden Durchführungsbestimmungen sollten gemäß den Ergebnissen des Konsultationsprozesses der Agentur auf einer Grundlage ausgearbeitet werden, die an neue Beteiligte angepasst sein sollte und sich auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004, die 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“) <sup>(1)</sup>, die 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“) <sup>(2)</sup>, und die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“) <sup>(3)</sup>, und insbesondere die umgesetzten Eurocontrol-Sicherheitsanforderungen (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements), stützt. Solche Durchführungsbestimmungen sollten von der Kommission nach dem in Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 genannten Regelungsverfahren erlassen werden. Übergangsmechanismen sollten konzipiert werden, um die Kontinuität der bereits nach den Bestimmungen dieser Verordnungen erteilten Genehmigungen zu gewährleisten.
- (14) Die Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004 enthalten Vorschriften über mehrere Regulierungsaufgaben des ATM, wie z. B., aber nicht ausschließlich, die Interoperabilität und das Management der Luftverkehrsströme und des Luftraums. All diese Bereiche betreffen Sicherheitsaspekte, die angemessen behandelt werden müssen. Deshalb sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission bei der Regulierung dieser Fragen eine geeignete Behandlung solcher Sicherheitsaspekte durch eine angemessene Koordinierung mit der Agentur sicherstellen.
- (15) Es wird allgemein angestrebt, die Übertragung von Funktionen und Aufgaben von den Mitgliedstaaten auf die Agentur — einschließlich des Übergangs der Funktionen und Aufgaben aufgrund ihrer Zusammenarbeit im Rahmen des Eurocontrol-Ausschusses für Sicherheitsvorschriften — effizient, ohne jegliche Beeinträchtigung des derzeitigen hohen Sicherheitsniveaus und ohne negative Auswirkungen auf die Zulassungszeitpläne zu vollziehen. Es sollten geeignete Maßnahmen getroffen werden, um den erforderlichen Übergang zu ermöglichen. Die Agentur sollte über ausreichende Mittel für ihre neuen Aufgaben verfügen und zeitlich sollte die Zuteilung dieser Mittel anhand der definierten Notwendigkeit und des festgelegten Zeitplans für die Annahme bzw. die Anwendbarkeit der zugehörigen Durchführungsbestimmungen erfolgen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

<sup>(2)</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

<sup>(3)</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.

- (16) Mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> wird ein angemessener und umfassender Rahmen für die Festlegung und Umsetzung gemeinsamer technischer Bestimmungen und Verwaltungsverfahren im Bereich der Zivilluftfahrt geschaffen. Die Richtlinie 2006/23/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2006 über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz <sup>(2)</sup> sollte daher unbeschadet der gemäß der genannten Richtlinie bereits erteilten Zulassungen, Zeugnisse oder Lizenzen für Erzeugnisse, Personen und Organisationen aufgehoben werden.
- (17) In Bezug auf die Reglementierung von Berufen, die nicht unter diese Verordnung fallen, sollten die Mitgliedstaaten weiterhin dafür zuständig sein, nach ihrem Ermessen unter anderem Anforderungen für die Erteilung von Zeugnissen oder Lizenzen für das Personal festzulegen oder beizubehalten.
- (18) Die von der Agentur auszuarbeitenden Durchführungsbestimmungen im Bereich ATM/ANS sollten im Rahmen einer umfassenden Überprüfung der Sicherheitsanforderungen in den Rechtsvorschriften im Bereich des einheitlichen europäischen Luftraums ausgearbeitet werden, d. h. die Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004. Um Überschneidungen der für ATM/ANS-Dienste geltenden Anforderungen und ein Rechtsvakuum ohne anwendbare Sicherheitsanforderungen auf der anderen Seite zu vermeiden, sollte das Datum des Inkrafttretens der Änderungsanträge zu den Rechtsvorschriften im Bereich des einheitlichen europäischen Luftraums im Einklang mit denen der neuen Sicherheitsmaßnahmen im Rahmen der vorliegenden Verordnung stehen.
- (19) Die zur Durchführung der vorliegenden Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse <sup>(3)</sup> erlassen werden.
- (20) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, Durchführungsbestimmungen für die Zulassung von Fluglotsen und zugehörige Genehmigungen, Flugplätze und den Flugplatzbetrieb, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste und die zugehörigen Zeugnisse, Überwachung und Durchsetzung sowie eine Regelung über die Gebühren und Entgelte der Agentur zu erlassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (21) Unbeschadet der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten könnte die Kommission gegebenenfalls dem Rat Empfehlungen unterbreiten, einen Rahmen für die Koordinierung zwischen der Gemeinschaft und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) über Sicherheitsaudits einzuführen, mit dem Ziel, Überschneidungen zu vermeiden, und im Interesse einer effizienten Nutzung der Ressourcen.
- (22) Bei der Ausarbeitung von Sicherheitsvorschriften sollte die Agentur gewährleisten, dass alle interessierten Kreise einbezogen werden. Regeln setzende Stellungnahmen sollten sich auf eine umfassende Konsultation aller Beteiligten stützen, einschließlich der kleineren Betreiberunternehmen, sowie auf eine angemessene Bewertung ihrer potenziellen Auswirkungen in den geltenden Bereichen. Wie in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgesehen, sollte das beratende Gremium der interessierten Kreise vor der Beschlussfassung von der Agentur konsultiert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

#### „Artikel 1

#### **Geltungsbereich**

- (1) Diese Verordnung gilt für:
- die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen sowie für Personen und Organisationen, die mit der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung dieser Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen befasst sind;
  - Personen und Organisationen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen befasst sind;
  - die Gestaltung, die Instandhaltung und den Betrieb von Flugplätzen sowie für damit befasste Personen und Organisationen und, unbeschadet des Gemeinschaftsrechts und der einzelstaatlichen Gesetzgebung über Umwelt und Flächennutzungsplanung, die Sicherung der Umgebung von Flugplätzen;
  - die Konstruktion, die Herstellung und die Instandhaltung von Flugplatzausrüstungen sowie für damit befasste Personen und Organisationen;
  - die Konstruktion, die Herstellung und die Instandhaltung von Systemen und Komponenten für Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste (Air Traffic Management/Air Navigation Services, „ATM/ANS“) sowie für damit befasste Personen und Organisationen;
  - ATM/ANS sowie für damit befasste Personen und Organisationen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 114 vom 27.4.2006, S. 22.

<sup>(3)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für:

- a) in Absatz 1 Buchstaben a und b genannte Erzeugnisse, Teile, Ausrüstungen, Personen und Organisationen beim Einsatz durch Militär, Zollbehörden, Polizei, Such- und Rettungsdienste, Feuerwehr und Küstenwache oder im Rahmen der Tätigkeiten ähnlicher Stellen. Die Mitgliedstaaten verpflichten sich, dafür zu sorgen, dass bei diesen Tätigkeiten oder dienstlichen Verwendungen so weit durchführbar den Zielen dieser Verordnung gebührend Rechnung getragen wird;
- b) Flugplätze oder Teile davon sowie Ausrüstungen, Personen und Organisationen nach Absatz 1 Buchstaben c und d, die vom Militär kontrolliert und betrieben werden;
- c) ATM/ANS, einschließlich Systemen und Komponenten, Personen und Organisationen nach Absatz 1 Buchstaben e und f, die vom Militär gestellt oder bereitgestellt werden. Die Mitgliedstaaten verpflichten sich, gegebenenfalls für die Trennung der unter Buchstabe a dieses Absatzes fallenden Luftfahrzeuge von anderen Luftfahrzeugen Sorge zu tragen.

(3) Die Mitgliedstaaten tragen, soweit dies möglich ist, dafür Sorge, dass öffentlich zugängliche Militäreinrichtungen im Sinne von Absatz 2 Buchstabe b oder von Militärpersonal erbrachte Dienste im Sinne von Absatz 2 Buchstabe c ein Sicherheitsniveau gewährleisten, das mindestens dem Sicherheitsniveau entspricht, das nach den in den Anhängen Va und Vb festgelegten grundlegenden Anforderungen verlangt wird.“

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) ‚Teile und Ausrüstungen‘ ein Instrument, eine Vorrichtung, einen Mechanismus, ein Teil, ein Gerät, eine Armatur, eine Software oder ein Zubehörteil, einschließlich Kommunikationseinrichtungen, der/die/das für den Betrieb oder die Kontrolle eines Luftfahrzeugs im Flugbetrieb verwendet wird oder verwendet werden soll; dazu gehören auch Teile einer Flugzeugzelle, eines Motors oder eines Propellers, Vorrichtungen zur Steuerung des Luftfahrzeugs vom Boden aus;“

b) Folgender Buchstabe wird eingefügt:

„da) ‚ATM/ANS-Komponenten‘ Komponenten gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 19 der 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) (\*);

(\*) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.“

c) Buchstabe h erhält folgende Fassung:

„h) ‚Betreiber‘ eine juristische oder natürliche Person, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge oder einen oder mehrere Flugplätze betreibt oder zu betreiben beabsichtigt;“

d) Folgende Buchstaben werden angefügt:

