



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 14.11.2011
KOM(2011) 731 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN
RAT**

**über die Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen Luftraum:
Zeit zu handeln**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen Luftraum: Zeit zu handeln

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. EINLEITUNG

Der Luftverkehr spielt in der Wirtschaft und Gesellschaft der Europäischen Union (EU) eine wichtige Rolle. Vor diesem Hintergrund ist das Flugverkehrsmanagementsystem für den Luftverkehr von entscheidender Bedeutung bei der Bewältigung der Herausforderungen, die die Wettbewerbsfähigkeit, die Sicherheit und die Nachhaltigkeit betreffen.

Das Flugverkehrsmanagement (Air Traffic Management – ATM) ist ein vernetzter Wirtschaftszweig. Dazu gehören neben Hunderten von Flugsicherungseinrichtungen, die von mehr als 60 Flugsicherungszentren betrieben werden, über 16 700 Fluglotsen, die den Flugverkehr zwischen 450 europäischen Flughäfen sowie in und aus Drittländern regeln. Mit Hilfe dieser komplexen Struktur können täglich über 26 000 Flüge in die EU abgewickelt, rund 38 000 Flugstunden pro Tag überwacht und ein Streckennetz betrieben werden, das noch nicht auf europäischer Ebene, sondern nach wie vor auf nationaler Ebene optimiert wird.

Da für den Luftraum weiterhin das Prinzip der nationalen Souveränität gilt, ist das Flugverkehrsmanagement in Europa stark fragmentiert und die Erbringung von Dienstleistungen liegt größtenteils in den Händen nationaler Monopole. Angesichts der erheblichen Zunahme des Flugverkehrs, nicht zuletzt durch die Schaffung des Binnenmarkts für den Luftverkehr, verursacht diese Fragmentierung mittlerweile enorme Kapazitätsprobleme und erhebliche Verspätungen für Flugreisende. Außerdem führt sie zu unnötigem Treibstoffverbrauch und zusätzlichen Emissionen ebenso wie zu höheren Infrastrukturkosten, als dies der Fall wäre, wenn das Flugverkehrsmanagement auf europäischer Ebene statt auf nationaler Ebene betrieben würde. Während sich die Kosten für die Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten in Europa auf rund 8 Mrd. EUR jährlich belaufen, werden die zusätzlichen Kosten für die Fluggesellschaften infolge der nicht optimalen Kosteneffizienz und der Fragmentierung des europäischen Luftraums auf jährlich 4 Mrd. EUR geschätzt. Kurz gesagt, der einheitliche europäische Luftraum ist noch nicht zur Realität geworden.

Nach dem Start der Initiative zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums¹ im Jahr 2000 wurde der EU mit einer 2004 verabschiedeten Verordnung² die Zuständigkeit über das Flugverkehrsmanagement übertragen, mit dem Ziel, die Fragmentierung des europäischen Luftraums zu verringern und seine Kapazität zu steigern. Heute existieren ein sich kontinuierlich weiterentwickelnder institutioneller Rahmen, Sicherheits- und

¹ KOM(1999) 614 endg. vom 6.12.1999.

² Verordnung (EG) Nr. 549/2004, ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

Interoperabilitätsstandards, Regelungen über den Luftraum und den Verkehrsfluss im Flugverkehr sowie eine verbesserte Transparenz der Kosten. Trotzdem ist festzustellen, dass der erste Rechtsrahmen zwar notwendig, aber nicht ausreichend war. Deshalb wurde im Juni 2008³ von der Kommission ein zweites Paket von Legislativvorschlägen (Einheitlicher europäischer Luftraum II) vorgelegt, das im November 2009 vom Rat und vom Europäischen Parlament verabschiedet wurde, um die Schaffung eines wirklich einheitlichen europäischen Luftraums ab dem Jahr 2012 zügiger voranzutreiben.⁴ Die fünf Pfeiler Leistung, Sicherheit, Technologie, Flughäfen und der Faktor Mensch bilden die Grundlage. Das zweite Paket wurde nicht nur von den Fluggesellschaften und den Flughäfen, sondern selbst von den Flugsicherungsorganisationen mit großem Nachdruck unterstützt. Die Unterstützung aller am Flugverkehrsmanagement beteiligten Akteure wurde im Februar 2010 in Madrid durch die Genehmigung eines Fahrplans, am 4. Mai 2010 in Madrid bei der nach der Vulkanaschekrise angesetzten Tagung des Rates „Verkehr, Telekommunikation und Energie“ und im März 2011 in Budapest durch eine Charta bekräftigt. Die breite politische Unterstützung unterstreicht, dass es dringend erforderlich ist, die Reform des ATM-Sektors weiter fortzuführen und insbesondere der umfassenden und zügigen Umsetzung und Realisierung des einheitlichen europäischen Luftraums weiterhin hohe Priorität einzuräumen.

Gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 vermittelt dieser Bericht^{5, 6} einen Überblick über den aktuellen Stand der Umsetzung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum und die Schlüsselmaßnahmen, die seit der Verabschiedung des zweiten Pakets im November 2009 durchgeführt wurden oder geplant sind.

2. STAND DER UMSETZUNG DES ERSTEN PAKETS DER RECHTSVORSCHRIFTEN ZUM EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUM

2.1. Erreichte Fortschritte und noch anstehende Aufgaben

Angesichts des Volumens der Durchführungsmaßnahmen wird hervorgehoben, dass seit der Annahme des Pakets im Jahr 2004 von den Mitgliedstaaten und den beteiligten Akteuren bereits erhebliche Fortschritte erreicht wurden. Die Fortschritte bei der Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum werden in regelmäßigen Abständen überprüft.⁷ Insbesondere ist zu erwähnen:

- in allen Mitgliedstaaten wurde eine nationale Aufsichtsbehörde eingerichtet,
- die meisten Flugsicherungsorganisationen wurden zertifiziert und benannt,

³ KOM(2008) 389 endg. vom 25.6.2008, Einheitlicher europäischer Luftraum II: Kurs auf einen nachhaltigeren und leistungsfähigeren Luftverkehr.

