

Amtsblatt

der Europäischen Union

ISSN 1725-2407

C 129 E

46. Jahrgang

3. Juni 2003

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

Informationsnummer

Inhalt

Seite

I Mitteilungen

Rat

2003/C 129 E/01	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 29/2003 vom 18. März 2003, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) ⁽¹⁾	1
2003/C 129 E/02	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 30/2003 vom 18. März 2003, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) ⁽¹⁾	11
2003/C 129 E/03	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 31/2003 vom 18. März 2003, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) ⁽¹⁾	16
2003/C 129 E/04	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 32/2003 vom 18. März 2003, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“) ⁽¹⁾	26

DE

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

I

(Mitteilungen)

RAT

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 29/2003

vom Rat festgelegt am 18. März 2003

im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“)

(2003/C 129 E/01)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND
DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

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

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem, das eine sichere und geregelte Abwicklung des Luftverkehrs ermöglicht und dadurch den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr und die Freizügigkeit der Personen erleichtert.
- (2) Auf seiner Sondertagung am 23. und 24. März 2000 in Lissabon hat der Europäische Rat die Kommission aufgerufen, Vorschläge für die Verwaltung des Luftraums, die Kontrolle des Flugverkehrs und die Regelung der Verkehrsflüsse auf der Grundlage der Arbeiten der von der Kommission eingesetzten hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum vorzulegen. Diese Gruppe — hauptsächlich aus Vertretern ziviler und militärischer Flugsicherungsstellen in den Mitgliedstaaten bestehend — hat ihren Bericht im November 2000 vorgelegt.

⁽¹⁾ ABl. C 103 E vom 30.4.2002, S. 1.

⁽²⁾ ABl. C 241 vom 7.10.2002, S. 24.

⁽³⁾ ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 13.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 3. September 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 18. März 2003 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

- (3) Das reibungslose Funktionieren des Luftverkehrssystems setzt Flugsicherungsdienste voraus, die eine optimale Nutzung des europäischen Luftraums sowie ein einheitliches hohes Sicherheitsniveau des Flugverkehrs in Übereinstimmung mit dem im allgemeinen Interesse liegenden Auftrag der Flugsicherungsdienste, einschließlich Verpflichtungen zur öffentlichen Daseinsvorsorge, ermöglichen.
- (4) Die Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollte in Einklang mit den Verpflichtungen, die sich aus der Eurocontrol-Mitgliedschaft der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten ergeben, sowie in Einklang mit den Grundsätzen des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluffahrt von 1944 vorangetrieben werden.
- (5) Beschlüsse in Bezug auf Inhalt, Umfang oder Durchführung militärischer Einsätze und Übungen fallen nicht in die Zuständigkeit der Gemeinschaft.
- (6) Der Luftraum stellt eine beschränkte Ressource dar, deren optimale und effiziente Nutzung nur möglich ist, wenn die Erfordernisse aller Nutzer berücksichtigt werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen verstärken und — wenn und soweit es von allen betroffenen Mitgliedstaaten für erforderlich gehalten wird — die Zusammenarbeit zwischen ihren Streitkräften in allen Angelegenheiten des Flugverkehrsmanagements erleichtern.
- (7) Aus diesen Gründen und im Hinblick auf die Ausdehnung des einheitlichen europäischen Luftraums auf eine größere Anzahl europäischer Staaten sollte sich die Gemeinschaft unter Berücksichtigung der Entwicklungen innerhalb von Eurocontrol gemeinsame Ziele setzen und ein Maßnahmenprogramm beschließen, mit dem die Gemeinschaft, die Mitgliedstaaten und die verschiedenen Wirtschaftsbeteiligten zu entsprechenden Anstrengungen für die Schaffung eines stärker integriert betriebenen Luftraums, des einheitlichen europäischen Luftraums, mobilisiert werden.
- (8) In den Fällen, in denen die Mitgliedstaaten tätig werden, um die Einhaltung der gemeinschaftlichen Anforderungen sicherzustellen, sollten die Behörden, die die Einhaltung überprüfen, über eine hinreichende Unabhängigkeit gegenüber Flugsicherungsorganisationen verfügen.

- (9) Flugverkehrsdienste sind öffentlichen Behörden vergleichbar, sodass eine funktionale oder strukturelle Trennung erforderlich ist, und nehmen je nach Mitgliedstaat sehr unterschiedliche Rechtsformen an.
- (10) In den Fällen, in denen für Flugsicherungsorganisationen unabhängige Rechnungsprüfungen vorgeschrieben sind, sollten die Kontrollen der amtlichen Rechnungsprüfungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen die betreffenden Dienste durch die Verwaltung oder eine öffentliche Stelle erbracht werden, die der Aufsicht der genannten Behörden unterliegen, als unabhängige Rechnungsprüfungen anerkannt werden, und zwar unabhängig davon, ob die in diesem Rahmen erstellten Prüfungsberichte veröffentlicht werden oder nicht.
- (11) Es ist wünschenswert, den einheitlichen europäischen Luftraum auf europäische Drittländer auszudehnen, und zwar entweder im Rahmen der Beteiligung der Gemeinschaft an den Arbeiten von Eurocontrol nach dem Beitritt der Gemeinschaft zu Eurocontrol oder im Rahmen von Abkommen der Gemeinschaft mit diesen Ländern.
- (12) Der Beitritt der Gemeinschaft zu Eurocontrol ist ein wichtiger Faktor für die Schaffung eines europaweiten einheitlichen Luftraums.
- (13) Im Zuge der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollte die Gemeinschaft, wo dies angezeigt ist, für ein Höchstmaß an Abstimmung mit Eurocontrol sorgen, insbesondere um regelungsbezogene Synergien und aufeinander abgestimmte Konzepte sicherzustellen und Überschneidungen zwischen beiden Seiten zu vermeiden.
- (14) Nach den Schlussfolgerungen der hochrangigen Gruppe verfügt Eurocontrol über den geeigneten Sachverstand zur Unterstützung der Gemeinschaft bei ihrer Regulierungsaufgabe. Daher sollten Durchführungsvorschriften zu Aspekten, die in den Aufgabenbereich von Eurocontrol fallen, aufgrund dieser Organisation zu erteilender Aufträge ausgearbeitet werden, wobei die hierfür geltenden Bedingungen in die Rahmenvereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der Kommission und Eurocontrol aufzunehmen sind.
- (15) Die Ausarbeitung der zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums erforderlichen Maßnahmen bedarf einer umfassenden Anhörung der interessierten Kreise in Wirtschaft und Gesellschaft.
- (16) Die Sozialpartner sollten bei allen Maßnahmen, die bedeutende Sozialauswirkungen haben, informiert und angemessen angehört werden. Darüber hinaus sollte auch der Ausschuss für den sektoralen Dialog, der mit dem Beschluss 1998/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene ⁽¹⁾ eingesetzt wurde, gehört werden.
- (17) Die Leistungen des gesamten Systems der Flugsicherungsdienste auf europäischer Ebene sollten unter gebührender Berücksichtigung der Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus einer regelmäßigen Bewertung unterzogen werden, um die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen zu überprüfen und neue Maßnahmen vorzuschlagen.
- (18) Die Auswirkungen der zur Durchführung dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen sollten anhand der von der Kommission regelmäßig vorzulegenden Berichte bewertet werden.
- (19) Diese Verordnung lässt die Befugnis der Mitgliedstaaten unberührt, Vorkehrungen in Bezug auf die Organisation ihrer Streitkräfte zu treffen. Aufgrund dieser Befugnis können die Mitgliedstaaten Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass ihren Streitkräften ausreichend Luftraum für angemessene Ausbildungs- und Übungsmaßnahmen zur Verfügung steht. Es sollte daher eine Schutzklausel vorgesehen werden, damit diese Befugnis wahrgenommen werden kann.
- (20) Das Königreich Spanien und das Vereinigte Königreich haben am 2. Dezember 1987 in London in einer gemeinsamen Erklärung der Außenminister der beiden Länder eine stärkere Zusammenarbeit bei der Nutzung des Flughafens von Gibraltar vereinbart. Diese Vereinbarung ist noch nicht wirksam.
- (21) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums, wegen der grenzüberschreitenden Dimension der Maßnahme auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher unter Gewährleistung von Durchführungsvorschriften, die den örtlichen Besonderheiten Rechnung tragen, besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (22) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽²⁾ erlassen werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel und Geltungsbereich

- (1) Mit der Initiative des einheitlichen europäischen Luftraums wird das Ziel verfolgt, die derzeitigen Sicherheitsstandards und die Gesamteffizienz des allgemeinen Flugverkehrs in Europa zu verbessern, die Kapazität so zu optimieren, dass den Anforderungen aller Luftraumnutzer entsprochen wird, und Verspätungen zu minimieren. Im Rahmen der Verwirklichung dieses Ziels wird mit dieser Verordnung angestrebt, einen harmonisierten Rechtsrahmen für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums bis zum 31. Dezember 2004 festzulegen.

⁽¹⁾ ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.

⁽²⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

(2) Die Anwendung dieser Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen lässt die hoheitliche Gewalt der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und die Anforderungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit und Verteidigungsfragen nach Maßgabe des Artikels 11 unberührt. Diese Verordnung und die genannten Maßnahmen erstrecken sich nicht auf militärische Einsätze oder militärische Übungen.

(3) Die Anwendung dieser Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen lässt die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 unberührt.

(4) Es wird davon ausgegangen, dass die Anwendung dieser Verordnung und der nach Artikel 3 zu erlassenden Maßnahmen auf den Flughafen von Gibraltar den jeweiligen Rechtsstandpunkt des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs hinsichtlich der Streitigkeit über die Staatshoheit über das Gebiet, in dem der Flughafen gelegen ist, nicht berührt.

(5) Die Anwendung dieser Verordnung und der nach Artikel 3 zu erlassenden Maßnahmen auf den Flughafen von Gibraltar wird ausgesetzt, bis die Vereinbarungen in der gemeinsamen Erklärung der Außenminister des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs vom 2. Dezember 1987 wirksam werden. Die Regierungen Spaniens und des Vereinigten Königreichs werden den Rat über den entsprechenden Zeitpunkt des Wirksamwerdens in Kenntnis setzen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

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

1. „Flugverkehrskontrolldienst“ bezeichnet einen Dienst, dessen Aufgabe es ist,
 - a) Zusammenstöße zu verhindern
 - zwischen Luftfahrzeugen untereinander und
 - auf dem Rollfeld zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen und
 - b) einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten.
2. „Flugplatzkontrolldienst“ bezeichnet den Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr.
3. „Flugberatungsdienst“ bezeichnet einen innerhalb des festgelegten Versorgungsgebietes eingerichteten Dienst, der für die Bereitstellung von Luftfahrtinformationen und -daten zuständig ist, die für die sichere, geordnete und reibungslose Abwicklung von Flügen notwendig sind.
4. „Flugsicherungsdienste“ bezeichnet Flugverkehrsdienste, Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste, Flugwetterdienste sowie Flugberatungsdienste.
5. „Flugsicherungsorganisation“ bezeichnet eine öffentliche oder private Stelle, die Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Flugverkehr erbringt.
6. „Luftraumblock“ bezeichnet einen Luftraum mit festgelegten Abmessungen in Raum und Zeit, in dem Flugsicherungsdienste erbracht werden.
7. „Luftraummanagement“ bezeichnet eine Planungsfunktion, die vorrangig dem Zweck dient, die Nutzung des vorhandenen Luftraums durch dynamische Zeituteilung (Time-sharing) und, zu bestimmten Zeiten, durch Trennung des Luftraums für verschiedene Kategorien von Luftraumnutzern auf der Grundlage kurzfristiger Erfordernisse zu maximieren.
8. „Luftraumnutzer“ bezeichnet alle im Rahmen des allgemeinen Flugverkehrs betriebenen Luftfahrzeuge.
9. „Verkehrsflussregelung“ bezeichnet eine Funktion, die mit dem Ziel eingerichtet wird, zu einem sicheren, geordneten und reibungslosen Verkehrsfluss beizutragen, indem sichergestellt wird, dass die Kapazität der Flugverkehrskontrolle so weit wie möglich ausgeschöpft wird und dass das Verkehrsaufkommen mit den Kapazitäten vereinbar ist, die die entsprechenden Flugsicherungsorganisationen angegeben haben.
10. „Flugverkehrsmanagement“ bezeichnet die Zusammenfassung der bordseitigen und bodenseitigen Funktionen (Flugverkehrsdienste, Luftraummanagement und Verkehrsflussregelung), die für die sichere und effiziente Bewegung von Luftfahrzeugen in allen Betriebsphasen erforderlich sind.
11. „Flugverkehrsdienste“ bezeichnet wechselweise Fluginformationsdienste, Flugalarmdienste, Flugverkehrsberatungsdienste und Flugverkehrskontrolldienste (Bezirks-, Anflug- und Flugplatzkontrolldienste).
12. „Bezirkskontrolldienst“ bezeichnet einen Flugverkehrskontrolldienst für kontrollierte Flüge in einem Luftraumblock.
13. „Anflugkontrolldienst“ bezeichnet einen Flugverkehrskontrolldienst für ankommende oder abfliegende kontrollierte Flüge.
14. „Dienstebündel“ bezeichnet zwei oder mehr Flugsicherungsdienste.
15. „Zeugnis“ bezeichnet eine von einem Mitgliedstaat in beliebiger Form gemäß einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ausgestellte Urkunde, mit der bescheinigt wird, dass eine Flugsicherungsorganisation die Anforderungen für die Erbringung eines bestimmten Dienstes erfüllt.
16. „Kommunikationsdienste“ bezeichnet feste und bewegliche Flugfernmelddienste zur Sicherstellung von Boden/Boden-, Bord/Boden- und Bord/Bord-Kommunikationsverbindungen für die Zwecke der Flugverkehrskontrolle.

