

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

► **B**

VERORDNUNG (EU) Nr. 255/2010 DER KOMMISSION

vom 25. März 2010

zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Verkehrsflussregelung im Flugverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 80 vom 26.3.2010, S. 10)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <u>M1</u>	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012	L 281	1	13.10.2012
► <u>M2</u>	Durchführungsverordnung (EU) 2016/1006 der Kommission vom 22. Juni 2016	L 165	8	23.6.2016



VERORDNUNG (EU) Nr. 255/2010 DER KOMMISSION

vom 25. März 2010

zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Verkehrsflussregelung im Flugverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf 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 („Luft-raum-Verordnung“) ⁽¹⁾, insbesondere Artikel 6 Absatz 7,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission ist gehalten, Maßnahmen zur Verkehrsflussregelung (im Folgenden „ATFM“) im Hinblick auf die Optimierung der verfügbaren Kapazität zur Luftraumnutzung und die Verbesserung von ATFM-Prozessen festzulegen.
- (2) Die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (Euro-control) wurde gemäß Artikel 8 Absatz 1 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“) ⁽²⁾ beauftragt, eine Durchführungsvorschrift für ATFM auszuarbeiten. Die vorliegende Verordnung basiert auf dem im Rahmen des Mandats am 7. Dezember 2007 vorgelegten Bericht.
- (3) Die einheitliche Anwendung spezifischer Regeln und Verfahren innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums ist für eine optimale Nutzung der verfügbaren Flugsicherungskapazität durch Effizienz beim Management und Betrieb der ATFM-Funktion ausschlaggebend.
- (4) Diese Verordnung sollte nicht für militärische Einsätze und Übungen gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 gelten. Militärluftfahrzeuge, die als allgemeiner Luftverkehr betrieben werden, sollten jedoch ATFM-Maßnahmen unterliegen, wenn sie innerhalb des Luftraums oder an Flughäfen betrieben werden oder betrieben werden sollen, wo ATFM-Maßnahmen gelten.
- (5) Im Einklang mit Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 sollten die vitalen sicherheits- und verteidigungspolitischen Interessen der Mitgliedstaaten bei der Festlegung und Durchführung von ATFM-Maßnahmen gewahrt sein.

⁽¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

⁽²⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

▼B

- (6) Von Eurocontrol wurde eine einzige zentrale ATFM-Stelle, die für Planung, Koordinierung und Durchführung von ATFM-Maßnahmen zuständig ist, eingerichtet, wobei den Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) Rechnung getragen wurde. Die Mitgliedstaaten sollten Maßnahmen ergreifen, mit denen sichergestellt wird, dass die zentrale Stelle für die ATFM die Gesamtauswirkungen der ATFM-Maßnahmen auf das europäische Flugverkehrsmanagementnetz (im Folgenden „EATMN“) optimiert.
- (7) ATFM-Maßnahmen sollten auf Grundsätzen basieren, die von der ICAO festgelegt sind, und alle Beteiligten im ATFM-System sollten Regeln einhalten, mit denen sichergestellt wird, dass die Flugsicherungskapazität auf sichere Weise und im größtmöglichen Ausmaß genutzt wird.
- (8) ATFM-Maßnahmen sollten die Verfügbarkeit von Routen und von Luftraum berücksichtigen, insbesondere durch die Anwendung der flexiblen Luftraumnutzung, die in der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 der Kommission vom 23. Dezember 2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung⁽¹⁾ festgelegt ist, durch alle einschlägigen Beteiligten einschließlich der Zelle für das Luftraummanagement.
- (9) Um die verfügbare Kapazität des EATMN, einschließlich der Flughäfen, zu optimieren, sollten Verfahren zur Erhöhung der Konsistenz zwischen Flughafenzeitnischen und Flugdurchführungsplänen eingerichtet werden.
- (10) Den Mitgliedstaaten und den an ATFM-Prozessen Beteiligten sollte genügend Zeit gegeben werden, um den Anforderungen für die Verkehrsflussregelung zu genügen.
- (11) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

- (1) In dieser Verordnung sind die Anforderungen an die Verkehrsflussregelung (im Folgenden „ATFM“) mit dem Ziel festgelegt, die verfügbare Kapazität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (im Folgenden „EATMN“) zu optimieren und die ATFM-Prozesse zu verbessern.
- (2) Diese Verordnung gilt innerhalb des Luftraums gemäß Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 für
 - a) alle Flüge, die als allgemeiner Luftverkehr und ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln (IFR) durchgeführt werden sollen oder durchgeführt werden;
 - b) alle Phasen der unter Buchstabe a genannten Flüge sowie für das Flugverkehrsmanagement.