⁴ Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 vom 21. Oktober 2009, ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 34.

⁵ Der erste Bericht über die Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen Luftraum wurde 2007 angenommen, KOM(2007) 845 endg. vom 20.12.2007.

⁶ Der vorliegende Bericht bezieht sich auf den Stand der Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen Luftraum und nimmt keine Bewertung der Ergebnisse vor, die unter wirtschaftlichen, sozialen, umweltbezogenen, beschäftigungspolitischen und technologischen Aspekten erreicht wurden; eine solche Bewertung wird in einem späteren Bericht erfolgen.

⁷ Von Eurocontrol wurden im Auftrag der Europäischen Kommission bislang drei Berichte veröffentlicht (2007-2008, 2009 und 2010).

- es wurde ein transparentes Gebührensystem eingeführt,
- das Luftraummanagement und die Verkehrsflussregelung auf nationaler Ebene werden überwacht und
- der Ausschuss für den einheitlichen Luftraum und das Branchenkonsultationsgremium spielen auf EU-Ebene eine umfassende und wichtige Rolle.

Es sind jedoch noch Anstrengungen notwendig, um die vollständige und fristgerechte Einhaltung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum zu erreichen. So wurden zum Beispiel von Eurocontrol (im Bericht 2010 über die Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum⁸) über sechzig Empfehlungen zu konkreten Maßnahmen ausgesprochen, die von den Mitgliedstaaten durchgeführt werden sollten, um entweder selbst eine bessere Einhaltung der Rechtsvorschriften zu erreichen oder die Überprüfung, inwieweit die Rechtsvorschriften von den Flugsicherungsorganisationen eingehalten werden, zu verbessern. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass

- der Mangel an Ressourcen für die nationalen Aufsichtsbehörden ein gravierendes Problem darstellt, das schnellstmöglich auf nationaler politischer Ebene in Angriff genommen werden muss. Das reibungslose Funktionieren des einheitlichen europäischen Luftraums kann nur sichergestellt werden, wenn die nationalen Aufsichtsbehörden über die notwendigen Ressourcen für eine wirksame Überwachung in allen Bereichen, einschließlich Sicherheit, Interoperabilität und Leistung (ein neuer Zuständigkeitsbereich, in dem die nationalen Aufsichtsbehörden als nationale Regulierungsbehörden agieren), verfügen. Hier gibt es verschiedene Lösungsansätze, wie beispielsweise Zusammenarbeit, Delegation und/oder Auslagerung;

- die auf der Ebene der Mitgliedstaaten und der nationalen Aufsichtsbehörden unternommenen Schritte nicht ausreichen, um eine ordnungsgemäße Beaufsichtigung der grenzübergreifenden Erbringung von Flugsicherungsdiensten zu gewährleisten. Der Rahmen für die Erbringung und Beaufsichtigung grenzübergreifender Dienste wurde in einer Reihe von Mitgliedstaaten noch nicht ordnungsgemäß geschaffen. Zahlreiche grenzübergreifende Abmachungen scheinen nur auf operationeller Ebene bekannt zu sein, wurden aber auf institutioneller Ebene noch nicht formalisiert, was auf eine fehlende Beaufsichtigung der grenzübergreifenden Dienstleistung hindeutet. Die Mitgliedstaaten müssen dafür sorgen, dass eine korrekte Rechtsgrundlage für grenzüberschreitende Flugsicherungsdienste in ihrem Hoheitsgebiet geschaffen und durchgesetzt wird;

- die Interoperabilitätsverordnung⁹ nur unzureichend eingehalten wird. Sieben Jahre nach der Annahme der Grundverordnung hat rund ein Drittel der nationalen Aufsichtsbehörden die Fähigkeit der Flugsicherungsorganisationen zur Durchführung von Konformitätsbewertungen noch nicht ordnungsgemäß geprüft. Dabei sind diese der Eckstein bei der Umsetzung interoperabler Flugverkehrsmanagementsysteme. Desgleichen übt rund ein Drittel der nationalen

⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/single_european_sky_en.htm

⁹ Verordnung (EG) Nr. 552/2004, ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.

Aufsichtsbehörden auch nicht die erforderliche Aufsicht aus, um sicherzustellen, dass die Flugsicherungsorganisationen die Durchführungsvorschriften einhalten, und ist auch bei der Überprüfung der Umsetzungspläne der Flugsicherungsorganisationen in Bezug auf die Fristeinhaltung nicht ausreichend aktiv.

Außerdem müssen die Mitgliedstaaten trotz der bereits erreichten Fortschritte bei der Umsetzung der flexiblen Luftraumnutzung insbesondere bei der Leistungsüberprüfung weitere Anstrengungen unternehmen, um die Effektivität der flexiblen Luftraumnutzung zu erhöhen. Auf allen Ebenen sollten sich die Mitgliedstaaten um eine stärkere Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen Militär- und Zivilluftfahrt, auch mit den Nachbarländern, bemühen.

2.2. Erforderliche Abhilfemaßnahmen der Mitgliedstaaten

Die bisher erzielten Fortschritte reichen in einigen Bereichen nicht aus und daher besteht die Gefahr, dass mehrere Umsetzungsfristen nicht eingehalten werden können. Die Kommission hat daher die einzelnen Mitgliedstaaten im Oktober 2011 angeschrieben und auf die jeweiligen Probleme hingewiesen und sie aufgefordert, die EU-Rechtsvorschriften lückenlos einzuhalten, da die Umsetzung des ersten Pakets der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum die Voraussetzung für die erfolgreiche Anwendung des zweiten Maßnahmenpakets zum einheitlichen europäischen Luftraum ist. Ein Austausch über bewährte Verfahren kann im Rahmen der 2010 initiierten gegenseitigen Begutachtung der nationalen Aufsichtsbehörden oder über die Koordinierungsplattformen für die nationalen Aufsichtsbehörden und die funktionalen Luftraumblöcke erfolgen. In den Bereichen, in denen die Nichteinhaltung bestätigt wird und nicht zügig Abhilfe geschaffen wird, behält sich die Kommission jedoch vor, alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen, wie z. B. die Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren, zu prüfen.