17. „Europäisches Flugverkehrsmanagementnetz“ bezeichnet die Gesamtheit der in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“) ⁽¹⁾ aufgeführten Systeme, die die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der Gemeinschaft ermöglichen; darin eingeschlossen sind die Schnittstellen an Grenzen zu Drittländern.
18. „Betriebskonzept“ bezeichnet die Kriterien für den betrieblichen Einsatz des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes oder von Teilen davon.
19. „Komponenten“ bezeichnet sowohl materielle Objekte wie Geräte als auch immaterielle Objekte wie Software, von denen die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes abhängt.
20. „Eurocontrol“ bezeichnet die Europäische Organisation für die Sicherung der Luftfahrt, die durch das Internationale Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt vom 13. Dezember 1960 ⁽²⁾ gegründet wurde.
21. „Grundsätze zur Festsetzung der Gebührenerhebungsgrundlage für Streckennavigationsdienste und zur Berechnung der Gebührensätze von Eurocontrol“ bezeichnet die Grundsätze in dem von Eurocontrol herausgegebenen Dokument Nr. 99.60.01/01 vom 1. August 1999.
22. „Flexible Luftraumnutzung“ bezeichnet ein Konzept für das Luftraummanagement, das im Gebiet der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz gemäß der Eurocontrol-Veröffentlichung „Airspace Management Handbook for the Application of the Concept of the Flexible Use of Airspace“ (1. Ausgabe vom 5. Februar 1996) angewendet wird.
23. „Fluginformationsgebiet“ bezeichnet einen Luftraum mit festgelegten Abmessungen, in dem Fluginformationsdienste und Flugalarmdienste erbracht werden.
24. „Flugfläche“ bezeichnet eine Fläche konstanten Luftdrucks, die auf den Druckwert 1 013,2 Hektopascal bezogen und durch bestimmte Druckabstände von anderen derartigen Flächen getrennt ist.
25. „Funktionaler Luftraumblock“ bezeichnet einen nach betrieblichen Anforderungen festgelegten Luftraumblock, bei dem der Notwendigkeit eines stärker integrierten Luftraummanagements über bestehende Grenzen hinweg Rechnung getragen wird.
26. „Allgemeiner Flugverkehr“ bezeichnet alle Bewegungen von zivilen Luftfahrzeugen sowie alle Bewegungen von Staatsluftfahrzeugen (einschließlich Luftfahrzeugen der Streitkräfte, des Zolls und der Polizei), soweit diese Bewegungen nach den Verfahren der ICAO erfolgen.
27. „ICAO“ bezeichnet die mit dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 gegründete Internationale Zivilluftfahrt-Organisation.
28. „Interoperabilität“ bezeichnet eine Gesamtheit von funktionalen, technischen und betrieblichen Eigenschaften, die für Systeme und Komponenten des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes und für die Verfahren für dessen Betrieb vorgeschrieben sind, um dessen sicheren, nahtlosen und effizienten Betrieb zu ermöglichen. Interoperabilität wird dadurch erzielt, dass bei Systemen und Komponenten für die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gesorgt wird.
29. „Wetterdienste“ bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die die Luftfahrt mit Wettervorhersagen, Wettermeldungen und Wetterbeobachtungen sowie mit anderen Wetterinformationen und -daten versorgen, die von Staaten für Luftfahrtzwecke bereitgestellt werden.
30. „Navigationsdienste“ bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die Luftfahrzeuge mit Positions- und Zeitinformationen versorgen.
31. „Betriebsdaten“ bezeichnet die Informationen in allen Flugphasen, die von Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern, Flughafenbetreibern und anderen Beteiligten für betriebliche Entscheidungen benötigt werden.
32. „Verfahren“ bezeichnet im Rahmen der Interoperabilitäts-Verordnung eine Standardmethode für den technischen oder betrieblichen Einsatz von Systemen im Zusammenhang mit vereinbarten und validierten Betriebskonzepten, die eine einheitliche Anwendung im gesamten europäischen Flugverkehrsmanagementnetz erfordern.
33. „Indienststellung“ bezeichnet die erste betriebliche Nutzung nach der anfänglichen Installation oder nach einer Umrüstung eines Systems.
34. „Streckennetz“ bezeichnet ein Netz festgelegter Strecken zur Kanalisierung des allgemeinen Flugverkehrs, wie dies für die Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten erforderlich ist.
35. „Streckenführung“ bezeichnet den ausgewählten Streckenverlauf, dem ein Luftfahrzeug während des Fluges folgen muss.
36. „Nahtloser Betrieb“ bezeichnet den Betrieb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes in der Weise, dass das Netz aus Nutzersicht wie eine einzige Einheit arbeitet.
37. „Sektor“ bezeichnet eine Unterteilung der Gesamtheit der Kontrollaufgaben in handhabbare Luftraumabschnitte.
38. „Überwachungsdienste“ bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die zur Ermittlung der jeweiligen Position von Luftfahrzeugen verwendet werden, um so eine sichere Staffelung zu ermöglichen.
39. „System“ bezeichnet die Zusammenfassung bord- und bodengestützter Komponenten sowie weltraumgestützte Ausrüstungen; es bietet Unterstützung für Flugsicherungsdienste in allen Flugphasen.
40. „Umrüstung“ bezeichnet Änderungsarbeiten, die eine Änderung der betrieblichen Merkmale eines Systems bewirken.

⁽¹⁾ Siehe Seite 26 dieses Amtsblatts.

⁽²⁾ Übereinkommen geändert durch das Änderungsprotokoll vom 12. Februar 1981 und revidiert durch das Protokoll vom 27. Juni 1997.

Artikel 3

Tätigkeitsbereiche der Gemeinschaft

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

- a) der Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum (Luftraum-Verordnung) ⁽¹⁾,
- b) der Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum (Flugsicherungsdienste-Verordnung) ⁽²⁾ und
- c) der Interoperabilität-Verordnung

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

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

Artikel 4

Nationale Aufsichtsbehörden

(1) In den Mitgliedstaaten werden eine oder mehrere Stellen als nationale Aufsichtsbehörde benannt oder eingerichtet, die die Aufgaben wahrnehmen, die dieser Behörde aufgrund dieser Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen übertragen werden.

(2) Die nationalen Aufsichtsbehörden sind von den Flugsicherungsorganisationen unabhängig. Diese Unabhängigkeit ist durch eine ausreichende Trennung — zumindest auf funktionaler Ebene — zwischen nationalen Aufsichtsbehörden und Flugsicherungsorganisationen sicherzustellen. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die nationalen Aufsichtsbehörden ihre Befugnisse unparteiisch und transparent ausüben.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Namen und Anschriften der nationalen Aufsichtsbehörden und etwaige Änderungen dazu sowie diejenigen Maßnahmen mit, die sie getroffen haben, um Absatz 2 nachzukommen.

Artikel 5

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss (nachstehend „Ausschuss für den einheitlichen Luftraum“ genannt) unterstützt, der sich aus zwei Vertretern jedes Mitgliedstaats zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

⁽¹⁾ Siehe Seite 11 dieses Amtsblatts.

⁽²⁾ Siehe Seite 16 dieses Amtsblatts.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf einen Monat festgesetzt.

(4) Der Ausschuss für den einheitlichen Luftraum gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 6

Beziehungen zu europäischen Drittländern

Die Gemeinschaft bemüht sich entweder im Rahmen von Abkommen mit europäischen Drittländern oder im Rahmen von Eurocontrol darum, den Geltungsbereich dieser Verordnung und der nach Artikel 3 zu erlassenden Maßnahmen auf diese Länder auszudehnen.

Artikel 7

Durchführungsvorschriften

(1) Zur Ausarbeitung von Durchführungsvorschriften nach Artikel 3, die in die Zuständigkeit von Eurocontrol fallen, erteilt die Kommission Eurocontrol Aufträge, in denen die durchzuführenden Arbeiten und der zugehörige Zeitplan angegeben sind. Die Kommission wird nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Verfahren tätig.

(2) Auf der Grundlage der nach Absatz 1 durchgeführten Arbeiten werden nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Verfahren Entscheidungen über die Anwendung der Ergebnisse dieser Arbeiten in der Gemeinschaft und über die Frist für ihre Umsetzung getroffen. Diese Entscheidungen werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(3) Falls Eurocontrol einen ihr gemäß Absatz 1 erteilten Auftrag nicht annehmen kann oder falls die Kommission im Benehmen mit dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum zu der Auffassung gelangt, dass

- a) die auf der Grundlage dieses Auftrags durchgeführten Arbeiten angesichts des festgelegten Zeitplans keine zufriedenstellenden Fortschritte machen oder
- b) die Ergebnisse der durchgeführten Arbeiten nicht angemessen sind,

kann die Kommission ungeachtet des Absatzes 2 nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Verfahren Alternativmaßnahmen ergreifen, um die Ziele des betreffenden Auftrags zu erreichen.

(4) Zur Ausarbeitung von Durchführungsvorschriften nach Artikel 3, die nicht in die Zuständigkeit von Eurocontrol fallen, wird die Kommission nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Verfahren tätig.

Artikel 8

Anhörung der Beteiligten

Die Mitgliedstaaten, die gemäß ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften tätig werden, und die Kommission richten Anhörungsverfahren für eine angemessene Einbeziehung der Beteiligten bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums ein.

Zu diesen Beteiligten können zählen:

- Flugsicherungsorganisationen,
- Luftraumnutzer,
- Flughäfen,
- die herstellende Industrie und
- Vertretungsorgane des Fachpersonals.

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

Artikel 9

Leistungsüberprüfung

- (1) Die Kommission sorgt für die Leistungsüberprüfung und den Leistungsvergleich in der Flugsicherung und stützt sich dabei auf den Sachverstand von Eurocontrol.
- (2) Die Prüfung der für die Zwecke des Absatzes 1 gesammelten Informationen zielt auf Folgendes ab:
- a) Ermöglichung der Vergleichbarkeit und der Verbesserung der Erbringung von Flugsicherungsdiensten;
 - b) Unterstützung der Flugsicherungsorganisationen bei der Erbringung der benötigten Dienstleistungen;
 - c) Verbesserung des Anhörungsverfahrens zwischen Luftraumnutzern, Flugsicherungsorganisationen und Flughäfen;
 - d) Ermöglichung der Ermittlung und Förderung vorbildlicher Praktiken.
- (3) Unbeschadet des Rechts der Öffentlichkeit auf Zugang zu Dokumenten der Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission ⁽¹⁾ erlässt die Kommission nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Verfahren Maßnahmen zur Verbreitung der in Absatz 2 genannten Informationen an interessierte Kreise.

Artikel 10

Überwachung, Beobachtung und Methoden zur Bewertung der Auswirkungen

- (1) Die Überwachung, die Beobachtung und die Methoden zur Bewertung der Auswirkungen stützen sich auf die Vorlage regelmäßiger Berichte der Mitgliedstaaten über die Durchführung der aufgrund dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen.

⁽¹⁾ ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

- (2) Die Kommission unterzieht die Anwendung dieser Verordnung und der gemäß Artikel 3 angenommenen Maßnahmen einer regelmäßigen Überprüfung und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht, und zwar erstmals bis zum ... (*). Hierzu kann die Kommission von den Mitgliedstaaten Informationen anfordern, die über die Informationen hinausgehen, die die Mitgliedstaaten in ihren Berichten gemäß Absatz 1 vorgelegt haben.

- (3) Zur Erarbeitung der in Absatz 2 genannten Berichte holt die Kommission die Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum ein.

- (4) Die Berichte umfassen eine unter Bezugnahme auf die ursprünglichen Ziele und den künftigen Bedarf vorgenommene Bewertung der Ergebnisse, die mit den aufgrund dieser Verordnung in den verschiedenen Tätigkeitsbereichen ergriffenen Maßnahmen erreicht wurden.

Artikel 11

Schutzmaßnahmen

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

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

Artikel 12

Inkrafttreten

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

(*) Drei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung.

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

Geschehen zu . . .

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

BEGRÜNDUNG DES RATES ⁽¹⁾

I. EINLEITUNG

Im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens (Artikel 251 EGV) hat der Rat am 5. Dezember 2002 eine politische Einigung über das Regelungspaket erzielt, das vier Verordnungsentwürfe zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums umfasst.

Bei der Festlegung seines Standpunkts hat der Rat der Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung vom 3. September 2002 sowie den Stellungnahmen des Ausschusses der Regionen und des Wirtschafts- und Sozialausschusses Rechnung getragen.

Mit der Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums wird das Ziel verfolgt, die derzeitigen Sicherheitsstandards und die Gesamteffizienz des allgemeinen Flugverkehrs in Europa zu verbessern, die Kapazität so zu optimieren, dass den Anforderungen aller Luftraumnutzer entsprochen wird, und Verspätungen zu minimieren. Im Rahmen der Verwirklichung dieses Ziels wird mit den vier Verordnungen hauptsächlich Folgendes angestrebt: 1. deutliche Verbesserung der Sicherheit; 2. Unterstützung des Konzepts eines stärker integriert betriebenen Luftraums im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik; 3. Festlegung gemeinsamer Anforderungen für eine sichere und effiziente Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der Gemeinschaft; 4. Verwirklichung der Interoperabilität zwischen den verschiedenen Systemen, Komponenten und zugehörigen Verfahren des europäischen Flugverkehrsmanagementsnetzes.