„m) ‚Flugplatz‘ eine definierte Fläche (einschließlich Gebäude, Einrichtungen und Ausrüstung), die sich auf dem Land oder Wasser oder einer festen Struktur, einer festen Struktur auf hoher See oder einer treibenden Struktur befindet und die entweder ganz oder teilweise für den Anflug, den Abflug und das Rollen von Luftfahrzeugen genutzt werden soll;

n) ‚Flugplatzausrüstung‘ eine Ausrüstung, ein Gerät, ein Zubehörteil, eine Software oder ein Zusatzteil, die/das dazu verwendet wird oder verwendet werden soll, zum Betrieb von Luftfahrzeugen auf einem Flugplatz beizutragen;

o) ‚Vorfeld‘ eine definierte Fläche, die Luftfahrzeugen zum Ein- oder Aussteigen der Fluggäste, zur Post- oder Frachtbe- und -entladung, zum Betanken, zum Parken oder zur Instandhaltung dienen soll;

p) ‚Vorfeldmanagementdienst‘ ein zur Leitung der Tätigkeiten und Bewegungen von Luftfahrzeugen und sonstigen Fahrzeugen auf dem Vorfeld erbrachter Dienst;

q) ‚ATM/ANS‘ die Funktionen des Flugverkehrsmanagements gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, Flugsicherungsdienste gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 4 der genannten Verordnung sowie Dienste, die in der Erzeugung, Verarbeitung und Formatierung von Daten sowie deren Übermittlung an den allgemeinen Luftverkehr zum Zwecke der unter Sicherheitsaspekten kritischen Punkten der Flugsicherung bestehen;

r) ‚ATM/ANS-System‘ eine Kombination von sicherheitsbezogenen Ausrüstungen und Systemen gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 39 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004;

s) ‚Fluginformationsdienst‘ die Bereitstellung nützlicher Hinweise und Informationen für sicheren und effizienten Flugbetrieb.“

3. In Artikel 4 werden folgende Absätze eingefügt:

„(3a) Flugplätze, einschließlich ihrer Ausrüstung, die in einem Hoheitsgebiet gelegen sind, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, zur öffentlichen Nutzung bestimmt sind und für den gewerblichen Flugbetrieb genutzt werden, und auf denen Flugbetrieb unter Verwendung von Instrumentenanflug- oder -abflugverfahren stattfindet, und

a) die über eine befestigte Start- und Landebahn von 800 m oder mehr verfügen oder

b) ausschließlich dem Hubschrauberverkehr dienen,

müssen dieser Verordnung entsprechen. Personen und Organisationen, die mit dem Betrieb solcher Flugplätze befasst sind, müssen dieser Verordnung entsprechen.

(3b) Abweichend von Absatz 3a können die Mitgliedstaaten beschließen, einen Flugplatz von den Vorschriften dieser Verordnung freizustellen, der:

— nicht mehr als 10 000 Fluggäste jährlich abfertigt und

— nicht mehr als 850 Bewegungen jährlich im Zusammenhang mit Frachtbetrieb abfertigt.

Wenn eine solche Freistellung durch einen Mitgliedstaat den allgemeinen Sicherheitszielen dieser Verordnung oder anderer Gemeinschaftsvorschriften nicht entspricht, trifft die Kommission nach dem in Artikel 65 Absatz 7 genannten Verfahren bei Schutzmaßnahmen die Entscheidung, die betreffende Freistellung nicht zu gestatten. In diesem Fall widerruft der betreffende Mitgliedstaat die Freistellung.

(3c) ATM/ANS, die im Luftraum über dem Geltungsgebiet des Vertrags und im Luftraum, in dem die Mitgliedstaaten die 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“) (\*) gemäß Artikel 1 Absatz 3 der genannten Verordnung anwenden, bereitgestellt werden, müssen der vorliegenden Verordnung entsprechen. Systeme und Komponenten, Personen und Organisationen, die bei der Bereitstellung dieser ATM/ANS eingesetzt werden bzw. damit befasst sind, müssen dieser Verordnung entsprechen.

(\*) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.“

4. Artikel 5 Absatz 2 Buchstaben b und c erhalten folgende Fassung:

„b) Mit den Maßnahmen nach Absatz 5 kann ein Zulassungserfordernis für bestimmte Teile und Ausrüstungen festgelegt werden. Die Zeugnisse für Teile und Ausrüstungen werden erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Teile und Ausrüstungen die Einzelspezifikationen für die Lufttüchtigkeit erfüllen, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Absatz 1 sicherzustellen.

c) Ohne Lufttüchtigkeitszeugnis darf kein Luftfahrzeug betrieben werden. Das Zeugnis wird ausgestellt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass das Luftfahrzeug der in seiner Musterzulassung genehmigten Musterbauart entspricht und dass die einschlägigen Unterlagen, Inspektionen und Prüfungen belegen, dass das Luftfahrzeug die Voraussetzungen für einen sicheren Betrieb erfüllt. Das Lufttüchtigkeitszeugnis gilt, solange es nicht ausgesetzt, entzogen oder widerrufen wird und solange das Luftfahrzeug entsprechend den grundlegenden Anforderungen für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Anhang I Abschnitt 1.d und entsprechend den nach Absatz 5 getroffenen Maßnahmen instand gehalten wird.“

5. Artikel 7 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Für jedes zur Pilotenausbildung verwendete Flugsimulationsübungsgerät muss ein Zeugnis vorliegen. Das Zeugnis wird erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass das Gerät die Vorschriften, die zur Sicherstellung der Erfüllung der entsprechenden grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang III erlassen wurden, erfüllt.“

6. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b und c muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang IV und, falls anwendbar, Anhang Vb genügen.“

b) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) die Bedingungen für den Betrieb eines Luftfahrzeugs gemäß den in Anhang IV und, falls anwendbar, Anhang Vb aufgeführten grundlegenden Anforderungen;“

ii) Buchstabe g erhält folgende Fassung:

„g) die Voraussetzungen, unter denen Luftfahrzeuge nach Anhang II Buchstabe a Ziffer ii sowie Buchstaben d und h, die im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, den einschlägigen grundlegenden Anforderungen nach Anhang IV und, falls anwendbar, Anhang Vb genügen.“

c) In Absatz 6 wird folgender Gedankenstrich angefügt:

„— sie tragen den Sicherheitsaspekten von ATM/ANS Rechnung;“

7. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 8a

### Flugplätze

(1) Flugplätze und Flugplatzausrüstungen sowie der Betrieb von Flugplätzen, müssen den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Va und, falls anwendbar, Anhang Vb genügen.

(2) Die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen durch Flugplätze und Flugplatzausrüstungen sowie beim Betrieb von Flugplätzen wird wie folgt festgestellt:

a) Für jeden Flugplatz muss ein Zeugnis vorliegen. Das Zeugnis und die zugehörigen Änderungsgenehmigungen werden erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass der Flugplatz der Zulassungsgrundlage nach Buchstabe b entspricht und wenn der Flugplatz keine Merkmale oder Eigenschaften aufweist, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen. Das Zeugnis erstreckt sich auf den Flugplatz, seinen Betrieb und seine Sicherheitsausrüstung;

b) die Zulassungsgrundlage für einen Flugplatz umfasst:

i) die für die Flugplatzart geltenden Zulassungsspezifikationen,

ii) die Bestimmungen, für die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau anerkannt wurde, sowie

iii) die besonderen technischen Einzelspezifikationen, die erforderlich sind, wenn aufgrund der Gestaltungsmerkmale eines bestimmten Flugplatzes oder aufgrund der Betriebspraxis Bestimmungen der in Ziffer i genannten Spezifikationen nicht mehr angemessen oder nicht mehr geeignet sind, um die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen nach Anhang Va zu gewährleisten;

c) mit den Maßnahmen nach Absatz 5 kann ein Zulassungserfordernis für sicherheitskritische Flugplatzausrüstungen festgelegt werden. Das Zeugnis für solche Ausrüstungen wird erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Ausrüstungen die Einzelspezifikationen erfüllen, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Absatz 1 sicherzustellen;

d) für den Betrieb von Flugplätzen zuständige Organisationen müssen nachweisen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit ihren Sonderrechten verbunden sind. Diese Befähigung und diese Mittel werden durch das Ausstellen des in Buchstabe a genannten Zeugnisses

anerkannt. Sie können auch durch Ausstellung eines gesonderten Zeugnisses anerkannt werden, wenn der Mitgliedstaat, in dem der Flugplatz liegt, dies beschließt. Die der zugelassenen Organisation gewährten Sonderrechte und der Geltungsbereich des Zeugnisses, einschließlich eines Verzeichnisses der zu betreibenden Flugplätze, werden im Zeugnis aufgeführt;

e) abweichend von Buchstabe d können die Mitgliedstaaten beschließen, dass Anbieter von Vorfeldmanagementdiensten erklären dürfen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit den geleisteten Diensten verbunden sind.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Vorkehrungen getroffen werden, um die Flugplätze vor Handlungen und Entwicklungen in deren Umgebung zu schützen, die inakzeptable Gefahren für Luftfahrzeuge, die den Flugplatz nutzen, hervorrufen können.

(4) Die Flugplatzbetreiber überwachen Handlungen und Entwicklungen, die unannehmbare Gefahren für die Sicherheit der Luftfahrt in ihrer Umgebung hervorrufen können, und treffen im Rahmen ihrer Zuständigkeit geeignete Maßnahmen zur Gefahrminderung.

(5) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der in diesem Artikel genannten Anforderungen durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 65 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren erlassen.