3. STAND DER UMSETZUNG DES ZWEITEN PAKETS DER RECHTSVORSCHRIFTEN ZUM EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUM

Die Struktur des zweiten Pakets der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum orientiert sich im Wesentlichen am ursprünglichen Zeitplan (sowohl im Hinblick auf das Programm zur Festsetzung von Regeln und Bestimmungen als auch auf organisatorische Aspekte). Nun muss die Umsetzung erfolgen.

Die erfolgreiche Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums hängt von der zügigen Umsetzung seiner verschiedenen Bestandteile ab. Priorität sollten die Maßnahmen erhalten, die für die Leistung entscheidend sind, insbesondere das Leistungssystem (Einführung Anfang 2012), die funktionalen Luftraumblöcke (die bis Ende 2012 funktionsfähig sein sollen), die Netzfunktionen (die bereits vorhanden sind) und die Einführung des Programms SESAR (ab 2014). Das Jahr 2012 wird also für die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums von entscheidender Bedeutung sein. Eine Tabelle, die einen Überblick über den aktuellen Stand der wichtigsten Prioritäten des zweiten Maßnahmenpakets zum einheitlichen europäischen Luftraum gibt, ist diesem Dokument beigelegt.

3.1. Überblick über den Rechtsrahmen für das zweite Maßnahmenpaket zum einheitlichen europäischen Luftraum

Das Programm zur Festsetzung von Regeln und Bestimmungen für das zweite Maßnahmenpaket zum einheitlichen europäischen Luftraum ist fertiggestellt

Alle Verordnungen und die nachfolgenden wichtigsten Durchführungsmaßnahmen, die sich direkt auf das zweite Maßnahmenpaket beziehen, wurden verabschiedet. Dazu gehören:

- das Leistungssystem (Verordnung der Kommission, angenommen am 29.7.2010)¹⁰
- das Gebührensystem für Streckennavigationsgebühren (Verordnung der Kommission, angenommen am 16.12.2010, zur Änderung einer früheren Verordnung)¹¹
- die Anforderungen in Bezug auf die funktionalen Luftraumblöcke, die eine angemessene Konsultation der maßgeblichen Akteure auf europäischer Ebene sicherstellen sollen, bevor die funktionalen Luftraumblöcke eingerichtet werden (Verordnung der Kommission, angenommen am 24.2.2011)¹², und
- die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes (Verordnung der Kommission, angenommen am 7.7.2011)¹³.

Nach der Erweiterung der Zuständigkeit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) auf die neuen Bereiche Flugverkehrsmanagement und Flughäfen¹⁴ sollen entsprechend den wichtigsten Anforderungen der EASA-Grundverordnung Durchführungsbestimmungen erarbeitet werden. In einem ersten Schritt wurden drei bereits bestehende Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum (Fluglotsenlizenz, gemeinsame Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, Sicherheitsaufsicht) auf der Basis der neuen Rechtsgrundlage umgesetzt¹⁵.

Überwachung der Umsetzung des Rechtsrahmens für das zweite Maßnahmenpaket zum einheitlichen europäischen Luftraum

¹⁰ Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission, ABl. L 201 vom 3.8.2010, S. 1.

¹¹ Verordnung (EU) Nr. 1191/2010 der Kommission, ABl. L 333 vom 17.12.2010, S. 6.

¹² Verordnung (EU) Nr. 176/2011 der Kommission, ABl. L 51 vom 25.2.2011, S. 2.

¹³ Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission, ABl. L 185 vom 15.7.2011, S. 1.

¹⁴ Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. L 309 vom 24.11.2009, S. 51.

¹⁵ Verordnung (EU) Nr. 805/2011 der Kommission vom 10. August 2011 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für Fluglotsenlizenzen und bestimmte Zeugnisse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. L 206 vom 11.8.2011, S. 21; Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1034/2011 der Kommission vom 17. Oktober 2011 über die Sicherheitsaufsicht im Bereich des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010, ABl. L 271 vom 18.10.2011, S. 15; Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 der Kommission vom 17. Oktober 2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 482/2008 und (EU) Nr. 691/2010, ABl. L 271 vom 18.10.2011, S. 23.

Ein wesentlicher Vorteil des Rechtsrahmens für das zweite Maßnahmenpaket zum einheitlichen europäischen Luftraum besteht darin, dass dieser zusätzlich zur Überwachung durch die nationalen Aufsichtsbehörden auf nationaler Ebene die Möglichkeit bietet, ab 2012 auch die von der EASA in den Mitgliedstaaten und den Nachbarländern durchgeführten Flugsicherheits-Standardisierungsinspektionen zu nutzen, um die Anwendung der europäischen Rechtsvorschriften zu überwachen. Die EASA wird außerdem die Aufsicht über Dienstleister aus Drittländern sowie europaweit tätige Dienstleister (einschließlich des Netzmanagers) wahrnehmen.

Mögliche künftige Rechtsvorschriften

Auch wenn mit den oben genannten Durchführungsmaßnahmen eine solide Grundlage für das zweite Maßnahmenpaket zum einheitlichen europäischen Luftraum geschaffen wurde, sollten weitere Maßnahmen erarbeitet werden. Dies betrifft vorrangig die Rechtsvorschriften zur Interoperabilität, die für die Einführung des Programms SESAR erforderlich sind und dazu dienen, die ICAO-Anhänge auf die EU zu übertragen und zu detaillieren.