II. ANALYSE DER GEMEINSAMEN STANDPUNKTE

1. Allgemeines

Der Rat hat die Kommissionsvorschläge an zahlreichen Stellen sowohl redaktionell als auch inhaltlich überarbeitet. In redaktioneller Hinsicht war der Rat bestrebt, den Text einfacher, klarer und im Allgemeinen verständlicher zu gestalten. Die verschiedenen Textteile wurden dabei in größerem Umfang neu angeordnet, um den logischen Aufbau zu verbessern; gleichzeitig wurden zur Vermeidung von Überschneidungen verschiedene Bestimmungen gestrichen.

Mit verschiedenen inhaltlichen Änderungen hat der Rat speziellen Anliegen der Mitgliedstaaten Rechnung getragen. Änderungen wurden auch auf Wunsch der Militärbehörden der Mitgliedstaaten vorgenommen. Die wichtigsten Änderungen sind nachstehend für jede einzelne Verordnung aufgeführt (zunächst die Rahmenverordnung, dann die drei Einzelverordnungen).

2. Spezielle Bemerkungen zu den Einzelverordnungen

a) *Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“)*

Der Rat war der Auffassung, dass die Bestimmungen der Rahmenverordnung automatisch auch für die drei Einzelverordnungen gelten; er hat dementsprechend vereinbart, die übergreifende Funktion der Rahmenverordnung dadurch zu verstärken, dass die für alle Einzelverordnungen jeweils identischen Bestimmungen in die Rahmenverordnung übernommen werden. In diesem Sinne hat der Rat beschlossen, alle Definitionen aus den drei Einzelverordnungen in die Rahmenverordnung zu verlagern, wobei diese Definitionen so weit wie möglich an die ICAO-Definitionen angeglichen wurden. Darüber hinaus hat der Rat neue, allgemein gültige Artikel über die nationalen Aufsichtsbehörden und die Anhörung der Beteiligten aufgenommen und den Artikel über das Ausschussverfahren so angepasst, dass er für alle Verordnungen zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums gilt. Die Artikel, in denen der jeweilige Inhalt der Einzelverordnungen „zusammengefasst“ wurde, wurde gestrichen, um den Text der Rahmenverordnung übersichtlicher zu gestalten und Überschneidungen zu vermeiden.

Der Rat konnte sich auf den 31. Dezember 2004 als angestrebten Termin für die Festlegung des harmonisierten Rechtsrahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums verständigen. Der Rat hat unterstrichen, dass die Anwendung der vorliegenden Verordnungen die hoheitliche Gewalt der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum unberührt lässt, und im Einklang mit der Abänderung des Parlaments festgestellt, dass diese Verordnungen die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago von 1944 unberührt lassen. In Bezug auf militärische Aspekte hat der Rat hervorgehoben, dass die vorliegenden Verordnungen die Anforderungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit und Verteidigungsfragen unberührt lassen, und festgehalten, dass sich die Verordnungen nicht auf militärische Einsätze oder militärische Übungen erstrecken. Des Weiteren hat der Rat die Schutzklausel weiter ausformuliert. Zusätzlich hierzu haben die Mitgliedstaaten eine Erklärung über die Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen vorgelegt.

⁽¹⁾ Diese Begründung erstreckt sich auf alle vier Gemeinsamen Standpunkte zu den Verordnungen des Regelungspakets für den einheitlichen europäischen Luftraum.

Was die Beziehungen zu Eurocontrol anbelangt, so hat der Rat vereinbart, die Stellung dieser Organisation beträchtlich zu stärken. Hierzu hat der Rat Bestimmungen vorgesehen, um Eurocontrol in die künftige Erarbeitung von Durchführungsvorschriften einzubeziehen. Der Rat ist der Auffassung, dass ein ausgewogener Text vorliegt, mit dem sichergestellt sein dürfte, dass unter allen Umständen jeweils geeignete Maßnahmen getroffen werden.

Was die *Abänderungen des Parlaments* betrifft, so hat sich der Rat bemüht, diese soweit wie möglich zu berücksichtigen. In verschiedenen Fällen war dies jedoch nicht möglich, da die entsprechenden Textstellen erheblich geändert oder sogar gestrichen wurden (dies gilt auch für die Einzelverordnungen). Dementsprechend konnte der Rat den Abänderungen 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 26, 28, 31 und 33 entweder wörtlich oder inhaltlich, ganz oder teilweise zustimmen.

b) *Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“)*

Der Rat hat vereinbart, dass diese Verordnung für den Luftraum innerhalb der ICAO-Regionen Europa und Afrika, für den die Mitgliedstaaten zuständig sind, gelten soll. Dies hat der Rat um eine Bestimmung ergänzt, wonach die Mitgliedstaaten beschließen können, die Verordnung auch auf den in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Luftraum innerhalb anderer ICAO-Gebiete anzuwenden.

Der Rat hat den Artikel über die Einrichtung des Europäischen Fluginformationsgebiets für den oberen Luftraum (EUIR) wesentlich geändert und hinsichtlich der Anerkennung des EUIR durch die ICAO vorgesehen, dass die Kommission in Bezug auf Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, dem Rat gemäß Artikel 300 des Vertrags eine Empfehlung vorlegt. Der Rat hat ferner unterstrichen, dass die Festlegung des EUIR die Verantwortlichkeiten der Mitgliedstaaten gegenüber der ICAO unberührt lässt. Darüber hinaus hat der Rat einige Bestimmungen, wie z. B. die Bestimmungen über die Festlegung der Trennfläche zwischen dem oberen und dem unteren Luftraum, von den EUIR-Bestimmungen getrennt.

Im Hinblick auf die Einrichtung funktionaler Luftraumblocks war der Rat der Auffassung, dass es nicht möglich ist, den einzelnen Staaten eine entsprechende Entscheidung vorzuschreiben. Dementsprechend ist vorgesehen, dass die Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks ausschließlich im gegenseitigen Einvernehmen aller Mitgliedstaaten, die für einen Teil des Luftraums innerhalb des Blocks zuständig sind, erfolgen sollte (oder durch eine Erklärung eines einzigen Mitgliedstaats, falls der im Block enthaltene Luftraum vollständig in seine Zuständigkeit fällt). Im Interesse einer zweckgerechten Koordinierung bei der Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks hat der Rat allerdings vorgesehen, dass der bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten erst nach Anhörung der betroffenen Parteien, einschließlich der Kommission und der anderen Mitgliedstaaten, handeln sollten. Die Aufstellung gemeinsamer allgemeiner Grundsätze für die Festlegung und Änderung funktionaler Luftraumblocks soll nach dem allgemeinen Verfahren für die Ausarbeitung der Durchführungsvorschriften erfolgen, in das Eurocontrol einbezogen wird.

Der Rat hat beschlossen, die Bestimmung über die direkte Streckenführung zu streichen, da Eurocontrol in diesem Bereich einen neuen Ansatz verfolgt.

Unter dem Gesichtspunkt der koordinierten Nutzung des Luftraums durch zivile und militärische Nutzer hat der Rat auf die einheitliche Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung abgehoben, wie es von der ICAO beschrieben und von Eurocontrol entwickelt wurde. Der Rat hat ferner festgehalten, dass alle Maßnahmen in diesem Bereich, einschließlich der Festlegung der Durchführungsvorschriften, im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik erfolgen sollten.

Schließlich hielt es der Rat für angezeigt, vor einer etwaigen Entscheidung über die Ausdehnung des Geltungsbereichs dieser Verordnung auf den unteren Luftraum zunächst zu überprüfen, welche Fortschritte bei der Anwendung dieser Verordnung auf den oberen Luftraum erzielt wurden.

Was die *Abänderungen des Parlaments* anbelangt, so konnte der Rat den Abänderungen 36, 37, 41, 47, 49, 52, 53, 54, 56, 60, 61, 63 und 64 wörtlich oder inhaltlich, ganz oder teilweise zustimmen.

c) *Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“)*

Der Rat hat die Verordnung unter Berücksichtigung der Abänderungen des Parlaments in der Weise überarbeitet, dass den Sicherheitsaspekten hohe Priorität zuerkannt wird. Der Rat hat die Such- und Rettungsdienste aus dem Geltungsbereich der Verordnung herausgenommen, da diese nicht Teil der Flugsicherungsdienste sind und in einigen Mitgliedstaaten dem Militär zugeordnet sind.

Der Rat hat die Aufgaben der nationalen Aufsichtsbehörden gegenüber den Flugsicherungsorganisationen genau festgelegt und sich darauf verständigt, die Regeln für die Übertragung dieser Aufgaben durch diese Behörden auf anerkannte Organisationen zu vereinfachen. Der Rat hat die Bestimmung über die Zulassung und Ausbildung von Fluglotsen gestrichen, da sich diese Verordnung nicht für eine derartige deklaratorische Bestimmung eignet.

Der Rat hat die Regeln für die Erbringung von Diensten präziser gefasst und hierzu eine gesonderte Bestimmung über „gemeinsame Anforderungen“ aufgenommen und das System für die Zulassung von Flugsicherungsorganisationen durch ein System für die Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen ersetzt. Der Rat verständigte sich darauf, aus dem System diejenigen Fälle auszuklammern, in denen der Erbringer von Flugsicherungsdiensten diese in erster Linie für Luftfahrzeugbewegungen außerhalb des allgemeinen Flugverkehrs anbietet.

In Bezug auf die Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste hat der Rat festgestellt, dass es im Ermessen der Mitgliedstaaten liegt, einen bestimmten Dienstleister auszuwählen, und vereinbart, dieses Recht auf die Benennung von Dienstleistern für Wetterdienste auszuweiten.

Der Rat hat sich dem Vorschlag des Parlaments angeschlossen, die Gebührenregelung mit der im Rahmen von Eurocontrol getroffenen multilateralen Vereinbarung über Streckennavigationsgebühren abzustimmen. Hinsichtlich der Festlegung der Erhebungsgrundlage für Gebühren hat der Rat die Bestimmungen über die externen Kosten gestrichen. Zu eventuellen „Anreizmechanismen“ innerhalb der Gebührenregelungen hat der Rat festgestellt, dass die Entscheidung, ob diese Mechanismen zur Anwendung kommen, ausschließlich in der Zuständigkeit jedes einzelnen Mitgliedstaats verbleibt.

Was die *Abänderungen des Parlaments* anbelangt, so konnte der Rat den Abänderungen 1, 2, 6, 7, 8, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 23, 25, 28, 29, 30, 32, 33, 34 und 35 wörtlich oder inhaltlich, ganz oder teilweise zustimmen.

d) *Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“)*

Der Rat hat den von der Kommission vorgelegten Text inhaltlich nicht wesentlich verändert. Er hat jedoch in größerem Umfang Umstellungen vorgenommen, um den Text nachvollziehbarer zu gestalten.

Zum Schutz von Investitionen, die die Mitgliedstaaten in der Zeit vor dem Inkrafttreten der Verordnung tätigen, hat der Rat detailliertere Übergangsbestimmungen aufgenommen.

Wie bei den anderen Einzelverordnungen war der Rat auch bei dieser Verordnung der Auffassung, dass die Anhörung der Beteiligten ein übergreifender Aspekt ist, der innerhalb der Rahmenverordnung geregelt werden sollte.

Schließlich sei darauf hingewiesen, dass die Anhänge I und II von einer Ad-hoc-Expertengruppe überprüft und genauer ausformuliert wurden.

Was die *Abänderungen des Parlaments* anbelangt, so konnte der Rat den Abänderungen 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72 und 73 wörtlich oder inhaltlich, ganz oder teilweise zustimmen.

III. SCHLUSSFOLGERUNG

Der Rat ist der Auffassung, dass seine Gemeinsamen Standpunkte zum Regelungspaket für den einheitlichen europäischen Luftraum dem Zweck entsprechen und ausgewogen sind. Zu den vom Europäischen Parlament in erster Lesung vorgelegten Abänderungen merkt der Rat an, dass die große Mehrheit dieser Abänderungen in ihrer Zielrichtung und ihrem Geist den entsprechenden Bestimmungen des Gemeinsamen Standpunkts des Rates sehr ähnlich sind. Daher ist der Rat der Auffassung, dass der Wortlaut der Gemeinsamen Standpunkte im Großen und Ganzen gewährleistet, dass das mit diesen Abänderungen angestrebte Ziel erreicht wird.

Schließlich möchte der Rat hervorheben, dass die im Rat erzielte Einigung über die Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen, die in ihrer derzeitigen Form für alle maßgeblichen Seiten in den Mitgliedstaaten annehmbar ist, das Ergebnis ausgedehnter und intensiver Beratungen über diesen äußerst heiklen Punkt ist.

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 30/2003**vom Rat festgelegt am 18. März 2003****im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“)**

(2003/C 129 E/02)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND
DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

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

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums erfordert einen harmonisierten Ansatz zur Regelung der Ordnung und Nutzung des Luftraums.
- (2) In dem Bericht der hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum vom November 2000 wurde die Notwendigkeit gemeinschaftlicher Regeln für die Festlegung, die Regulierung und das Management des Luftraums auf europäischer Grundlage sowie die Verbesserung der Verkehrsflussregelung bestätigt.
- (3) In der Mitteilung der Kommission über die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums vom 30. November 2001 wird eine Strukturreform gefordert, damit über ein stärker integriertes Luftraummanagement und die Entwicklung neuer Konzepte und Verfahren für das Flugverkehrsmanagement der einheitliche europäische Luftraum geschaffen werden kann.
- (4) Die Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... („Rahmenverordnung“) ⁽⁵⁾ legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.
- (5) In Artikel 1 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 erkennen die Vertragsstaaten an, „dass jeder Staat über seinem Hoheitsgebiet volle und ausschließliche Hoheit über den Luftraum besitzt“. Im Rahmen dieser Hoheit über den Luftraum und vorbehaltlich der geltenden internationalen Übereinkünfte

nehmen die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft mit der Flugverkehrskontrolle hoheitliche Befugnisse wahr.