In diesen Maßnahmen wird insbesondere Folgendes festgelegt:

a) die Bedingungen für die Erstellung der für einen Flugplatz geltenden Zulassungsgrundlage sowie für deren Mitteilung an einen Antragsteller;

b) die Bedingungen für die Erstellung der für Flugplatzausrüstungen geltenden Einzelspezifikationen sowie für deren Mitteilung an einen Antragsteller;

c) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf von Zeugnissen für Flugplätze und Zeugnissen für Flugplatzausrüstungen, einschließlich Betriebsgrenzen aufgrund der spezifischen Flugplatzgestaltung;

d) die Bedingungen für den Betrieb eines Flugplatzes gemäß den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Va und, falls anwendbar, Anhang Vb;

e) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf der in Absatz 2 Buchstabe d genannten Zeugnisse;

- f) die Verantwortlichkeiten der Zeugnisinhaber;
- g) die Bedingungen für die Anerkennung und für die Umwandlung von durch die Mitgliedstaaten ausgestellten Zeugnissen für Flugplätze, einschließlich Maßnahmen, die von dem betreffenden Mitgliedstaat bereits vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung auf der Grundlage gemeldeter Abweichungen von Anhang 14 des Abkommens von Chicago genehmigt sind;
- h) die Bedingungen für die Entscheidung, die in Artikel 4 Absatz 3b genannten Freistellungen nicht zu gestatten, einschließlich Kriterien für Frachtflugplätze, die Meldung von freigestellten Flugplätzen und für die Überprüfung gewählter Freistellungen;
- i) die Bedingungen für die Anordnung eines Betriebsverbots, einer Betriebseinschränkung oder bestimmter Betriebsauflagen aus Sicherheitsgründen;
- j) die Bedingungen und Verfahren für die Erklärung der in Absatz 2 Buchstabe e genannten Dienstleister und für deren Beaufsichtigung.

(6) Für die in Absatz 5 genannten Maßnahmen gilt Folgendes:

- a) Sie entsprechen dem Stand der Technik und den bewährten Verfahren auf dem Gebiet der Flugplätze und berücksichtigen die geltenden ICAO-Standards und -Empfehlungen;
- b) sie sind der Größe, dem Verkehr, der Kategorie und der Komplexität des Flugplatzes und der Art und dem Volumen des darauf stattfindenden Betriebs angemessen;
- c) sie berücksichtigen die weltweiten Erfahrungen im Flugplatzbetrieb sowie den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt;
- d) sie ermöglichen eine unmittelbare Reaktion auf erwiesene Ursachen von Unfällen und schweren Störungen;
- e) sie ermöglichen die notwendige Flexibilität für eine individuell angepasste Einhaltung der Bestimmungen.

#### Artikel 8b

#### ATM/ANS

(1) Die Bereitstellung von ATM/ANS muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb und, soweit praktikabel, Anhang Va genügen.

(2) Die Anbieter von ATM/ANS müssen im Besitz eines Zeugnisses sein. Das Zeugnis wird ausgestellt, wenn der Anbieter nachgewiesen hat, dass er über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten

verfügt, die mit den Sonderrechten des Anbieters verbunden sind. Die gewährten Sonderrechte sowie der Umfang der erbrachten Dienstleistungen sind im Zeugnis zu vermerken.

(3) Abweichend von Absatz 2 können die Mitgliedstaaten beschließen, dass Anbieter von Fluginformationsdiensten erklären dürfen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit den erbrachten Diensten verbunden sind.

(4) Mit den Maßnahmen nach Absatz 6 kann ein Zulassungserfordernis für bestimmte, mit der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung von sicherheitskritischen ATM/ANS-Systemen und -Komponenten befassten Organisationen festgelegt werden. Das Zeugnis für diese Organisationen wird erteilt, wenn diese nachgewiesen haben, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit deren Sonderrechten verbunden sind. Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.

(5) Mit den Maßnahmen nach Absatz 6 kann ein Zulassungserfordernis oder ersatzweise eine Validierung durch den ATM/ANS-Anbieter für sicherheitskritische ATM/ANS-Systeme und -Komponenten festgelegt werden. Das Zeugnis für diese Systeme und Komponenten wird erteilt oder die Validierung erfolgt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Systeme und Komponenten die Einzelspezifikationen erfüllen, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Absatz 1 sicherzustellen.

(6) Die für die Anwendung dieses Artikels erforderlichen Maßnahmen werden nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 genannten Regelungsverfahren erlassen.

In diesen Maßnahmen wird insbesondere Folgendes festgelegt:

- a) die Bedingungen für die Bereitstellung von ATM/ANS gemäß den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb und, falls anwendbar, nach Anhang Va;
- b) die Bedingungen für die Erstellung der für ATM/ANS-Systeme und -Komponenten geltenden Einzelspezifikationen und für deren Mitteilung an einen Antragsteller;
- c) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf der Zeugnisse nach den Absätzen 2 und 4;
- d) die Verantwortlichkeiten der Zeugnisinhaber;

- e) die Bedingungen und Verfahren für die Erklärung der in Absatz 3 genannten Dienstleister und für deren Beaufichtigung;
  - f) die Bedingungen, unter denen der Betrieb im Interesse der Sicherheit verboten, begrenzt oder an bestimmte Bedingungen geknüpft wird.
- (7) Für die in Absatz 6 genannten Maßnahmen gilt Folgendes:
- a) sie entsprechen dem Stand der Technik und den bewährten Verfahren auf dem Gebiet ATM/ANS;
  - b) sie sind der Art und Komplexität des Flugplatzes und der geleisteten Dienste angemessen;
  - c) sie tragen den weltweiten Erfahrungen auf dem Gebiet ATM/ANS sowie dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung;
  - d) sie werden, soweit praktikabel, unter Verwendung der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und 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') (\*), der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 und der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes ('Interoperabilitäts-Verordnung') (\*\*) entwickelt und sehen Übergangsmechanismen vor, um die Kontinuität der bereits nach den Bestimmungen dieser Verordnungen erteilten Zeugnisse oder Genehmigungen zu gewährleisten; zunächst beinhalten sie die Sicherheitsbestimmungen dieser Verordnungen und tragen gegebenenfalls bei künftigen Änderungen dem jüngsten wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung;
  - e) sie ermöglichen eine unmittelbare Reaktion auf erwiesene Ursachen von Unfällen und schweren Störungen.

#### Artikel 8c

##### Fluglotsen

- (1) Fluglotsen sowie Personen und Organisationen, die an der Ausbildung, Prüfung, Kontrolle und medizinischen Untersuchung von Fluglotsen mitwirken, müssen den einschlägigen grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb genügen.
  - (2) Fluglotsen müssen im Besitz einer Lizenz und eines ärztlichen Zeugnisses sein, die der ausgeführten Tätigkeit entsprechen.
- (3) Die in Absatz 2 genannte Lizenz wird nur erteilt, wenn der Antragsteller nachweist, dass er die Vorschriften erfüllt, die erlassen wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen an theoretische Kenntnisse, praktische Fertigkeiten, Sprachkenntnisse und Erfahrung gemäß Anhang Vb sicherzustellen.
- (4) Das in Absatz 2 genannte ärztliche Zeugnis wird nur ausgestellt, wenn der Fluglotse die Vorschriften erfüllt, die erlassen wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit gemäß Anhang Vb sicherzustellen. Das ärztliche Zeugnis kann von flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentren ausgestellt werden.
- (5) Die dem Fluglotsen gewährten Sonderrechte sowie der Geltungsbereich der Lizenz und des ärztlichen Zeugnisses sind in der Lizenz und dem Zeugnis zu vermerken.
- (6) Die Befähigung von Organisationen zur Fluglotsenausbildung, von flugmedizinischen Sachverständigen und von flugmedizinischen Zentren, die mit ihren Sonderrechten verbundenen Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Ausstellung von Lizenzen und ärztlichen Zeugnissen wahrzunehmen, wird durch Ausstellung eines Zeugnisses anerkannt.
- (7) Ein Zeugnis wird Ausbildungsorganisationen, flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren für Fluglotsen erteilt, die nachgewiesen haben, dass sie die Vorschriften erfüllen, die erlassen wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb sicherzustellen. Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.
- (8) Für die praktische Ausbildung oder für die Beurteilung der Fertigkeiten von Fluglotsen zuständige Personen müssen im Besitz eines Zeugnisses sein. Das Zeugnis wird erteilt, wenn die betreffende Person nachgewiesen hat, dass sie die Vorschriften erfüllt, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang Vb sicherzustellen. Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.
- (9) Synthetische Übungsgeräte müssen den einschlägigen grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb genügen.
- (10) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieses Artikels durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 65 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

In diesen Maßnahmen wird insbesondere Folgendes festgelegt:

- a) die verschiedenen Berechtigungen und Vermerke für Fluglotsenlizenzen;



- b) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der Lizenzen, Berechtigungen und Vermerke für Lizenzen, ärztlichen Zeugnisse, Zulassungen und Zeugnisse und die Voraussetzungen, unter denen diese Zeugnisse und Zulassungen nicht verlangt zu werden brauchen, wobei Übergangsmechanismen vorgesehen werden, um die Kontinuität der bereits erteilten Zulassungen und Zeugnisse zu gewährleisten;
- c) die Sonderrechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der Lizenzen, Berechtigungen und Vermerke für Lizenzen, ärztlichen Zeugnisse, Zulassungen und Zeugnisse;
- d) die Bedingungen für die Anerkennung und für die Umwandlung von Fluglotsenlizenzen sowie die Bedingungen für die Anerkennung und für die Umwandlung nationaler ärztlicher Zeugnisse in allgemein anerkannte ärztliche Zeugnisse.