3.2. Der neue institutionelle Rahmen ist weitgehend fertiggestellt

Der mit dem zweiten Maßnahmenpaket zum einheitlichen europäischen Luftraum genehmigte neue institutionelle Rahmen wurde geschaffen:

- Das Leistungsüberprüfungsgremium (Performance Review Body – PRB) wurde im Juli 2010 gemäß Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 eingerichtet. Als Leistungsüberprüfungsgremium¹⁶ wurde die Eurocontrol-Kommission für Leistungsüberprüfung (Performance Review Commission – PRC) benannt. Die Aufgabe des Leistungsüberprüfungsgremiums besteht darin, die Kommission und die nationalen Aufsichtsbehörden bei der Anwendung und Überwachung des Leistungssystems zu unterstützen. Das Gremium hat einen wichtigen Beitrag zur Erarbeitung der EU-weiten Ziele geleistet, die im Februar 2011 angenommen wurden und Voraussetzung dafür sind, dass der erste Bezugszeitraum für das Leistungssystem 2012 beginnen kann.
- Mit der Benennung eines Koordinators für das System der funktionalen Luftraumblöcke im August 2010¹⁷ soll, wie in Artikel 9 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 festgelegt, die Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke unterstützt werden; seit seiner Benennung hat der Koordinator die meisten Mitgliedstaaten besucht, um die Einrichtung der funktionalen Luftraumblöcke voranzutreiben.
- Der Netzmanager für das EU-Flugverkehrsmanagementnetz wurde im Juli 2011 gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004¹⁸ benannt. Die

¹⁶ Beschluss der Kommission vom 29. Juli 2010.

¹⁷ Beschluss der Kommission vom 12. August 2010 über die Benennung von Herrn Jarzembowski als Koordinator für das System der funktionalen Luftraumblöcke.

¹⁸ Beschluss K(2011) 4130 endg. der Kommission vom 7. Juli 2011 über die Benennung des Netzmanagers für die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes des einheitlichen europäischen Luftraums.

Kommission hat Eurocontrol die Aufgaben übertragen, die die Durchführung der Netzfunktionen (Verkehrsflussregelung, Auslegung des europäischen Streckennetzes, Koordinierung knapper Ressourcen, insbesondere Funkfrequenzen innerhalb der Frequenzbänder für die Luftfahrt, die vom allgemeinen Flugverkehr sowie vom Radar (SSR-Transpondercodes) genutzt werden) und die Arbeit der europäischen Koordinierungszelle für Luftfahrtskrisensituationen betreffen.

- Das gemeinsame Unternehmen SESAR wurde 2007 als öffentlich-private Partnerschaft gegründet, um die anfallenden Aufgaben in der Entwicklungsphase des Programms SESAR wahrzunehmen.
- Seit 2010 wird die EASA schrittweise in das Verfahren zur Festsetzung von Regeln und Bestimmungen für den einheitlichen europäischen Luftraum im Bereich des Flugverkehrsmanagements einbezogen, während bei Eurocontrol interne Reformen durchgeführt wurden, damit die Organisation künftig technische Unterstützung für die EU leisten kann.
- Im Dezember 2010 wurde eine Sachverständigengruppe zur sozialen Dimension des einheitlichen europäischen Luftraums eingesetzt; sie berät die Kommission bei neuen Maßnahmen, die eine stärkere Berücksichtigung der sozialen Auswirkungen des einheitlichen europäischen Luftraums sicherstellen sollen.
- Außerdem wurde die Einrichtung der Koordinierungsplattform der nationalen Aufsichtsbehörden und der Gruppe der Anlaufstellen für die funktionalen Luftraumblöcke vorbereitet. Dies sind zwei Foren, in denen sich die Akteure der nationalen Aufsichtsbehörden und der funktionalen Luftraumblöcke über ihre Erfahrungen, bewährte Verfahren und Probleme austauschen und gemeinsame Ansätze und Verfahren entwickeln können.

3.3. Anwendung des EU-Leistungssystems (2012-2014)

Die Leistung steht im Mittelpunkt des zweiten Maßnahmenpakets zum einheitlichen europäischen Luftraum. Nach der Annahme der Leistungsrichtlinie im Juli 2010 arbeitete die Kommission in der zweiten Jahreshälfte mit Unterstützung des neu eingesetzten Leistungsüberprüfungsgremiums an der Festlegung der EU-weiten Leistungsziele in den wichtigsten Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität/Verspätungen und Kosteneffizienz (die Sicherheit wird nur im ersten Bezugszeitraum überwacht). Am 21. Februar 2011 wurden von der Kommission EU-weite Leistungsziele¹⁹ für den Zeitraum 2012-2014 angenommen, bei denen von einer Zunahme des Flugverkehrs um 16 % ausgegangen wurde (bei der Kapazität soll beispielsweise bis 2014 eine Verringerung der durchschnittlichen Verspätung auf maximal 0,5 Minuten je Flug erreicht werden, die Kosteneffizienz soll bis 2014 um 10 % gesteigert werden und das auf die Streckenflugeffizienz angewandte Umweltziel soll ein CO₂-neutrales Wachstum im Luftverkehr gewährleisten).

¹⁹ Beschluss 2011/121/EU der Kommission vom 21. Februar 2011, ABl. L 48 vom 23.2.2011, S. 16.

Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, bis zum 30. Juni 2011 ihre Leistungspläne und -ziele für ihre nationalen oder funktionalen Luftraumblöcke zu erarbeiten und anzunehmen. Die Kommission hat nun mit der detaillierten Prüfung der Pläne begonnen. Wenn die Pläne nicht mit den angenommenen EU-weiten Zielen übereinstimmen, wird die Kommission den betreffenden Mitgliedstaaten empfehlen, geänderte Leistungsziele anzunehmen, nachdem zuvor die Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen europäischen Luftraum eingeholt worden ist.