- (6) Der Luftraum ist eine Ressource, die von allen Nutzern flexibel genutzt werden muss, wobei Fairness und Transparenz gewährleistet sein müssen und den sicherheits- und verteidigungspolitischen Erfordernissen der Mitgliedstaaten und ihren Verpflichtungen in internationalen Organisationen Rechnung zu tragen ist.
- (7) Ein effizientes Luftraummanagement ist wesentliche Voraussetzung für eine Steigerung der Kapazität des Systems der Flugverkehrsdienste, für die optimale Befriedigung unterschiedlicher Nutzeranforderungen und für die Gewährleistung einer möglichst flexiblen Luftraumnutzung.
- (8) Die Tätigkeit von Eurocontrol hat gezeigt, dass das Streckennetz und die Luftraumstruktur vernünftigerweise nicht isoliert weiterentwickelt werden können, da jeder einzelne Mitgliedstaat einen integralen Bestandteil des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („EATMN“) bildet, sowohl innerhalb als auch außerhalb der Gemeinschaft.
- (9) Der obere Luftraum sollte für den allgemeinen Flugverkehr im Streckenflug stärker integriert betrieben werden; die Schnittstelle zwischen dem oberen und dem unteren Luftraum sollte entsprechend festgelegt werden.
- (10) Die Einrichtung eines europäischen Fluginformationsgebietes für den oberen Luftraum (European Upper Flight Information Region, EUIR), das sich im Rahmen des Geltungsbereichs dieser Verordnung auf den oberen Luftraum in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten erstreckt, sollte die gemeinsame Planung und Veröffentlichung von Luftfahrtinformationen erleichtern und damit regionale Engpässe abbauen.
- (11) Die Luftraumnutzer sehen sich unterschiedlichsten Bedingungen für den Zugang zum Luftraum der Gemeinschaft und für die Bewegungsfreiheit innerhalb dieses Luftraums gegenüber. Dies ist durch die fehlende Harmonisierung der Luftraumklassifizierung bedingt.
- (12) Die Umstrukturierung des Luftraums sollte sich ungeachtet bestehender Grenzen nach betrieblichen Anforderungen richten.
- (13) Es ist von wesentlicher Bedeutung, in Bezug auf Strecken und Sektoren zu einer gemeinsamen, harmonisierten Luftraumstruktur zu gelangen, der gegenwärtigen und künftigen Ordnung des Luftraums gemeinsame Prinzipien zugrunde zu legen und den Luftraum gemäß harmonisierten Regeln zu gestalten und zu verwalten.

⁽¹⁾ ABL C 103 E vom 30.4.2002, S. 35.

⁽²⁾ ABL C 241 vom 7.10.2002, S. 24.

⁽³⁾ ABL C 278 vom 14.11.2002, S. 13.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 3. September 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 18. März 2003 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁵⁾ Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

- (14) Das Konzept der flexiblen Nutzung des Luftraums sollte effizient angewandt werden; es ist notwendig, die Nutzung von Luftraumsektoren durch die Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten hinsichtlich der Nutzung dieser Sektoren für den militärischen Einsatz- und Ausbildungsbetrieb, besonders während der Spitzenzeiten des allgemeinen Flugverkehrs und in Lufträumen mit hoher Nutzungsdichte, zu optimieren. Hierzu ist es erforderlich, angemessene Ressourcen für eine wirksame Umsetzung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung zuzuweisen und hierbei sowohl zivilen als auch militärischen Erfordernissen Rechnung zu tragen.
- (15) Unterschiede bei der Organisation der Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen in der Gemeinschaft behindern das einheitliche und zeitnahe Luftraummanagement sowie die Einführung von Änderungen. Voraussetzung für den Erfolg des einheitlichen europäischen Luftraums ist eine wirksame Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen, und zwar unbeschadet der Vorrechte und Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten im Verteidigungsbereich.
- (16) Der militärische Einsatz- und Ausbildungsbetrieb sollte geschützt werden, wenn seine sichere und effiziente Durchführung durch die Anwendung gemeinsamer Grundsätze und Kriterien beeinträchtigt wird.
- (17) Zur Verbesserung der Wirksamkeit der Verkehrsflussregelung sollten geeignete Maßnahmen eingeführt werden, mit denen bestehende Betriebsstellen, einschließlich der zentralen Verkehrsflussregelungsstelle von Eurocontrol (Central Flow Management Unit), bei der Sicherstellung eines effizienten Flugbetriebs unterstützt werden.
- (18) Es ist wünschenswert, Überlegungen über die Ausweitung der für den oberen Luftraum geltenden Konzepte auf den unteren Luftraum anzustellen —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Ziel und Geltungsbereich

- (1) Im Geltungsbereich der Rahmenverordnung (EG) Nr. ... betrifft die vorliegende Verordnung die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum. Ziel dieser Verordnung ist die Unterstützung des Konzepts eines stärker integriert betriebenen Luftraums im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik und die Festlegung gemeinsamer Gestaltungs-, Planungs- und Verwaltungsverfahren zur Sicherstellung einer effizienten und sicheren Durchführung des Flugverkehrsmanagements.
- (2) Der Luftraum ist so zu nutzen, dass die Erbringung von Flugsicherungsdiensten als kohärentes und konsistentes Ganzes gemäß der Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) ⁽¹⁾ unterstützt wird.

(3) Unbeschadet des Artikels 10 gilt diese Verordnung für den Luftraum innerhalb der ICAO-Regionen EUR und AFI, in dem die Mitgliedstaaten für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten gemäß der Flugsicherungsdienste-Verordnung zuständig sind. Die Mitgliedstaaten können die vorliegende Verordnung auch auf den in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Luftraum innerhalb anderer ICAO-Gebiete anwenden, sofern sie die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon unterrichten.

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

KAPITEL II

LUFTRAUMARCHITEKTUR

Artikel 2

Trennfläche

Trennfläche zwischen dem oberen und dem unteren Luftraum ist die Flugfläche 285.

Abweichungen von der Trennfläche, die aufgrund betrieblicher Anforderungen gerechtfertigt sind, können im Einvernehmen mit den betroffenen Mitgliedstaaten nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Verfahren beschlossen werden.

Artikel 3

Europäisches Fluginformationsgebiet für den oberen Luftraum (EUIR)

(1) Die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten streben die Einrichtung eines einzigen europäischen Fluginformationsgebietes für den oberen Luftraum (European Upper Flight Information Region, EUIR) und dessen Anerkennung durch die ICAO an. Hierzu legt die Kommission in Bezug auf Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, dem Rat gemäß Artikel 300 des Vertrags eine Empfehlung vor.

(2) Das EUIR wird so gestaltet, dass es den Luftraum umfasst, der gemäß Artikel 1 Absatz 3 in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt; es kann auch den Luftraum von europäischen Drittstaaten umfassen.

(3) Die Festlegung des EUIR erfolgt unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste für den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Flugsicherungsdienste-Verordnung.

(4) Die Mitgliedstaaten sind gegenüber der ICAO weiterhin für die geografisch abgegrenzten Fluginformationsgebiete für den oberen Luftraum und für die Fluginformationsgebiete verantwortlich, die ihnen die ICAO zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung zugewiesen hatte.

(5) Unbeschadet der Veröffentlichung von Luftfahrtinformationen durch die Mitgliedstaaten und in Übereinstimmung mit dieser Veröffentlichung koordiniert die Kommission in enger Zusammenarbeit mit Eurocontrol und unter Berücksichtigung der einschlägigen ICAO-Anforderungen die Entwicklung eines einzigen Luftfahrthandbuchs für das EUIR.

⁽¹⁾ Siehe Seite 16 dieses Amtsblatts.

Artikel 4

Luftraumklassifizierung

Die Kommission und die Mitgliedstaaten bemühen sich um die schrittweise Harmonisierung der Luftraumklassifizierung, mit der eine nahtlose Erbringung von Flugsicherungsdiensten im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums sichergestellt werden soll. Dieses gemeinsame Vorgehen beruht auf einer vereinfachten Anwendung der Luftraumklassifizierung entsprechend den Festlegungen innerhalb der Luftraumstrategie von Eurocontrol für die Staaten der European Civil Aviation Conference gemäß den ICAO-Normen.

Die erforderlichen Durchführungsvorschriften in diesem Bereich werden nach dem Verfahren des Artikels 7 der Rahmenverordnung erlassen.

Artikel 5

Umstrukturierung des oberen Luftraums

(1) Im Hinblick auf größtmögliche Kapazität und Effizienz des Flugverkehrsmanagementnetzes innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums und zur Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus wird der obere Luftraum in funktionale Luftraumblocke umstrukturiert.

(2) Für funktionale Luftraumblocke gelten unter anderem folgende Kriterien:

- a) Untermuerung durch eine Sicherheitsanalyse;
- b) Ermöglichung einer optimalen Nutzung des Luftraums unter Berücksichtigung des Verkehrsflusses;
- c) Nachweis des Gesamtzusatznutzens, einschließlich der optimalen Nutzung technischer und personeller Mittel, anhand von Kosten-Nutzen-Analysen;
- d) Gewährleistung einer reibungslosen und flexiblen Übergabe der Zuständigkeit für die Flugverkehrskontrolle zwischen den Flugverkehrsdienststellen;
- e) Sicherstellung der Kompatibilität zwischen den Strukturen des oberen und des unteren Luftraums;
- f) Einhaltung der Bedingungen, die sich aus regionalen Übereinkünften im Rahmen der ICAO ergeben;
- g) Einhaltung der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bestehenden regionalen Übereinkünfte, insbesondere derjenigen, die europäische Drittländer einbeziehen.

(3) Gemeinsame allgemeine Grundsätze für die Festlegung und Änderung funktionaler Luftraumblocke werden nach dem Verfahren des Artikels 7 der Rahmenverordnung aufgestellt.

(4) Die Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks erfolgt ausschließlich im gegenseitigen Einvernehmen aller Mitgliedstaaten, die für einen Teil des Luftraums innerhalb des Blocks zuständig sind, oder durch eine Erklärung eines Mitgliedstaats,

falls der im Block enthaltene Luftraum vollständig in seine Zuständigkeit fällt. Der bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten handeln erst nach Anhörung der betroffenen Parteien, einschließlich der Kommission und der anderen Mitgliedstaaten.

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

(6) Die in den Absätzen 4 und 5 genannten Entscheidungen sind der Kommission zwecks Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* mitzuteilen. Bei der Veröffentlichung ist anzugeben, wann die entsprechende Entscheidung in Kraft tritt.

Artikel 6

Optimierte Strecken- und Sektorgestaltung im oberen Luftraum

(1) Es werden gemeinsame Grundsätze und Kriterien für die Strecken- und Sektorgestaltung festgelegt, um eine sichere, wirtschaftlich effiziente und umweltfreundliche Nutzung des Luftraums zu gewährleisten. Die Sektorgestaltung muss unter anderem auf die Streckengestaltung abgestimmt sein.

(2) Die Durchführungsvorschriften in den unter Absatz 1 fallenden Bereichen werden nach dem Verfahren des Artikels 7 der Rahmenverordnung erlassen.

(3) Entscheidungen über die Festlegung oder Änderung von Strecken und Sektoren bedürfen der Zustimmung der Mitgliedstaaten, die für den von diesen Entscheidungen betroffenen Luftraum zuständig sind.

KAPITEL III

FLEXIBLE LUFTRAUMNUTZUNG IM EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUM

Artikel 7

Flexible Luftraumnutzung

(1) Unter Berücksichtigung der Organisation militärischer Belange in ihrem Zuständigkeitsbereich stellen die Mitgliedstaaten die einheitliche Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung im einheitlichen europäischen Luftraum, wie es von der ICAO beschrieben und von Eurocontrol entwickelt wurde, sicher, um das Luftraummanagement und das Flugverkehrsmanagement im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik zu erleichtern.

(2) Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission jährlich Bericht über die im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik erfolgende Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich.

(3) Erweist es sich insbesondere aufgrund der Berichte der Mitgliedstaaten als notwendig, die Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung im einheitlichen europäischen Luftraum zu verbessern und zu harmonisieren, so sind nach dem Verfahren des Artikels 7 der Rahmenverordnung Durchführungsvorschriften im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik zu erlassen.

Artikel 8

Zeitweilige Aussetzung

(1) In Fällen, in denen die Anwendung des Artikels 7 mit erheblichen betrieblichen Schwierigkeiten verbunden ist, können die Mitgliedstaaten die Anwendung zeitweilig unter der Bedingung aussetzen, dass sie dies der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten unverzüglich mitteilen.

(2) Nach der Einführung einer zeitweiligen Aussetzung der Anwendung können nach dem Verfahren des Artikels 7 der Rahmenverordnung für den Luftraum im Zuständigkeitsbereich des betroffenen Mitgliedstaats bzw. der betroffenen Mitgliedstaaten Anpassungen der gemäß Artikel 7 Absatz 3 erlassenen Regelungen vorgenommen werden.

Artikel 9

Verkehrsflussregelung

(1) Nach dem Verfahren des Artikels 7 der Rahmenverordnung werden Durchführungsvorschriften für die Verkehrsflussregelung festgelegt, um die verfügbaren Kapazitäten bei der Luftraumnutzung zu optimieren und die Verfahren der Verkehrsflussregelung zu verbessern. Diese Vorschriften beruhen auf Transparenz und Effizienz, damit eine flexible und zeitgerechte Kapazitätsbereitstellung im Einklang mit den Empfehlungen des regionalen ICAO-Flugsicherungsplans, Europäische Region, sichergestellt ist.