(11) Die in Absatz 10 genannten Maßnahmen müssen dem Stand der Technik einschließlich der bewährten Verfahren und dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf dem Gebiet der Fluglotsenausbildung entsprechen. Sie werden zunächst auf der Grundlage der Bestimmungen der Richtlinie 2006/23/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2006 über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz (\*\*\*) entwickelt.

(\*) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.  
 (\*\*) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.  
 (\*\*\*) ABl. L 114 vom 27.4.2006, S. 22.“

8. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) In Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d genannte Luftfahrzeuge sowie ihre Besatzung und ihr Betrieb müssen die geltenden ICAO-Standards erfüllen. Sind diesbezügliche Standards nicht vorhanden, müssen diese Luftfahrzeuge und ihr Betrieb die in den Anhängen I, III, IV und, falls anwendbar, Anhang Vb festgelegten Anforderungen erfüllen, sofern diese Anforderungen den Rechten dritter Länder aufgrund internationaler Übereinkünfte nicht zuwiderlaufen.“

- b) In Absatz 5 wird folgender Buchstabe angefügt:

„e) Sicherheitsaspekten im Zusammenhang mit ATM/ANS- Rechnung getragen wird;“.

9. Artikel 10 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Agentur arbeiten zusammen, um zu gewährleisten, dass diese Verordnung und ihre Durchführungsbestimmungen eingehalten werden.“

10. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 4 und 5 erhalten folgende Fassung:

„(4) Bis zum Inkrafttreten der Maßnahmen nach Artikel 5 Absatz 5, Artikel 7 Absatz 6 und Artikel 9 Absatz 4 und bis zum Ablauf jeglicher in diesen Maßnahmen vorgesehener Übergangsfristen und unbeschadet des Artikels 69 Absatz 4 können Zeugnisse, die nicht gemäß dieser Verordnung erteilt werden können, auf der Grundlage geltender einzelstaatlicher Vorschriften erteilt werden.“

(5) Bis zum Inkrafttreten der in Artikel 8 Absatz 5 genannten Maßnahmen und bis zum Ablauf jeglicher in diesen Maßnahmen vorgesehener Übergangsfristen und unbeschadet des Artikels 69 Absatz 4 können Zeugnisse, die nicht gemäß dieser Verordnung erteilt werden können, auf der Grundlage geltender einzelstaatlicher Vorschriften erteilt werden.“

- b) Folgende Absätze werden eingefügt:

„(5a) Bis zum Inkrafttreten der in Artikel 8a Absatz 5 und Artikel 8c Absatz 10 genannten Maßnahmen und bis zum Ablauf jeglicher in diesen Maßnahmen vorgesehener Übergangsfristen und unbeschadet des Artikels 69 Absatz 4 können Zeugnisse, die nicht gemäß dieser Verordnung erteilt werden können, auf der Grundlage geltender einzelstaatlicher Gesetzgebung erteilt werden.“

(5b) Bis zum Inkrafttreten der in Artikel 8b Absatz 6 genannten Maßnahmen und bis zum Ablauf jeglicher in diesen Maßnahmen vorgesehener Übergangsfristen und unbeschadet des Artikels 69 Absatz 4 können Zeugnisse, die nicht gemäß dieser Verordnung erteilt werden können, auf der Grundlage geltender einzelstaatlicher Gesetzgebung oder gegebenenfalls auf der Grundlage der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 der Kommission vom 20. Dezember 2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten (\*) erteilt werden.“

(\*) ABl. L 335 vom 21.12.2005, S. 13.“

11. In Artikel 13 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Qualifizierte Stellen erteilen keine Zeugnisse.“

12. In Artikel 18 erhalten die Buchstaben c und d folgende Fassung:

„c) Sie erarbeitet Zulassungsspezifikationen und zulässige Nachweisverfahren sowie etwaige Anleitungen für die Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen.“

- d) Sie trifft die angemessenen Entscheidungen zur Anwendung der Artikel 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 54 und 55, wozu auch gehört, dass sie die Inhaber von Zeugnissen, die von ihr ausgestellt wurden, im Fall unvorhergesehener dringender betrieblicher Umstände oder betrieblicher Bedürfnisse von beschränkter Dauer von den grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen freistellen kann, sofern hierdurch keine Beeinträchtigung des Sicherheitsniveaus eintritt und die Freistellung für einen Zeitraum von nicht mehr als zwei Monaten gewährt, der Kommission gemeldet und nicht erneuert wird.“

13. Artikel 19 Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

- „a) Zulassungsspezifikationen und zulässige Nachweisverfahren sowie“.

14. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 22a

#### **ATM/ANS**

In Bezug auf ATM/ANS gemäß Artikel 4 Absatz 3c wird die Agentur wie folgt tätig:

- a) Sie führt selbst oder durch nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen Inspektionen und Überprüfungen (Audits) der von ihr zugelassenen Organisationen durch;
- b) sie erteilt und verlängert die Zeugnisse außerhalb des Geltungsgebiets des Vertrags ansässige Organisationen, die dafür zuständig sind, im Luftraum über dem Geltungsgebiet des Vertrags Dienstleistungen zu erbringen;
- c) sie erteilt und verlängert die Zeugnisse für Organisationen, die europaweite Dienste („Pan-European Services“) anbieten;
- d) sie ändert oder widerruft die betreffenden Zeugnisse oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen diese ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn der Zeugnisinhaber die durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegten Verpflichtungen nicht erfüllt.

Artikel 22b

#### **Zulassung von Fluglotsen**

In Bezug auf die in Artikel 8c Absatz 1 genannten Personen und Organisationen wird die Agentur wie folgt tätig:

- a) Sie führt selbst oder über nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen Untersuchungen und Überprüfungen (Audits) der von ihr zugelassenen Organisationen sowie gegebenenfalls deren Personals durch;
- b) sie erteilt und verlängert die Zeugnisse für außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten ansässige Ausbildungseinrichtungen für Fluglotsen sowie gegebenenfalls deren Personal;
- c) sie ändert oder widerruft die betreffenden Zeugnisse oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen diese von ihr ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die juristische oder natürliche Person, die Zeugnisinhaber ist, die durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegten Verpflichtungen nicht erfüllt.“

15. In Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe c wird das Datum „30. September“ durch „30. November“ ersetzt.

16. Artikel 44 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

- „(1) Entscheidungen der Agentur nach den Artikeln 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 oder 64 sind mit der Beschwerde anfechtbar.“

17. Artikel 50 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

- „(2) Nichtigkeitsklagen beim Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften gegen Entscheidungen der Agentur gemäß den Artikeln 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 oder 64 sind erst zulässig, nachdem alle internen Beschwerdeverfahren der Agentur ausgeschöpft wurden.“

18. Artikel 52 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„So bald wie möglich nach Inkrafttreten dieser Verordnung legt der Verwaltungsrat transparente Verfahren für die Erarbeitung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen, zulässigen Nachweisverfahren und Anleitungen nach Artikel 18 Buchstaben a und c fest.“

- b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Erarbeitet die Agentur nach Artikel 19 Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen, zulässige Nachweisverfahren und Anleitungen, die von den Mitgliedstaaten anzuwenden sind, so sieht sie ein Verfahren für die Anhörung der Mitgliedstaaten vor. Zu diesem Zweck kann sie eine Arbeitsgruppe einrichten, in die jeder Mitgliedstaat einen Sachverständigen entsenden kann.“

19. Artikel 55 Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Agentur kann selbst alle notwendigen Untersuchungen von Unternehmen nach den Artikeln 7, 20, 21, 22, 22a, 22b, 23 sowie Artikel 24 Absatz 2 durchführen oder die nationalen Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen damit betrauen.“

20. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 65a

#### **Abänderungen**

Im Einklang mit den Bestimmungen des Vertrags schlägt die Kommission vor, die Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004 zu ändern, um den Vorschriften der vorliegenden Verordnung Rechnung zu tragen.“

21. Der Titel von Anhang V erhält folgende Fassung:

„Kriterien für qualifizierte Stellen nach Artikel 13 (qualifizierte Stelle' oder ‚Stelle)“

22. Die Anhänge Va und Vb werden in der im Anhang dieser Verordnung dargestellten Form eingefügt.

#### *Artikel 2*

Die Richtlinie 2006/23/EG wird aufgehoben.

Die Bestimmungen der Richtlinie 2006/23/EG gelten bis zum Tage des Anwendungsbeginns der Maßnahmen nach Artikel 8c Absatz 10 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der durch die vorliegende Verordnung geänderten Fassung übergangsweise weiterhin.

#### *Artikel 3*

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

Die Kommission erlässt die Maßnahmen gemäß Artikel 8a Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der durch die vorliegende Verordnung geänderten Fassung vor dem 31. Dezember 2013. Artikel 8a gilt ab den in diesen Maßnahmen vorgesehenen Zeitpunkten.

Die Kommission erlässt die Maßnahmen gemäß Artikel 8b Absatz 6 und Artikel 8c Absatz 10 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der durch die vorliegende Verordnung geänderten Fassung vor dem 31. Dezember 2012. Die Artikel 8b und 8c gelten ab den in diesen Maßnahmen vorgesehenen Zeitpunkten.

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

Geschehen zu Straßburg am 21. Oktober 2009.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

J. BUZEK

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

C. MALMSTRÖM

## ANHANG

## „ANHANG Va

## GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN AN FLUGPLÄTZE

A — **Physische Merkmale, Infrastruktur und Ausrüstung von Flugplätzen**1. *Roll- und Vorfeld*

- a) Ein Flugplatz verfügt über einen ausgewiesenen Bereich für den Start und die Landung von Luftfahrzeugen, der folgende Bedingungen erfüllt:
  - i) Die Abmessungen und Merkmale des Start- und Landebereichs werden auf die zur Nutzung der Anlage vorgesehenen Luftfahrzeuge abgestimmt;
  - ii) der Start- und Landebereich weist — wo anwendbar — eine für den ständigen Betrieb der vorgesehenen Luftfahrzeuge ausreichende Tragfähigkeit auf. Bereiche, die nicht für eine ständige Nutzung vorgesehen sind, müssen lediglich das Luftfahrzeug tragen können;
  - iii) der Start- und Landebereich wird so ausgelegt, dass Wasser abgeleitet werden kann und sich keine Wasseransammlungen bilden, die eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen darstellen können;
  - iv) vom Gefälle und von Gefälleänderungen im Start- und Landebereich dürfen keine inakzeptablen Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen;
  - v) die Oberflächeneigenschaften des Start- und Landebereichs sind für die Nutzung durch die vorgesehenen Luftfahrzeuge geeignet; und
  - vi) der Start- und Landebereich ist frei von Objekten, von denen eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen kann.
- b) Soweit mehrere ausgewiesene Start- und Landebereiche vorhanden sind, werden sie so ausgelegt, dass von ihnen keine inakzeptable Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen.
- c) Der ausgewiesene Lande- und Startbereich muss von genau festgelegten Bereichen umgeben sein. Diese Bereiche dienen dem Schutz von Luftfahrzeugen, die diese Bereiche bei Start oder Landung überfliegen, sowie der Abmilderung der Folgen, wenn Luftfahrzeuge zu kurz kommen („undershooting“), seitlich abkommen oder über das Ende des Start- und Landebereichs hinausschießen, und erfüllen folgende Bedingungen:
  - i) Diese Bereiche werden so ausgelegt, dass sie für den vorgesehenen Luftfahrzeugbetrieb geeignet sind;
  - ii) vom Gefälle und Gefälleänderungen in diesen Bereichen dürfen keine inakzeptablen Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen;
  - iii) diese Bereiche sind frei von Objekten, von denen eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen kann. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass sich in diesen Bereichen Einrichtungen und Ausrüstungen ausreichender Brechbarkeit („frangibility“) befinden dürfen, sofern diese zur Unterstützung des Flugbetriebs benötigt werden; und
  - iv) all diese Bereiche verfügen über eine für ihren Bestimmungszweck ausreichende Tragfähigkeit.
- d) Diejenigen Bereiche eines Flugplatzes einschließlich der zugehörigen unmittelbaren Umgebung, die für das Rollen oder Abstellen von Luftfahrzeugen bestimmt sind, werden so ausgelegt, dass der sichere Betrieb der Luftfahrzeuge, die die jeweilige Anlage voraussichtlich nutzen werden, unter allen vorgesehenen Umständen gewährleistet ist, und sie erfüllen folgende Bedingungen:
  - i) Diese Bereiche verfügen über eine für den ständigen Betrieb der vorgesehenen Luftfahrzeuge ausreichende Tragfähigkeit. Ausgenommen sind jene Bereiche, die nur für gelegentliche Nutzung vorgesehen sind und die lediglich das Luftfahrzeug tragen können müssen;
  - ii) diese Bereiche werden so ausgelegt, dass Wasser abgeleitet werden kann und sich keine Wasseransammlungen bilden können, die eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen darstellen können;

- iii) vom Gefälle und von Gefälleänderungen in diesen Bereichen dürfen keine inakzeptablen Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen;
  - iv) die Oberflächeneigenschaften dieser Bereiche sind für die Nutzung durch die vorgesehenen Luftfahrzeuge geeignet; und
  - v) diese Bereiche sind frei von Objekten, von denen eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen kann. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass die Ausrüstung, die für den betreffenden Bereich benötigt wird, in gesondert ausgewiesenen Positionen oder Bereichen abgestellt werden darf.
- e) Sonstige Infrastruktureinrichtungen, die von Luftfahrzeugen genutzt werden sollen, werden so ausgelegt, dass die Nutzung dieser Infrastrukturen keine inakzeptable Gefahr für die Luftfahrzeuge darstellt, die diese Infrastrukturen nutzen.
  - f) Anlagen, Gebäude, Ausrüstungen sowie Lagerbereiche werden so angeordnet und gestaltet, dass von ihnen keine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgeht.
  - g) Durch geeignete Maßnahmen wird verhindert, dass unbefugte Personen, unbefugte Fahrzeuge oder Tiere, die groß genug sind, um eine Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen darzustellen, auf das Roll- und Vorfeld gelangen; innerstaatliche und internationale Tierschutzbestimmungen bleiben von dieser Bestimmung unberührt.

## 2. Hindernisfreiheit

- a) Zum Schutz von Luftfahrzeugen, die sich einem Flugplatz im Landeanflug nähern oder von diesem starten, werden An- und Abflugrouten oder Freiflächen eingerichtet. Diese Routen oder Freiflächen dienen dazu, für Luftfahrzeuge einen ausreichenden hindernisfreien Raum in einem Bereich um den Flugplatz zu schaffen, wobei den physischen Merkmalen vor Ort entsprechend Rechnung zu tragen ist.
- b) Diese Hindernisfreiheit wird auf die Flugphase und den jeweiligen Betriebsablauf abgestimmt. Sie berücksichtigt weiterhin die Ausrüstung, die für die Bestimmung der Position des Luftfahrzeugs verwendet wird.

## 3. Optische und nicht-optische Hilfen und Flugplatzeinrichtungen

- a) Die eingesetzten Hilfen müssen zweckdienlich und erkennbar sein und vermitteln allen Benutzern unter sämtlichen vorgesehenen Betriebsbedingungen unmissverständliche Informationen.
- b) Die Flugplatzeinrichtungen funktionieren in der unter den vorgesehenen Betriebsbedingungen beabsichtigten Form. Unter Betriebsbedingungen oder bei Ausfall gehen von diesen Flugplatzeinrichtungen keine inakzeptablen Gefahren für die Luftverkehrssicherheit aus.
- c) Diese Hilfen und ihre Stromversorgung werden so konstruiert, dass es bei einem Ausfall nicht zur Übermittlung fehlerhafter, irreführender oder unvollständiger Informationen an die Benutzer oder zum Ausfall einer wesentlichen Betriebsfunktion kommt.
- d) Durch geeignete Schutzvorrichtungen ist eine Beschädigung oder Störung dieser optischen oder nicht-optischen Hilfen zu vermeiden.
- e) Strahlenquellen oder die Existenz beweglicher oder ortsfester Gegenstände dürfen die Funktionsfähigkeit luftfahrt-technischer Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme weder stören noch beeinträchtigen.
- f) Die betroffenen Mitarbeiter werden über Betrieb und Nutzung der Flugplatzeinrichtungen informiert; diese Informationen enthalten auch eine eindeutige Angabe der Bedingungen, unter denen inakzeptable Gefahren für die Luftverkehrssicherheit entstehen können.

## 4. Flugplatzdaten

- a) Relevante Daten über den Flugplatz und die verfügbaren Dienste werden erfasst und auf dem aktuellen Stand gehalten.
- b) Die Daten müssen präzise, lesbar, vollständig und eindeutig sein. Eine angemessene Datenintegrität ist jederzeit aufrecht zu erhalten.
- c) Die Daten werden den Benutzern und den betreffenden Anbietern von ANS rechtzeitig zur Verfügung gestellt, wobei ein ausreichend sicheres und schnelles Verfahren für die Kommunikation mit den Benutzern angewendet wird.

## B — Betrieb und Verwaltung

### 1. Der Flugplatzbetreiber ist für den Betrieb des Flugplatzes verantwortlich. Die Verantwortung des Flugplatzbetreibers erstreckt sich auf folgende Aspekte:

- a) Der Flugplatzbetreiber verfügt unmittelbar oder über entsprechende Verträge über die notwendigen Mittel für die Gewährleistung eines sicheren Luftfahrzeugbetriebs auf dem Flugplatz. Diese Mittel umfassen, ohne hierauf beschränkt zu sein: Betriebsstätten, Personal, Ausrüstung und Material, Dokumentation der Aufgaben, Zuständigkeiten und Verfahrensabläufe, Zugriff auf relevante Daten und Führung von Aufzeichnungen;