Parallel dazu wurde unter Einbeziehung von EASA und Eurocontrol mit der Erarbeitung der wichtigsten sicherheitsbezogenen Leistungsindikatoren, die von der Kommission bis Ende 2011 verabschiedet werden sollen, sowie den Vorbereitungen für den zweiten Bezugszeitraum (2015-2019) begonnen.

3.4. Einrichtung und Inbetriebnahme der funktionalen Luftraumblöcke (bis Dezember 2012)

Die Mitgliedstaaten müssen alle notwendigen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass die funktionalen Luftraumblöcke bis Dezember 2012 eingerichtet sind und die Luftraumnutzer von den dadurch entstehenden operationellen Vorteilen profitieren können. Sie sollten insbesondere die Zusammenarbeit verbessern und gegebenenfalls die Flugsicherungsdienste in den funktionalen Luftraumblöcken integrieren, um zu erreichen, dass nationale Luftraumgrenzen die Effizienz des Verkehrsflusses und der Flugsicherungsdienste in Europa nicht beeinträchtigen. Es wurden Leitlinien zur Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke erarbeitet, in denen alle Fragen zu diesem Thema behandelt werden.²⁰ Der Koordinator für die funktionalen Luftraumblöcke informiert in seinen Berichten ausführlich über die Einrichtung der funktionalen Luftraumblöcke und die erreichten Fortschritte.²¹

Derzeit gibt es zwei funktionale Luftraumblöcke²², die offiziell eingerichtet wurden und sich bereits in der Umsetzungsphase befinden. Sieben weitere funktionale Luftraumblöcke befinden sich in unterschiedlichen Einrichtungsphasen. Über das TEN-V-Finanzierungsprogramm erhalten alle funktionalen Luftraumblöcke eine finanzielle Förderung der EU. Bei sämtlichen Initiativen zur Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke kann davon ausgegangen werden, dass die Vereinbarungen über die funktionalen Luftraumblöcke auf der Ebene der Staaten unterzeichnet und gegebenenfalls ratifiziert werden können, damit der Termin im Dezember 2012 eingehalten werden kann. Dennoch verläuft die Einrichtung der funktionalen Luftraumblöcke nicht so zügig wie angestrebt – bislang wurden lediglich zwei Leistungspläne auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke übermittelt. Die Kommission wird die Fortschritte weiterhin sorgfältig überwachen und angesichts des näher rückenden Termins noch aufmerksamer beobachten; sie wird insbesondere prüfen, ob die einzelnen funktionalen Luftraumblöcke die rechtlichen Anforderungen erfüllen, ob die Akteure (einschließlich Personalvertretungsorganisationen) ordnungsgemäß einbezogen wurden und ob der Bottom-up-Ansatz zur Defragmentierung des Luftraums operationelle Vorteile erbracht hat.

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/functional_airspace_blocks_en.htm

²¹ Berichte vom Dezember 2010 und März 2011

²² http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/functional_airspace_blocks_en.htm

Die funktionalen Luftraumblöcke Dänemark-Schweden sowie Vereinigtes Königreich-Irland.

Neben den formellen Anforderungen besteht in einigen wichtigen Bereichen noch Handlungsbedarf, so beispielsweise bei der Umsetzung der Leistungspläne und Gebührensysteme für die funktionalen Luftraumblöcke, beim Aufbau einer echten Partnerschaft zwischen den einzelnen funktionalen Luftraumblöcken und den Netzmanagern, um ein besseres Luftraummanagement zu gewährleisten, und bei der koordinierten Einführung des Programms SESAR.

3.5. Benennung des Netzmanagers für das Flugverkehrsmanagementnetz der EU

Die Entscheidungen der Mitgliedstaaten über Netzfunktionen werden derzeit auf freiwilliger Basis getroffen und orientieren sich meist an eigenen Bedürfnissen sowie den Maßnahmen anderer Staaten. Ein wichtiger Erfolg des zweiten Maßnahmenpakets zum einheitlichen europäischen Luftraum ist die stärkere Zentralisierung des Netzmanagements, die sich auf eine kooperative Entscheidungsfindung sowie detaillierte Pläne für die Erreichung der in den Rechtsvorschriften der EU vorgegebenen Leistungsziele stützt.

Mit dem geschaffenen Rahmen können die angestrebten Vorteile für das Netz nun verwirklicht werden. Für die Netzfunktionen wird ein Netzmanagementgremium zuständig sein, das dem Ausschuss für den einheitlichen europäischen Luftraum Bericht erstattet. Dem Netzmanager kommt bei der Verbesserung der Leistung bei der Luftraumnutzung zentrale Bedeutung zu. Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzer und Flughäfen erwarten, dass auf Netzebene sowie auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke und der einzelnen Länder unverzüglich Maßnahmen getroffen werden, damit Kapazitätsprobleme (dazu gehören auch Verspätungen in den Sommermonaten) schon im Vorfeld erkannt und verringert werden können.

Da Eurocontrol als Netzmanager für das Flugverkehrsmanagementnetz der EU benannt ist, kann der einheitliche europäische Luftraum auch über die EU hinaus auf über 40 Staaten angewandt werden. In der neuen Direktion für Netzmanagement werden die Ressourcen von Eurocontrol mit Blick auf die wichtige Funktion des Netzmanagers neu ausgerichtet.

3.6. Fähigkeit zur Abmilderung von Krisenfolgen (Europäische Koordinierungszelle für Luftfahrtkrisensituationen)

Die Ereignisse im Zusammenhang mit dem Ausbruch des Eyjafjallajökull im Frühjahr 2010 machten deutlich, dass eine zentrale Stelle eingerichtet werden muss, die die Koordinierung der Maßnahmen auf nationaler Ebene und Netzebene übernimmt, um so eine zügige und einheitliche Reaktion auf Krisensituationen im Bereich der Luftfahrt sicherzustellen. Mit der Annahme der Verordnung über die Netzfunktion, die Bestimmungen zum Management von Krisensituationen vorsieht, wurde dieser Notwendigkeit Rechnung getragen.