(2) Die Durchführungsvorschriften fördern betriebliche Entscheidungen von Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreibern und Luftraumnutzern; sie erstrecken sich auf die folgenden Bereiche:

a) Flugplanung,

- b) Nutzung der verfügbaren Luftraumkapazität in allen Flugphasen, einschließlich der Zuweisung von Zeitnischen, und
- c) Nutzung der Strecken durch den allgemeinen Flugverkehr, einschließlich
 - der Erstellung einer einzigen Veröffentlichung zur Strecken- und Verkehrsausrichtung,
 - Möglichkeiten zur Umleitung von allgemeinem Flugverkehr aus überlasteten Gebieten und
 - Prioritätsregeln für die Luftraumnutzung durch den allgemeinen Flugverkehr, insbesondere zu Zeiten hoher Auslastung und in Krisen.

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 10

Überprüfung

Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Rahmenverordnung erstellt die Kommission eine Prospektivstudie über die Bedingungen für die künftige Anwendung der in den Artikeln 3, 5 und 6 genannten Konzepte auf den unteren Luftraum.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Studie und entsprechend dem erzielten Fortschritt legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2006 einen Bericht und gegebenenfalls einen Vorschlag vor, in dem die Ausweitung der Anwendung dieser Konzepte auf den unteren Luftraum oder sonstige Maßnahmen vorgesehen werden.

Artikel 11

Inkrafttreten

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

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

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

BEGRÜNDUNG DES RATES ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Siehe Seite 8 dieses Amtsblatts.

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 31/2003**vom Rat festgelegt am 18. März 2003****im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“)**

(2003/C 129 E/03)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

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

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Mitgliedstaaten haben ihre nationalen Flugsicherungsorganisationen in unterschiedlichem Umfang umstrukturiert und ihnen hierbei größere Autonomie und größeren Spielraum zur Erbringung von Dienstleistungen eingeräumt. Es zeigt sich immer deutlicher, dass in diesem neuen Umfeld Mindestanforderungen zur Wahrung des öffentlichen Interesses erfüllt werden müssen.
- (2) In dem Bericht der hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum vom November 2000 wurde bestätigt, dass es gemeinschaftlicher Regeln bedarf, mit denen die Regulierung einerseits und die Erbringung von Diensten andererseits voneinander getrennt werden, und dass es erforderlich ist, ein Zertifizierungssystem einzurichten, das — insbesondere was die Sicherheit anbelangt — auf die Wahrung öffentlicher Interessen abstellt, sowie die Gebührenverfahren zu verbessern.
- (3) Die Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... („Rahmenverordnung“) ⁽⁵⁾ legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.
- (4) Zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollten Maßnahmen erlassen werden, mit denen die sichere

und effiziente Erbringung von Flugsicherungsdiensten gewährleistet wird, die auf die Ordnung und Nutzung des Luftraums gemäß der Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraumverordnung“) ⁽⁶⁾ abgestimmt sind. Die Festlegung einer harmonisierten Ordnung für die Erbringung dieser Dienste ist wichtig, um dem Bedarf der Luftraumnutzer angemessene Rechnung zu tragen und den Flugverkehr sicher und effizient abzuwickeln.

- (5) Die Erbringung von Flugverkehrsdiensten gemäß dieser Verordnung hängt mit der Ausübung von hoheitlichen Befugnissen zusammen, die keinen wirtschaftlichen Charakter aufweisen, der die Anwendung der Wettbewerbsregeln des Vertrags rechtfertigen würde.
- (6) Es ist Aufgabe der Mitgliedstaaten, die sichere und effiziente Erbringung von Flugsicherungsdiensten zu überwachen und die Einhaltung der auf Gemeinschaftsebene festgelegten gemeinsamen Anforderungen durch die Flugsicherungsorganisationen zu kontrollieren.
- (7) Den Mitgliedstaaten sollte gestattet werden, anerkannte Organisationen, die über die fachliche Erfahrung verfügen, mit der Überprüfung der Einhaltung der auf Gemeinschaftsebene festgelegten gemeinsamen Anforderungen durch die Flugsicherungsorganisationen zu betrauen.
- (8) Der reibungslose Betrieb des Luftverkehrssystems erfordert auch einheitliche, hohe Sicherheitsstandards der Flugsicherungsorganisationen.
- (9) Unter Gewährleistung der Kontinuität des Dienstes sollte ein gemeinsames System für die Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen eingerichtet werden, in dessen Rahmen die Rechte und Pflichten dieser Organisationen festgelegt werden.
- (10) Die mit Zeugnissen verknüpften Bedingungen sollten sachlich gerechtfertigt sowie diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent sein und den einschlägigen internationalen Normen entsprechen.
- (11) Die Zeugnisse sollten von allen Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt werden, damit Flugsicherungsorganisationen Dienste in einem anderen Mitgliedstaat als dem Land, in dem das Zeugnis erteilt wurde, erbringen können, sofern die Sicherheitsanforderungen eingehalten werden.

⁽¹⁾ ABl. C 103 E vom 30.4.2002, S. 26.

⁽²⁾ ABl. C 241 vom 7.10.2002, S. 24.

⁽³⁾ ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 13.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 3. September 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 18. März 2003 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁵⁾ Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

⁽⁶⁾ Siehe Seite 11 dieses Amtsblatts.

- (12) Die Erbringung von Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdiensten sowie von Flugberatungsdiensten sollte unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale dieser Dienste und unter Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus zu Marktbedingungen organisiert werden.
- (13) Zur Erleichterung der sicheren Durchführung des grenzüberschreitenden Flugverkehrs zwischen Mitgliedstaaten im Interesse der Luftraumnutzer und ihrer Fluggäste sollte das Zertifizierungssystem einen Rahmen schaffen, in dem die Mitgliedstaaten Dienstleister für Flugverkehrsdienste unabhängig davon benennen können, wo sie zertifiziert wurden.
- (14) Auf der Grundlage einer von ihnen durchgeführten Analyse relevanter Sicherheitserwägungen sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, einen oder mehrere Dienstleister für Wetterdienste zu benennen, der diese Dienste in Bezug auf die Gesamtheit oder einen Teil des Luftraums in ihrem Zuständigkeitsbereich erbringt, ohne dass eine Ausschreibung durchgeführt werden muss.
- (15) Flugsicherungsorganisationen sollten durch geeignete Vereinbarungen eng mit militärischen Stellen zusammenarbeiten, die für Aktivitäten zuständig sind, die sich auf den allgemeinen Flugverkehr auswirken können.
- (16) Die Rechnungslegung aller Flugsicherungsorganisationen sollte eine größtmögliche Transparenz bieten.
- (17) Die Einführung harmonisierter Grundsätze und Bedingungen für den Zugang zu Betriebsdaten sollte die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die Betriebsabläufe der Luftraumnutzer und Flughäfen in einem neuen Umfeld erleichtern.
- (18) Die Gebührenbedingungen für die Luftraumnutzer sollten fair und transparent sein.
- (19) Die Nutzergebühren sollten die Einrichtungen und Dienste, die von Flugsicherungsorganisationen und Mitgliedstaaten bereitgestellt werden, abgelten. Die Höhe der Nutzergebühren sollte unter Berücksichtigung der Ziele der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten stehen.
- (20) Bei der Erbringung gleichwertiger Flugsicherungsdienste sollte es keine Diskriminierung zwischen Luftraumnutzern geben.
- (21) Flugsicherungsorganisationen stellen bestimmte Einrichtungen und Dienste bereit, die unmittelbar mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen in Verbindung stehen und deren Kosten sie nach dem Verursacherprinzip decken können sollten, so dass die Luftraumnutzer die von ihnen verursachten Kosten am Ort der Nutzung oder so ortsnah wie möglich tragen sollten.
- (22) Es ist wichtig, für die Transparenz der Kosten zu sorgen, die bei solchen Einrichtungen oder Diensten anfallen. Daher sollten alle Änderungen des Gebührensystems oder der Gebührenhöhe den Luftraumnutzern erläutert werden. Von Flugsicherungsorganisationen geplante Änderungen

oder Investitionen sollten im Rahmen eines Informationsaustauschs zwischen ihren Leitungsgremien und den Luftraumnutzern erläutert werden.

- (23) Es sollte die Möglichkeit zu einer Differenzierung der Gebühren geben, die zu einer Maximierung der Kapazität des Gesamtsystems beiträgt. Finanzielle Anreize können ein nützliches Instrument zur beschleunigten Einführung boden- oder bordgestützter Ausrüstung zur Kapazitätserhöhung, zur Belohnung guter Leistungen und zum Ausgleich von Nachteilen bei der Wahl weniger vorteilhafter Streckenführungen sein.
- (24) Die Kommission sollte die Durchführbarkeit einer vorübergehenden Finanzhilfe für Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität des europäischen Flugverkehrskontrollsystems insgesamt prüfen.
- (25) Die Festlegung und Erhebung von Gebühren für die Luftraumnutzung sollte von der Kommission unter Mitwirkung von Eurocontrol und nationaler Aufsichtsbehörden und Luftraumnutzer regelmäßig überprüft werden.
- (26) Aufgrund der besonderen Schutzwürdigkeit von Informationen, die Flugsicherungsorganisationen betreffen, sollten die nationalen Aufsichtsbehörden, unbeschadet der Einrichtung eines Systems zur Überwachung und Veröffentlichung des Leistungsniveaus von Dienstleistern, keine Informationen weitergeben, die unter das Geschäftsgeheimnis fallen —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Ziel und Geltungsbereich

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

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

Artikel 2

Aufgaben der nationalen Aufsichtsbehörden

(1) Die in Artikel 4 der Rahmenverordnung genannten nationalen Aufsichtsbehörden gewährleisten eine angemessene Beaufsichtigung bei der Anwendung dieser Verordnung, insbesondere hinsichtlich des sicheren und effizienten Betriebs von Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Zusammenhang mit dem Luftraum erbringen, für den der Mitgliedstaat zuständig ist, der die betreffende Behörde benannt oder errichtet hat.

(2) Zu diesem Zweck veranlasst jede nationale Aufsichtsbehörde geeignete Inspektionen und Erhebungen, um die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung zu überprüfen. Die betroffenen Flugsicherungsorganisationen erleichtern die Durchführung dieser Arbeiten.

(3) Im Falle funktionaler Luftraumblöcke, die sich über einen Luftraum erstrecken, für den mehr als ein Mitgliedstaat zuständig ist, schließen die betroffenen Mitgliedstaaten eine Vereinbarung über die in diesem Artikel vorgesehene Beaufsichtigung der Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Zusammenhang mit diesen funktionalen Luftraumblöcken erbringen. Die Mitgliedstaaten können eine Vereinbarung über die in diesem Artikel vorgesehene Beaufsichtigung einer Flugsicherungsorganisation schließen, die Dienste in einem anderen Mitgliedstaat als dem erbringt, in dem sich die Hauptbetriebsstätte der Flugsicherungsorganisation befindet.

(4) Die nationalen Aufsichtsbehörden treffen geeignete Vorkehrungen für eine enge Zusammenarbeit untereinander, um eine angemessene Beaufsichtigung von Flugsicherungsorganisationen sicherzustellen, die im Besitz eines gültigen Zeugnisses eines Mitgliedstaats sind und auch Dienste in Bezug auf den Luftraum erbringen, für den ein anderer Mitgliedstaat zuständig ist. Diese Zusammenarbeit umfasst auch Regelungen für das Vorgehen in Fällen, in denen eine Nichteinhaltung der geltenden gemeinsamen Anforderungen nach Artikel 5 oder der Bedingungen nach Anhang II vorliegt.

Artikel 3

Anerkannte Organisationen

(1) Die nationalen Aufsichtsbehörden können entscheiden, anerkannte Organisationen, die die Anforderungen des Anhangs I erfüllen, ganz oder teilweise mit der Durchführung der in Artikel 2 Absatz 2 genannten Inspektionen und Erhebungen zu beauftragen.

(2) Eine von einer nationalen Aufsichtsbehörde erteilte Anerkennung gilt gemeinschaftsweit für einen verlängerbaren Zeitraum von drei Jahren. Die nationalen Aufsichtsbehörden können jede anerkannte Organisation mit Sitz in der Gemeinschaft mit der Durchführung der genannten Inspektionen und Erhebungen beauftragen.

Artikel 4

Sicherheitsanforderungen

Die Kommission bestimmt und billigt nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Verfahren die im Rahmen des Geltungsbereichs der vorliegenden Verordnung relevanten Eurocontrol-Sicherheitsanforderungen (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, ESARR) und nachfolgenden Änderungen dieser Anforderungen, die nach dem Gemeinschaftsrecht verbindlich sein sollen. Die Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* erfolgt in Form einer Verweisung auf diese ESARR-Anforderungen.

KAPITEL II

REGELN FÜR DIE ERBRINGUNG VON DIENSTEN

Artikel 5

Gemeinsame Anforderungen

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

- technische und betriebliche Fähigkeiten und Eignung;
- Systeme und Verfahren für das Sicherheits- und Qualitätsmanagement;
- Meldesysteme;
- Qualität der Dienste;
- Finanzkraft;
- Haftung und Versicherungsschutz;
- Eigentums- und Organisationsstruktur;
- Personal;
- Sicherheit.

Artikel 6

Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen

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

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

(3) Die nationalen Aufsichtsbehörden erteilen den Flugsicherungsorganisationen Zeugnisse, sofern diese die in Artikel 5 genannten gemeinsamen Anforderungen erfüllen. Zeugnisse können einzeln für jede Kategorie von Flugsicherungsdiensten gemäß der Definition in Artikel 2 der Rahmenverordnung oder für ein Bündel solcher Dienste erteilt werden; dies gilt auch für die Fälle, in denen eine Flugsicherungsorganisation ungeachtet ihres rechtlichen Status ihre eigenen Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme betreibt und instand hält.