⁽¹⁾ ABl. L 342 vom 24.12.2005, S. 20.

▼B

(3) Diese Verordnung gilt für die folgenden Beteiligten oder ihre Beauftragten, die an ATFM-Prozessen beteiligt sind:

- a) Betreiber von Luftfahrzeugen;
- b) Stellen der Flugverkehrsdienste (im Folgenden „ATS-Stellen“), einschließlich ATS-Meldestellen und Platzkontrollendienste;
- c) Flugberatungsdienste;
- d) Stellen, die am Luftraummanagement beteiligt sind;
- e) Leitungsorgane von Flughäfen;
- f) die zentrale ATFM-Stelle;
- g) örtliche ATFM-Stellen;
- h) Zeitnischenkoordinatoren von koordinierten Flughäfen.

*Artikel 2***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen von Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2009 und von Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates ⁽¹⁾.

Ferner gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

- 1. „Maßnahme der Verkehrsflussregelung (ATFM-Maßnahme)“ sind die zur Durchführung der Verkehrsflussregelung und des Kapazitätsmanagements vorgenommenen Handlungen;
- 2. „Betreiber“ ist eine Person, eine Organisation oder ein Unternehmen, die oder das Flugbetrieb durchführt oder durchzuführen beabsichtigt;

▼M1

- 3. „IFR“ ist das für die Bezeichnung vom Instrumentenflugregeln benutzte Zeichen;

▼B

- 4. „Flugverkehrsdienst-Meldestelle (ATS-Meldestelle)“ ist eine zur Entgegennahme von Berichten bezüglich Flugverkehrsdiensten und Flugdurchführungsplänen, die vor der ersten Erteilung einer Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle vorgelegt werden, eingerichtete ATS-Stelle;
- 5. „örtliche Stelle für die Verkehrsflussregelung (ATFM)“ ist eine Stelle für die Verkehrsflussregelung, die im Auftrag einer oder mehrerer anderer Stellen für die Verkehrsflussregelung als Schnittstelle zwischen der zentralen ATFM-Stelle und einer ATS-Stelle oder Gruppe solcher Stellen tätig ist;
- 6. „kritisches Ereignis“ ist eine ungewöhnliche Situation oder Krise, die einen erheblichen Verlust an EATMN-Kapazität oder ein erhebliches Ungleichgewicht zwischen der EATMN-Kapazität und der Nachfrage oder einen erheblichen Ausfall des Informationsflusses in einem oder mehreren Teilen des EATMN umfasst;

⁽¹⁾ ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1.

▼B

7. „Startzeitnische der Verkehrsflussregelung (ATFM)“ ist eine berechnete Startzeit, die von der zentralen ATFM-Stelle mit einer von der örtlichen ATS-Stelle geregelten Zeittoleranz zugewiesen wird;
8. „Strecken- und Verkehrsorientierung“ sind Grundsätze und Verfahren zur Streckennutzung durch Luftfahrzeuge;
9. „mehrfache Flugdurchführungspläne“ sind mehr als ein Flugdurchführungsplan für denselben beabsichtigten Flug zwischen zwei Flughäfen;
10. „Sektorkonfiguration der Flugverkehrsdienst-Stelle (ATS-Stelle)“ ist die vierdimensionale Darstellung des Luftraumsektors oder der Gruppe von Sektoren einer ATS-Stelle, der oder die dauerhaft oder zeitweilig betrieben werden können;
11. „Flugplatz-Rollzeit“ ist die im Voraus festgelegte und in Minuten angegebene Zeit ab dem Abrollen vom Block bis zum Start, die für den normalen Flughafenbetrieb gilt;
12. „aktualisierte Flugposition“ ist die durch Überwachungsdaten, Flugdurchführungsplandaten oder Positionsmeldungen aktualisierte Position des Luftfahrzeugs;
13. „Freigabe der Flugverkehrskontrolle“ ist die einem Luftfahrzeug erteilte Genehmigung, seinen Weg unter den von der Flugverkehrskontrollstelle angegebenen Bedingungen fortzusetzen;
14. „Aussetzung des Flugdurchführungsplans“ ist der von einer Stelle, die ATFM durchführt, eingeleitete Prozess, mit dem sichergestellt wird, dass der Betreiber vor der Durchführung des Flugs eine Änderung des Flugdurchführungsplans vornimmt;
15. „Flugdienst“ ist ein Flug oder eine Folge von Flügen zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post;
16. „Betriebs-Log“ sind die zur schnellen Auffindbarkeit von ATFM-Daten in Datenbankform umgewandelten Logdaten des ATFM-Systems.

*Artikel 3***Rahmen für die Verkehrsflussregelung**

(1) Planung, Koordinierung und Durchführung der ATFM-Maßnahmen durch die in Artikel 1 Absatz 3 genannten Beteiligten müssen den im Anhang angeführten ICAO-Vorschriften entsprechen.

(2) Der Verkehrsflussregelung liegen die folgenden Prinzipien zugrunde:

a) ATFM-Maßnahmen,

- i) verhindern eine im Vergleich zur erklärten Flugverkehrskontrollkapazität von Sektoren und Flughäfen übermäßige Flugverkehrsnachfrage;

▼B

- ii) schöpfen die EATMN-Kapazität so weit wie möglich aus, um die Effizienz des EATMN zu optimieren und nachteilige Auswirkungen auf die Betreiber zu minimieren;
 - iii) optimieren die EATMN-Kapazität, die durch Entwicklung und Anwendung kapazitätssteigernder Maßnahmen durch ATS-Stellen verfügbar gemacht wird;
 - iv) unterstützen die Bewältigung kritischer Ereignisse;
- b) örtliche ATFM-Stellen und die zentrale ATFM-Stelle sind als Teil der ATFM-Funktion anzusehen;
- (3) Bei der Zuweisung von ATFM-Startzeitnischen wird den Flügen Priorität nach der Reihenfolge ihres geplanten Einflugs an dem Ort, für den die ATFM-Maßnahme gilt, gegeben, sofern nicht besondere Umstände die Anwendung einer anderen Prioritätsregel erfordern, die förmlich vereinbart und für das EATMN von Vorteil ist.

Unterabsatz 1 kann auf Flüge angewendet werden, die die Option einer Änderung der Streckenführung zur Vermeidung oder Entlastung überlasteter Bereiche nicht akzeptieren können, wobei dem Ort und der Ausdehnung des überlasteten Bereichs Rechnung zu tragen ist.

*Artikel 4***Allgemeine Verpflichtungen der Mitgliedstaaten**

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die ATFM-Funktion den in Artikel 1 Absatz 3 genannten Beteiligten 24 Stunden am Tag zur Verfügung steht.
- (2) Die Festlegung und Durchführung von ATFM-Maßnahmen hat mit den Sicherheits- und Verteidigungsanforderungen der Mitgliedstaaten vereinbar zu sein, um die Effizienz bei der Planung, Zuweisung und Nutzung des Luftraums zum Vorteil der in Artikel 1 Absatz 3 genannten Beteiligten zu gewährleisten.
- (3) Es sind konsistente Verfahren für die Zusammenarbeit zwischen den an der ATFM-Funktion Beteiligten, den ATS-Stellen und den am Luftraummanagement beteiligten Stellen einzurichten, um die Luftraumnutzung zu optimieren.
- (4) Es ist ein gemeinsames Referenzdokument zu erstellen, das die Grundsätze, Verfahren und die Beschreibung für die Strecken- und Verkehrsorientierung enthält. Gegebenenfalls müssen veröffentlichte Angaben zur Streckenverfügbarkeit in nationalen Luftfahrtinformationsveröffentlichungen vollständig mit diesem gemeinsamen Referenzdokument konsistent sein.
- (5) Es sind gemeinsame Verfahren für die Beantragung von Abweichungen von einer ATFM-Startzeitnische gemäß den im Anhang aufgeführten ICAO-Vorschriften auszuarbeiten. Diese Verfahren sind mit der zentralen ATFM-Stelle zu koordinieren und in der nationalen Luftfahrtinformationsveröffentlichung zu veröffentlichen.

▼B*Artikel 5***Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der zentralen ATFM-Stelle**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zentrale ATFM-Stelle

- a) die Auswirkungen auf die Gesamtleistung des EATMN im Wege der Planung, Koordinierung und Durchführung von ATFM-Maßnahmen optimiert;
- b) Betreiber bei der Festlegung von ATFM-Maßnahmen konsultiert;
- c) die wirksame Durchführung von ATFM-Maßnahmen zusammen mit örtlichen ATFM-Stellen gewährleistet;
- d) in Abstimmung mit örtlichen ATFM-Stellen alternative Streckenführungen ermittelt, um überlastete Bereiche zu vermeiden oder zu entlasten, wobei den Auswirkungen auf die Gesamtleistung des EATMN Rechnung zu tragen ist;
- e) für diejenigen Flüge eine Änderung der Streckenführung anbietet, die zu einer Optimierung der Auswirkungen von Buchstabe d führt;
- f) den Betreibern und ATS-Stellen zeitnah Informationen zur ATFM zur Verfügung stellt, unter anderem zu
 - i) geplanten ATFM-Maßnahmen;
 - ii) den Auswirkungen von ATFM-Maßnahmen auf Startzeiten und das Flugprofil einzelner Flüge;
- g) die Häufigkeit der Nichteinreichung von Flugdurchführungsplänen und der Einreichung mehrfacher Flugdurchführungspläne überwacht;
- h) einen Flugdurchführungsplan aussetzt, wenn unter Berücksichtigung der Zeittoleranz die ATFM-Startzeitnische nicht eingehalten werden kann und eine neue geschätzte Zeit für den Rollbeginn nicht bekannt ist;
- i) die Zahl der nach Artikel 4 Absatz 5 gewährten Ausnahmen überwacht.

*Artikel 6***Allgemeine Verpflichtungen der ATS-Stellen**

- (1) Muss eine ATFM-Maßnahme angewandt werden, koordinieren die ATS-Stellen diese über die örtliche ATFM-Stelle mit der zentralen ATFM-Stelle, um zu gewährleisten, dass die Wahl der Maßnahme mit Blick auf die Optimierung der Auswirkungen auf die Gesamtleistung des EATMN erfolgt.

▼B

(2) Gegebenenfalls erleichtern ATS-Meldestellen den Informationsaustausch zwischen Luftfahrzeugführern oder Betreibern und der örtlichen oder zentralen ATFM-Stelle.

(3) ATS-Stellen gewährleisten, dass auf Flughäfen angewendete ATFM-Maßnahmen mit dem betreffenden Leitungsorgan des Flughafens koordiniert werden, um eine effiziente Flughafenplanung und -nutzung zum Nutzen aller in Artikel 1 Absatz 3 genannten Beteiligten sicherzustellen.

(4) ATS-Stellen melden der zentralen ATFM-Stelle über die örtliche ATFM-Stelle alle Ereignisse, die sich auf die Kapazität der Flugverkehrskontrolle oder die Flugverkehrsnachfrage auswirken können.

(5) Die ATS-Stellen übermitteln der zentralen ATFM-Stelle die folgenden Daten und anschließende Aktualisierungen zeitnah und unter Gewährleistung deren Qualität:

- a) Verfügbarkeit von Luftraum- und Streckenstrukturen,
- b) Sektorkonfigurationen und -aktivierungen von ATS-Stellen,
- c) Rollzeiten auf Flughäfen,
- d) Kapazitäten der Flugverkehrskontrollsektoren und Flughäfen,
- e) Streckenverfügbarkeit einschließlich Verfügbarkeit durch Anwendung der flexiblen Luftraumnutzung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005,
- f) aktualisierte Flugpositionen,
- g) Abweichungen von Flugdurchführungsplänen,
- h) Luftraumverfügbarkeit einschließlich Verfügbarkeit durch Anwendung der flexiblen Luftraumnutzung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005,
- i) tatsächliche Startzeiten der Flüge.

Die Daten sind den in Artikel 1 Absatz 3 genannten Beteiligten verfügbar zu machen und kostenlos der zentralen ATFM-Stelle und durch die zentrale ATFM-Stelle zur Verfügung zu stellen.

(6) Die ATS-Stelle am Startflughafen gewährleistet, dass

- a) im Fall, dass für den Flug eine ATFM-Startzeitnische gilt, diese Zeitnische als Teil der Flugverkehrskontroll-Freigabe einzubeziehen ist;
- b) Flüge die ATFM-Startzeitnischen einhalten;

▼B

- c) Flüge, die ihre geschätzte Rollbeginnzeit (Off blocks) nicht einhalten, unter Berücksichtigung der festgelegten Zeittoleranz keine Startfreigabe erhalten;
- d) Flüge, deren Flugdurchführungsplan abgelehnt oder ausgesetzt wurde, keine Startfreigabe erhalten.

*Artikel 7***Allgemeine Verpflichtungen der Betreiber**

- (1) Für jeden beabsichtigten Flug ist ein einziger Flugdurchführungsplan zu erstellen. Der eingereichte Flugdurchführungsplan hat das beabsichtigte Flugprofil ordnungsgemäß wiederzugeben.
- (2) Alle relevanten ATFM-Maßnahmen und deren Änderungen sind für den geplanten Flugbetrieb zu berücksichtigen und dem Luftfahrzeugführer mitzuteilen.
- (3) Beim Abflug von einem Flughafen, für den keine ATFM-Startzeitnische gilt, sind die Betreiber dafür verantwortlich, ihre geschätzte Rollbeginnzeit (Off blocks) einzuhalten, wobei der Zeittoleranz gemäß den einschlägigen ICAO-Bestimmungen im Anhang Rechnung zu tragen ist.
- (4) Wurde ein Flugdurchführungsplan gemäß Artikel 5 Buchstabe h ausgesetzt, hat der betreffende Betreiber für die Aktualisierung oder Streichung des Flugdurchführungsplans zu sorgen.

*Artikel 8***Allgemeine Verpflichtungen des Leitungsorgans eines Flughafens**

Die Leitungsorgane eines Flughafens melden der zentralen ATFM-Stelle unmittelbar oder über die örtliche ATFM-Stelle oder die ATS-Stellen oder über beide Stellen alle Ereignisse, die sich auf die Kapazität der Flugverkehrskontrolle oder die Flugverkehrsnachfrage auswirken können. Sie informieren die örtliche ATFM-Stelle und die ATS-Stellen, falls die Meldung unmittelbar erfolgt.

*Artikel 9***Konsistenz zwischen Flugdurchführungsplänen und Flughafenzeitnischen**

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zentrale ATFM-Stelle oder die örtliche ATFM-Stelle einem Flughafenzeitnischenkoordinator oder dem Leitungsorgan eines koordinierten Flughafens auf Anfrage den akzeptierten Flugdurchführungsplan eines Flugs, der an diesem Flughafen verkehrt, bereitstellt, bevor der Flug stattfindet. Die Flughafenzeitnischenkoordinatoren oder die Leitungsorgane der koordinierten Flughäfen arrangieren den Zugang zu den akzeptierten Flugdurchführungsplänen, die von der zentralen ATFM-Stelle oder der lokalen ATFM-Stelle bereitgestellt werden.
- (2) Vor dem Flug übermitteln die Betreiber den Start- und Zielflughäfen die notwendigen Informationen, damit eine Korrelation zwischen der Flugkennung im Flugdurchführungsplan und der für die entsprechenden Flughafenzeitnischen gemeldeten Flugkennung möglich ist.

▼B

(3) Jeder Betreiber, jedes Leitungsorgan eines Flughafens und jede ATS-Stelle ist berechtigt, dem Flughafenzeitnischenkoordinator die wiederholte Durchführung von Flugdiensten zu Zeiten, die erheblich von den zugewiesenen Flughafenzeitnischen abweichen, oder die Nutzung von Zeitnischen in einer erheblich anderen Weise als zum Zeitpunkt der Zuweisung angegeben, sofern dies den Flughafenbetrieb oder den Flugverkehr beeinträchtigt, zu melden.

(4) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die zentrale ATFM-Stelle dem Flughafenzeitnischenkoordinator die wiederholte Durchführung von Flugdiensten zu Zeiten, die erheblich von den zugewiesenen Flughafenzeitnischen abweichen, oder die Nutzung von Zeitnischen in einer erheblich anderen Weise als zum Zeitpunkt der Zuweisung angegeben, sofern dies die ATFM beeinträchtigt, meldet.

*Artikel 10***Verpflichtungen in Bezug auf kritische Ereignisse**

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die ATFM-Verfahren für die Bewältigung kritischer Ereignisse eingerichtet sind und von der zentralen ATFM-Stelle veröffentlicht werden, um Beeinträchtigungen des EATMN zu minimieren.

(2) In Vorbereitung auf kritische Ereignisse koordinieren die ATS-Stellen und die Leitungsorgane von Flughäfen mit den von kritischen Ereignissen betroffenen Betreibern die Relevanz und den Inhalt der Ausweichverfahren, einschließlich etwaiger Anpassungen der Prioritätsregeln.

Die Ausweichverfahren umfassen:

- a) organisatorische und die Koordination betreffende Vorkehrungen,
- b) ATFM-Maßnahmen zur Regelung des Zugangs zu betroffenen Bereichen, um eine übermäßige Flugverkehrsnachfrage im Vergleich zur erklärten Kapazität des betroffenen Luftraums oder der betroffenen Flughäfen als Ganzes oder in Teilen zu verhindern,
- c) Umstände, Bedingungen und Verfahren für die Anwendung von Prioritätsregeln für Flüge, die den vitalen sicherheits- und verteidigungspolitischen Interessen der Mitgliedstaaten Rechnung tragen,
- d) Vorkehrungen zur Wiederherstellung des Normalzustands.

*Artikel 11***Überwachung der Einhaltung von ATFM-Maßnahmen**

(1) Für den Fall, dass die ATFM-Startzeitnischen an einem Startflughafen während eines Jahres zu 80 % oder weniger eingehalten wurden, gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass die ATS-Stelle an diesem Flughafen relevante Informationen über die Nichteinhaltung und die Maßnahmen, mit denen die Einhaltung der ATFM-Startzeitnischen sichergestellt werden soll, bereitstellt. Die Maßnahmen sind in einem Bericht anzugeben, den der betreffende Mitgliedstaat der Kommission vorlegt.

▼B

(2) Die ATS-Stelle an dem betreffenden Flughafen stellt relevante Informationen über jede Nichteinhaltung der Ablehnung oder Aussetzung von Flugdurchführungsplänen an diesem Flughafen und der Maßnahmen, die zur Gewährleistung der Einhaltung getroffen wurden, bereit. Die Maßnahmen sind in einem Bericht anzugeben, den der betreffende Mitgliedstaat der Kommission vorlegt.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass

a) die zentrale ATFM-Stelle einen Mitgliedstaat meldet, der Ausnahmen im Umfang von mehr als 0,6 % der Starts dieses Mitgliedstaats im Jahr gewährt;

b) ein gemäß Buchstabe a gemeldeter Mitgliedstaat der Kommission einen Bericht mit Einzelheiten zu den gewährten Ausnahmen vorlegt.

(4) Für den Fall, dass eine Nichteinhaltung von ATFM-Maßnahmen festgestellt wird, die sich aus der Anwendung von Artikel 5 Buchstabe g ergibt, gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass die zentrale ATFM-Stelle den Betreiber von der Nichteinhaltung in Kenntnis setzt.

(5) Die Betreiber legen der zentralen ATFM-Stelle einen Bericht über jede Nichteinhaltung von ATFM-Maßnahmen vor, der Einzelheiten zu den Umständen, die zur Nichteinreichung eines Flugdurchführungsplans oder zur Einreichung mehrfacher Flugdurchführungspläne geführt haben, und zu den Maßnahmen zur Behebung der Nichteinhaltung enthält.

(6) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die zentrale ATFM-Stelle einen Jahresbericht erstellt, der Einzelheiten zu fehlenden Flugdurchführungsplänen und eingereichten mehrfachen Flugdurchführungsplänen enthält und dass der Bericht der Kommission vorgelegt wird.

(7) Die Mitgliedstaaten nehmen eine jährliche Überprüfung der Einhaltung von ATFM-Maßnahmen vor, um sicherzustellen, dass die in Artikel 1 Absatz 3 genannten Beteiligten die Einhaltung dieser Maßnahmen verbessern.

Artikel 12

Leistungsbeurteilung

(1) Bei der Durchführung von Artikel 11 gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass die zentrale ATFM-Stelle Jahresberichte mit Angaben zur Qualität der ATFM, erstellt, die Folgendes enthalten:

a) Ursachen von ATFM-Maßnahmen;

b) Auswirkungen von ATFM-Maßnahmen;

c) Einhaltung von ATFM-Maßnahmen;

d) Beiträge der in Artikel 1 Absatz 3 genannten Beteiligten zur Optimierung der Auswirkungen auf das Gesamtnetz.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass ein Archiv der in Artikel 6 Absatz 5 aufgeführten ATFM-Daten, Flugdurchführungspläne, Betriebs-Logs und relevanten Kontextdaten von der zentralen ATFM-Stelle geschaffen und gepflegt wird.

▼B

Die in Unterabsatz 1 genannten Datenelemente sind für die Dauer von zwei Jahren ab ihrer Übermittlung aufzubewahren und der Kommission, den Mitgliedstaaten, ATS-Stellen und Betreibern zugänglich zu machen.

Diese Daten sind Flughafenkoordinatoren und Flughafenbetreibern zugänglich zu machen, um sie bei ihrer regelmäßigen Bewertung der erklärten Kapazität zu unterstützen.

*Artikel 13***Sicherheitsanforderungen**

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass eine Sicherheitsbewertung, einschließlich einer Gefahrenermittlung, Risikobewertung und -minderung, vorgenommen wird, bevor signifikante Änderungen des ATFM-Systems und der ATFM-Verfahren eingeführt werden, einschließlich eines Sicherheitsmanagementprozesses der den gesamten Lebenszyklus des Flugverkehrsmanagementsystems erfasst.

*Artikel 14***Zusatzanforderungen**

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass das Personal der in Artikel 1 Absatz 3 genannten Beteiligten, das an ATFM-Aktivitäten Teil hat,

- a) auf die Bestimmungen dieser Verordnung ordnungsgemäß hingewiesen wird;
- b) angemessen ausgebildet und für seine Tätigkeit kompetent ist.

(2) Die Mitgliedstaaten ergreifen die notwendigen Maßnahmen um zu gewährleisten, dass die in Artikel 1 Absatz 3 genannten Beteiligten, die Verantwortlichkeiten für ATFM-Funktionen haben,

- a) Betriebshandbücher mit den einschlägigen Anleitungen und Informationen entwickeln und pflegen, die ihrem Betriebspersonal die Anwendung dieser Verordnung ermöglichen;
- b) dafür sorgen, dass diese Handbücher konsistent und zugänglich sind und auf dem aktuellsten Stand gehalten werden, und dass ihre Aktualisierung und Verbreitung einem geeigneten Qualitäts- und Redaktionsmanagement unterliegen;
- c) dafür sorgen, dass die Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren mit dieser Verordnung in Übereinstimmung stehen.

*Artikel 15***Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängen sind und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Maßnahmen der Kommission spätestens am 26. September 2011 mit und alle sie betreffenden Änderungen unverzüglich.



Artikel 16

Inkrafttreten und Anwendung

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

Diese Verordnung gilt ab 26. September 2011.

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

▼ M2*ANHANG***Liste der ICAO-Bestimmungen für die Verkehrsflussregelung**

1. Kapitel 3 Abschnitt 3.7.5 (Air Traffic Flow Management) von Anhang 11 zum Abkommen von Chicago — Air Traffic Services (13. Ausgabe — Juli 2001, einschließlich Änderung Nr. 49).
2. Kapitel 3 (ATS system capacity and air traffic flow management) von ICAO-Dok. 4444, Verfahren für Flugsicherungsdienste — Flugverkehrsmanagement — PANS-ATM (15. Ausgabe — 2007).
3. Kapitel 8 Absatz 8.3 (Exemptions from ATFM slot allocation) von ICAO-Dok. 7030, European (EUR) Regional Supplementary Procedures (5. Ausgabe 2008).
4. Kapitel 8 Absatz 8.4 1.c (Aircraft operator adherence to ATFM measures) von ICAO-Dok. 7030, European (EUR) Regional Supplementary Procedures (5. Ausgabe 2008).
5. Kapitel 2 Abschnitt 2.3.2 (Changes to EOBT) von ICAO-Dok. 7030, European (EUR) Region Supplementary Procedures (5. Ausgabe 2008).