Zur Unterstützung des Netzmanagers wurde die europäische Koordinierungszelle für Luftfahrtkrisensituationen (EACCC) eingerichtet, die von der Kommission und Eurocontrol geleitet wird. Die Einbeziehung der EASA und der Mitgliedstaaten ist vorgeschrieben. Beim Vulkanausbruch im Mai 2011 war die wachsende Effektivität der EACCC bereits deutlich zu erkennen.

3.7. Technische Herausforderungen und die Einführung des Programms SESAR

Das Programm SESAR schafft die technische Grundlage für die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums. Es ist das wichtigste öffentlich-private Technologieprogramm auf dem Gebiet des Flugverkehrsmanagements, das je in Europa durchgeführt wurde. Die Leistungsziele des einheitlichen europäischen Luftraums im Hinblick auf Kapazität, Umwelt, Sicherheit und Kosteneffizienz können jedoch nur durch die sorgfältig koordinierte Einführung neuer Infrastrukturen für das Flugverkehrsmanagement, wie im ATM-Masterplan bereits dargestellt, erreicht werden.

Europäischer Masterplan für das Flugverkehrsmanagement

Der europäische ATM-Masterplan²³ sieht mehrere Szenarien vor, die von den zuständigen Akteuren bis 2025 und darüber hinaus zur Einführung des Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation umgesetzt werden sollen und als Basis für die Validierungstätigkeiten des gemeinsamen Unternehmens SESAR dienen. Er wurde 2009 vom Rat gebilligt und vom gemeinsamen Unternehmen SESAR aktualisiert; die nächste Aktualisierung wird im März 2012 erfolgen.

Gemeinsames Unternehmen SESAR

2010 führte die Kommission drei Jahre nach der Gründung des gemeinsamen Unternehmens SESAR die erste Zwischenbewertung durch. Die Bewertung hat ergeben, dass das gemeinsame Unternehmen SESAR bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben gute Arbeit geleistet hat und die beteiligten Kreise mit seiner Leistung generell zufrieden sind. Das Unternehmen hat sich als die geeignete Organisation für die Durchführung der SESAR-Entwicklungsphase und die zügige Umsetzung des europäischen ATM-Masterplans erwiesen.

Künftige Einführung des Programms SESAR

2009 ersuchte der Rat die Kommission, detaillierte Vorschläge für eine Strategie zur Einführung des Programms SESAR vorzulegen und dabei besonderes Augenmerk auf eine Führungsstruktur und die Finanzierungsmechanismen zu legen. Die Kommission wird bis Ende 2011 einen Vorschlag erarbeiten, wie der komplexe Übergang von der Entwicklungs- zur Einführungsphase von SESAR koordiniert werden soll. Die Strategie wird mehrere Empfehlungen beinhalten, die eine starke Beteiligung und Mitwirkung aller Akteure, einschließlich des Militärs, an der koordinierten und zügigen Einführung der neuen Technologien und Verfahren ermöglicht. Diese Strategie wird sich vorrangig auf die bestehenden EU-Instrumente stützen; eine umfassende Einbeziehung der Branche mit entsprechender Aufsicht wird ebenfalls als äußerst wichtig angesehen.²⁴ Besondere Aufmerksamkeit wird

²³ http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/european_atm_en.htm

²⁴ Vgl. Arbeitsdokument der Dienststellen der Kommission zur Ausarbeitung einer Entwicklungsstrategie für den technologischen Pfeiler des einheitlichen europäischen Luftraums – SEK(2010) 1580.

auch frühzeitigen Einführungsprojekten als Grundlage für die zukünftige Umsetzung der Ergebnisse des Programms SESAR beigemessen.²⁵

Kooperationsvereinbarung zwischen der EU und den USA im Bereich der Forschung und Entwicklung für die Zivilluftfahrt

Mit der Unterzeichnung einer Kooperationsvereinbarung im Bereich der Forschung und Entwicklung für die Zivilluftfahrt am 3. März 2011 haben die EU und die USA einen wichtigen Schritt zur internationalen Zusammenarbeit bei der ATM-Modernisierung und der Interoperabilität gemacht. Durch diese Kooperation soll die Interoperabilität zwischen den Programmen SESAR und NextGen gefördert werden. Sie schafft die Grundlage für eine weitere Vereinfachung der Zusammenarbeit zwischen der Branche in der EU und in den USA und sie ermöglicht die Koordinierung technischer Maßnahmen zur Förderung der globalen ATM-Standardisierung sowie eine gemeinsame europäische und amerikanische Unterstützung der Standardisierungsmaßnahmen der ICAO.

3.8. Von Flugsteig zu Flugsteig: Einbeziehung der Flughäfen in die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums

Die Flughäfen als Ein- und Ausgänge zum europäischen Netz wurden in den Rechtsvorschriften, die die Leistung und das Netzmanagement betreffen, umfassend berücksichtigt. Ab 2015 muss die Leistung von Flugsicherungsorganisationen auf Flughäfen den vorgegebenen Leistungszielen entsprechen. Angesichts der wechselseitigen Abhängigkeit zwischen der Leistung der Flugsicherungsdienste und anderen Abläufen/Tätigkeiten auf Flughäfen sollen bei der anstehenden Revision der bestehenden EU-Rechtsvorschriften über Zeitnischen und Bodenabfertigung die Vorgaben der Verordnung zur Festlegung eines Leistungssystems auf den gesamten Flughafenbetrieb ausgeweitet und potenzielle Leistungsziele für die Akteure im Flughafenbetrieb festgelegt werden.