(4) In den Zeugnissen sind die Rechte und Pflichten der Flugsicherungsorganisationen anzugeben. Die Zertifizierung kann lediglich an die in Anhang II genannten Bedingungen geknüpft werden. Die Bedingungen müssen sachlich gerechtfertigt, diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent sein.

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

(6) Unbeschadet des Artikels 7 und vorbehaltlich des Artikels 8 eröffnet die Erteilung eines Zeugnisses den Flugsicherungsorganisationen die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen anderen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen in der Gemeinschaft anzubieten.

(7) Die nationalen Aufsichtsbehörden überwachen die Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen und der an die Zeugnisse geknüpften Bedingungen. Stellt eine nationale Aufsichtsbehörde fest, dass der Inhaber eines Zeugnisses diese Anforderungen oder Bedingungen nicht mehr erfüllt, so trifft sie unter Gewährleistung der Aufrechterhaltung der Dienste geeignete Maßnahmen. Diese Maßnahmen können den Entzug des Zeugnisses einschließen.

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

(9) Unter außergewöhnlichen Umständen können die Mitgliedstaaten den Zeitpunkt, zu dem sie diesem Artikel nachkommen, über die in Artikel 18 Absatz 2 genannte Frist hinaus um sechs Monate verschieben. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission eine derartige Verlängerung unter Angabe der Gründe mit.

Artikel 7

Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf ausschließlicher Grundlage innerhalb bestimmter Luftraumblocke in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich. Hierzu benennen die Mitgliedstaaten einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste, der im Besitz eines in der Gemeinschaft gültigen Zeugnisses ist.

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

(3) Es liegt im Ermessen der Mitgliedstaaten, einen Dienstleister auszuwählen, sofern dieser die in den Artikeln 5 und 6 genannten Anforderungen und Bedingungen erfüllt.

(4) In Bezug auf funktionale Luftraumblocke, die nach Artikel 5 der Luftraum-Verordnung festgelegt wurden und sich über den Luftraum im Zuständigkeitsbereich mehrerer Mitgliedstaaten erstrecken, benennen die betreffenden Mitgliedsta-

ten gemeinsam einen oder mehrere Dienstleister für Flugverkehrsdienste.

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

Artikel 8

Benennung von Dienstleistern für Wetterdienste

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

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

Artikel 9

Beziehungen zwischen Dienstleistern

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

(2) Die Flugsicherungsorganisationen formalisieren ihre Arbeitsbeziehungen durch schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche Abmachungen, in denen die besonderen Aufgaben und Funktionen festgelegt sind, die die einzelnen Dienstleister übernehmen. Diese Vereinbarungen oder Abmachungen werden der bzw. den betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden mitgeteilt.

(3) In Fällen, in denen die Erbringung von Flugverkehrsdiensten betroffen ist, ist die Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten erforderlich. In Fällen, in denen die Erbringung von Wetterdiensten betroffen ist, ist die Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten erforderlich, falls sie einen Dienstleister auf ausschließlicher Grundlage gemäß Artikel 8 Absatz 1 benannt haben.

Artikel 10

Beziehungen zu militärischen Stellen

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

Artikel 11

Transparenz der Rechnungslegung

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

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

(3) Erbringen Flugsicherungsorganisationen Dienstebündel, so weisen sie in ihren internen Konten die jeweiligen Kosten und Einnahmen für die Flugsicherungsdienste aus, und zwar untergliedert gemäß den Grundsätzen zur Festsetzung der Gebührenerhebungsgrundlage für Streckennavigationsdienste und zur Berechnung der Gebührensätze von Eurocontrol, und führen gegebenenfalls konsolidierte Konten für andere, nicht flugsicherungsbezogene Dienste, wie dies erforderlich wäre, wenn die betreffenden Dienste von verschiedenen Unternehmen erbracht würden.

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

(5) Die Mitgliedstaaten können die Übergangsbestimmungen des Artikels 9 der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards⁽¹⁾ auf Flugsicherungsorganisationen anwenden, die in den Geltungsbereich der genannten Verordnung fallen.

Artikel 12

Zugang zu Daten und Datenschutz

(1) Relevante Betriebsdaten sind zur Erfüllung der betrieblichen Erfordernisse der Beteiligten in Echtzeit zwischen Flugsicherungsorganisationen sowie zwischen diesen Dienstleistern, Luftraumnutzern und Flughäfen auszutauschen. Die Daten dürfen nur für Betriebszwecke verwendet werden.

(2) Der Zugang zu relevanten Betriebsdaten wird den zuständigen Behörden, zertifizierten Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen diskriminierungsfrei eingeräumt.

(3) Zertifizierte Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzer und Flughäfen legen Standardbedingungen für den Zugang zu ihren anderen relevanten Betriebsdaten, die nicht von Absatz 1 erfasst werden, fest. Diese Standardbedingungen sind

von den nationalen Aufsichtsbehörden zu genehmigen. Die Einzelbestimmungen für derartige Bedingungen werden gegebenenfalls nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Verfahren festgelegt.

KAPITEL III

GEBÜHRENREGELUNGEN

Artikel 13

Allgemeines

Es wird eine Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste gemäß den Artikeln 14 und 15 ausgearbeitet, die zu größerer Transparenz hinsichtlich der Festlegung, Auferlegung und Durchsetzung von Gebühren für Luftraumnutzer beiträgt. Die Gebührenregelung muss mit Artikel 15 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 und mit dem Gebührensystem von Eurocontrol für Streckennavigationsgebühren in Einklang stehen.

Artikel 14

Grundsätze

(1) Die Gebührenregelung beinhaltet die Erfassung der Kosten von Flugsicherungsdiensten, die Flugsicherungsorganisationen bei ihrer Tätigkeit für Luftraumnutzer entstehen. Die Regelung ordnet diese Kosten den Nutzerkategorien zu.

(2) Bei der Festlegung der Erhebungsgrundlage für Gebühren sind die folgenden Grundsätze anzuwenden:

- a) Die auf die Luftraumnutzer aufzuteilenden Kosten sind die gesamten Kosten der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, einschließlich einer angemessenen Verzinsung von Anlageinvestitionen und Abschreibung von Vermögensgegenständen, sowie die Kosten der Instandhaltung, des Betriebs, der Leitung und der Verwaltung.
- b) Die in diesem Zusammenhang zu berücksichtigenden Kosten sind die anfallenden Kosten bezüglich der Einrichtungen und Dienste, die gemäß dem regionalen ICAO-Flugsicherungsplan (ICAO Regional Air Navigation Plan), Europäische Region, bereitgestellt und betrieben werden. Sie können auch die den nationalen Aufsichtsbehörden und/oder anerkannten Organisationen entstehenden Kosten sowie andere Kosten umfassen, die dem jeweiligen Mitgliedstaat und Dienstleister in Bezug auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten entstehen.
- c) Die Kosten unterschiedlicher Flugsicherungsdienste sind gemäß Artikel 11 Absatz 3 getrennt anzugeben.
- d) Eine Quersubventionierung zwischen unterschiedlichen Flugsicherungsdiensten ist zulässig, sofern sie eindeutig ausgewiesen wird.

⁽¹⁾ ABl. L 243 vom 11.9.2002, S. 1.

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

(3) Unbeschadet des Gebührensystems von Eurocontrol für Streckennavigationsgebühren beachten die Mitgliedstaaten bei der Festlegung der Gebühren gemäß Absatz 2 die folgenden Grundsätze:

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

b) Eine Freistellung bestimmter Nutzer, insbesondere von Leichtflugzeugen und Staatsluftfahrzeugen, ist zulässig, sofern die hierdurch entstehenden Kosten nicht auf andere Nutzer abgewälzt werden.

c) Flugsicherungsdienste können Erträge erwirtschaften, mit denen eine Überdeckung aller direkten und indirekten Betriebskosten erzielt wird und die eine angemessene Kapitalverzinsung ergeben, die zu notwendigen Anlageinvestitionen beitragen kann.

d) Die Gebühren müssen die Kosten der Flugsicherungsdienste und -einrichtungen, die für die Luftraumnutzer bereitgestellt werden, widerspiegeln; der relativen produktiven Kapazität der verschiedenen betroffenen Luftfahrzeugtypen ist dabei Rechnung zu tragen.

e) Die Gebühren müssen eine sichere und wirksame Erbringung von Flugsicherungsdiensten im Hinblick auf ein hohes Sicherheitsniveau und im Hinblick auf Kosteneffizienz ermöglichen und eine integrierte Erbringung von Diensten fördern. Zu diesem Zweck kann über die Gebühren Folgendes bewirkt werden:

— Mechanismen, mit denen Flugsicherungsorganisationen und/oder Luftraumnutzer veranlasst werden, unter Beibehaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus Verbesserungen der Verkehrsflussregelung, wie Kapazitätserhöhungen und Abbau von Verspätungen, zu fördern. Die Entscheidung, ob diese Mechanismen zur Anwendung kommen, verbleibt ausschließlich in der Zuständigkeit jedes einzelnen Mitgliedstaats;

— Einnahmen zugunsten von Vorhaben, mit denen bestimmte Kategorien von Luftraumnutzern und/oder Flugsicherungsorganisationen unterstützt werden sollen, um so die kollektive Infrastruktur für die Flugsicherung, die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die Luftraumnutzung zu verbessern.

(4) Die Durchführungsvorschriften für die unter die Absätze 1, 2 und 3 fallenden Bereiche werden nach dem Verfahren des Artikels 7 der Rahmenverordnung festgelegt.

Artikel 15

Überprüfung der Gebühren

(1) Die Kommission trägt dafür Sorge, dass die Einhaltung der in Artikel 13 und 14 genannten Grundsätze und Regeln in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten fortlaufend überprüft wird. Die Kommission ist bestrebt, die notwendigen Verfahren einzurichten, um auf die Fachkompetenz von Eurocontrol zurückzugreifen.

(2) Die Kommission führt auf Antrag eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die der Auffassung sind, dass die genannten Grundsätze und Regeln nicht ordnungsgemäß angewendet wurden, oder von sich aus eine Untersuchung der behaupteten Nichteinhaltung oder Nichtanwendung der betreffenden Grundsätze und/oder Regeln durch. Innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt eines Antrags und nach Anhörung des betreffenden Mitgliedstaats und des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum nach dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Verfahren trifft die Kommission eine Entscheidung über die Anwendung der Artikel 13 und 14 und darüber, ob die betreffende Praxis weiterhin angewendet werden darf.

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

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 16

Anpassung an den technischen Fortschritt

(1) Um die Verordnung an technische Entwicklungen anzupassen, können die Anhänge nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Verfahren geändert werden.

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

Artikel 17

Vertraulichkeit

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

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

(3) Darüber hinaus steht Absatz 1 der Weitergabe von Informationen über die Bedingungen und das Leistungsniveau der Dienstleistung, die keine Angaben vertraulicher Art umfassen, nicht entgegen.

Artikel 18

Inkrafttreten

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

(2) Die Artikel 6 und 7 treten jedoch erst ein Jahr nach Veröffentlichung der in Artikel 5 genannten gemeinsamen Anforderungen im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

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

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG I

ANFORDERUNGEN FÜR ANERKANNTE ORGANISATIONEN

Die anerkannte Organisation muss folgende Anforderungen erfüllen:

- Sie muss umfangreiche Erfahrung bei der Bewertung öffentlicher und privater Stellen im Luftverkehrsbereich, insbesondere von Flugsicherungsorganisationen, und in anderen ähnlichen Bereichen auf einem oder mehreren von dieser Verordnung erfassten Gebieten nachweisen können.
 - Sie muss über umfassende Regeln und Vorschriften für die regelmäßige Prüfung der vorgenannten Stellen verfügen, die veröffentlicht und durch Forschungs- und Entwicklungsprogramme ständig aktualisiert und verbessert werden.
 - Sie darf nicht von einer Flugsicherungsorganisation, einem Leitungsorgan eines Flughafens oder anderen, die gewerblich in der Erbringung von Flugsicherungsdiensten oder im Luftverkehr tätig sind, beherrscht werden.
 - Sie muss mit für die Aufgabenerfüllung ausreichendem Personal für Technik, Leitung, verwaltungstechnische Unterstützung und Forschung ausgestattet sein.
 - Sie muss so geleitet und verwaltet werden, dass die Vertraulichkeit der für die Verwaltung erforderlichen Informationen sichergestellt wird.
 - Sie muss bereit sein, der betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde die einschlägigen Informationen vorzulegen.
 - Sie muss ihre Grundsätze und Ziele sowie ihr Engagement bezüglich der Qualität festgelegt und dokumentiert sowie sichergestellt haben, dass diese Grundsätze auf allen Ebenen der Organisation verstanden, umgesetzt und aufrechterhalten werden.
 - Sie muss ein wirksames internes Qualitätssicherungssystem auf der Grundlage geeigneter Teile international anerkannter Qualitätsnormen ausgearbeitet, umgesetzt und aufrechterhalten haben, das die Normen EN 45004 (Stellen, die Inspektionen durchführen) und EN 29001 gemäß den Anforderungen des IACS-Programms zur Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen erfüllt.
 - Sie muss ihr Qualitätssicherungssystem durch eine unabhängige Auditstelle zertifizieren lassen, die von den Behörden des Mitgliedstaats, in dem sie niedergelassen ist, anerkannt ist.
-

ANHANG II

BEDINGUNGEN FÜR ZEUGNISSE

1. In Zeugnissen ist Folgendes anzugeben:
 - a) die das Zeugnis erteilende nationale Aufsichtsbehörde;
 - b) Antragsteller (Name und Anschrift);
 - c) zertifizierte Dienstleistungen;
 - d) eine Erklärung, dass der Antragsteller die gemeinsamen Anforderungen gemäß Artikel 5 dieser Verordnung einhält;
 - e) Datum der Erteilung und Geltungsdauer des Zeugnisses.
 2. An Zeugnisse geknüpfte weitere Bedingungen können gegebenenfalls Folgendes betreffen:
 - a) Spezifikationen für den Betrieb der jeweiligen Dienste;
 - b) Termin für die Bereitstellung der Dienste;
 - c) die betriebliche Ausrüstung, die im Rahmen der jeweiligen Dienste genutzt wird;
 - d) Abtrennung oder Beschränkung flugsicherungs fremder Dienste;
 - e) Verträge, Vereinbarungen oder andere Regelungen zwischen der Flugsicherungsorganisation und einem Dritten, die die Dienste betreffen;
 - f) Bereitstellung von Informationen, die zur Überprüfung der Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen durch die Dienste erforderlich sind, einschließlich Pläne, Finanz- und Betriebsdaten, sowie Angaben zu wesentlichen Änderungen der Art und/oder des Umfangs erbrachter Flugsicherungsdienste;
 - g) etwaige andere rechtliche Bedingungen, die nicht speziell für Flugsicherungsdienste gelten, wie z.B. Bedingungen für die Aussetzung der Gültigkeit oder den Entzug des Zeugnisses.
-

BEGRÜNDUNG DES RATES ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Siehe Seite 8 dieses Amtsblatts.

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 32/2003**vom Rat festgelegt am 18. März 2003****im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“)**

(2003/C 129 E/04)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

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

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollten Maßnahmen in Bezug auf Systeme, Komponenten und zugehörige Verfahren mit dem Ziel der Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (EATMN) erlassen werden, die mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten gemäß der Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) ⁽⁵⁾ und mit der Ordnung und Nutzung des Luftraums gemäß der Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) ⁽⁶⁾ in Einklang stehen.
- (2) In dem Bericht der hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum wurde bestätigt, dass technische Vorschriften auf der Grundlage der „neuen Konzeption“ gemäß der Entschließung des Rates vom 7. Mai 1985 über eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung ⁽⁷⁾ festgelegt werden müssen, in denen grundlegende Anforderungen, Regeln und Normen einander ergänzen und aufeinander abgestimmt sind.

⁽¹⁾ ABl. C 103 E vom 30.4.2002, S. 41.

⁽²⁾ ABl. C 241 vom 7.10.2002, S. 24.

⁽³⁾ ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 13.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 3. September 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 18. März 2003 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁵⁾ Siehe Seite 16 dieses Amtsblatts.

⁽⁶⁾ Siehe Seite 11 dieses Amtsblatts.

⁽⁷⁾ ABl. C 136 vom 4.6.1985, S. 1.

- (3) Die Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) ⁽⁸⁾ legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.
- (4) In dem Bericht der hochrangigen Gruppe wurde bestätigt, dass in den letzten Jahren zwar Fortschritte in Richtung auf einen nahtlosen Betrieb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes erzielt wurden, dass die Lage jedoch weiterhin unbefriedigend ist, da die Integration der nationalen Flugverkehrsmanagementsysteme nicht sehr weit geht und neue Betriebs- und Technologiekonzepte, die für die Bereitstellung der zusätzlich erforderlichen Kapazität nötig sind, nur langsam eingeführt werden.
- (5) Eine verstärkte Integration auf Gemeinschaftsebene würde Effizienzsteigerungen, niedrigere Beschaffungs- und Instandhaltungskosten und eine verbesserte betriebliche Koordinierung bewirken.
- (6) Das Vorherrschen nationaler technischer Spezifikationen bei der Beschaffung hat zu einer Fragmentierung der Ausrüstungsmärkte geführt und erschwert die industrielle Zusammenarbeit auf gemeinschaftlicher Ebene. Davon ist die Industrie besonders betroffen, da sie ihre Erzeugnisse für jeden nationalen Markt erheblich anpassen muss. Diese Praxis erschwert die Entwicklung und Anwendung neuer Technologien unnötig und verlangsamt die Einführung neuer Betriebskonzepte, die zur Erhöhung der Kapazität erforderlich sind.
- (7) Es liegt daher im Interesse aller am Flugverkehrsmanagement Beteiligten, einen neuen partnerschaftlichen Ansatz zu entwickeln, der eine ausgeglichene Beteiligung aller Betroffenen ermöglicht und die Kreativität sowie den Austausch von Wissen und Erfahrungen und die gemeinsame Übernahme von Risiken fördert. Diese Partnerschaft sollte darauf abzielen, in Zusammenarbeit mit der Industrie stimmige gemeinschaftliche Spezifikationen zu entwickeln, die ein möglichst breites Bedarfsspektrum abdecken können.
- (8) Eines der Ziele der Gemeinschaft ist die Schaffung des Binnenmarkts und deshalb sollten die im Rahmen dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts in diesem Sektor beitragen.
- (9) Es ist daher angebracht, grundlegende Anforderungen festzulegen, die für das europäische Flugverkehrsmanagementnetz sowie dessen Systeme, Komponenten und zugehörigen Verfahren gelten sollten.

⁽⁸⁾ Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

- (10) Zur Ergänzung oder weiteren Präzisierung der grundlegenden Anforderungen sollten für die Systeme erforderlichenfalls Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität erlassen werden. Solche Vorschriften sollten bei Bedarf auch erlassen werden, um die koordinierte Einführung neuer, vereinbarter und validierter Betriebskonzepte oder Technologien zu erleichtern. Die Einhaltung der genannten Vorschriften sollte dauerhaft sichergestellt werden. Die Vorschriften sollten auf Vorschriften und Normen beruhen, die von internationalen Organisationen wie Eurocontrol oder der ICAO ausgearbeitet wurden.
- (11) Die Ausarbeitung und Verabschiedung gemeinschaftlicher Spezifikationen für das europäische Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und Komponenten sowie zugehörigen Verfahren ist ein geeignetes Mittel zur Festlegung der technischen und betrieblichen Bedingungen, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität notwendig sind. Bei einer Einhaltung der veröffentlichten gemeinschaftlichen Spezifikationen, die weiterhin freiwillig ist, wird davon ausgegangen, dass die grundlegenden Anforderungen und die relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität erfüllt sind.
- (12) Die gemeinschaftlichen Spezifikationen sollten von den europäischen Normungsgremien in Verbindung mit der Europäischen Organisation für Zivilluftfahrt-Ausrüstung (EUROCAE) und von Eurocontrol nach den allgemeinen Normungsverfahren der Gemeinschaft festgelegt werden.
- (13) Den Verfahren für die Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Komponenten sollten die Module nach dem Beschluss 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung⁽¹⁾ zugrunde liegen. Sofern notwendig, sollten diese Module zur Berücksichtigung besonderer Anforderungen der betroffenen Branchen erweitert werden.
- (14) Der betroffene Markt hat ein geringes Volumen und umfasst Systeme und Komponenten, die fast ausschließlich für Zwecke des Flugverkehrsmanagements genutzt werden und nicht für die Allgemeinheit bestimmt sind. Die Anbringung des CE-Zeichens an Komponenten wäre daher unangemessen, da die Konformitätserklärung des Herstellers auf der Grundlage der Bewertung der Konformität und/oder Gebrauchstauglichkeit ausreicht. Die Verpflichtung der Hersteller, auf bestimmten Komponenten das CE-Zeichen anzubringen, um deren Konformität mit anderen dafür geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zu bescheinigen, sollte davon unberührt bleiben.
- (15) Systeme für das Flugverkehrsmanagement sollten erst in Dienst gestellt werden, wenn die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität überprüft wurde. Bei der Anwendung gemeinschaftlicher Spezifikationen sollte von der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität ausgegangen werden.
- (16) Die vollständige Anwendung dieser Verordnung sollte durch eine Übergangsstrategie erfolgen, die die Ziele dieser Verordnung verfolgen, dabei jedoch keine ungerechtfertigten Kosten-Nutzen-Barrieren für die Aufrechterhaltung der bestehenden Infrastruktur schaffen sollte.
- (17) Im Rahmen der einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften sollte in angemessener Weise dem Umstand Rechnung getragen werden, dass folgende Punkte sichergestellt werden müssen:
- Harmonisierte Bedingungen für die Verfügbarkeit und effiziente Nutzung der Funkfrequenzen, die für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums erforderlich sind, einschließlich der Aspekte der elektromagnetischen Verträglichkeit;
 - Schutz der sicherheitskritischen Anwendungen (Safety-of-Life services) vor schädlichen Störungen;
 - effiziente und angemessene Nutzung von Frequenzen, die ausschließlich dem Luftfahrtsektor zugewiesen und von diesem verwaltet werden.
- (18) Die Richtlinie 93/65/EWG des Rates vom 19. Juli 1993 über die Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifikationen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement⁽²⁾ beschränkt sich auf Auftragsgeberpflichten. Die vorliegende Verordnung ist umfassender, insofern sie Pflichten aller Beteiligten, einschließlich der Flugsicherungsorganisationen, der Luftraumnutzer, der Industrie und der Flughäfen, betrifft und es ermöglicht, sowohl Vorschriften festzulegen, die für alle gelten, als auch gemeinschaftliche Spezifikationen zu verabschieden, die — bei freiwilliger Anwendbarkeit — die Vermutung der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen begründen. Daher sollten die Richtlinie 93/65/EWG, die Richtlinie 97/15/EG der Kommission vom 25. März 1997 zur Übernahme von Eurocontrol-Normen und zur Änderung der Richtlinie 93/65/EWG des Rates über die Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifikation für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement⁽³⁾, die Verordnung (EG) Nr. 2082/2000 der Kommission vom 6. September 2000 zur Übernahme von Eurocontrol-Normen und zur Änderung der Richtlinie 97/15/EG⁽⁴⁾ und die Verordnung (EG) Nr. 980/2002 der Kommission vom 4. Juni 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2082/2000 nach einer Übergangsfrist aufgehoben werden.

(¹) ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 23.

(²) ABl. L 187 vom 29.7.1993, S. 52. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/15/EG der Kommission (AbI. L 95 vom 10.4.1997, S. 16).

(³) ABl. L 95 vom 10.4.1997, S. 16. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2082/2000 (AbI. L 254 vom 9.10.2000, S. 1).

(⁴) ABl. L 254 vom 9.10.2000, S. 1. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 980/2002 (AbI. L 150 vom 8.6.2002, S. 38).

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

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Ziel und Geltungsbereich

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

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

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

KAPITEL II

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN, DURCHFÜHRUNGSVORSCHRIFTEN FÜR DIE INTEROPERABILITÄT UND GEMEINSCHAFTLICHE SPEZIFIKATIONEN

Artikel 2

Grundlegende Anforderungen

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

Artikel 3

Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität

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

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

(3) In den Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität ist insbesondere Folgendes vorzusehen:

- a) Es sind etwaige spezifische Anforderungen zur Ergänzung oder Präzisierung der grundlegenden Anforderungen festzulegen, insbesondere hinsichtlich Sicherheit, nahtlosen Betrieb und Leistung; und/oder
 - b) soweit angezeigt, sind etwaige spezifische Anforderungen zur Ergänzung oder Präzisierung der grundlegenden Anforderungen zu beschreiben, insbesondere hinsichtlich der koordinierten Einführung neuer vereinbarter und validierter Betriebskonzepte oder Technologien; und/oder
 - c) falls die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität sich auf Systeme beziehen, sind darin die Komponenten zu bestimmen; und/oder
 - d) es sind die speziellen Konformitätsbewertungsverfahren zu beschreiben, in die gegebenenfalls die benannten Stellen nach Artikel 8 einzubeziehen sind, und zwar auf der Grundlage der im Beschluss 93/465/EWG festgelegten Module, die zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit der Komponenten sowie zur Überprüfung von Systemen heranzuziehen sind; und/oder
 - e) es sind die Durchführungsbedingungen anzugeben, gegebenenfalls einschließlich des Stichtags, ab dem alle Beteiligten sie einhalten müssen.
- (4) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überprüfung der Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität sind die geschätzten Kosten und der voraussichtliche Nutzen der technischen Lösungen, mit denen sie erfüllt werden können, im Hinblick auf die Festlegung der gangbarsten Lösung und unter gebührender Beachtung der Aufrechterhaltung eines vereinbarten hohen Sicherheitsniveaus zu berücksichtigen. Jedem Entwurf einer Durchführungsvorschrift für die Interoperabilität wird eine Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Lösungen für alle Beteiligten beigelegt.
- (5) Die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität werden nach dem Verfahren des Artikels 7 der Rahmenverordnung festgelegt.

Artikel 4

Gemeinschaftliche Spezifikationen

- (1) Im Hinblick auf die Erreichung des Ziels dieser Verordnung können gemeinschaftliche Spezifikationen festgelegt werden. Bei diesen Spezifikationen kann es sich handeln um
- a) europäische Normen für Systeme oder Komponenten und entsprechende Verfahren, die von den europäischen Normungsgremien in Zusammenarbeit mit EUROCAE aufgrund eines Auftrags erarbeitet werden, der von der Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft⁽¹⁾ erteilt wurde, wobei den am 13. November 1984 unterzeichneten allgemeinen Leitlinien über die Zusammenarbeit zwischen der Kommission und den Normungsgremien Rechnung zu tragen ist,

⁽¹⁾ ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/48/EG (ABl. L 217 vom 5.8.1998, S. 18).

oder

b) Spezifikationen, die von Eurocontrol auf Anforderung der Kommission gemäß dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Verfahren in Bereichen erarbeitet werden, die die betriebliche Koordinierung zwischen Flugsicherungsorganisationen betreffen.