- b) der Flugplatzbetreiber überprüft, dass die Anforderungen von Abschnitt A jederzeit erfüllt bzw. entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, um die Gefahren im Zusammenhang mit einer Nichterfüllung der Anforderungen zu mindern. Es werden entsprechende Verfahren festgelegt und angewendet, mit denen sämtliche Benutzer rechtzeitig über diese Maßnahmen unterrichtet werden;
- c) der Flugplatzbetreiber führt ein Risikomanagementprogramm für den Umgang mit Wildtieren an Flugplätzen ein und setzt dieses um;
- d) der Flugplatzbetreiber gewährleistet, dass die Bewegungen von Fahrzeugen und Personen auf dem Roll- und Vorfeld und in sonstigen Betriebsbereichen mit den Bewegungen von Luftfahrzeugen abgestimmt werden, so dass Kollisionen und eine Beschädigung von Luftfahrzeugen vermieden werden.
- e) der Flugplatzbetreiber gewährleistet, dass Verfahren zur Verringerung von Gefahren im Zusammenhang mit dem Flugplatzbetrieb im Winter, bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, schlechten Sichtbedingungen bzw. bei Nacht erstellt und umgesetzt werden;
- f) der Flugplatzbetreiber trifft Vereinbarungen mit anderen maßgeblichen Organisationen, durch die die kontinuierliche Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen für Flugplätze gewährleistet wird. Zu diesen Organisationen zählen unter anderem Luftfahrzeugbetreiber, Flugsicherungsorganisationen, Bodenabfertigungsdienstleister und andere Organisationen, deren Tätigkeit oder Produkte die Sicherheit der Luftfahrzeuge beeinflussen können;
- g) der Flugplatzbetreiber trägt selbst bzw. über Verträge mit Dritten dafür Sorge, dass Verfahren für die Betankung von Luftfahrzeugen mit verunreinigungsfreiem Kraftstoff der richtigen technischen Qualität existieren;
- h) Handbücher für die Wartung der Flugplatzeinrichtungen müssen vorhanden sein und in der Praxis Anwendung finden; diese Handbücher schließen Wartungs- und Reparaturanweisungen, Kundendienstinformationen, Störungssuche und Inspektionsverfahren ein;
- i) der Flugplatzbetreiber erstellt einen Flugplatz-Notfallplan, der Notfall-Szenarien abdeckt, die auf dem Flugplatz oder in dessen unmittelbarer Nachbarschaft eintreten können, und setzt ihn um. Dieser Plan wird gegebenenfalls mit den Notfallplänen der umliegenden Gemeinden koordiniert;
- j) der Flugplatzbetreiber stellt sicher, dass auf dem Flugplatz geeignete Rettungs- und Feuerlöschdienste vorhanden sind. Diese Dienste müssen in der Lage sein, auf Zwischenfälle oder Unfälle entsprechend schnell zu reagieren, und verfügen zumindest über die erforderlichen Ausrüstungen, Löschmittel und ausreichend Personal;
- k) der Flugplatzbetreiber setzt für Tätigkeiten im Flugplatzbetrieb oder im Wartungsbereich nur ausgebildete und qualifizierte Mitarbeiter ein und führt Aus- und Weiterbildungs- und Kontrollprogramme ein und wendet sie an; durch diese Programme ist gewährleistet, dass das Personal jederzeit über die erforderlichen Qualifikationen verfügt;
- l) der Flugplatzbetreiber stellt sicher, dass Personen, die unbegleiteten Zugang zum Roll- und Vorfeld und zu anderen Betriebsbereichen haben, für diesen Zugang angemessen ausgebildet wurden und über die notwendigen Qualifikationen verfügen;
- m) das Personal der Rettungs- und Feuerlöschdienste verfügt über eine entsprechende Ausbildung und die erforderlichen Qualifikationen für den Einsatz im Flugplatzbereich. Der Flugplatzbetreiber ist zur Einführung und Anwendung von Aus- und Weiterbildungs- und Kontrollprogrammen verpflichtet, durch die gewährleistet ist, dass dieses Personal jederzeit über die erforderlichen Qualifikationen verfügt; und
- n) sämtliche im Rettungs- und Feuerlöschdienst tätigen Personen, die im Bedarfsfall zur Hilfeleistung bei luftfahrttechnischen Notfällen eingesetzt werden, weisen in regelmäßigen Abständen durch eine ärztliche Untersuchung nach, dass sie unter Berücksichtigung ihrer Tätigkeit zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung ihrer Aufgaben in der Lage sind. In diesem Zusammenhang ist unter der medizinischen Tauglichkeit — einschließlich der körperlichen und geistigen Tauglichkeit — zu verstehen, dass die betreffenden Personen an keinen Erkrankungen oder Behinderungen leiden, infolge deren sie möglicherweise außerstande sind:
  - i) die für den Einsatz in luftfahrttechnischen Notfällen notwendigen Tätigkeiten auszuüben;
  - ii) die ihnen übertragenen Aufgaben jederzeit auszuführen; oder
  - iii) ihre Umgebung jederzeit richtig wahrzunehmen.

## 2. Verwaltungssysteme

- a) Der Flugplatzbetreiber führt ein Managementsystem ein, mit dem die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen für Flugplätze gewährleistet wird, und setzt es ein und wirkt auf eine fortlaufende und proaktive Verbesserung von Sicherheit und Qualität hin. Das Managementsystem schließt geeignete Organisationsstrukturen, Verantwortlichkeiten, Zuständigkeiten, Verfahren und Abläufe ein.

- b) Das Managementsystem schließt ein vorbeugendes Programm gegen Unfälle und Störungen einschließlich eines Melde- und Analysesystems für Zwischenfälle ein. Die Analysen beziehen die unter Nummer 1 Buchstabe f oben aufgeführten Parteien in geeigneter Form ein.
- c) Der Flugplatzbetreiber erstellt ein Flugplatzhandbuch und betreibt den Flugplatz gemäß diesem Handbuch. Dieses Handbuch enthält alle notwendigen Anweisungen, Informationen und Verfahren für den Flugplatz, das Verwaltungssystem und für das Betriebspersonal, anhand deren diese ihre Aufgaben durchführen.

#### C — Flugplatzumgebung

1. Der Luftraum rings um das Roll- und Vorfeld wird frei von Hindernissen gehalten, so dass die vorgesehenen Luftfahrzeugbewegungen auf dem Flugplatz ohne inakzeptable Gefahren, die durch die Schaffung von Hindernissen rings um den Flugplatz entstehen könnten, ablaufen können. Zu diesem Zweck werden Hindernisüberwachungsflächen ausgewiesen, realisiert und laufend kontrolliert, so dass etwaige Hindernisse festgestellt werden können.
  - a) Bei einem Eindringen in diese Flächen ist zu überprüfen, ob das als Hindernis festgestellte Objekt ein inakzeptables Risiko darstellt. Sämtliche Objekte, die ein inakzeptables Risiko darstellen, werden beseitigt oder es werden Maßnahmen zur Minimierung der Gefahren ergriffen, um Luftfahrzeuge, die den Flughafen nutzen, zu schützen.
  - b) Etwaige verbleibende Hindernisse werden bekannt gemacht und je nach Erfordernis markiert und erforderlichenfalls durch Befeuerung sichtbar gemacht.
2. Gefahren im Zusammenhang mit Aktivitäten von Menschen und mit der Flächennutzung, die unter anderem die auf der nachfolgenden Liste genannten Punkte umfassen, werden überwacht. Die hierdurch entstehenden Gefahren werden bewertet und so weit wie möglich minimiert:
  - a) Neubebauungen oder Änderungen der Flächennutzung im örtlichen Umfeld des Flugplatzes;
  - b) etwaige durch Hindernisse verursachte Turbulenzen;
  - c) Verwendung von gefährlichen, verwirrenden und irreführenden Beleuchtungseinrichtungen;
  - d) die Blendwirkung großer und stark reflektierender Oberflächen;
  - e) Schaffung von Flächen, die zu einer Zunahme des Wildaufkommens in der Umgebung des Roll- und Vorfelds führen könnten;
  - f) Quellen unsichtbarer Strahlung oder die Existenz beweglicher oder ortsfester Gegenstände, welche die Funktionsfähigkeit luftfahrttechnischer Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme beeinträchtigen oder stören könnten.
3. Ein Notfallplan der umliegenden Gemeinden für Luftfahrt-Notfallsituationen, wie sie im lokalen Umfeld des Flugplatzes eintreten könnten, wird erstellt.

#### D — Sonstige Bestimmungen

Mit Ausnahme von Luftfahrzeugen, die sich in einer Notfallsituation befinden, oder bei der Umleitung auf einen anderen Flugplatz oder unter bestimmten Bedingungen, die im jeweiligen Einzelfall festzulegen sind, darf ein Flugplatz bzw. Teile dieses Flugplatzes von jenen Luftfahrzeugen nicht benutzt werden, für die der Flugplatz nach seiner Auslegung und gemäß den Betriebsverfahren normalerweise nicht bestimmt ist.

---

#### ANHANG Vb

#### GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN AN ATM/ANS UND FLUGLOTSEN

##### 1. Luftraumnutzung

- a) Alle Luftfahrzeuge mit Ausnahme derjenigen, die eine Tätigkeit gemäß Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a ausüben, werden in allen Phasen des Fluges oder auf dem Roll- und Vorfeld eines Flugplatzes in Übereinstimmung mit gemeinsamen allgemeinen Betriebsvorschriften sowie eventuell für die Nutzung dieses Luftraums geltenden Verfahren betrieben.
- b) Alle Luftfahrzeuge mit Ausnahme derjenigen, die eine Tätigkeit gemäß Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a ausüben, werden mit den vorgeschriebenen Komponenten versehen und entsprechend betrieben. Die in ATM/ANS-Systemen verwendeten Komponenten müssen auch mit den Vorschriften in Nummer 3 übereinstimmen.

## 2. Dienste

- a) Luftfahrtinformationen und Daten für Luftraumnutzer für Flugsicherungszwecke
- i) Die als Quelle für Luftfahrtinformationen genutzten Daten müssen von hinreichender Qualität, vollständig und aktuell sein und werden zeitnah bereitgestellt.
  - ii) Die Luftfahrtinformationen müssen präzise, vollständig, aktuell, unmissverständlich sowie von angemessener Integrität sein und liegen in einem für die Nutzer geeigneten Format vor.
  - iii) Die Übermittlung dieser Luftfahrtinformationen an die Luftraumnutzer erfolgt zeitnah sowie unter Verwendung einer hinreichend zuverlässigen und schnellen, eingriffs- und verfälschungssicheren Kommunikationsmethode.
- b) Meteorologische Informationen
- i) Die als Quelle für meteorologische Luftfahrtinformationen genutzten Daten müssen von hinreichender Qualität, vollständig und aktuell sein.
  - ii) Soweit wie möglich müssen die meteorologischen Luftfahrtinformationen präzise, vollständig, aktuell, von angemessener Integrität und eindeutig sein, um den Erfordernissen der Luftraumnutzer gerecht zu werden.
  - iii) Die Übermittlung dieser meteorologischen Luftfahrtinformationen an die Luftraumnutzer erfolgt zeitnah sowie unter Verwendung einer hinreichend zuverlässigen und schnellen, eingriffs- und verfälschungssicheren Kommunikationsmethode.
- c) Flugverkehrsdienste
- i) Die Daten, die für die Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten als Quelle genutzt werden, müssen korrekt, vollständig und aktuell sein.
  - ii) Die Flugverkehrsdienste müssen hinreichend präzise, vollständig, aktuell und eindeutig sein, um den Sicherheitserfordernissen der Nutzer gerecht zu werden.
  - iii) Automatisierte Instrumente für die Bereitstellung von Informationen oder Beratung von Nutzern werden sachgerecht ausgelegt, hergestellt und instand gehalten, um ihre Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten.
  - iv) Flugverkehrskontrolldienste und die zugehörigen Verfahren sorgen für eine angemessene Staffelung von Luftfahrzeugen und tragen gegebenenfalls zum Schutz vor Hindernissen und anderen Gefährdungen in der Luft bei und gewährleisten eine prompte und zeitnahe Koordinierung mit allen relevanten Nutzern und angrenzenden Luftraumabschnitten.
  - v) Die Kommunikation zwischen Flugverkehrsdiensten und Luftfahrzeug sowie zwischen relevanten Flugverkehrsdienststellen muss zeitnah, klar, korrekt und unmissverständlich sein, gegen Eingriffe geschützt sowie allgemeinverständlich und wird gegebenenfalls von allen beteiligten Akteuren bestätigt.
  - vi) Es müssen die nötigen Mittel vorhanden sein, um potenzielle Notfälle zu erkennen und gegebenenfalls eine wirksame Such- und Rettungsaktion einzuleiten. Derartige Mittel umfassen mindestens angemessene Alarmierungsmechanismen, Koordinierungsmaßnahmen und -verfahren sowie Mittel und Personal für die effiziente Abdeckung des Zuständigkeitsbereichs.
- d) Kommunikationsdienste
- Die Kommunikationsdienste erreichen unter den Gesichtspunkten der Verfügbarkeit, Integrität, Kontinuität und Zeitnähe ein hinreichend hohes Leistungsniveau und erhalten es aufrecht. Sie müssen zügig und verfälschungsgeschützt sein.
- e) Navigationsdienste
- Die Navigationsdienste erreichen in Bezug auf Orientierungs-, Positions- und gegebenenfalls Zeitablaufinformationen ein hinreichend hohes Leistungsniveau und erhalten es aufrecht. Leistungskriterien sind unter anderem Genauigkeit, Integrität, Verfügbarkeit und Kontinuität des Dienstes.
- f) Überwachungsdienste
- Im Rahmen von Überwachungsdiensten wird die jeweilige Position von Luftfahrzeugen in der Luft sowie anderer Luft- und Bodenfahrzeuge auf dem Flugplatz mit einer unter den Gesichtspunkten der Genauigkeit, Integrität, Kontinuität und Erfassungswahrscheinlichkeit hinreichenden Leistungsfähigkeit festgestellt.



## g) Verkehrsflussregelung

Das taktische Management von Flugverkehrsströmen auf Gemeinschaftsebene verwendet hinreichend präzise und aktuelle Informationen zum Aufkommen und zur Art des geplanten Flugverkehrs mit Auswirkungen auf Diensteanbieter und stellt derartige Informationen bereit und koordiniert die Umleitung oder Verzögerung von Verkehrsströmen und handelt sie aus, um die Gefahr von Überlastungssituationen in der Luft oder an den Flugplätzen zu verringern.

## h) Luftraummanagement

Die Ausweisung spezifischer Luftraumabschnitte für bestimmte Verwendungszwecke wird zeitnah überwacht, koordiniert und verbreitet, um die Gefahr von Staffelungsverlusten zwischen Luftfahrzeugen unter allen Umständen zu verringern.

## i) Gestaltung des Luftraums

Luftraumstrukturen und Flugverfahren werden entsprechend gestaltet, vermessen und validiert, bevor sie ihrer Bestimmung übergeben und von Luftfahrzeugen verwendet werden können.

**3. Systeme und Komponenten**

## a) Allgemeines

ATM/ANS-Systeme und -Komponenten, die zugehörige Informationen für Luftfahrzeuge und von Luftfahrzeugen sowie am Boden bereitstellen, werden sachgerecht geplant, hergestellt, installiert, instand gehalten und betrieben, um ihre Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten.

## b) Integrität, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit von Systemen und Komponenten

Systeme und Komponenten müssen hinsichtlich ihrer integritäts- und sicherheitsbezogenen Leistung, sei es im Luftfahrzeug, am Boden oder im Luftraum, gebrauchstauglich sein. Sie erreichen unter allen vorhersehbaren Betriebsbedingungen und während ihrer gesamten Betriebsdauer das für den Betrieb erforderliche Leistungsniveau.

## c) Planung von Systemen und Komponenten

- i) Systeme und Komponenten werden so geplant, dass sie die anwendbaren Sicherheitsanforderungen erfüllen.
- ii) Systeme und Komponenten — zusammen, getrennt und im Verhältnis zueinander betrachtet — werden derart geplant, dass die Wahrscheinlichkeit, mit der ein beliebiger Ausfall zu einem Totalausfall oder Totalverlust des Systems führt, umgekehrt proportional zur Schwere seiner Auswirkungen auf die Sicherheit der Dienste ist.
- iii) Bei der Planung von Systemen und Komponenten — einzeln und in Kombination miteinander betrachtet — werden Beschränkungen im Zusammenhang mit menschlichen Fähigkeiten und menschlicher Leistungsfähigkeit berücksichtigt.
- iv) Systeme und Komponenten werden derart geplant, dass sie gegen unbeabsichtigte nachteilige Interaktionen mit externen Elementen geschützt sind.
- v) Die für Herstellung, Installation, Betrieb und Instandhaltung der Systeme und Komponenten benötigten Informationen sowie Informationen in Bezug auf unsichere Bedingungen werden dem Personal deutlich, schlüssig und unmissverständlich vermittelt.

## d) Anhaltende Dienstegüte

Das Sicherheitsniveau von Systemen und Komponenten wird während der Erbringung des Dienstes sowie im Zuge von Änderungen an der Erbringung des Dienstes beibehalten.

**4. Qualifikation von Fluglotsen**

## a) Allgemeines

Eine Person, die sich zum Fluglotsen ausbilden lässt oder sich in der Ausbildung zum Fluglotsen befindet, weist im Hinblick auf Bildungsstand sowie körperliche und geistige Verfassung die notwendigen Voraussetzungen auf, um die entsprechenden theoretischen Kenntnisse und praktischen Fertigkeiten zu erwerben, aufrechtzuerhalten und nachzuweisen.

## b) Theoretische Kenntnisse

- i) Fluglotsen erwerben ein Maß an Kenntnissen, das den ausgeübten Funktionen angemessen ist und in angemessenem Verhältnis zu den mit der Art des Dienstes verbundenen Risiken steht, und erhalten es aufrecht.
- ii) Der Erwerb und die Aufrechterhaltung theoretischer Kenntnisse werden durch kontinuierliche Beurteilungen während der Ausbildung oder durch entsprechende Prüfungen nachgewiesen.
- iii) Ein angemessenes Niveau theoretischer Kenntnisse wird aufrechterhalten. Die Erfüllung dieser Anforderungen wird durch regelmäßige Bewertungen oder Prüfungen nachgewiesen. Die Häufigkeit der Prüfungen steht in angemessenem Verhältnis zu dem Grad der mit der Art des Dienstes verbundenen Risiken.

## c) Praktische Fertigkeiten

- i) Fluglotsen erwerben die praktischen Fertigkeiten, die der Ausübung ihrer Aufgaben entsprechen, und erhalten sie aufrecht. Diese Fertigkeiten müssen dem mit der Art der Dienstleistung verbundenen Risiko angemessen sein und umfassen — den Aufgaben entsprechend — gegebenenfalls zumindest Folgendes:
  - i. Betriebsverfahren;
  - ii. aufgabenspezifische Aspekte;
  - iii. ungewöhnliche Situationen und Notlagen; und
  - iv. menschliche Faktoren.
- ii) Fluglotsen weisen die Fähigkeit nach, die zugehörigen Verfahren und Aufgaben mit einem den ausgeübten Funktionen adäquaten Maß an Kompetenz ausführen zu können.
- iii) Die praktischen Fertigkeiten werden in befriedigendem Umfang aufrechterhalten. Die Erfüllung dieser Anforderung wird durch regelmäßige Bewertungen überprüft. Die Häufigkeit dieser Bewertungen muss der Komplexität und dem mit der Art der wahrgenommenen Aufgabe verbundenen Risiko angemessen sein.

## d) Sprachkenntnisse

- i) Fluglotsen weisen nach, dass ihre aktiven und passiven Englischkenntnisse ihnen sowohl bei rein akustischem Kontakt (Telefon/Funkverkehr) als auch bei Anwesenheit des Gesprächspartners selbst im Notfall eine effiziente Kommunikation über konkrete und arbeitsbezogene Themen ermöglichen.
- ii) Soweit in einem bestimmten Luftraumabschnitt für die Zwecke der Flugverkehrskontrolle notwendig, verfügen Fluglotsen über aktive und passive Kenntnisse der betreffenden Landessprache(n) im oben beschriebenen Umfang.

## e) Synthetische Übungsgeräte (Synthetic training devices, STD)

Wird zur praktischen Ausbildung auf dem Gebiet der Lageerkennung und der menschlichen Faktoren oder zum Nachweis des Erwerbs bzw. der Aufrechterhaltung von Fertigkeiten ein STD verwendet, so ermöglicht dessen Leistungsniveau eine angemessene und für die erteilte Ausbildung zweckmäßige Simulation des Arbeitsumfelds sowie der Betriebsbedingungen.

## f) Ausbildungslehrgang

- i) Die Ausbildung erfolgt durch einen Ausbildungslehrgang, der theoretische und praktische Unterweisung, einschließlich gegebenenfalls Ausbildung an STD, umfassen kann.
- ii) Für jede Art von Ausbildung wird ein Ausbildungslehrgang festgelegt und genehmigt.

## g) Ausbilder

- i) Die theoretische Ausbildung wird von sachgerecht qualifizierten Ausbildern erteilt. Diese verfügen
  - i. über angemessene Kenntnisse auf dem Ausbildungsgebiet und

- ii. nachweislich über die Fähigkeit zur Anwendung einer geeigneten Lehrmethodik.
  - ii) Die Ausbildung im Bereich der praktischen Fertigkeiten wird von sachgerecht qualifizierten Ausbildern erteilt. Diese
    - i. besitzen die für die zu vermittelnde Ausbildung geeigneten theoretischen Kenntnisse und praktischen Erfahrungen,
    - ii. verfügen nachweislich über die Fähigkeit zur Anwendung einer geeigneten Lehrmethodik,
    - iii. verfügen über Erfahrungen in der Vermittlung der Verfahren, für die die praktische Ausbildung erfolgen soll, und
    - iv. nehmen regelmäßig an Auffrischungsschulungen teil, um sicherzustellen, dass die zu vermittelnden Kenntnisse und Fertigkeiten aufrechterhalten werden.
  - iii) Ausbilder, die praktische Fertigkeiten vermitteln, müssen selbst zur Ausübung der Fluglotsentätigkeit berechtigt oder berechtigt gewesen sein.
- h) Prüfer
- i) Für die Beurteilung der Fertigkeiten von Fluglotsen verantwortliche Personen
    - i. verfügen nachweislich über die Fähigkeit zur Beurteilung der Leistung von Fluglotsen sowie zur Durchführung von Prüfungen und Kontrollen von Fluglotsen und
    - ii. nehmen regelmäßig an Auffrischungsschulungen teil, um sicherzustellen, dass die Beurteilungsstandards stets auf dem neuesten Stand sind.
  - ii) Prüfer, die praktische Fertigkeiten vermitteln, müssen in jenen Bereichen, in denen die Beurteilung vorgenommen wird, selbst zur Ausübung der Fluglotsentätigkeit berechtigt oder berechtigt gewesen sein.
- i) Medizinische Tauglichkeit von Fluglotsen
- i) Medizinische Kriterien
    - i. Alle Fluglotsen weisen in regelmäßigen Abständen ihre medizinische Tauglichkeit für die zufrieden stellende Ausführung ihrer Aufgaben nach. Die Einhaltung der Anforderungen wird anhand einer geeigneten Beurteilung nachgewiesen, wobei einer möglichen altersbedingten geistigen und körperlichen Leistungsminderung Rechnung getragen wird.
    - ii. Der Nachweis der medizinischen Tauglichkeit, welche die körperliche und geistige Tauglichkeit umfasst, beinhaltet den Nachweis, dass keine Erkrankungen oder Behinderungen vorliegen, die die einen Flugverkehrskontrolldienst erbringende Person unfähig machen,
      - die zum Erbringen der Flugverkehrskontrolldienste notwendigen Aufgaben sachgerecht auszuführen,
      - die übertragenen Aufgaben jederzeit auszuführen oder
      - ihr Umfeld korrekt wahrzunehmen.
  - ii) Kann die medizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachgewiesen werden, dürfen ausgleichende Maßnahmen ergriffen werden, die eine gleichwertige Sicherheit gewährleisten.

## 5. Dienstleister und Ausbildungseinrichtungen

- a) Die Erbringung von Diensten darf nur erfolgen, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:
  - i) der Dienstleister verfügt entweder direkt oder indirekt durch Verträge über die für Art und Umfang der Dienstleistung erforderlichen Mittel. Hierzu zählen unter anderem: Systeme, Einrichtungen einschließlich Stromversorgung, Verwaltungsstruktur, Personal, Ausrüstung und deren Wartung, Dokumentation von Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu relevanten Daten und Führung von Aufzeichnungen;

- ii) der Dienstleister erstellt zu den erbrachten Dienstleistungen Management- und Betriebshandbücher und hält diese auf dem neuesten Stand; der Dienstleistungsbetrieb erfolgt gemäß diesen Handbüchern. Diese Handbücher müssen alle erforderlichen Anweisungen, Informationen und Verfahren enthalten, die für den Dienstleistungsbetrieb, das Managementsystem und das Betriebspersonal zur Wahrnehmung der jeweiligen Aufgaben erforderlich sind;
  - iii) der Dienstleister führt ein risikobasiertes Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen nach diesem Anhang zu gewährleisten, und er wirkt auf fortlaufende proaktive Verbesserungen dieses Systems hin;
  - iv) der Dienstleister setzt nur ausreichend qualifiziertes und geschultes Personal ein und führt ständig Schulungs- und Überprüfungsprogramme für das Personal durch;
  - v) der Dienstleister richtet offizielle Schnittstellen mit allen sonstigen an der Erbringung der Dienstleistung Beteiligten ein, um die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten;
  - vi) der Dienstleister erstellt einen Notfallplan, der Notlagen und ungewöhnliche Situationen im Rahmen der erbrachten Dienstleistung vorsieht, und setzt diesen um;
  - vii) der Dienstleister erstellt und unterhält ein Programm zur Verhütung von Unfällen und Zwischenfällen sowie für die Sicherheit einschließlich einer Regelung für die Meldung und Untersuchung von Vorfällen, das im Rahmen des Managementsystems angewendet wird, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten;
  - viii) der Dienstleister trifft Vorkehrungen, um sich zu vergewissern, dass die Sicherheitsanforderungen aller betriebenen Systeme und Komponenten jederzeit eingehalten werden.
- b) Flugverkehrskontrolldienste dürfen nur erbracht werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- i) Um Übermüdung der an Flugverkehrskontrolldiensten beteiligten Mitarbeiter zu vermeiden, wird ein Dienstplansystem aufgestellt. Im Rahmen dieses Dienstplansystems sind Dienstzeiten, Dienstdauer und angemessene Ruhezeiten vorzusehen. Bei innerhalb des Dienstplansystems festgelegten Beschränkungen werden alle wichtigen Faktoren berücksichtigt, die zu Ermüdung beitragen, wie insbesondere Schlafmangel, die Unterbrechung des Tagesrhythmus, Nacharbeit, kumulative Dienstzeit während bestimmter Zeiträume sowie die Aufteilung zugewiesener Aufgaben zwischen Mitarbeitern;
  - ii) zur Stressprävention bei den an Flugverkehrskontrolldiensten beteiligten Mitarbeitern werden Schulungs- und Vorbeugungsprogramme erstellt;
  - iii) Anbieter von Flugverkehrskontrolldiensten wenden geeignete Verfahren an, um sich des uneingeschränkten kognitiven Urteilsvermögens und der ausreichenden medizinischen Tauglichkeit der an Flugverkehrskontrolldiensten beteiligten Mitarbeiter zu vergewissern;
  - iv) Anbieter von Flugverkehrskontrolldiensten tragen bei ihrer Betriebsplanung technischen und betrieblichen Zwängen sowie grundsätzlichen Aspekten von menschlichen Faktoren Rechnung.
- c) Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste dürfen nur erbracht werden, wenn die folgende Bedingung erfüllt ist:
- Der Dienstleister unterrichtet die betreffenden Luftraumnutzer und Flugverkehrskontrolleinheiten ständig zeitnah über den betrieblichen Status der erbrachten Flugverkehrskontrolldienste sowie über Änderungen desselben.
- d) Ausbildungseinrichtungen
- Eine Einrichtung zur Ausbildung von Personen, die Flugverkehrskontrolldienste erbringen, genügt folgenden Anforderungen:
- i) Sie verfügt über alle Mittel, die für das mit ihrer Tätigkeit verbundene Aufgabenspektrum erforderlich sind. Hierzu zählen unter anderem: Einrichtungen, Personal, Ausrüstung, Methodik, Dokumentation von Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu relevanten Daten und Führung von Aufzeichnungen.
  - ii) Sie führt ein Managementsystem in Bezug auf die Sicherheit und die Ausbildungsstandards ein, hält das System aufrecht und strebt seine fortlaufende Verbesserung an.
  - iii) Sie trifft erforderlichenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, um die kontinuierliche Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten.“
-