3.9. Faktor Mensch

Die menschliche und die soziale Dimension sind zentrale Elemente für die Vollendung des einheitlichen europäischen Luftraums, mit denen sichergestellt werden soll, dass diese Faktoren nicht unterschätzt oder vernachlässigt werden. Der soziale Dialog sollte auf drei Ebenen geführt werden: auf der nationalen Ebene, auf der europäischen Ebene und auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke. Die vollständige Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums kann erreicht werden, wenn ein stabiler Personalbestand an gut ausgebildeten Fluglotsen zur Verfügung steht. Der einheitliche europäische Luftraum erfordert jedoch auch eine Optimierung der Ressourcenverteilung, eine Weiterentwicklung der Modalitäten des Berufsbilds des Fluglotsen und die Schaffung einer „Kultur des gerechten Umgangs“ („Just Culture“). Die Einführung und Umsetzung des Leistungssystems, der funktionalen Luftraumblöcke, des Netzmanagers und des Programms SESAR werden sich auf die Arbeit der Beschäftigten im Flugverkehrsmanagement auswirken. Diese Auswirkungen sollten sorgfältig bewertet werden, und die Kommission wird hierzu eine umfassende Konsultation durchführen.

²⁵ Bezeichnet als Umsetzungspaket 1 (UP1).

3.10. Gesamteuropäische Dimension des einheitlichen europäischen Luftraums

Der einheitliche europäische Luftraum ist für die angrenzenden Länder offen, um eine Ausweitung dieses Luftraums und der damit verbundenen Vorteile auf ein geografisches Gebiet zu ermöglichen, das über die EU hinausgeht. Die Anwendung des Rahmens für den einheitlichen europäischen Luftraum wurde bereits auf Norwegen und Island (basierend auf dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum) sowie auf die Schweiz (basierend auf einem bilateralen Abkommen über den Luftverkehr mit der Europäischen Union) ausgeweitet. Auch Marokko, Jordanien, Georgien und die Balkanländer (Albanien, Bosnien und Herzegowina, Kroatien, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Serbien, Montenegro und Kosovo²⁶), die aufgrund umfassender Luftverkehrsabkommen mit der EU ebenfalls dem gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum angehören, arbeiten an der umfassenden Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum. Die Aussicht dieser Länder auf eine Beteiligung an den Initiativen zur Errichtung funktionaler Luftraumblöcke dürfte die Einhaltung der Rechtsvorschriften bereits im Vorfeld einer formellen Verabschiedung vorantreiben. Im Auftrag des Rates führt die Kommission außerdem Verhandlungen über umfassende Abkommen mit der Ukraine und der Republik Moldau. Die Verhandlungen mit Tunesien könnten schon in Kürze beginnen. Darüber hinaus haben die Türkei (Beitrittspartnerschaft) und die Ukraine (Assoziierungspartnerschaft) zugesagt, ihre Rechtsordnung im Bereich des Luftverkehrs schrittweise an die Rechtsvorschriften der EU anzugleichen.

Die Kommission wird eng mit allen Nachbarstaaten zusammenarbeiten und die gesamteuropäische Dimension des einheitlichen europäischen Luftraums weiter ausbauen.²⁷ In diesem Zusammenhang kann die Partnerschaft mit Eurocontrol einen positiven Beitrag leisten.

3.11. Vertiefung der Beziehungen zwischen der EU und Eurocontrol

Seit 2001 haben die Beziehungen zwischen der EU und Eurocontrol mit dem einheitlichen europäischen Luftraum eine neue Perspektive erhalten.

Eurocontrol ist darum bemüht, den Anforderungen gerecht zu werden, die sich aus dem neuen Rechtsrahmen der EU ergeben. Innerhalb der Organisation wurden wichtige Veränderungen vorgenommen, wie beispielsweise die Trennung der Unterstützung von Regelungs- und Dienstleistungsfunktionen. Dieser Prozess (Organisation, Entscheidungsgremien) sollte gefördert werden. Im Oktober 2011 wurde die Kommission vom Rat beauftragt, eine hochrangige Übereinkunft zwischen der EU und Eurocontrol auszuhandeln. Mit dieser Übereinkunft sollen die Beziehungen zwischen der EU und Eurocontrol stabilisiert und gefestigt, Eurocontrol als technisches Unterstützungsgremium für die EU bestätigt und weitere organisatorische Veränderungen innerhalb von Eurocontrol unterstützt werden.

²⁶ Nach der Resolution 1244/1999 des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen.

²⁷ Vgl. KOM(2011) 415 endg. vom 7.7.2011, Die EU und ihre Nachbarregionen: Ein neues Konzept für die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich.

4. SCHLUSSFOLGERUNG UND AUSBLICK

Die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums schreitet weiter zügig voran. Sollten die bisher erreichten Fortschritte bei der Umsetzung des ersten Maßnahmenpakets hinter den ursprünglichen Erwartungen zurückbleiben, wird die parallele Umsetzung von Schlüsselmaßnahmen des zweiten Maßnahmenpakets 2012 beginnen, die rasch zu deutlichen Erfolgen führen dürfte. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, ihre Verpflichtungen einzuhalten und alle Maßnahmen zu ergreifen, die zum Erfolg dieses Prozesses beitragen.

Insbesondere muss die Union ein integriertes europäisches Flugverkehrsmanagementsystem einführen, ein echtes Netz mit einer einheitlichen Leitungsstruktur und einer erweiterten Regulierungs- und Aufsichtsbezugnis.

Zusätzliche Maßnahmen könnten sich als notwendig erweisen, wie z. B. die Ausweitung des Leistungssystems auf Flughäfen im Sinne eines echten „von Flugsteig zu Flugsteig“ reichenden Konzepts und die Vornahme von Investitionen, mit denen sichergestellt wird, dass die Einführung des Programms SESAR die Entwicklung des einheitlichen europäischen Luftraums zu einem leistungsfähigen Netz unterstützt. Gegebenenfalls wird eine entsprechende Folgenabschätzung durchgeführt.