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

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

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

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

(6) Im Falle von Mängeln veröffentlichter europäischer Normen kann gemäß Artikel 5 der Richtlinie 98/34/EG beschlossen werden, die betreffenden Normen oder Nachträge dazu aus den Veröffentlichungen, in denen sie enthalten sind, vollständig oder teilweise zu streichen.

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

KAPITEL III

ÜBERPRÜFUNG DER EINHALTUNG DER VORSCHRIFTEN

Artikel 5

EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung für Komponenten

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

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

(3) Bei Komponenten, denen die EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung beigelegt ist, wird von der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität ausgegangen.

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

Artikel 6

EG-Prüferklärung für Systeme

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

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

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

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

Artikel 7

Schutzmaßnahmen

(1) Stellt die nationale Aufsichtsbehörde fest, dass

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

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

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

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

- a) die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen;
- b) eine nicht ordnungsgemäße Anwendung der Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität und/oder der gemeinschaftlichen Spezifikationen;
- c) Mängel in den Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität und/oder in den gemeinschaftlichen Spezifikationen.

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

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

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

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

Artikel 8

Benannte Stellen

(1) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Stellen, die sie mit der Durchführung von Aufgaben im Zusammenhang mit der Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 5 und/oder der Prüfung nach Artikel 6 beauftragt haben, und geben den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle und die ihr von der Kommission erteilte Kennnummer an. Die Kommission veröffentlicht die Liste der Stellen unter Angabe ihrer Kennnum-

mern und Zuständigkeitsbereiche im *Amtsblatt der Europäischen Union* und hält diese Liste auf dem neuesten Stand.

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

(3) Die Mitgliedstaaten widerrufen die Benennung, wenn eine benannte Stelle die in Anhang V genannten Kriterien nicht mehr erfüllt. Sie unterrichten unverzüglich die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten darüber.

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

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 9

Überarbeitung der Anhänge

Im Falle technischer oder betrieblicher Entwicklungen können nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Verfahren Anpassungen der Anhänge I und II vorgenommen werden.

Artikel 10

Übergangsbestimmungen

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

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

(3) In den Fällen, in denen Systeme des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes

— vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung

oder gegebenenfalls

— vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens einer oder mehrerer relevanter Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität

(*) Eineinhalb Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung.

(**) Achteinhalb Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung.

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

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

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

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

Artikel 11

Aufhebung von Rechtsvorschriften

Die Richtlinien 93/65/EWG und 97/15/EG sowie die Verordnungen Nrn. 2082/2000 und 980/2002 werden zum ... (*) aufgehoben.

Artikel 12

Inkrafttreten

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

(*) 18 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung.

ANHANG I

VERZEICHNIS DER SYSTEME FÜR FLUGSICHERUNGSDIENSTE

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

1. Systeme und Verfahren für das Luftraummanagement.
 2. Systeme und Verfahren für die Verkehrsflussregelung.
 3. Systeme und Verfahren für Flugverkehrsdienste, insbesondere Systeme für die Flugdatenverarbeitung und Überwachungsdatenverarbeitung und Mensch-Maschine-Schnittstellensysteme.
 4. Kommunikationssysteme und -verfahren für Boden/Boden-Kommunikation, Bord/Boden-Kommunikation und Bord/Bord-Kommunikation.
 5. Navigationssysteme und -verfahren.
 6. Überwachungssysteme und -verfahren.
 7. Systeme und Verfahren für Flugberatungsdienste.
 8. Systeme und Verfahren für die Nutzung von Wetterinformationen.
-

ANHANG II

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

TEIL A: ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

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

1. Nahtloser Betrieb

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

2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

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

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

3. Sicherheit

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

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

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

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

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

4. Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen

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

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

Nationalen Sicherheitserfordernissen ist Rechnung zu tragen.

5. Umweltbelange

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

6. Grundsätze für die Logikarchitektur der Systeme

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

7. Grundsätze der Systemauslegung

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

TEIL B: BESONDERE ANFORDERUNGEN

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

1. Systeme und Verfahren für das Luftraummanagement

1.1. Nahtloser Betrieb

Informationen über präaktische und taktische Aspekte der Luftraumverfügbarkeit sind den Betroffenen korrekt und zeitnah bereitzustellen, um eine effiziente Zuweisung und Nutzung des Luftraums durch alle Luftraumnutzer sicherzustellen. Dabei sollte den Erfordernissen der nationalen Sicherheit Rechnung getragen werden.

2. Systeme und Verfahren für die Verkehrsflussregelung

2.1. Nahtloser Betrieb

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

3. Systeme und Verfahren für Flugverkehrsdienste

3.1. Systeme für die Flugdatenverarbeitung

3.1.1. Nahtloser Betrieb

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

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

3.1.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Systeme für die Flugdatenverarbeitung müssen die schrittweise Einführung fortgeschrittener, vereinbarter und validierter Betriebskonzepte für alle Flugphasen unterstützen.

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

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

3.2. Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung

3.2.1. Nahtloser Betrieb

Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass die geforderte Leistung und Qualität des Dienstes innerhalb eines gegebenen Umfelds (Boden, Nahverkehrsbereich, Strecke) bei bekannten Verkehrsmerkmalen geboten wird, insbesondere hinsichtlich der Genauigkeit und Zuverlässigkeit der berechneten Ergebnisse und der Korrektheit, Integrität, Verfügbarkeit, Kontinuität und Aktualität der Informationen am Lotsenarbeitsplatz.

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

3.2.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung haben schrittweise verfügbare neue Quellen von Überwachungsinformationen so einzubeziehen, dass die Dienstgüte insgesamt verbessert wird.

3.3. Mensch-Maschine-Schnittstellensysteme

3.3.1. Nahtloser Betrieb

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

3.3.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

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

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

4.1. Nahtloser Betrieb

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

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

4.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Kommunikationssysteme haben die Einführung fortgeschrittener, vereinbarter und validierter Betriebskonzepte für alle Flugphasen zu unterstützen.

5. Navigationssysteme und -verfahren

5.1. Nahtloser Betrieb

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

6. Überwachungssysteme und -verfahren

6.1. Nahtloser Betrieb

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

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

7. Systeme und Verfahren für Flugberatungsdienste

7.1. Nahtloser Betrieb

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

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

7.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

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

8. Systeme und Verfahren für die Nutzung von Wetterinformationen

8.1. Nahtloser Betrieb

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

8.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

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

ANHANG III

KOMPONENTEN

EG-Konformitätserklärung

EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung

1. Komponenten

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

2. Anwendungsbereich

Die EG-Erklärung betrifft

- entweder die Bewertung der intrinsischen Konformität einer Komponente, die für sich betrachtet wird, mit den zu erfüllenden gemeinschaftlichen Spezifikationen oder
- die Bewertung/Beurteilung der Gebrauchstauglichkeit einer Komponente, die innerhalb ihres Flugverkehrsmanagement-Umfelds betrachtet wird.

Die von den benannten Stellen auf den Stufen der Konstruktion und Fertigung angewendeten Bewertungsverfahren beruhen gemäß den Bedingungen, die in den relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität genannt sind, auf den im Beschluss 93/465/EWG festgelegten Modulen.

3. Inhalt der EG-Erklärung

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

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

- Referenznummer der Verordnung;
 - Name und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch die Firma des Herstellers);
 - Beschreibung der Komponente;
 - Beschreibung des zur Erklärung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit angewendeten Verfahrens (Artikel 5 dieser Verordnung);
 - alle einschlägigen Bestimmungen, denen die Komponente entspricht, und insbesondere die Bedingungen für die Nutzung der Komponente;
 - gegebenenfalls Name und Anschrift der benannten Stelle oder Stellen, die an dem Verfahren bezüglich der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit beteiligt waren, und Datum des Prüfzeugnisses, gegebenenfalls zusammen mit der Geltungsdauer und den Gültigkeitsbedingungen des Zeugnisses;
 - gegebenenfalls Bezugnahme auf die befolgten gemeinschaftlichen Spezifikationen;
 - Angabe der Person, die im Namen des Herstellers oder im Namen seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten zeichnungsbefugt ist.
-

ANHANG IV

SYSTEME

EG-Prüferklärung für Systeme

Prüfverfahren für Systeme

1. Inhalt der EG-Prüferklärung für Systeme

Die EG-Prüferklärung und die Begleitunterlagen sind zu datieren und zu unterschreiben. Die Erklärung muss in derselben Sprache wie die technischen Unterlagen abgefasst sein und folgende Angaben enthalten:

- Referenznummer der Verordnung;
- Name und Anschrift der Flugsicherungsorganisation (Firma und vollständige Anschrift);
- kurze Beschreibung des Systems;
- Beschreibung des zur Erklärung der Konformität des Systems angewendeten Verfahrens (Artikel 6 dieser Verordnung);
- gegebenenfalls Name und Anschrift der benannten Stelle, die die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Prüfverfahren durchgeführt hat;
- Referenznummern der Dokumente in den technischen Unterlagen;
- gegebenenfalls Bezugnahme auf die gemeinschaftlichen Spezifikationen;
- alle einschlägigen vorläufigen oder endgültigen Bestimmungen, die die Systeme erfüllen müssen, insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen;
- falls vorläufig: Geltungsdauer der EG-Erklärung;
- Angabe der zeichnungsbefugten Person.

2. Prüfverfahren für Systeme

Die Prüfung von Systemen ist das Verfahren, in dessen Rahmen eine Flugsicherungsorganisation prüft und bestätigt, dass ein System die Verordnung erfüllt und gemäß dieser Verordnung in Betrieb genommen werden darf.

Das System wird hinsichtlich jedes der folgenden Aspekte geprüft:

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

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

3. Technische Unterlagen

Die der EG-Prüferklärung beizufügenden technischen Unterlagen müssen alle erforderlichen Dokumente umfassen, die sich auf die Merkmale des Systems beziehen, einschließlich der Bedingungen und Grenzen für die Nutzung, sowie gegebenenfalls die Dokumente zur Bescheinigung der Konformität von Komponenten.

Es sind mindestens folgende Dokumente beizufügen:

- Angabe der einschlägigen Teile der technischen Spezifikationen, die für die Beschaffung zugrunde gelegt werden und die Einhaltung der anwendbaren Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität sicherstellen, sowie gegebenenfalls der gemeinschaftlichen Spezifikationen;
- Verzeichnis der Komponenten gemäß Artikel 3 dieser Verordnung;
- Kopien der EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung, die für die oben genannten Komponenten gemäß Artikel 5 dieser Verordnung vorgelegt werden muss, gegebenenfalls zusammen mit einer Kopie der Unterlagen über Tests und Prüfungen durch benannte Stellen;
- falls eine benannte Stelle an der Prüfung der Systeme beteiligt war, eine von der Stelle gegengezeichnete Bescheinigung, dass das System dieser Verordnung entspricht, mit eventuellen Einschränkungen, die bei der Durchführung von Aktivitäten ermittelt und nicht zurückgezogen wurden;
- falls keine benannte Stelle beteiligt war, Unterlagen zu den Tests und Installationskonfigurationen, die zur Sicherstellung der Erfüllung grundlegender Anforderungen und besonderer Anforderungen der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität vorgenommen wurden.

4. Vorlage

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

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

ANHANG V

BENANNTTE STELLEN

1. Die Stelle, ihr Leiter und das für die Durchführung der Prüfungen zuständige Personal dürfen weder unmittelbar noch als Bevollmächtigte an der Konstruktion, Herstellung, Vermarktung oder Instandhaltung von Komponenten oder Systemen oder an deren Verwendung beteiligt sein. Dies steht einem Austausch technischer Informationen zwischen dem Hersteller oder Konstrukteur und dieser Stelle nicht entgegen.
 2. Die Stelle und das für die Prüfungen zuständige Personal müssen die Prüfungen mit der größtmöglichen professionellen Integrität und technischen Kompetenz durchführen und von jeglichem Druck oder Anreiz, insbesondere finanzieller Art, frei sein, der ihr Urteil oder die Ergebnisse ihrer Überprüfung beeinflussen könnte, insbesondere durch Personen oder Personengruppen, die von den Ergebnissen der Prüfungen betroffen sind.
 3. Die Stelle muss Personal beschäftigen und über die Mittel verfügen, die erforderlich sind, um die technischen und verwaltungsmäßigen Aufgaben, die mit den Prüfungen verbunden sind, angemessen durchführen zu können. Sie sollte auch Zugang zu Ausrüstungen haben, die für außergewöhnliche Prüfungen benötigt werden.
 4. Das für die Prüfung zuständige Personal muss über Folgendes verfügen:
 - eine umfassende technische und berufliche Ausbildung;
 - eine ausreichende Kenntnis der Anforderungen der von ihnen durchgeführten Prüfungen und angemessene Erfahrung mit derartigen Tätigkeiten;
 - die nötige Fähigkeit zur Erstellung der Erklärungen, Unterlagen und Berichte, mit denen die Durchführung der Prüfungen nachgewiesen wird.
 5. Die Unparteilichkeit des Prüfungspersonals muss gewährleistet sein. Seine Vergütung darf weder von der Zahl der durchgeführten Prüfungen noch von deren Ergebnis abhängen.
 6. Die Stelle muss eine Haftpflichtversicherung abschließen, sofern nicht der Mitgliedstaat nach innerstaatlichem Recht für die Stelle haftet oder der Mitgliedstaat selbst für die Prüfungen unmittelbar verantwortlich ist.
 7. Das Personal der Stelle hat hinsichtlich aller Informationen, von denen es in Durchführung seiner Aufgaben nach dieser Verordnung Kenntnis erlangt hat, das Berufsgeheimnis zu wahren.
-

BEGRÜNDUNG DES RATES ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Siehe Seite 8 dieses Amtsblatts.