ANHANG

UMSETZUNG WICHTIGER PRIORITÄTEN DES ZWEITEN MASSNAHMENPAKETS ZUM EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUM - AKTUELLER STAND SEPTEMBER 2011					
BEZEICHNUNG DER MASSNAHME	RECHTS-GRUNDLAGE	BETROFFENE AKTEURE	FRIST	BEMERKUNGEN	
ERSTER BEZUGSZEITRAUM DES LEISTUNGSSYSTEMS 2012-2014					
Verordnung zur Festlegung eines Leistungssystems	549/2004, Art. 11	SSC, EK	Abgeschlossen	VO 691/2010 vom 29.7.2010	
Überarbeitung der Gebührenverordnung	550/2004 und 1794/2006	SSC, EK	Abgeschlossen	VO 1191/2010 vom 16.12.2010	
Benennung des Leistungsüberprüfungsgremiums	549/2004, Art. 11	EK	Abgeschlossen	Beschluss der Kommission vom 29.7.2010	
Beschluss über EU-weite Leistungsziele für 2012-2014	549/2004, Art. 11	SSC, EK	Abgeschlossen	Beschluss 2011/121/EU der Kommission vom 21.2.2011	
Annahme nationaler/FAB-Leistungsziele und -pläne für den Zeitraum 2012-2014	549/2004, Art. 11	MS, FAB	Ausstehend	Empfehlung der Kommission an die MS im November 2011	
Umsetzung des ersten Bezugszeitraums des Leistungssystems (2012-2014)	549/2004, Art. 11	MS, FAB, EK	2012-14	Kontinuierliche Überwachung mit den Akteuren erforderlich	
FUNKTIONALE LUFTRAUMBLÖCKE (FAB)					
Verordnung über die vor Einrichtung eines FAB bereitzustellenden Informationen	550/2004 Art. 9 a	SSC, EK	Abgeschlossen	VO 1191/2010 vom 16.12.2010	
Benennung des Koordinators für das FAB-System	550/2004 Art. 9 a	EK	Abgeschlossen	Beschluss der Kommission vom 12.8.2010	
Leitfaden für die Einrichtung und Modifizierung der FAB	550/2004 Art. 9 a	SSC, FAB, EK	Abgeschlossen	Positive Stellungnahme in der 38. Sitzung des SSC, 12/2010	
Einrichtung einzelner FAB	550/2004 Art. 9 a	MS, FAB	bis 12/2012	Laufendes Verfahren, Bottom-up-Ansatz	
Umsetzung der FAB	550/2004 Art. 9 a	MS, FAB	Fortlaufend	Möglichst rasche Erreichung operationeller Vorteile	
NETZFUNKTIONEN DES EUROPÄISCHEN ATM-NETZES					
Verordnung über die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes	551/2004, Art. 6	SSC, EK	Abgeschlossen	VO 677/2011 vom 7.7.2011	
Benennung des Netzmanagers für das ATM-Netz der EU	551/2004, Art. 6	EK, Eurocontrol	Abgeschlossen	Beschluss K(2011) 4130 endg. der Kommission vom 7.7.2011	
Aufnahme der Tätigkeit des Netzmanagers	551/2004, Art. 6	Eurocontrol	09/2011	Einbeziehung aller Akteure in das ATM erforderlich	
EINBEZIEHUNG DER EASA IN DAS FLUGVERKEHRSMANAGEMENT					
Anforderungen für Flugsicherungsorganisationen	216/2008	EASA, SSC, EK	Abgeschlossen	VO 1035/2011 vom 17.10.2011	
Neuformulierung der Richtlinie zu Fluglotsenlizenzen als Durchführungsvorschrift	216/2008	EASA, SSC, EK	Abgeschlossen	VO 805/2011 vom 10.8.2011	
Anforderungen an die zuständigen Behörden	216/2008	EASA, SSC, EK	Abgeschlossen	VO 1034/2011 vom 17.10.2011	
Beginn der Standardisierungsinspektionen der EASA in den Mitgliedstaaten	216/2008	EASA, MS	2012	Arbeitsprogramm wird derzeit erstellt	
TECHNISCHE INNOVATION AUF DER GRUNDLAGE DES PROGRAMMS SESAR					
SESAR-Errichtungsphase (einschließlich Leitungsstruktur)	Rat 3/2009	EK	12/2011	Vorschlag an den Rat und das EP wird vorbereitet	
FuE-Kooperationsvereinbarung mit der FAA, einschließlich Kooperation mit der FAA über die Interoperabilität zwischen SESAR und NexGen	Rat 3/2009	EK, MS	Abgeschlossen	Unterzeichnung im März 2011	
EINBEZIEHUNG DER FLUGHÄFEN IN DEN EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUM					
Überarbeitung bestehender Rechtsvorschriften zu Zeitnischen und Bodenabfertigung		EK	11/2011	Beitrag zum Konzept „von Flugsteig zu Flugsteig“	
FAKTOR MENSCH					
Einbeziehung von Personalvertretungsorganisationen bei der Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums	549/2004, Art. 10	EK, MS, FAB	Fortlaufend	1. Sachverständigengruppe zur sozialen Dimension des einheitlichen europäischen Luftraums (Beschluss K(2010) 9016 der Kommission); 2. Konsultationsverfahren auf der Ebene der MS und der FAB	
GESAMTEUROPÄISCHE DIMENSION DES EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUMS					
Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraums durch die Nachbarstaaten der EU	549/2004 Art. 7	EK, EU	Fortlaufend	Regelmäßig. KOM(2011) 415 endg. vom 7.7.2011. Die EU und ihre Nachbarregionen: Ein neues Konzept für die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich	
BEZIEHUNGEN ZU EUROCONTROL					
Unterzeichnung einer hochrangigen Übereinkunft zwischen der EU und Eurocontrol	Rat 10/2011	EK, EU	2012		
Annahme einer Finanzierungsvereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und Eurocontrol		EK, Eurocontrol	2011-12	Technische Unterstützung durch Eurocontrol bei der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums	