



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 19.10.2017
COM(2017) 620 final

2017/0271 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über die Unterzeichnung — im Namen der Union — und vorläufige Anwendung von
Änderung 1 der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406 zwischen den Vereinigten
Staaten von Amerika und der Europäischen Union**

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Im Jahr 2011 haben die Union und die USA eine Vereinbarung zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union über die Zusammenarbeit bei der Forschung und Entwicklung im Bereich der Zivilluftfahrt geschlossen (im Folgenden die „Vereinbarung“)¹. Die bisherige Kooperation auf der Grundlage der Vereinbarung umfasste vor allem Tätigkeiten im Bereich des Flugverkehrsmanagements (Air Traffic Management, ATM), insbesondere die Forschungs- und Entwicklungszusammenarbeit zwischen den ATM-Modernisierungsprogrammen SESAR (EU) und NextGen (USA).

Zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Vereinbarung befanden sich beide Programme in ihrer Forschungs- und Entwicklungsphase, weshalb die ursprüngliche Ausrichtung der Zusammenarbeit auf Forschung, Entwicklung und Validierung gerechtfertigt war. Die auf der Vereinbarung beruhende Zusammenarbeit, insbesondere zwischen SESAR und NextGen, hat einen hohen Reifegrad erreicht und wichtige Ergebnisse hervorgebracht, die die weltweite Interoperabilität von ATM-Systemen unterstützen. Vor diesem Hintergrund haben beide Parteien die Möglichkeit sondiert, den Umfang der Zusammenarbeit auf Themen auszuweiten, die im Zusammenhang mit der Einführung von ATM-Systemen stehen. Auf dieser Grundlage ermächtigte der Rat die Kommission am 8. Mai 2017, mit der Federal Aviation Administration (im Folgenden die „FAA“) der USA eine Änderung der Vereinbarung auszuhandeln, um deren Anwendungsbereich auf den Bereich der Einführung auszuweiten. Bei den Verhandlungen standen die folgenden Ziele im Vordergrund:

- (1) Die Ausweitung des Anwendungsbereichs der bestehenden Vereinbarung über Forschung und Entwicklung in der Zivilluftfahrt auf das gesamte Gebiet der ATM-Modernisierung (d. h. FuE, Validierung, Demonstration, Einführung) unter Einbeziehung auch neu entstehender, über die Technik hinausgehender Luftverkehrsbereiche und sonstiger ATM-Bereiche des einheitlichen europäischen Luftraums;
- (2) die Straffung und Optimierung der Governance-Modalitäten der Vereinbarung und ihrer Anhänge und Anlagen; die Erfahrungen mit der bestehenden Vereinbarung haben beide Parteien veranlasst, die Verwaltungsabläufe auf hoher Ebene einfacher und wirksamer zu gestalten und die operativen Dienste, die sich mit den technischen Themen der Zusammenarbeit befassen, besser einzubeziehen;
- (3) die Aushandlung eigener Modalitäten für die Zusammenarbeit bei der ATM-Einführung unter Beibehaltung der bereits bestehenden Modalitäten der „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit im Interesse der globalen Interoperabilität“, die an den neuen Rahmen entsprechend angepasst werden.

Bis die vorgeschlagenen Änderungen der Vereinbarung vom Europäischen Parlament und per Ratsbeschluss gebilligt wurden, schlägt die Kommission dem Rat vor, einen Beschluss zu fassen, mit dem die Unterzeichnung der Vereinbarung und ihre vorläufige Anwendung genehmigt wird.

¹ ABl. L 89 vom 5.4.2011.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die vorgeschlagene Änderung der Vereinbarung steht mit der Luftfahrtstrategie der Union, der Politik des einheitlichen europäischen Luftraums, dem SESAR-Projekt und den einschlägigen Rechtsvorschriften in vollem Einklang. In ihrer Strategie unterstreicht die Union die Bedeutung der vollständigen Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums durch die Umsetzung eines durchgängig optimierten europäischen Flugverkehrsmanagementsystems, das die aufgrund von Ineffizienz entstehenden Kosten verringert (z. B. Verspätungen und längere Strecken). Hierbei spielt die Durchführung des SESAR-Projekts eine entscheidende Rolle ebenso wie eine solide und effiziente Zusammenarbeit mit den USA, damit die jeweiligen Flugverkehrsmanagementsysteme aneinander angeglichen werden und interoperabel sind.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Diese Initiative entspricht den politischen Prioritäten der Kommission auf den Gebieten „Binnenmarkt“, „Wachstum und Beschäftigung“ sowie „die EU als globaler Akteur“. Zudem steht der Vorschlag im Einklang mit der EU-Politik auf den Gebieten Forschung und Innovation sowie transeuropäische Netze, auf die sich die SESAR-Forschung und -Entwicklung sowie der SESAR-Errichtungsrahmen stützen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Die Rechtsgrundlage dieses Vorschlags ist Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Entfällt.

- **Verhältnismäßigkeit**

Mit der vorgeschlagenen Änderung der Vereinbarung ist weder ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand noch eine zusätzliche finanzielle Belastung für die Mitgliedstaaten oder die Luftfahrtbranche verbunden.

- **Wahl des Instruments**

Entfällt.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Kommission hat das gemeinsame Unternehmen SESAR und das SESAR-Errichtungsmanagement in die Verhandlungen eingebunden; beide haben die Verhandlungsergebnisse gebilligt. Beide repräsentieren eine große Bandbreite von Luftfahrtakteuren, denen die geänderte Vereinbarung zugutekommen kann. Darüber hinaus konsultierte die Kommission die Mitgliedstaaten im Wege des Sonderausschusses, der vom

Rat vor Paraphierung der Textentwürfe für die Vereinbarung eingesetzt worden war. Spanien, Polen und Zypern baten um eine Klärung der Struktur der geänderten Vereinbarung, der Governance-Modalitäten und der Frage, inwieweit Eurocontrol in die Zusammenarbeit bei der Leistungsüberprüfung eingebunden werden muss. In dem Sonderausschuss signalisierten die Mitgliedstaaten ihre Unterstützung für den Wortlaut der geänderten Vereinbarung, nachdem die Kommission die Fragen geklärt hatte.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Während der Verhandlungen stellten das gemeinsame Unternehmen SESAR, das SESAR-Errichtungsmanagement und Eurocontrol ihr Fachwissen zur Verfügung. Juristischen Sachverstand lieferte der Juristische Dienst der Kommission. Externer Sachverstand wurde nicht benötigt.

- **Folgenabschätzung**

Der Rat ermächtigte die Kommission, eine Änderung der Vereinbarung auszuhandeln, mit der die folgenden drei Ziele angestrebt werden: Ausweitung des Anwendungsbereichs der Vereinbarung auf den gesamten Zyklus der ATM-Modernisierung, Überprüfung der Governance-Modalitäten im Hinblick auf eine größere Effizienz und Praktikabilität sowie Aufnahme gesonderter Modalitäten für die ATM-Einführung. Diese drei Ziele wurden im vollen Umfang erreicht. Während dem Vorschlag dieselben Ziele und Grundsätze zugrunde liegen wie der bestehenden Vereinbarung, wird mit ihm der Umfang der Zusammenarbeit zwischen der Union und den USA auf alle Phasen der ATM-Modernisierung, einschließlich der Einführung, ausgeweitet. Diese Änderung ist angesichts der auf der Grundlage der bestehenden Vereinbarung erfolgreich durchgeführten Arbeiten nur naheliegend. Die mit der geänderten Vereinbarung vorgesehene Governance sorgt für ein schlankeres, effizienteres und wirkungsvolleres Management auf hoher Ebene, das eine angemessene Repräsentation beider Parteien in Sitzungen ermöglicht und den richtigen Ort für Diskussionen bietet, die eher strategischen Fragen gewidmet sind.

Ziel der Initiative ist es jedoch nicht, neue Programme oder neue Fördermechanismen aufzustellen. Wie in der Arbeitsplanung angegeben, wurde deshalb auch keine Folgenabschätzung durchgeführt.

In ihrem Vorschlag zur Eröffnung der Verhandlungen über die Änderung der Vereinbarung hatte die Kommission festgestellt, dass die beste Option darin bestehe, den Anwendungsbereich der geltenden Vereinbarung im Rahmen der Politik für den einheitlichen europäischen Luftraum so zu ändern, dass er alle Phasen der ATM-Modernisierung, auch die Einführung, umfasst, und gleichzeitig den Umfang der Zusammenarbeit bei Themen der Zivilluftfahrt, die sich nicht auf das ATM beziehen, auf Forschung und Entwicklung einzuschränken. Der Vorteil dieses Konzepts liegt darin, dass die Vereinbarung nach wie vor die Zusammenarbeit in der Forschung und Entwicklung im Nicht-ATM-Bereich der Zivilluftfahrt abdeckt und den bereits ausgehandelten verbindlichen Kooperationsrahmen mit den USA beibehält.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Entfällt.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt. Die auf der Grundlage der geänderten Vereinbarung auszuführenden Tätigkeiten werden mit Hilfe der vorhandenen Instrumente bzw. ihrer entsprechenden Finanzausstattung und Arbeitsprogramme durchgeführt, etwa im Rahmen des Mehrjahresarbeitsprogramms 2020 des gemeinsamen Unternehmens SESAR und der Partnerschaftsrahmenvereinbarung mit dem SESAR-Errichtungsmanagement.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die mit der Vereinbarung vorgesehene Forschung, Entwicklung und Validierung wird auch weiterhin vom gemeinsamen Unternehmen SESAR geplant und überwacht. Die Einführungstätigkeiten werden vom SESAR-Errichtungsmanagement auf der Grundlage der jeweiligen, mit der Kommission unterzeichneten Finanzhilfevereinbarungen geplant und überwacht. Die Kommission wird den Gesamtfortschritt bei der Umsetzung der Vereinbarung mit Hilfe der bewährten Berichtsmechanismen dieser beiden Einrichtungen verfolgen und überwachen und sich hierbei auf die rechtlichen und vertraglichen Rahmen und den Rahmen für die Governance der Vereinbarung stützen.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Entfällt.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Die Kommission hat die Vorgaben und Ziele erfüllt, die der Rat an seine Ermächtigung, mit der FAA einen Vorschlag zur Änderung der Vereinbarung auszuhandeln, geknüpft hatte. Die Änderung beinhaltet die Überarbeitung des Haupttextes der Vereinbarung als Addendum sowie einen überarbeiteten Anhang I über die „ATM-Modernisierung und globale Interoperabilität“, die drei Anlagen und fünf Beilagen umfasst. Dieser neue Aufbau der Vereinbarung ermöglicht eine flexible und anpassungsfähige Kooperation im Einklang mit der überarbeiteten schlankeren und wirksameren Governance der Vereinbarung.

Insbesondere:

- Im überarbeiteten Haupttext der Vereinbarung wurde der Gemeinsame Ausschuss durch vereinfachte Modalitäten ersetzt. So ist ein Vertreter jeder Partei dafür zuständig, die Funktionsweise der gesamten Vereinbarung zu überwachen und Entscheidungen auf politischer Ebene zu treffen (Artikel III der Vereinbarung). Jetzt ist auch festgelegt, dass der Generaldirektor der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) und der Leiter der Federal Aviation Administration (FAA) die beiden Parteien vertreten werden, sodass die gesamte Vereinbarung der Aufsicht der höchsten Leitungsebene der FAA und der entsprechenden Kommissionsdienststellen unterliegt. Zudem sieht die geänderte Vereinbarung ein „Verwaltungsverfahren“ vor, für das die Vertreter der Parteien zuständig sind. Es ersetzt das in der Ermächtigung des Rates genannte „Genehmigungsverfahren der Vereinbarung“. Während der Verhandlungen stellte sich heraus, dass die Bezeichnung „Genehmigungsverfahren“ den tatsächlichen Umfang des Verfahrens, das sich vielmehr auf die Verwaltung der Vereinbarung bezieht, nicht genau wiedergibt. Dieses Verfahren gewährleistet die Aufsicht und Lenkung der Vereinbarung auf hohem Niveau und stellt die

Verbindung zu den jeweiligen politischen Instanzen der Parteien her, denen gegenüber sie rechenschaftspflichtig sind. Entsprechend diesem Verfahren können die Vertreter der Parteien neue Anhänge annehmen oder Änderungen der Vereinbarung vorschlagen. Angesichts dieser Überlegungen kamen die Parteien darin überein, den Begriff „Genehmigungsverfahren“ durch „Verwaltungsverfahren“ zu ersetzen.

- Die thematischen Anhänge werden von Exekutivausschüssen verwaltet, die sich aus Vertretern der Parteien zusammensetzen, die der operativen Ebene der jeweiligen Themen, mit denen sie sich befassen, näher stehen. So werden, was den Anhang 1 anbelangt, der leitende FAA-Beamte für NextGen und der SES-Referatsleiter der Kommission ihre jeweiligen Parteien vertreten (Artikel IV von Anhang 1). Die Exekutivausschüsse berichten den Vertretern der Parteien. Anhang 1 befasst sich mit der Ausweitung des Anwendungsbereichs der Vereinbarung auf die gesamte ATM-Einführung (Artikel I und III von Anhang 1).
- In Anlage 3 werden die Modalitäten der Zusammenarbeit im Bereich der ATM-Einführung erläutert.
- Jede Beilage wird von einem eigenen Ausschuss geleitet, der die Umsetzung der Tätigkeiten beaufsichtigt. Diese Ausschüsse berichten ihren jeweiligen Exekutivausschüssen (Artikel V von Anlage 1 und Artikel IV der Anlagen 2 und 3).
- Angesichts der vorstehend erläuterten Änderungen der Vereinbarung sind die Parteien darin übereingekommen, dass es im Sinne der Angemessenheit und Klarheit am besten ist, den gesamten Text der Vereinbarung durch neue Fassungen zu ersetzen, die alle vereinbarten Änderungen sowie die neuen Modalitäten der Zusammenarbeit für die Einführung enthalten, statt jedes einzelne Dokument zu ändern. Die ursprünglichen Fassungen von Anhang 1 und seiner 5 Anlagen sowie von Anhang 2 wurden an den erweiterten Anwendungsbereich und die neue Struktur der Vereinbarung angepasst, um die Leitung zu straffen und ihr Format zu harmonisieren. Der ursprüngliche Anhang 1 wurde zu Anlage 1 und seine 5 Anlagen wurden zu Beilagen. Der ursprüngliche Anhang 2 wurde zu Anlage 2. Zusammengefasst beinhaltet die neue Struktur der Vereinbarung die Anlage 1 „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit im Interesse von Forschung, Entwicklung und Validierung sowie globaler Interoperabilität“, die zudem die folgenden 5 Beilagen umfasst:
 - (1) „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit bei Querschnittstätigkeiten im Interesse globaler Interoperabilität“;
 - (2) „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit beim Informationsmanagement im Interesse globaler Interoperabilität“;
 - (3) „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit beim Flugwegmanagement im Interesse globaler Interoperabilität“;
 - (4) „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit bei der Interoperabilität von Kommunikations-, Navigations-, Überwachungs- und Bordsystemen im Interesse globaler Interoperabilität“;
 - (5) „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit bei Verbundprojekten im Interesse globaler Interoperabilität“;
- Anlage 2 „Zusammenarbeit bei der Leistungsmessung des Flugverkehrsmanagements“;

- Anlage 3 „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit bei Einführungstätigkeiten im Interesse globaler Interoperabilität“.

Die Parteien müssen nur die neue Vereinbarung unterzeichnen, die die Änderung der Vereinbarung sowie alle anderen Dokumente (Anhang I, die drei Anlagen und die fünf Beilagen zu Anlage 1) umfasst.

Die Europäische Union wird für die Vereinbarung und die mit ihr zusammenhängenden Durchführungsmodalitäten (Anhänge und Anlagen) durch die Europäische Kommission vertreten. Die Kommission und die FAA können die Durchführung der Kooperationstätigkeiten jedoch an andere Stellen delegieren oder sich von diesen unterstützen lassen. Auf EU-Seite kämen hierfür, je nach Zuständigkeitsbereich, das gemeinsame Unternehmen SESAR, das SESAR-Errichtungsmanagement oder Eurocontrol in Frage. Die Kommission beabsichtigt, das gemeinsame Unternehmen SESAR in Anlage 1, Eurocontrol in Anlage 2 und das SESAR-Errichtungsmanagement in Anlage 3 einzubinden.

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird die ursprüngliche Rolle des Sonderausschusses bei der Verwaltung der Vereinbarung gewahrt. In der Beschlussvorlage über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung der geänderten Vereinbarung werden die Aufgaben festgelegt, die eine vorherige Anhörung des Sonderausschusses erfordern, sowie die Aufgaben, die sich vor allem auf die Verwaltung und Durchführung der Vereinbarung beziehen und die die Kommission in eigener Verantwortung wahrnehmen kann.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über die Unterzeichnung — im Namen der Union — und vorläufige Anwendung von
Änderung 1 der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406 zwischen den Vereinigten
Staaten von Amerika und der Europäischen Union**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat gemäß dem Beschluss des Rates vom 8. Mai 2017, in dem die Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen ermächtigt wird, im Namen der Union eine Änderung der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union ausgehandelt.
- (2) Die Vereinbarung wurde am 28. Juli 2017 paraphiert.
- (3) Die Vereinbarung sollte — vorbehaltlich ihres späteren Abschlusses — im Namen der Union unterzeichnet werden.
- (4) Bis zu ihrem Inkrafttreten sollte die Vereinbarung, einschließlich ihres Addendums, in Einklang mit ihrem Artikel II Buchstabe A ab dem Unterzeichnungsdatum vorläufig angewandt werden.
- (5) Für die Beteiligung der Union am Management der Kooperationsvereinbarung müssen Verfahrensmodalitäten festgelegt werden –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Unterzeichnung der Änderung 1 der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union wird im Namen der Union vorbehaltlich des Abschlusses der besagten Vereinbarung genehmigt.

Der Wortlaut der zu unterzeichnenden Vereinbarung ist diesem Beschluss beigelegt.

Artikel 2

Das Generalsekretariat des Rates stellt die zur Unterzeichnung der Vereinbarung – vorbehaltlich ihres Abschlusses – erforderliche Bevollmächtigungsurkunde für die vom Verhandlungsführer der Vereinbarung benannte Person aus.

Artikel 3

Bis zu ihrem Inkrafttreten wird die Vereinbarung, einschließlich ihres Addendums, in Einklang mit ihrem Artikel II Buchstabe A ab dem Unterzeichnungsdatum vorläufig angewandt.

Artikel 4

Die Kommission legt nach Anhörung des vom Rat eingesetzten Sonderausschusses den Standpunkt fest, der von der Union im nach Artikel III der Kooperationsvereinbarung festgelegten Management der Kooperationsvereinbarung und ihren Anhängen im Hinblick auf Folgendes zu vertreten ist:

- (a) die Annahme von zusätzlichen Anhängen zur Kooperationsvereinbarung und deren Anlagen;
- (b) die Annahme von Änderungen der Anhänge zu der Kooperationsvereinbarung und deren Anlagen;
- (c) die Annahme von Vorschlägen für sonstige Änderungen der Kooperationsvereinbarung.

Artikel 5

Unbeschadet des Artikels 4 kann die Kommission alle geeigneten Maßnahmen nach den Artikeln III, IV, V, VII und VIII der Kooperationsvereinbarung ergreifen.

Artikel 6

Die Kommission vertritt die Union bei Konsultationen nach Artikel XI der Kooperationsvereinbarung.

Artikel 7

Die Kommission unterrichtet den Rat regelmäßig über die Durchführung der Kooperationsvereinbarung.

Artikel 8

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

Brüssel, den 19.10.2017
COM(2017) 620 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags für einen Beschluss des Rates

**über die Unterzeichnung — im Namen der Union — und vorläufige Anwendung der
Änderung der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406 zwischen den Vereinigten
Staaten von Amerika und der Europäischen Union**

ÄNDERUNG 1
ZUR KOOPERATIONSVEREINBARUNG
NAT-I-9406
ZWISCHEN
DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA
UND
DER EUROPÄISCHEN UNION

IN DER ERWÄGUNG, dass die Vereinigten Staaten von Amerika und die Europäische Union den Wunsch haben, die Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union, die am 3. März 2011 in Budapest unterzeichnet wurde (im Folgenden die „Vereinbarung von 2011“), zu ändern,

vereinbaren die Vereinigten Staaten von Amerika und die Europäische Union Folgendes:

ARTIKEL I

Die Vereinbarung von 2011 wird einschließlich ihrer Anhänge und Anlagen vollständig aufgehoben und durch das Addendum zu dieser Vereinbarung ersetzt, das die Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406A, deren Anhang 1, dessen Anlagen 1, 2 und 3 sowie die Beilagen 1, 2, 3, 4 und 5 der Anlage 1 umfasst.

Artikel II

INKRAFTTRETEN UND KÜNDIGUNG

- A. Diese Vereinbarung, einschließlich ihres Addendums, wird bis zu ihrem Inkrafttreten mit Wirkung ab dem Unterzeichnungsdatum vorläufig angewendet.
- B. Diese Vereinbarung, einschließlich ihres Addendums, tritt in Kraft, sobald die Vereinigten Staaten von Amerika und die Europäische Union einander schriftlich notifiziert haben, dass ihre jeweiligen für das Inkrafttreten der Vereinbarung erforderlichen Verfahren abgeschlossen sind, und bleibt bis zu ihrer Kündigung in Kraft.
- C. Die Parteien können diese Vereinbarung, einschließlich ihres Addendums, jederzeit unter Einhaltung einer Frist von sechzig (60) Tagen durch schriftliche Mitteilung an die andere Partei kündigen. Durch die Kündigung dieser Vereinbarung wird auch ihr Addendum, einschließlich aller Anhänge, Anlagen und Beilagen, die von den Parteien entsprechend der Kooperationsvereinbarung angenommen wurden, gekündigt.

ARTIKEL III
VOLLMACHT

Die Vereinigten Staaten von Amerika und die Europäische Union stimmen den Bestimmungen dieser Vereinbarung zu; dies wird beurkundet durch die Unterschrift ihrer gehörig befugten Vertreter.

Geschehen zu.....am, in zweifacher Ausfertigung in englischer Sprache.

Für die Vereinigten Staaten von Amerika

Für die Europäische Union

ADDENDUM ZU ÄNDERUNG 1
DER KOOPERATIONSVEREINBARUNG NAT-I-9406
ZWISCHEN
DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA UND DER EUROPÄISCHEN
UNION

KOOPERATIONSVEREINBARUNG

NAT-I-9406A

ZWISCHEN

**DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA UND DER EUROPÄISCHEN
UNION**

ÜBER

**DIE MODERNISIERUNG DES FLUGVERKEHRSMANAGEMENTS, FORSCHUNG
UND ENTWICKLUNG IN DER ZIVILLUFTFAHRT UND GLOBALE
INTEROPERABILITÄT**

IN DER ERWÄGUNG, dass die Vereinigten Staaten von Amerika und die Europäische Union die Förderung und den Ausbau der Zusammenarbeit in der Zivilluftfahrt als gemeinsames Ziel verfolgen, und

IN DER ERWÄGUNG, dass diese Zusammenarbeit die Weiterentwicklung, Sicherheit und Effizienz der Zivilluftfahrt in den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union fördern wird,

vereinbaren die Vereinigten Staaten von Amerika und die Europäische Union (im Folgenden gemeinsam als „Parteien“ und einzeln als „Partei“ bezeichnet) daher nun die Durchführung gemeinsamer Programme gemäß den folgenden Modalitäten und Bedingungen:

ARTIKEL I

ZIEL

- A. In dieser Kooperationsvereinbarung (im Folgenden die „Vereinbarung“) und ihren Anhängen, Anlagen und Beilagen werden die Modalitäten und Bedingungen der gegenseitigen Zusammenarbeit bei der Forschung, Entwicklung und Validierung im Bereich der Zivilluftfahrt sowie in allen Phasen der Modernisierung des Flugverkehrsmanagements (im Folgenden „ATM“) festgelegt. Die ATM-Modernisierung umfasst Forschungs-, Entwicklungs-, Validierungs- und Einführungstätigkeiten, die dem Ziel dienen, die globale Interoperabilität zu gewährleisten. Zu diesem Zweck können die Parteien für die Zusammenarbeit in dem in dieser Vereinbarung sowie in ihren Anhängen, Anlagen und Beilagen geforderten Umfang Personal, Ressourcen und Dienste bereitstellen. Alle Tätigkeiten im Rahmen dieser Vereinbarung, ihrer Anhänge, Anlagen und Beilagen unterliegen der Verfügbarkeit entsprechender Mittel und sonstiger verfügbarer Ressourcen für diese Zwecke.

- B Die Ziele dieser Vereinbarung können durch Zusammenarbeit auf jedem der folgenden Gebiete erreicht werden:
- (1) Austausch von Informationen über Programme und Projekte, Forschungsergebnisse oder Veröffentlichungen;
 - (2) Durchführung gemeinsamer Analysen;
 - (3) Koordinierung von Forschungs-, Entwicklungs- und Validierungsprogrammen und -projekten im Bereich der Zivilluftfahrt, die Koordinierung der Tätigkeiten zur ATM-Modernisierung sowie die Durchführung dieser Tätigkeiten durch die Parteien im Rahmen gemeinsamer Anstrengungen;
 - (4) Austausch wissenschaftlicher und technischer Mitarbeiter;
 - (5) Austausch spezieller Anlagen, Software und Systeme für Forschungstätigkeiten und Kompatibilitätsstudien;
 - (6) gemeinsame Organisation von Symposien oder Konferenzen sowie
 - (7) gegenseitige Konsultationen mit dem Ziel der Abstimmung der Vorgehensweise in geeigneten internationalen Gremien.
- C Die Parteien fördern unter Einhaltung der jeweils geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften und politischen Prinzipien nach Möglichkeit die Mitwirkung von Teilnehmern an Kooperationstätigkeiten im Rahmen dieser Vereinbarung und ihrer Anhänge, Anlagen und Beilagen mit dem Ziel, vergleichbare Möglichkeiten für die Beteiligung an ihren jeweiligen Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten zu schaffen. Die Parteien beziehen Teilnehmer in Kooperationstätigkeiten ein, die auf Gegenseitigkeit beruhen und im Einklang mit den folgenden Grundsätzen durchgeführt werden:
- (1) beidseitiger Nutzen;
 - (2) vergleichbare Möglichkeiten zur Beteiligung an Kooperationstätigkeiten;
 - (3) Gleichbehandlung und Fairness;
 - (4) rechtzeitiger Austausch von Wissen, das für die Kooperationstätigkeiten von Bedeutung sein kann;
 - (5) Transparenz.
- D Die Kooperationstätigkeiten werden entsprechend den gesonderten in Artikel II festgelegten Anhängen, Anlagen und Beilagen durchgeführt.

Artikel II

DURCHFÜHRUNG

- A. Die Durchführung der Vereinbarung stützt sich auf ihre gesonderten Anhänge, Anlagen und Beilagen. In diesen Anhängen, Anlagen und Beilagen, die Teil dieser Vereinbarung sind, werden die Art und die Dauer der Zusammenarbeit auf einem bestimmten Gebiet oder für einen bestimmten Zweck, der Umgang mit geistigem Eigentum, Fragen der Haftung und der Finanzierung, die Aufteilung von Kosten und andere relevante Angelegenheiten in zweckmäßiger Weise geregelt. Steht eine Bestimmung in dieser Vereinbarung im Widerspruch zu einer Bestimmung in einem ihrer Anhänge, Anlagen

oder Beilagen, so geht, sofern nicht ausdrücklich in dieser Vereinbarung oder in einem ihrer Anhänge anders geregelt, die Bestimmung der Vereinbarung vor.

- B. Die Koordinierung und Verwaltung der unter diese Vereinbarung und ihre Anhänge, Anlagen und Beilagen fallenden Kooperationstätigkeiten obliegen der Federal Aviation Administration im Namen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Kommission im Namen der Europäischen Union.
- C. Für die Koordinierung und Verwaltung dieser Vereinbarung werden folgende Stellen benannt, an die auch sämtliche Anfragen für im Rahmen dieser Vereinbarung zu erbringende Dienste zu richten sind:
1. Für die Vereinigten Staaten von Amerika:
Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Ave., S.W.
Washington, D.C.
20591 — USA
Tel.: + 1 202 267 1000
Fax: + 1 202 267 7198
 2. Für die Europäische Union:
Europäische Kommission
Generaldirektion Mobilität und Verkehr
Direktion Luftverkehr
Rue de Mot 24
1040 Brüssel - Belgien
Tel.: + 32 2 29 91915
- D. Die Koordinierung technischer Programme zur Durchführung der einzelnen Tätigkeiten erfolgt gemäß den Anhängen, Anlagen und Beilagen zu dieser Vereinbarung.

ARTIKEL III

MANAGEMENT

A. Verwaltung der Vereinbarung

1. Die Parteien legen ein Verwaltungsverfahren fest; seine Ausführung obliegt den Vertretern
 - (a) der Vereinigten Staaten von Amerika; die Vertretung übernimmt die Federal Aviation Administration (im Folgenden „FAA“); und

- (b) der Europäischen Union in Person des Generaldirektors der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (im Folgenden „GD MOVE“) der Europäischen Kommission.

Im Folgenden die „Vertreter der Parteien“.

2. Die Vertreter der Parteien beaufsichtigen die Zusammenarbeit in den in den Anhängen sowie in den einschlägigen Anlagen und Beilagen der Vereinbarung behandelten Themen.
3. Den Vertretern der Parteien obliegt Folgendes:
 - (a) die Annahme von Anhängen und deren Änderungen und
 - (b) die Annahme von Vorschlägen für sonstige Änderungen der Vereinbarung.
4. Die Vertreter der Parteien befassen sich im Rahmen des Anwendungsbereichs dieser Vereinbarung, ihrer Anhänge, Anlagen und Beilagen mit
 - (a) gegebenenfalls auftretenden Problemen und Änderungen, die die Durchführung dieser Vereinbarung sowie ihrer Anhänge, Anlagen und Beilagen beeinträchtigen könnten;
 - (b) gemeinsamen Konzepten für die Einführung neuer Techniken und Verfahren und den Übergang zu diesen Techniken und Verfahren, auch mit Forschungs- und Evaluierungs- und ATM-Modernisierungstätigkeiten und sonstigen Gebieten von gemeinsamem Interesse;
 - (c) Entwürfen für Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Partei, die die Interessen der jeweils anderen Partei berühren könnten, im Rahmen der Vereinbarung und ihrer Anhänge, Anlagen und Beilagen.
5. Die Vertreter der Parteien müssen keine regelmäßigen Sitzungen abhalten. Sitzungen können ad hoc einberufen werden. Diese Sitzungen können per Telefon, Videokonferenz oder als Sitzung mit persönlicher Anwesenheit organisiert werden. Beschlüsse der Vertreter der Parteien müssen einvernehmlich gefasst und dokumentiert werden.
6. Die Vertreter der Parteien können je nach Bedarf und Thema ad hoc Sachverständige einladen und technische Arbeitsgruppen einsetzen.

B. Verwaltung der Anhänge

1. Jeder Anhang der Vereinbarung wird durch einen eigenen Exekutivausschuss verwaltet. Den Vorsitz jedes Exekutivausschusses führen die entsprechend dem jeweiligen Anhang benannten Vertreter der FAA und der Europäischen Kommission gemeinsam auf geeigneter operativer Ebene.
2. Die Parteien benennen gegebenenfalls weitere Mitglieder des Exekutivausschusses entsprechend den von diesen zu vertretenden Zuständigkeitsbereichen.
3. Der Exekutivausschuss kann ad hoc themenspezifisch Sachverständige zur Teilnahme einladen.
4. Die Exekutivausschüsse beaufsichtigen die Arbeiten jedes anderen Ausschusses sowie jeder Arbeitsgruppe und sonstigen Gruppe, die entsprechend ihres jeweiligen

Anhangs und der dazugehörigen Anlagen und Beilagen eingesetzt wurde. Der Exekutivausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

5. Die beiden Vorsitzenden eines Exekutivausschusses treffen alle Beschlüsse einvernehmlich. Diese Beschlüsse ergehen schriftlich und werden von den beiden Vorsitzenden unterzeichnet.
6. Die Exekutivausschüsse können sich mit jedem Thema befassen, das mit der Funktionsweise ihrer jeweiligen Anhänge und der dazugehörigen Anlagen und Beilagen in Zusammenhang steht. Sie haben insbesondere folgende Zuständigkeiten:
 - (a) Sie beaufsichtigen die Zusammenarbeit in den Themen, die unter ihre jeweiligen Anhänge sowie die zugehörigen Anlagen und Beilagen fallen, und stellen dem mit diesen Themen befassten Personal geeignete Orientierungshilfen zur Verfügung;
 - (b) sie bilden im Rahmen ihrer jeweiligen Anhänge sowie der zugehörigen Anlagen und Beilagen ein Forum zur Erörterung
 - gegebenenfalls auftretender Probleme und Änderungen, die die Durchführung der Anhänge, Anlagen und Beilagen beeinträchtigen könnten;
 - gemeinsamer Konzepte für die Einführung neuer Techniken und Verfahren sowie von Forschungs-, Evaluierungs- und ATM-Modernisierungstätigkeiten sowie für sonstige Gebiete von gemeinsamem Interesse und
 - von Entwürfen für Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Partei, die die Interessen der jeweils anderen Partei berühren könnten, im Rahmen ihres jeweiligen Anhangs;
 - (c) sie genehmigen Vorschläge zur Änderung ihrer jeweiligen Anhänge und übermitteln diese an die Vertreter der Parteien;
 - (d) sie nehmen Anlagen ihrer jeweiligen Anhänge sowie etwaige Änderungen dieser Anlagen nach Konsultation der Vertreter der Parteien an;
 - (e) sie nehmen Beilagen der Anlagen ihrer jeweiligen Anhänge sowie etwaige Änderungen dieser Beilagen an.

ARTIKEL IV

AUSTAUSCH VON PERSONAL

Die Parteien können nach Bedarf technisches Personal austauschen, um die in einem Anhang, einer Anlage oder einer Beilage zu dieser Vereinbarung beschriebenen Tätigkeiten auszuführen. Dieser Austausch erfolgt nach den in dieser Vereinbarung sowie ihren Anhängen, Anlagen und Beilagen festgelegten Modalitäten und Bedingungen. Das zwischen den Parteien ausgetauschte technische Personal nimmt die in den Anhängen, Anlagen oder Beilagen genannten Aufgaben wahr. Diese technischen Mitarbeiter können, wie jeweils einvernehmlich geregelt, amtlichen Stellen oder Auftragnehmern der Vereinigten Staaten oder der Europäischen Union angehören.

ARTIKEL V

AUSLEIHEN VON AUSRÜSTUNGEN

Ausrüstung kann von einer Partei („Leihgeber“) an die andere Partei („Leihnehmer“) gemäß einem Anhang, einer Anlage oder einer Beilage zu dieser Vereinbarung ausgeliehen werden. Vorbehaltlich anderslautender Regelungen in einem Anhang, einer Anlage oder Beilage gelten für Ausrüstungs-Leihgaben folgende Regeln:

- A. Der Leihgeber bestimmt den Wert der auszuleihenden Ausrüstung.
- B. Der Leihnehmer nimmt die Ausrüstung an dem von den Parteien im Anhang, in der Anlage oder Beilage genannten Standort des Leihgebers in Verwahrung und in Besitz. Die Ausrüstung bleibt bis zur Rückgabe an den Leihgeber gemäß Absatz H in Verwahrung und im Besitz des Leihnehmers.
- C. Der Leihnehmer befördert ausgeliehene Ausrüstung auf eigene Kosten zu dem von den Parteien im Anhang, in der Anlage oder Beilage genannten Standort.
- D. Die Parteien arbeiten bei der Beschaffung der gegebenenfalls für die Beförderung der Ausrüstung benötigten Genehmigungen, auch von Ausfuhrlizenzen, zusammen.
- E. Die Installation der Ausrüstung an dem von den Parteien im Anhang, in der Anlage oder Beilage genannten Standort obliegt dem Leihnehmer. Der Leihgeber leistet dem Leihnehmer erforderlichenfalls Unterstützung bei der Installation der nach Absprache zwischen den Parteien ausgeliehenen Ausrüstung.
- F. Während des Ausleihezeitraums trägt der Leihnehmer für den ordnungsgemäßen Betrieb und die korrekte Instandhaltung der Ausrüstung Sorge, gewährleistet deren dauerhafte Betriebsfähigkeit und erlaubt Inspektionen durch den Leihgeber zu jedem zumutbaren Zeitpunkt.
- G. Der Leihgeber unterstützt den Leihnehmer beim Auffinden von Bezugsquellen für gängiges Material und Teile, die dem Leihnehmer nicht ohne Weiteres verfügbar sind.
- H. Beim Erlöschen oder bei Kündigung der betreffenden Anhänge, Anlagen oder Beilagen dieser Vereinbarung oder am Ende des Nutzungszeitraums der ausgeliehenen Ausrüstung gibt der Leihnehmer die Ausrüstung auf eigene Kosten an den Leihgeber zurück.
- I. Im Falle des Verlusts oder der Beschädigung von im Rahmen dieser Vereinbarung ausgeliehener und vom Leihnehmer in Verwahrung und in Besitz genommener Ausrüstung ist der Leihnehmer verpflichtet, die verlorene oder beschädigte Ausrüstung nach Wahl des Leihgebers instandzusetzen oder dem Leihnehmer deren (von diesem nach Absatz A bestimmten) Wert zu ersetzen.
- J. Jegliche im Rahmen dieser Vereinbarung zwischen den Parteien ausgetauschte Ausrüstung dient ausschließlich Zwecken der Forschung, Entwicklung und Validierung und darf in keiner Weise für die aktive Zivilluftfahrt oder andere betriebliche Zwecke eingesetzt werden.
- K. Jeglicher Transfer von Technologie, Ausrüstung oder sonstigen Gegenständen im Rahmen dieser Vereinbarung unterliegt den geltenden Rechtsvorschriften und Prinzipien der Parteien.

ARTIKEL VI

FINANZIERUNG

- A. Vorbehaltlich anderslautender Regelungen in einem Anhang, einer Anlage oder Beilage zu dieser Vereinbarung trägt jede Partei die Kosten der von ihr im Rahmen dieser Vereinbarung unternommenen Tätigkeiten.

- B. Zur Kennzeichnung dieser Kooperationsvereinbarung haben die Vereinigten Staaten dieser Vereinbarung die Nummer NAT-I-9406A zugewiesen, die in jeglichem zugehörigen Schriftverkehr anzugeben ist.

ARTIKEL VII

WEITERGABE VON INFORMATION

- A. Soweit nicht durch geltendes Recht vorgeschrieben oder zwischen den Parteien zuvor schriftlich vereinbart, geben die Parteien keinerlei Informationen oder Materialien zu den im Rahmen dieser Vereinbarung und ihrer Anhänge, Anlagen oder Beilagen ausgeführten Aufgaben oder vereinbarten Programme an Dritte außer den i) an diesen Aufgaben oder Programmen mitwirkenden Auftragnehmern oder Unterauftragnehmern, sofern diese für die Ausführung dieser Aufgaben und Programme benötigt werden, oder ii) sonstige Behörden der Parteien weiter.
- B. Erkennt eine der Parteien, dass sie aufgrund geltender Rechts- oder Verwaltungsvorschriften Informationen im Rahmen von Absatz A weitergeben soll oder davon ausgehen muss, dass sie Informationen im Rahmen von Absatz A weitergeben soll, so unterrichtet sie möglichst unverzüglich und vor der Herausgabe dieser Informationen die andere Partei. Die Parteien beraten daraufhin über geeignete Maßnahmen.

ARTIKEL VIII

RECHTE AN GEISTIGEM EIGENTUM

- A. Stellt eine Partei der anderen Partei gemäß den Bestimmungen eines Anhangs, einer Anlage oder Beilage zu dieser Vereinbarung geistiges Eigentum (dazu zählen für die Zwecke dieser Vereinbarung Analysen, Berichte, Datenbanken, Software, Know-how, technische und sensible Geschäftsinformationen, Daten und Aufzeichnungen sowie zugehörige Unterlagen und Materialien unabhängig von der Form der Aufzeichnung oder dem Speichermedium) zur Verfügung, so bleiben ihre zum Zeitpunkt dieses Austauschs bestehenden Urheberrechte hiervon unberührt. Eine Partei, die ein Dokument oder geistiges Eigentum in anderer Form nach einem Anhang, einer Anlage oder Beilage zu dieser Vereinbarung verfügbar macht, kennzeichnet dasselbe eindeutig, je nachdem, was zutrifft, als vertrauliche Geschäftsinformation, urheberrechtlich geschützt oder Geschäftsgeheimnis.
- B. Vorbehaltlich anderslautender Regelungen in einem Anhang, einer Anlage oder Beilage zu dieser Vereinbarung gilt für die Partei, die im Rahmen dieser Vereinbarung geistiges Eigentum von der anderen Partei erhält, Folgendes:
1. Sie erwirbt durch den Empfang dieses geistigen Eigentums von der anderen Partei keinerlei Eigentumsrechte an diesem und
 2. sie gibt dieses geistige Eigentum ohne die vorherige schriftliche Genehmigung der anderen Partei nicht an Dritte, außer den an einem Programm im Rahmen dieser Vereinbarung und ihrer Anhänge, Anlagen und Beilagen mitwirkenden Auftragnehmern oder Unterauftragnehmern weiter. Bei Weitergabe von Informationen an einen am Programm mitwirkenden Auftragnehmer oder Unterauftragnehmer gilt für die weitergebende Partei Folgendes:
 - (a) Sie begrenzt die Nutzung des geistigen Eigentums durch den Auftragnehmer oder Unterauftragnehmer auf die im entsprechenden Anhang, der entsprechenden Anlage oder Beilage angegebenen Zwecke und

- (b) sie untersagt dem Auftragnehmer oder Unterauftragnehmer, das betreffende geistige Eigentum seinerseits an Dritte weiterzugeben, sofern die andere Partei dem nicht zuvor schriftlich zugestimmt hat.
- C. Vorbehaltlich anderslautender Regelungen in einem Anhang, einer Anlage oder Beilage zu dieser Vereinbarung liegen die Urheberrechte an geistigem Eigentum, das von den Parteien im Rahmen dieser Vereinbarung und ihrer Anhänge, Anlagen oder Beilagen gemeinschaftlich geschaffen wurde, bei beiden Parteien gemeinsam.
 - 1. Jede Partei hat das nicht exklusive, unwiderrufliche Recht, dieses geistige Eigentum in allen Ländern zu reproduzieren, weiterzuverarbeiten, öffentlich zu verbreiten und zu übersetzen, sofern diese Reproduktion, Weiterverarbeitung, Verbreitung und Übersetzung den Schutz der Urheberrechte der anderen Partei nicht beeinträchtigt. Jede Partei hat das Recht, eine Übersetzung solchen geistigen Eigentums vor deren Verbreitung in der Öffentlichkeit zu überprüfen.
 - 2. In allen in der Öffentlichkeit verbreiteten Exemplaren wissenschaftlicher und technischer Artikel, urheberrechtlich nicht geschützter wissenschaftlicher Berichte und Bücher, die unmittelbar aus der Zusammenarbeit im Rahmen dieser Vereinbarung und ihrer Anhänge, Anlagen und Beilagen hervorgehen, sind die Namen ihrer Urheber zu nennen, sofern ein Autor die Namensnennung nicht ausdrücklich ablehnt.
- D. Falls eine Partei nicht damit einverstanden ist, dass ein von der anderen Partei nach einem Anhang, einer Anlage oder Beilage zu dieser Vereinbarung verfügbar gemachtes Dokument oder geistiges Eigentum anderer Art als vertraulich, urheberrechtlich geschützt oder Geschäftsgeheimnis eingestuft wird, so ersucht sie die andere Partei um Konsultationen zur Erörterung dieser Angelegenheit. Die Konsultationen können in Verbindung mit einer Sitzung der Vertreter der Parteien oder einer Sitzung des jeweiligen Exekutivausschusses oder solcher Ausschüsse stattfinden, die gegebenenfalls gemäß einem Anhang, einer Anlage oder Beilage zu dieser Vereinbarung eingesetzt wurden.

ARTIKEL IX

IMMUNITÄT UND HAFTUNG

- A. Die Parteien regeln die mit den Tätigkeiten im Rahmen dieser Vereinbarung zusammenhängenden Fragen der Immunität und Haftung in geeigneter Weise in den jeweiligen Anhängen, Anlagen oder Beilagen.
- B. Die Parteien kommen überein, alle im Rahmen dieser Vereinbarung sowie ihrer Anhänge, Anlagen und Beilagen unternommenen Tätigkeiten mit der gebotenen professionellen Sorgfalt auszuführen und alle zumutbaren Anstrengungen zu unternehmen, um potenzielle Risiken für Dritte zu minimieren und sämtliche Anforderungen an Sicherheit und Beaufsichtigung zu erfüllen.

ARTIKEL X

ÄNDERUNGEN

- A. Die Parteien können Änderungen dieser Vereinbarung, ihrer Anhänge, Anlagen und Beilagen im Wege einer schriftlichen Übereinkunft vornehmen, die von beiden Parteien unterzeichnet wird. Anhänge, Anlagen und Beilagen können auch nach Artikel III geändert werden.

- B. Änderungen dieser Vereinbarung oder ihrer Anhänge, Anlagen oder Beilagen treten entsprechend ihren Bestimmungen in Kraft.

ARTIKEL XI

STREITBEILEGUNG

Etwaige Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieser Vereinbarung oder ihrer Anhänge, Anlagen oder Beilagen werden von den Parteien im Rahmen von Konsultationen zwischen ihnen ausgeräumt. Die Parteien befassen kein internationales Gericht oder Dritte mit etwaigen Meinungsverschiedenheiten.

ARTIKEL XII

INKRAFTTRETEN UND KÜNDIGUNG

DER ANHÄNGE, ANLAGEN UND BEILAGEN

- A. Einzelne nach dem Inkrafttreten dieser Vereinbarung nach Artikel III angenommene Anhänge, Anlagen und Beilagen treten nach ihren jeweiligen Bestimmungen in Kraft.
- B. Jede Partei kann einen Anhang, eine Anlage oder Beilage jederzeit unter Einhaltung einer Frist von sechzig (60) Tagen durch schriftliche Mitteilung an die andere Partei kündigen. Nach der Kündigung eines Anhangs, einer Anlage oder Beilage verfügt jede Partei über eine Frist von einhundertzwanzig (120) Tagen zur Beendigung ihrer Tätigkeiten.
- C. Die Kündigung dieser Vereinbarung berührt nicht die Rechte und Pflichten, die den Parteien aus den Artikeln V, VII, VIII und IX erwachsen. Nach der Kündigung dieser Vereinbarung verfügt jede Partei über eine Frist von einhundertzwanzig (120) Tagen zur Beendigung ihrer Tätigkeiten.

ANHANG 1

DER

KOOPERATIONSVEREINBARUNG

NAT-I-9406A

ZWISCHEN

DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA

UND

DER EUROPÄISCHEN UNION

MODERNISIERUNG DES FLUGVERKEHRSMANAGEMENTS UND GLOBALE INTEROPERABILITÄT

ARTIKEL I

ZWECK

Zweck dieses Anhangs ist die Durchführung der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406A zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union (im Folgenden die „Vereinbarung“) durch Festlegung der Modalitäten und Bedingungen, zu denen die Parteien zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements (ATM) eine Zusammenarbeit zwischen den Tätigkeiten von NextGen und den Tätigkeiten im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums mit dem Ziel aufnehmen, die globale Interoperabilität ihrer ATM-Systeme unter Berücksichtigung der Interessen der zivilen und der militärischen Luftraumnutzer zu gewährleisten.

ARTIKEL II

GRUNDSÄTZE

Im Rahmen der Tätigkeiten der Parteien auf dem Gebiet der ATM-Modernisierung und im Einklang mit den in Artikel I Absatz C der Vereinbarung genannten Grundsätzen werden die Parteien

- A. in zweckmäßiger Weise staatlichen Stellen und Einrichtungen der Industrie gemäß geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie der Geschäftsordnung der betreffenden Gremien und Initiativen die gegenseitige Teilnahme an ihren einschlägigen Konsultationsgremien und Industrieinitiativen ermöglichen;
- B. bestrebt sein, gegenseitig Vertretern der Industrie Möglichkeiten der Mitwirkung an Arbeitsprogrammen sowie des Zugangs zu Informationen über gleichwertige ATM-Modernisierungstätigkeiten sowie deren Ergebnisse zu eröffnen;
- C. durch den nach Artikel IV eingesetzten Exekutivausschuss in Anlagen oder Beilagen gemeinsam die Gebiete ermitteln, die bestimmte Möglichkeiten zur gegenseitigen Teilnahme an ihren jeweiligen Konsultationsgremien, Initiativen, Programmen und Projekten bieten, und
- D. die Durchführung dieses Anhangs mit Hilfe des Exekutivausschusses überwachen und je nach Bedarf neue Anlagen und Beilagen oder Änderungen von vorhandenen Anlagen und Beilagen im Einklang mit Artikel III Absatz B der Vereinbarung annehmen.

ARTIKEL III

UMFANG DER ARBEITEN

- A. Mit den Arbeiten soll ein Beitrag zu den Bemühungen jeder Partei auf dem Gebiet der ATM-Modernisierung mit dem Ziel geleistet werden, durch Zusammenarbeit beispielsweise in den folgenden Bereichen die globale Interoperabilität zu gewährleisten:
 - Systemdefinition auf hoher Ebene, operative Konzepte, Definition von Architekturen und technische Grundlagen;
 - Arbeitsplanung und Normungstätigkeiten;
 - Forschung und Entwicklung im Zusammenhang mit SESAR und NextGen-ATM-Initiativen;
 - flugwegabhängiger Betrieb;

- globale Interoperabilität und Harmonisierung, einschließlich Unterstützung von Initiativen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO);
- Informationsmanagement;
- Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsinitiativen;
- Einführung von ATM-Systemen und -Fähigkeiten;
- Harmonisierung der Umsetzung von Normen;
- Leistungsparameter für ATM-Systeme und Modernisierungsinitiativen;
- Leistungsparameter des Flugbetriebs;
- Ökonomische Modellierung und Analyse;
- Verkehrsflussinformationen;
- ATM-Sicherheitsinitiativen;
- Integration neuer Luftfahrzeuge, auch unbemannter Flugsysteme (UAS) in das ATM;
- Cybersicherheit auf dem Gebiet des ATM;
- Anreizmechanismen;
- Menschliche Faktoren;
- Tätigkeiten zur Verbesserung von Flughäfen.

- B. Die Parteien erstellen je nach Bedarf entweder einzeln oder gemeinsam Berichte für den gegenseitigen Austausch, in denen Nutzungskonzepte, Modelle, Prototypen, Bewertungen, Validierungen und Vergleichsstudien zu technischen und betrieblichen Aspekten des Flugverkehrsmanagements beschrieben werden. Bei Bewertungen und Validierungen kann ein breites Spektrum an Instrumenten wie Simulationen und Praxiserprobungen oder Demonstrationen Anwendung finden.

ARTIKEL IV

VERWALTUNG

Nach Artikel III Absatz B der Vereinbarung setzen die Parteien einen Exekutivausschuss wie folgt ein:

- A. Den Vorsitz führen der leitende FAA-Beamte für NextGen (oder sein Vertreter) und der SES-Referatsleiter der GD MOVE der Kommission (oder sein Vertreter) gemeinsam.
- B. Der Ausschuss setzt sich aus weiteren Mitgliedern zusammen, die von den Parteien je nach ihrem ATM-Zuständigkeitsbereich benannt werden.
- C. Der Ausschuss tritt mindestens einmal jährlich zusammen, um
 1. die Fortschritte laufender gemeinsamer Projekte und Tätigkeiten, wie in den Anlagen und Beilagen beschrieben, zu überwachen und zu überprüfen;
 2. die erzielten Ergebnisse zu bewerten;
 3. die wirksame Durchführung dieses Anhangs zu überwachen und zu gewährleisten und bei Bedarf über Mechanismen zur Beteiligung der Industrie zu beraten oder Fragen an die in Artikel III Absatz A der Vereinbarung genannten Vertreter der Parteien zu verweisen.

- D. Der Ausschuss befasst sich mit jedem Thema, das mit der Durchführung dieses Anhangs und der zugehörigen Anlagen und Beilagen in Zusammenhang steht. Entsprechend Artikel III Absatz B der Vereinbarung ist der Exekutivausschuss insbesondere für Folgendes zuständig:
1. Er beaufsichtigt die Zusammenarbeit in den Themen, die unter diesen Anhang sowie die zugehörigen Anlagen und Beilagen fallen, und stellt dem mit diesen Themen befassten Personal geeignete Orientierungshilfen zur Verfügung;
 2. er bildet im Rahmen dieses Anhangs, der zugehörigen Anlagen und Beilagen ein Forum zur Erörterung
 - gegebenenfalls auftretender Probleme und Änderungen, die die Durchführung dieses Anhangs, seiner Anlagen und Beilagen beeinträchtigen könnten;
 - gemeinsamer Konzepte für die Einführung neuer Techniken und Verfahren und den Übergang zu diesen Techniken und Verfahren, auch mit Forschungs- und Evaluierungs- und ATM-Modernisierungstätigkeiten und sonstigen Gebieten von gemeinsamem Interesse;
 - von Entwürfen für Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Partei, die die Interessen der jeweils anderen Partei berühren könnten, im Rahmen dieses Anhangs;
 3. er genehmigt Vorschläge zur Änderung dieses Anhangs und übermittelt diese an die Vertreter der Parteien;
 4. er nimmt Anlagen zu diesem Anhang nach Konsultation der Vertreter der Parteien sowie etwaige Änderungen dieser Anlagen an;
 5. er nimmt Beilagen zu den Anlagen dieses Anhangs sowie etwaige Änderungen dieser Beilagen an.
- E. Er legt seine Arbeitsverfahren fest. Die beiden Vorsitzenden eines Exekutivausschusses treffen alle Beschlüsse einvernehmlich. Diese Beschlüsse ergehen schriftlich und werden von den beiden Vorsitzenden unterzeichnet.
- F. Er fördert Synergien und Kohärenz und vermeidet Überschneidungen der Arbeiten, die im Rahmen der Anlagen oder Beilagen zu diesem Anhang durchgeführt werden.
- G. Er koordiniert mit anderen, auf der Grundlage dieser Vereinbarung eingesetzten Exekutivausschüssen in geeigneter Weise die Förderung von Synergien und Kohärenz, um Überschneidungen mit Arbeiten zu vermeiden, die im Rahmen anderer Anhänge dieser Vereinbarung durchgeführt werden.
- H. Bei Bedarf erstattet er den Vertretern der Parteien Bericht.

ARTIKEL V

IMMUNITÄT UND HAFTUNG

Die Parteien regeln die mit den Tätigkeiten im Rahmen dieses Anhangs zusammenhängenden Fragen der Immunität und Haftung in geeigneter Weise in den betreffenden Anlagen bzw. Beilagen.

ARTIKEL VI

DURCHFÜHRUNG

- A. Alle im Rahmen dieses Anhangs geleisteten Arbeiten werden in den Anlagen oder Beilagen beschrieben, die bei ihrem Inkrafttreten Teil dieses Anhangs werden.
- B. Alle Anlagen und Beilagen werden fortlaufend nummeriert und enthalten eine Beschreibung der Arbeiten, die von den Parteien oder den von ihnen mit der Ausführung der Arbeiten beauftragten Stellen zu leisten sind, wobei auch der Ausführungsort und die voraussichtliche Dauer der Arbeiten, die zur Ausführung benötigten personellen und sonstigen Ressourcen, die veranschlagten Kosten sowie sämtliche anderen relevanten Informationen zu den Arbeiten anzugeben sind.

ARTIKEL VII

FINANZBESTIMMUNGEN

Vorbehaltlich anderslautender Regelungen in einer Anlage oder Beilage trägt jede Partei die Kosten der von ihr unternommenen Tätigkeiten.

ARTIKEL VIII

KONTAKTSTELLEN

Für die Koordinierung und Verwaltung dieses Anhangs wurden folgende Stellen benannt:

- 1. Für die Vereinigten Staaten von Amerika:
Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Tel.: + 1 202 267 1000
Fax: + 1 202 267 7198
- 2. Für die Europäische Union:
Referat „Einheitlicher europäischer Luftraum“
Generaldirektion Mobilität und Verkehr
Direktion Luftverkehr
Europäische Kommission
Rue de Mot 24
1040 Brüssel - Belgien
Tel.: + 32 2 29 91915

ARTIKEL IX

KÜNDIGUNG

Durch die Kündigung dieses Anhangs werden auch sämtliche von den Parteien im Rahmen dieses Anhangs angenommenen Anlagen und Beilagen gekündigt.

Anlage 1 zu Anhang 1

DER

KOOPERATIONSVEREINBARUNG

NAT-I-9406A

ZWISCHEN

DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA

UND

DER EUROPÄISCHEN UNION

SESAR-NEXTGEN-ZUSAMMENARBEIT IM INTERESSE VON

FORSCHUNG, ENTWICKLUNG, VALIDIERUNG UND

GLOBALER INTEROPERABILITÄT

ARTIKEL I

ZWECK

Zweck dieser Anlage ist die Durchführung der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406A zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union (im Folgenden die „Vereinbarung“) durch Festlegung der Modalitäten und Bedingungen, zu denen die Parteien eine Zusammenarbeit in Forschung, Entwicklung und Validierung aufnehmen, um die globale Interoperabilität zwischen ihren jeweiligen Programmen zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements (ATM), NextGen und SESAR, unter Berücksichtigung der Interessen der zivilen und der militärischen Luftraumnutzer sicherzustellen.

ARTIKEL II

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Für die Zwecke dieser Anlage bedeutet der Begriff „Validierung“ die über den gesamten Entwicklungslebenszyklus erbrachte Bestätigung, dass die vorgeschlagene Lösung einschließlich Konzeption, System und Verfahren dem Bedarf der beteiligten Akteure gerecht wird.

ARTIKEL III

GRUNDSÄTZE

Die Kooperationstätigkeiten im Rahmen dieser Anlage werden nach Artikel I Absatz C der Vereinbarung gemäß dem Grundsatz der Gegenseitigkeit durchgeführt.

Ein nach Artikel V eingesetzter Koordinierungsausschuss (Coordination Committee, CCOM) überwacht die Durchführung dieser Anlage und ermittelt die Gebiete, die den Parteien bestimmte Möglichkeiten zur gegenseitigen Teilnahme an ihren jeweiligen Konsultationsgremien, Initiativen sowie Forschungs-, Entwicklungs- und Validierungstätigkeiten bieten, und zwar insbesondere jene Gebiete, auf denen Beiträge zur Systemdefinition auf hoher Ebene (z. B. Interoperabilität, Definition von Architekturen und technische Grundlagen) möglich sind. Der CCOM kann nach Artikel V Beilagen zu den ermittelten Gebieten vorschlagen.

ARTIKEL IV

UMFANG DER ARBEITEN

A. Mit den Arbeiten soll ein Beitrag zu Forschung, Entwicklung und Validierung auf dem Gebiet des Flugverkehrsmanagements im Interesse globaler Interoperabilität geleistet werden. Die Arbeiten können sich auf die unter den Unterabsätzen 1 bis 5 genannten Tätigkeiten erstrecken, sind jedoch nicht hierauf begrenzt.

1. Querschnittstätigkeiten

Zu den Querschnittstätigkeiten gehören die Aufgaben, die sich nicht speziell auf eine bestimmte betriebliche oder technische Entwicklung beziehen, sondern mit dem gesamten Themenspektrum der Programme SESAR und NextGen verbunden sind. Diese Tätigkeiten sind von besonderer Bedeutung für die Zusammenarbeit, da jeder abweichende Ansatz potenziell weitreichende Implikationen für die Harmonisierung

und Interoperabilität hat. Auf diesem Gebiet werden die Parteien sich mit folgenden Fragen befassen:

- a. Betriebskonzept und Arbeitsplanung;
- b. Gewährleistung von Separation;
- c. Arbeitsplanung einschließlich Normung und Regulierung mit dem Ziel, die Synchronisierung der Durchführung zu erleichtern;
- d. Wirtschaftlichkeitsrechnung und Investitionsplanung;
- e. Umwelt;
- f. Koordinierung technischer Anstrengungen zur Unterstützung der Normungstätigkeiten auf dem Gebiet der ATM-Modernisierung auf globaler und ICAO-Ebene;
- g. Synchronisierung und Kohärenz der Arbeitsplanung im Avionik-Bereich zur Gewährleistung optimaler wirtschaftlicher Effizienz für die Luftraumnutzer sowie
- h. koordinierte Vornahme technischer und betrieblicher Veränderungen, die einen aus Luftraumnutzer-Perspektive nahtlosen Betrieb verwirklichen bzw. aufrechterhalten.

2. Informationsmanagement

Durch die besondere Gewichtung des Informationsmanagements soll gewährleistet werden, dass genaue und relevante ATM-Informationen unter den beteiligten Akteuren nahtlos (interoperabel), sicher und in einer Weise, die kooperativen Entscheidungsprozessen förderlich ist, verbreitet werden. Auf diesem Gebiet werden die Parteien sich mit folgenden Fragen befassen:

- a. Interoperabilität des systemweiten Informationsmanagements („SWIM-Interoperabilität“);
- b. Interoperabilität des Fluginformationsmanagements („AIM-Interoperabilität“) sowie
- c. Wetterdatenaustausch.

3. Flugwegmanagement

Flugwegmanagement ist mit einem Luft/Luft- und Luft/Boden-Austausch von vierdimensionalen (4D)-Flugwegdaten verbunden, der eine einheitliche Terminologie und ein schlüssiges Konzept für die Definition und den Austausch von Fluginformationen zu jedem Zeitpunkt und in sämtlichen Flugphasen voraussetzt. Auf diesem Gebiet werden die Parteien sich mit folgenden Fragen befassen:

- a. Gemeinsame Festlegung von Flugwegen und diesbezüglicher Austausch;
- b. Flugplanung und dynamische Flugplanaktualisierungen;
- c. Flugverkehrsmanagement (einschließlich Flugwegintegration und -prognose);
- d. Integration unbemannter Flugsysteme (Unmanned Aircraft Systems — UAS) in das ATM sowie
- e. Konvergenz der SESAR- und NextGen-Betriebskonzepte, der Definition von Diensten und ihrer Anwendungen einschließlich 4D-Flugwegfestlegung sowie der Austauschformate.

4. Interoperabilität von Kommunikations-, Navigations-, Überwachungs- und Bordsystemen

Die Interoperabilität von Kommunikations-, Navigations-, Überwachungs- und Bordsystemen erfordert die Planung von Bordausrüstung und die Entwicklung wechselseitig interoperabler Luft/Luft- und Luft/Boden-Anwendungen und -Systeme. Auf diesem Gebiet werden die Parteien sich mit folgenden Fragen befassen:

- a. Interoperabilität von Bordsystemen, darunter
 - i. bordseitige Kollisionsschutzanlage (Airborne Collision Avoidance System — ACAS);
 - ii. Arbeitsplanung im Avionik-Bereich sowie
 - iii. bordseitige Systeme zur Luft/Luft- und Luft/Boden-Unterstützung der Separation vom umgebenden Verkehr (Airborne Separation Assistance Systems — ASAS);
- b. Kommunikation, darunter:
 - i. Datalink-Dienste und -Technologie sowie
 - ii. flexible Kommunikationsarchitektur;
- c. Navigation, darunter:
 - i. leistungsbasierte Navigation (PBN) sowie
 - ii. Anwendungen des weltweiten Satelliten-Navigationssystems (GNSS) für Streckenflug und Anflug, einschließlich Anflug mit vertikaler Führung;
- d. Überwachung, darunter:
 - i. ADS-Dienste und -Technologie (ADS = Automatic Dependent Surveillance — „automatische bordabhängige Überwachung“) sowie
 - ii. Bodenüberwachung.

5. Verbundprojekte

Verbundprojekte sind Ad-hoc-Projekte, bei denen beide Parteien eine gezielte Koordinierung und Zusammenarbeit für notwendig erachten.

- B. Die Parteien erstellen je nach Bedarf entweder einzeln oder gemeinsam Berichte für den gegenseitigen Austausch, in denen Nutzungskonzepte, Modelle, Prototypen, Bewertungen, Validierungen und Vergleichsstudien zu technischen und betrieblichen Aspekten des Flugverkehrsmanagements beschrieben werden. Bei Bewertungen und Validierungen kann ein breites Spektrum an Instrumenten wie Simulationen und Praxiserprobungen Anwendung finden.

ARTIKEL V

VERWALTUNG

Vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Finanzmitteln entwickeln und verwalten die Parteien Projekte und Tätigkeiten und gewährleisten, dass die unternommenen Arbeiten stets ergebnisorientiert, pragmatisch und aktuell sind, Synergien hervorbringen und Überschneidungen vermeiden. Zu diesem Zweck wird ein Koordinierungsausschuss (Coordination Committee, CCOM) wie folgt eingerichtet:

- A. Den Vorsitz führen jeweils ein Vertreter der Federal Aviation Administration (FAA) und ein Vertreter der Europäischen Kommission – oder deren jeweilige Vertreter – gemeinsam.
- B. Er setzt sich aus der jeweils gleichen Anzahl von Teilnehmern zusammen, die von der FAA und der Europäischen Kommission benannt werden.
- C. Der Ausschuss tritt mindestens zweimal jährlich zusammen, um
1. die Fortschritte der laufenden gemeinsamen Projekte und Tätigkeiten, die in den Beilagen festgelegt sind und von den nach Absatz F eingesetzten Arbeitsgruppen durchgeführt werden, zu überwachen und zu überprüfen;
 2. die erzielten Ergebnisse zu bewerten;
 3. gegebenenfalls neue Projekte und Tätigkeiten vorzuschlagen;
 4. neue Vorschläge für Beilagen oder Änderungen der Beilagen zu dieser Anlage vorzuschlagen, die der CCOM dem Exekutivausschuss zur Annahme vorlegt, sowie
 5. die wirksame Durchführung dieser Anlage zu überwachen und zu gewährleisten und bei Bedarf über Mechanismen zur Beteiligung der Industrie zu beraten oder Fragen an den Exekutivausschuss zu verweisen.
- D. Er legt seine Arbeitsverfahren fest. Die beiden Vorsitzenden treffen alle Beschlüsse einvernehmlich. Diese Beschlüsse ergehen schriftlich und werden von den beiden Vorsitzenden oder ihren jeweiligen Vertretern unterzeichnet.
- E. Der Ausschuss erstattet dem nach Anhang 1 Artikel IV der Vereinbarung eingesetzten Exekutivausschuss Bericht.
- F. Der Ausschuss setzt bei Bedarf für bestimmte, in dieser Anlage genannte Projekte oder Tätigkeiten Arbeitsgruppen ein. Jede Arbeitsgruppe setzt sich aus einer angemessenen, begrenzten Anzahl von Teilnehmern der Parteien zusammen. Die Arbeitsgruppen treten nach Bedarf zusammen, folgen den vom Koordinierungsausschuss erteilten Anweisungen und erstatten ihm regelmäßig Bericht.

ARTIKEL VI

IMMUNITÄT UND HAFTUNG

Die Parteien regeln die mit den Tätigkeiten im Rahmen dieser Anlage zusammenhängenden Fragen der Immunität und Haftung in geeigneter Weise in der betreffenden Beilage.

ARTIKEL VII

DURCHFÜHRUNG

- A. Alle im Rahmen dieser Anlage geleisteten Arbeiten werden in den Beilagen beschrieben, die bei ihrem Inkrafttreten Teil dieser Anlage werden.
- B. Alle Beilagen enthalten eine Beschreibung der Arbeiten, die von den Parteien oder den von ihnen mit der Ausführung der Arbeiten beauftragten Arbeitsgruppen zu leisten sind, wobei auch der Ausführungsort, die voraussichtliche Dauer der Arbeiten, die zur Ausführung benötigten personellen und sonstigen Ressourcen, die veranschlagten Kosten sowie sämtliche anderen relevanten Informationen zu den Arbeiten anzugeben sind.

ARTIKEL VIII

FINANZBESTIMMUNGEN

Vorbehaltlich anderslautender Regelungen in einer Beilage dieser Anlage trägt jede Partei die Kosten der von ihr unternommenen Tätigkeiten.

ARTIKEL IX

KONTAKTSTELLEN

- A. Für die Koordinierung und Verwaltung dieser Anlage wurden folgende Stellen benannt:
 - 1. Für die Vereinigten Staaten von Amerika:
Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Tel.: + 1 202 267 1000
Fax: + 1 202 267 7198
 - 2. Für die Europäische Union:
Referat „Einheitlicher europäischer Luftraum“
Generaldirektion Mobilität und Verkehr
Direktion Luftverkehr
Europäische Kommission
Rue de Mot 24

1040 Brüssel - Belgien

Tel.: + 32 2 296 84 30

- B. Die Koordinierung technischer Programme zur Durchführung spezifischer Tätigkeiten erfolgt gemäß den Beilagen zu dieser Anlage.

ARTIKEL X

KÜNDIGUNG

Durch die Kündigung dieser Anlage werden auch sämtliche von den Parteien im Rahmen dieser Anlage angenommenen Beilagen gekündigt.

BEILAGE 1

ZU ANLAGE 1 ZU ANHANG 1 DER

KOOPERATIONSVEREINBARUNG

NAT-I-9406A

ZWISCHEN

DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA

UND

DER EUROPÄISCHEN UNION

SESAR-NEXTGEN-ZUSAMMENARBEIT BEI QUERSCHNITTSTÄTIGKEITEN IM

INTERESSE GLOBALER INTEROPERABILITÄT

ARTIKEL I—ZWECK

- A. Diese Beilage 1 zu Anlage 1 zu Anhang 1 (im Folgenden „Anlage 1“) der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406A (im Folgenden die „Vereinbarung“) zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika (die „Vereinigten Staaten“) und der Europäischen Union (im Folgenden die „EU“) enthält die Modalitäten und Bedingungen für die Zusammenarbeit bei Querschnittstätigkeiten im Interesse der globalen Interoperabilität der Programme NextGen und SESAR.
- B. In dieser Beilage
 - 1. werden die durchzuführenden Arbeiten erläutert und
 - 2. etwaige Ausnahmen von den Bestimmungen festgelegt, die in Artikel VIII der Vereinbarung zu den Rechten an geistigem Eigentum enthalten sind.

ARTIKEL II—UMFANG DER ARBEITEN

- A. Die Vereinigten Staaten und die EU (im Folgenden die „Parteien“) vereinbaren, eine Reihe von Querschnittstätigkeiten, insbesondere die nachstehend erläuterten Tätigkeiten, in geeigneter Weise zu koordinieren. Die Federal Aviation Administration (im Folgenden die „FAA“) führt diese Beilage im Namen der Vereinigten Staaten durch. Die Europäische Kommission führt diese Beilage im Namen der EU durch und kann zu diesem Zweck das gemeinsame Unternehmen „SESAR“ mit der Ausführung der Kooperationstätigkeiten im Rahmen dieser Beilage beauftragen.
- B. Die Parteien arbeiten darauf hin, eine gemeinsame Definition der Betriebskonzepte in den Bereichen zu entwickeln, in denen dies zur Gewährleistung einer optimalen Leistung und Interoperabilität für die Luftraumnutzer notwendig ist, und setzen sich zum Ziel, einen gemeinsamen Durchführungszeitplan zu vereinbaren. Hierunter fallen Koordinierungstätigkeiten, die sich speziell mit den Separationsmethoden und mit der Festlegung diesbezüglicher Flugverkehrsmanagementdienste befassen. Bei der Koordinierung dieser Tätigkeiten berücksichtigen die Parteien
 - 1. die Bedeutung dieser Tätigkeiten für die Unterstützung anderer Koordinierungstätigkeiten, die unter diese Beilage und andere Beilagen von Anlage 1 fallen, sowie
 - 2. die Notwendigkeit, i) einen koordinierten Standpunkt festzulegen und zu einem gemeinsamen Verständnis der Grundelemente von SESAR und NextGen zu gelangen, vor allem im Hinblick darauf, angemessene Ziele in den Bereichen Betrieb, Umwelt sowie Flug- und Luftsicherheit zu erreichen; ii) ergänzende Regelungen zu entwickeln und iii) die Mittel festzulegen, mit denen die Interoperabilität während der geplanten Einführungen erreicht und aufrecht erhalten werden soll.
- C. Die Parteien koordinieren ihre jeweiligen Arbeitspläne in den Bereichen Normung und Regulierung, die mit den in Anlage 1 erläuterten Querschnittstätigkeiten in Zusammenhang stehen, um größere, auf eine mangelnde globale Abstimmung bei der

Verabschiedung neuer Normen und Regulierungen zurückzuführende Interoperabilitätsprobleme zu vermeiden. Aus dem gleichen Grund setzen sich die Parteien dafür ein, dass im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ein harmonisiertes Konzept für die internationale Regulierung und Normung künftiger operativer und technischer Fähigkeiten festgelegt und gefördert wird.

- D. Die Parteien koordinieren die Maßnahmen, Mittel und Planung ihres Einführungskonzepts, um einen reibungslosen Übergang der technischen und betrieblichen Anpassungen der ATM-Systeme der Vereinigten Staaten und der EU zu erleichtern und eine Angleichung der betrieblichen Einführungszeitpläne und -termine für die Bereiche zu erreichen, in denen es auf Interoperabilität ankommt.
- E. Die Parteien koordinieren ihre Konzept für die betrieblichen Änderungen mit dem Ziel einer Leistungsoptimierung in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Umwelt, menschliche Faktoren und Wirtschaftlichkeit. Auf diesem Gebiet werden optimale Modellierungs- und Verbesserungsverfahren angestrebt und koordiniert, vor allem im Hinblick auf sich ergänzende Zielsetzungen und ein Verständnis der ihnen zugrundeliegenden Rechtfertigungen, damit ein aussagekräftiger Vergleich der Leistungselemente und der Wirkungen von SESAR und NextGen angestellt werden kann.

ARTIKEL III—VERWALTUNG UND DURCHFÜHRUNG

- A. Die im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Arbeiten werden zu den in Anlage 1 Artikel V genannten Modalitäten und Bedingungen verwaltet. Die Verwaltung der Querschnittstätigkeiten wird von den Parteien in einem gemeinsamen Verwaltungsdokument, das von dem nach Anlage 1 eingesetzten Koordinierungsausschuss genehmigt wird, genauer festgelegt. In diesem Dokument werden die Mittel, Aufgaben, Zuständigkeiten und Teilnehmer jedes einzelnen Vorhabens sowie die Arbeitsabläufe für die Querschnittstätigkeiten erläutert.
- B. Die im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Arbeiten werden in einzelne oder in Gruppen zusammengefasste Querschnittstätigkeiten weiter aufgeschlüsselt. In einem von dem nach Anlage 1 eingesetzten Koordinierungsausschuss genehmigten Arbeitsdokument werden der Arbeitsumfang jeder einzelnen Querschnittstätigkeit bzw. jeder Gruppe von Querschnittstätigkeiten im Einzelnen erläutert, die technische Programmkoordination für beide Parteien festgelegt und der Zusammenhang jeder einzelnen Tätigkeit mit anderen Tätigkeiten erläutert.

ARTIKEL IV—FINANZIERUNG

Jede Partei trägt die Kosten der im Rahmen dieser Beilage durchgeführten Arbeiten.

ARTIKEL V – RECHTE AN GEISTIGEM EIGENTUM

Es gelten die in Artikel VIII (Rechte an geistigem Eigentum) der Vereinbarung festgelegten Modalitäten und Bedingungen. Benötigt jedoch eine Partei Zugang zu geistigem Eigentum in Besitz der anderen Partei, um das von den Parteien im Rahmen dieser Beilage gemeinsam entwickelte geistige Eigentum zu nutzen, gewährt der Rechteinhaber diesen Zugang zu den in Artikel VIII Absatz B der Vereinbarung genannten Bedingungen, sofern die Parteien nicht ausnahmsweise strengere Bedingungen für diese Zugangsrechte vereinbart haben.

ARTIKEL VI—KONTAKTSTELLEN

Die Parteien teilen einander ihre jeweiligen Kontaktstellen für die technische Koordinierung und die Verwaltung der im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Querschnittstätigkeiten mit.

BEILAGE 2

ZU ANLAGE 1 ZU ANHANG 1 DER

KOOPERATIONSVEREINBARUNG

NAT-I-9406A

ZWISCHEN

DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA

UND

DER EUROPÄISCHEN UNION

SESAR-NEXTGEN-ZUSAMMENARBEIT BEIM INFORMATIONSMANAGEMENT

IM INTERESSE GLOBALER INTEROPERABILITÄT

ARTIKEL I—ZWECK

- A. Diese Beilage 2 zu Anlage 1 zu Anhang 1 (im Folgenden „Anlage 1“) der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406A (im Folgenden die „Vereinbarung“) zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika (im Folgenden die „Vereinigten Staaten“) und der Europäischen Union (im Folgenden die „EU“) enthält die Modalitäten und Bedingungen für die Zusammenarbeit beim Informationsmanagement im Interesse der globalen Interoperabilität der Programme NextGen und SESAR.
- B. In dieser Beilage
 - 1. werden die durchzuführenden Arbeiten erläutert sowie
 - 2. etwaige Ausnahmen von den Bestimmungen festgelegt, die in Artikel VIII der Vereinbarung zu den Rechten an geistigem Eigentum enthalten sind.

ARTIKEL II—UMFANG DER ARBEITEN

- A. Die Vereinigten Staaten und die EU (im Folgenden die „Parteien“) vereinbaren, eine Reihe von Tätigkeiten im Bereich des Informationsmanagements zu koordinieren. Dies gilt insbesondere für den Informationsaustausch zur Unterstützung einer Fähigkeit des netzzentrierten interoperablen Flugverkehrsmanagements mithilfe des Konzepts des systemweiten Informationsmanagements („SWIM“) (im Folgenden unter „Informationsmanagementtätigkeiten“ zusammengefasst), das nachstehend näher erläutert ist. Die Federal Aviation Administration (im Folgenden die „FAA“) führt diese Beilage im Namen der Vereinigten Staaten durch. Die Europäische Kommission führt diese Beilage im Namen der EU durch und kann zu diesem Zweck das gemeinsame Unternehmen „SESAR“ mit der Ausführung der Kooperationstätigkeiten im Rahmen dieser Beilage beauftragen.
- B. Die Parteien arbeiten bei der Definition und Durchführung einer interoperablen technischen SWIM-Infrastruktur zusammen. Diese Arbeiten umfassen die Definition von Kernfähigkeiten der interoperablen technischen SWIM-Infrastruktur wie beispielsweise gemeinsame Muster für den Austausch von Meldungen; Registerdienste (einschließlich Recherche- (Catalogue) und Suchfunktion (Discovery), Sicherheitsdienstleistungen, ein einheitliches Konzept für den Austausch zentraler Informationen, einschließlich ihrer Attribute, und die Voraussetzungen für eine optimale ATM-Betriebsleistung über SESAR- und NextGen-Regionen hinweg. Bei Bedarf werden gemeinsame Funktionen für das Informationsmanagement festgelegt. Die Parteien ziehen die Integration von Luftfahrzeugen und Flughäfen in die technische SWIM-Infrastruktur in Betracht.
- C. Die Parteien entwickeln eine kohärente Terminologie für die zeitnahe, präzise und sichere Weitergabe von Informationen zur Unterstützung kooperativer ATM-Entscheidungsprozesse für den Boden- und Luftbetrieb, soweit diese Terminologie die Interoperabilität zur Unterstützung des Hochleistungsbetriebs (High Performance Operations) verbessert und/oder aufrechterhält. Bei der Entwicklung einer kohärenten Terminologie prüfen die Parteien, inwieweit diese Terminologie andere, unter diese oder andere Beilagen fallenden Koordinierungstätigkeiten unterstützt. Zudem fördern die Parteien ein gemeinsames Verständnis der Grundelemente einer der Kernfähigkeiten sowohl des SESAR- als auch des NextGen-Betriebskonzepts, damit die richtigen Informationen rechtzeitig zu den richtigen Personen gelangen, die die richtigen Betriebsentscheidungen treffen können.

- D. Die Parteien koordinieren ihre jeweiligen Informationsmanagementtätigkeiten im Hinblick auf ein kohärentes Informationsmanagement innerhalb des Fluginformationsmanagements („Aeronautical Information Management“, AIM), des Wetterdatenaustauschs und der in Beilage 3 zu Anlage 1 erläuterten Flugplanung und berücksichtigen dabei die gemeinsamen betrieblichen Szenarios, für die Informationen benötigt werden, um i) die strategische Planung, die Ausführung und die Phasen nach dem Flug zu unterstützen, und um ii) zu interoperablen und gemeinsamen Anforderungen an die Informationsleistung zu gelangen.
- E. Die Parteien erweitern je nach Bedarf den Umfang des Informationsmanagements auf andere Bereiche des Informationsaustauschs, um die Leistungselemente und die Wirkung von SESAR und NextGen zu verbessern.

ARTIKEL III—VERWALTUNG UND DURCHFÜHRUNG

- A. Die im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Arbeiten werden zu den in Anlage 1 Artikel V genannten Modalitäten und Bedingungen verwaltet. Die Verwaltung der Informationsmanagementtätigkeiten wird von den Parteien in einem gemeinsamen Verwaltungsdokument, das von dem nach Anlage 1 eingesetzten Koordinierungsausschuss genehmigt wird, genauer festgelegt. In diesem Dokument werden die Mittel, Aufgaben, Zuständigkeiten und Teilnehmer jedes einzelnen Vorhabens sowie die Arbeitsabläufe für die Informationsmanagementtätigkeiten erläutert.
- B. Die im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Arbeiten werden in einzelne oder in Gruppen zusammengefasste Informationsmanagementtätigkeiten weiter aufgeschlüsselt. In einem von dem nach Anlage 1 eingesetzten Koordinierungsausschuss genehmigten Arbeitsdokument werden der Arbeitsumfang jeder einzelnen Informationsmanagementtätigkeit bzw. jeder Gruppe von Informationsmanagementtätigkeiten im Einzelnen erläutert, die technische Programmkoordination für beide Parteien festgelegt und der Zusammenhang jeder einzelnen Tätigkeit mit anderen Tätigkeiten erläutert.

ARTIKEL IV—FINANZIERUNG

Jede Partei trägt die Kosten der im Rahmen dieser Beilage durchgeführten Arbeiten.

ARTIKEL V – RECHTE AN GEISTIGEM EIGENTUM

Es gelten die in Artikel VIII (Rechte an geistigem Eigentum) der Vereinbarung festgelegten Modalitäten und Bedingungen. Benötigt jedoch eine Partei Zugang zu geistigem Eigentum in Besitz der anderen Partei, um das von den Parteien im Rahmen dieser Beilage gemeinsam entwickelte geistige Eigentum zu nutzen, gewährt der Rechteinhaber diesen Zugang zu den in Artikel VIII Absatz B der Vereinbarung genannten Bedingungen, sofern die Parteien nicht ausnahmsweise strengere Bedingungen für diese Zugangsrechte vereinbart haben.

ARTIKEL VI—KONTAKTSTELLEN

Die Parteien teilen einander ihre jeweiligen Kontaktstellen für die technische Koordinierung und die Verwaltung der im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Informationsmanagementtätigkeiten mit.

BEILAGE 3

ZU ANLAGE 1 ZU ANHANG 1 DER

KOOPERATIONSVEREINBARUNG

NAT-I-9406A

ZWISCHEN

DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA

UND

DER EUROPÄISCHEN UNION

SESAR-NEXTGEN-ZUSAMMENARBEIT BEIM FLUGWEGMANAGEMENT IM

INTERESSE GLOBALER INTEROPERABILITÄT

ARTIKEL I—ZWECK

- A. Diese Beilage 3 zu Anlage 1 zu Anhang 1 (im Folgenden die „Anlage 1“) der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406A (im Folgenden die „Vereinbarung“) zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika (im Folgenden die „Vereinigten Staaten“) und der Europäischen Union (im Folgenden die „EU“) enthält die Modalitäten und Bedingungen für die Zusammenarbeit beim Flugwegmanagement im Interesse der globalen Interoperabilität der Programme NextGen und SESAR.
- B. In dieser Beilage
 - 1. werden die durchzuführenden Arbeiten erläutert sowie
 - 2. etwaige Ausnahmen von den Bestimmungen festgelegt, die in Artikel VIII der Vereinbarung zu den Rechten an geistigem Eigentum enthalten sind.

ARTIKEL II—UMFANG DER ARBEITEN

- A. Die Vereinigten Staaten und die EU (im Folgenden die „Parteien“) vereinbaren, eine Reihe von Tätigkeiten im Bereich des Flugwegmanagements (im Folgenden „Flugwegmanagementtätigkeiten“) zu koordinieren. Bei diesem Bereich handelt es sich um eine der Kernfähigkeiten des Betriebskonzepts von SESAR und NextGen, weshalb eine Koordinierung notwendig ist, um ein gemeinsames Verständnis des Flugwegs, des Zusammenhangs mit der Flugplanung, der strategischen Planung, der Ausführung und der Phasen nach dem Flug sowie im Hinblick auf alle Luftraumnutzer, auch unbemannter Flugsysteme („UAS“), zu gewährleisten. Diese Tätigkeiten werden nachstehend im Einzelnen erläutert. Die Federal Aviation Administration (im Folgenden die „FAA“) führt diese Beilage im Namen der Vereinigten Staaten durch. Die Europäische Kommission führt diese Beilage im Namen der EU durch und kann zu diesem Zweck das gemeinsame Unternehmen „SESAR“ mit der Ausführung der Kooperationstätigkeiten im Rahmen dieser Beilage beauftragen.
- B. Die Parteien kooperieren bei der Entwicklung einer gemeinsamen Definition des vierdimensionalen (4D-)Flugwegs für unterschiedliche betriebliche Szenarios, die das künftige Flugverkehrsmanagementumfeld beschreiben, sowie des Formats für den Datenaustausch (zur Unterstützung des Luft/Boden, Luft/Luft und Boden/Boden-Datenaustauschs sowie des Übergangs zu systemweiten Informationsmanagementformaten) mit dem Ziel einer interoperablen und leistungsorientierten Lösung, die sich im Rahmen geeigneter Normungstätigkeiten von EROCAE, RTCA und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation, wie in Beilage 1 zu Anlage 1 angedacht, formalisieren lässt.
- C. Die Parteien koordinieren im Zusammenhang mit dem vierdimensionalen Flugwegbetrieb die Entwicklung von Konzepten für die Flugplanung und die operative strategische Planung, die Planung während des Flugs, die dynamische Aktualisierung des Flugwegs während des Flugs und die Analyse und Archivierung nach dem Flug. Ziel dieser Koordinierung sind global interoperable und gemeinsame Leistungsanforderungen.
- D. Die Parteien koordinieren die Anwendungskonzepte für den Nachfrage- und Kapazitätsausgleich, die Verkehrssynchronisierung und das Konfliktmanagement. Diese Koordination umfasst den Austausch von Informationen über die zugrundeliegende luft- und bodengestützte Flugwegvorhersage und ihre Integration in Systeme und

Betriebsverfahren im Hinblick auf global interoperable und gemeinsame Leistungsanforderungen.

- E. Die Parteien koordinieren die Entwicklung von Betriebsmethoden, Verfahren und technischen Anforderungen an die Integration des UAS-Betriebs in die Instrumentenflugvorschriften für den zivilen Luftraum im Hinblick auf global interoperable und gemeinsame Leistungslösungen. Ziel dieser Koordinierung ist die sichere Integration des UAS-Betriebs in den Luftraum mit Blick auf die bemannte zivile Luftfahrt.

ARTIKEL III—VERWALTUNG UND DURCHFÜHRUNG

- A. Die im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Arbeiten werden zu den in Anlage 1 Artikel V genannten Modalitäten und Bedingungen verwaltet. Die Verwaltung der Flugwegmanagementtätigkeiten wird von den Parteien in einem gemeinsamen Verwaltungsdokument, das von dem nach Anlage 1 eingesetzten Koordinierungsausschuss genehmigt wird, genauer festgelegt. In diesem Dokument werden die Mittel, Aufgaben, Zuständigkeiten und Teilnehmer jedes einzelnen Vorhabens sowie die Arbeitsabläufe für die Flugwegmanagementtätigkeiten erläutert.
- B. Die im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Arbeiten werden in einzelne oder in Gruppen zusammengefasste Flugwegmanagementtätigkeiten weiter aufgeschlüsselt. In einem von dem nach Anlage 1 eingesetzten Koordinierungsausschuss genehmigten Arbeitsdokument werden der Arbeitsumfang jeder einzelnen Flugwegmanagementtätigkeit bzw. jeder Gruppe von Flugwegmanagementtätigkeiten im Einzelnen erläutert, die technische Programmkoordination für beide Parteien festgelegt und der Zusammenhang jeder einzelnen Tätigkeit mit anderen Tätigkeiten erläutert.

ARTIKEL IV—FINANZIERUNG

Jede Partei trägt die Kosten der im Rahmen dieser Beilage durchgeführten Arbeiten.

ARTIKEL V – RECHTE AN GEISTIGEM EIGENTUM

Es gelten die in Artikel VIII (Rechte an geistigem Eigentum) der Vereinbarung festgelegten Modalitäten und Bedingungen. Benötigt jedoch eine Partei Zugang zu geistigem Eigentum in Besitz der anderen Partei, um das von den Parteien im Rahmen dieser Beilage gemeinsam entwickelte geistige Eigentum zu nutzen, gewährt der Rechteinhaber diesen Zugang zu den in Artikel VIII Absatz B der Vereinbarung genannten Bedingungen, sofern die Parteien nicht ausnahmsweise strengere Bedingungen für diese Zugangsrechte vereinbart haben.

ARTIKEL VI—KONTAKTSTELLEN

Die Parteien teilen einander ihre jeweiligen Kontaktstellen für die technische Koordinierung und die Verwaltung der im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Flugwegmanagementtätigkeiten mit.

BEILAGE 4

ZU ANLAGE 1 ZU ANHANG 1 DER

KOOPERATIONSVEREINBARUNG

NAT-I-9406A

ZWISCHEN

DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA

UND

DER EUROPÄISCHEN UNION

SESAR-NEXTGEN-ZUSAMMENARBEIT BEI DER INTEROPERABILITÄT VON

KOMMUNIKATIONS-, NAVIGATIONS-, ÜBERWACHUNGS- und

BORDSYSTEMEN IM INTERESSE DER GLOBALEN INTEROPERABILITÄT

ARTIKEL I—ZWECK

- A. Diese Beilage 4 zu Anlage 1 zu Anhang 1 (im Folgenden „Anlage 1“) der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406A (im Folgenden die „Vereinbarung“) zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika (im Folgenden die „Vereinigten Staaten“) und der Europäischen Union (im Folgenden die „EU“) enthält die Modalitäten und Bedingungen für die Zusammenarbeit bei den Tätigkeiten zur Interoperabilität von Kommunikations-, Navigations-, Überwachungssystemen (im Folgenden „CNS“) sowie Bordsystemen im Interesse der globalen Interoperabilität der Programme NextGen und SESAR.
- B. In dieser Beilage
1. werden die durchzuführenden Arbeiten erläutert sowie
 2. etwaige Ausnahmen von den Bestimmungen festgelegt, die in Artikel VIII der Vereinbarung zu den Rechten an geistigem Eigentum enthalten sind.

ARTIKEL II—UMFANG DER ARBEITEN

Die Vereinigten Staaten und die EU (im Folgenden die „Parteien“) vereinbaren, eine Reihe von Tätigkeiten im Bereich der Interoperabilität von CNS-Systemen, Funkfrequenzverwaltung und Bordsystemen (im Folgenden die „Interoperabilitätstätigkeiten für CNS- und Bordsysteme“) in geeigneter Weise zu koordinieren. Die Federal Aviation Administration (im Folgenden die „FAA“) führt diese Beilage im Namen der Vereinigten Staaten durch. Die Europäische Kommission führt diese Beilage im Namen der EU durch und kann zu diesem Zweck das gemeinsame Unternehmen „SESAR“ mit der Ausführung der Kooperationstätigkeiten im Rahmen dieser Beilage beauftragen.

A. Kommunikation

1. Die Parteien arbeiten darauf hin, die Interoperabilität künftiger Kommunikationstechnologien zu gewährleisten, wie beispielsweise
 - a. von Luft/Boden- und Luft/Luft-Datalinkdiensten;
 - b. von Teilnetzen, einschließlich eines terrestrischen Systems (z. B. des digitalen Flugkommunikationssystems im L-Band), eines flughafenzentrierten Systems mit großer Bandbreite und kurzer Reichweite (z. B. des mobilen Flughafenkommunikationssystems), künftiger Lösungen der Satellitenkommunikation sowie Managementfunktionen für Kommunikationssysteme (z. B. Multilink-Management, Qualität des Dienstmanagements, Sicherheit); sowie
 - c. der möglichen Anbindung militärischer Luftfahrzeuge an das Flugverkehrsmanagementsystem über einen militärischen Datalink.
2. Die Parteien arbeiten bei ihren Koordinierungsbemühungen darauf hin, dass das Funkfrequenzspektrum effizient genutzt wird und die neuen Technologien gegen schädliche Störungen geschützt sind.

3. Zudem koordinieren die Parteien ihr Konzept für die Avionik-Entwicklung, vor allem für die Entwicklung einer flexiblen Kommunikationsarchitektur, die beispielsweise auf eine softwaredefinierte Funktechnik für die Nutzung an Bord eines Luftfahrzeugs zurückgreift.

B. Navigation

Die Parteien arbeiten darauf hin, die Interoperabilität von Navigationsinfrastrukturen zu gewährleisten, um unter Berücksichtigung des Rationalisierungspotenzials für die bodengestützte Navigationsinfrastruktur (z. B. VOR) leistungsbasierte Navigationsverfahren im Streckenflug und im Nahbereich („Terminal Maneuvering Area“, Flughafenkontrollzone) zu unterstützen. Bei ihrer Koordinierung der Interoperabilität von Navigationsinfrastrukturen

1. stützen die Parteien ihre Lösungen auf die Konstellation des globalen Satellitennavigationssystems;
2. suchen die Parteien nach gemeinsamen Lösungen für den Präzisionsanflug und den Nichtpräzisionsanflug mit Hilfe von bodengestützten und satellitengestützten Erweiterungssystemen und
3. erweitern die Parteien die Koordinierung um Konzepte für die Entwicklung von Mehrmodus-Empfangsgeräten in der Avionik.

C. Überwachung

1. Die Parteien arbeiten darauf hin zu gewährleisten, dass ihre jeweiligen Entwicklungspläne für die automatische bordabhängige Flugüberwachung („ADS-B“) kohärent sind, wobei sie gleichzeitig den Erfordernissen der Bodenüberwachungsanwendungen wie auch der bordseitigen Systeme zur Unterstützung der Separation vom umgebenden Verkehr („Airborne Separation Assistance Systems“ — ASAS) durch die Entwicklung einer „ADS-B Out/In-Fähigkeit“ Rechnung tragen.
2. Die Parteien können Optionen für i) die Ausweitung der Nutzungsdauer des 1090 MHz-AD-B-Systems und ii) die Festlegung eines neuen ADS-B-Systems in Betracht ziehen.

D. Interoperabilität der Bordsysteme

1. Die Parteien arbeiten darauf hin, die Harmonisierung des Avionik-Arbeitsplans von SESAR und NextGen mit dem Ziel zu gewährleisten, kohärente Avionikstandards festzulegen, die dem Bedarf sowohl von SESAR als auch NextGen gerecht werden.

2. Die Parteien koordinieren die Festlegung einer funktionalen Architektur, die sowohl Elemente des SESAR- als auch des NextGen-Konzepts (z. B. vierdimensionaler Betrieb, bordseitige Kollisionsschutzanlage („Airborne Collision Avoidance System“, ACAS) sowie deren Voraussetzungen (z. B. CNS) unterstützt und – sowohl unter dem Aspekt künftiger Ausrüstungen als auch dem Aspekt der Nachrüstung – in unterschiedlichen physischen Luftfahrzeug-Plattformen realisiert werden kann (z. B. internationale Luftfahrtunternehmen, regionale, allgemeine, militärische Luftfahrt).

E. Funkfrequenzspektrum

Die Vertragsparteien

1. koordinieren die Entwicklung von CNS-Systemen, die das Funkfrequenzspektrum effizient nutzen, und
2. arbeiten zusammen, um das Funkfrequenzspektrum für den Flugverkehr vor schädlichen Störungen zu schützen und die Verfügbarkeit des für den Betrieb der aktuellen und künftigen CNS-Systeme notwendigen Spektrums zu gewährleisten.

ARTIKEL III—VERWALTUNG UND DURCHFÜHRUNG

- A. Die im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Arbeiten werden zu den in Anlage 1 Artikel V genannten Modalitäten und Bedingungen verwaltet. Die Verwaltung der Interoperabilitätstätigkeiten für CNS- und Bordsysteme wird von den Parteien in einem gemeinsamen Verwaltungsdokument, das von dem nach Anlage 1 eingesetzten Koordinierungsausschuss genehmigt wird, genauer festgelegt. In diesem Dokument werden die Mittel, Aufgaben, Zuständigkeiten und Teilnehmer jedes einzelnen Vorhabens sowie die Arbeitsabläufe für die Interoperabilitätstätigkeiten für CNS- und Bordsysteme erläutert.
- B. Die im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Arbeiten werden in einzelne oder in Gruppen zusammengefasste Interoperabilitätstätigkeiten für CNS- und Bordsysteme weiter aufgeschlüsselt. In einem von dem nach Anlage 1 eingesetzten Koordinierungsausschuss genehmigten Arbeitsdokument werden der Arbeitsumfang jeder einzelnen Interoperabilitätstätigkeit für CNS- und Bordsysteme bzw. jeder Gruppe von Interoperabilitätstätigkeiten für CNS- und Bordsysteme im Einzelnen erläutert, die technische Programmkoordination für beide Parteien festgelegt und der Zusammenhang jeder einzelnen Tätigkeit mit anderen Tätigkeiten erläutert.

ARTIKEL IV—FINANZIERUNG

Jede Partei trägt die Kosten der im Rahmen dieser Beilage durchgeführten Arbeiten.

ARTIKEL V – RECHTE AN GEISTIGEM EIGENTUM

Es gelten die in Artikel VIII (Rechte an geistigem Eigentum) der Vereinbarung festgelegten Modalitäten und Bedingungen. Benötigt jedoch eine Partei Zugang zu geistigem Eigentum in

Besitz der anderen Partei, um das von den Parteien im Rahmen dieser Beilage gemeinsam entwickelte geistige Eigentum zu nutzen, gewährt der Rechteinhaber diesen Zugang zu den in Artikel VIII Absatz B der Vereinbarung genannten Bedingungen, sofern die Parteien nicht ausnahmsweise strengere Bedingungen für diese Zugangsrechte vereinbart haben.

ARTIKEL VI—KONTAKTSTELLEN

Die Parteien teilen einander ihre jeweiligen Kontaktstellen für die technische Koordinierung und die Verwaltung der im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Interoperabilitätstätigkeiten für CNS- und Bordsysteme mit.

BEILAGE 5
ZU ANLAGE 1 ZU ANHANG 1 DER
KOOPERATIONSVEREINBARUNG
NAT-I-9406A
ZWISCHEN
DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA
UND
DER EUROPÄISCHEN UNION
SESAR-NEXTGEN-ZUSAMMENARBEIT BEI VERBUNDPROJEKTEN IM
INTERESSE GLOBALER INTEROPERABILITÄT

ARTIKEL I—ZWECK

- A. Diese Beilage 5 zu Anlage 1 zu Anhang 1 (im Folgenden „Anlage 1“) der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406A (im Folgenden die „Vereinbarung“) zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika (im Folgenden die „Vereinigten Staaten“) und der Europäischen Union (im Folgenden die „EU“) enthält die Modalitäten und Bedingungen für die Zusammenarbeit bei Verbundprojekten im Interesse der globalen Interoperabilität der Programme NextGen und SESAR.
- B. In dieser Beilage
 - 1. werden die durchzuführenden Arbeiten erläutert sowie
 - 2. etwaige Ausnahmen von den Bestimmungen festgelegt, die in Artikel VIII der Vereinbarung zu den Rechten an geistigem Eigentum enthalten sind.

ARTIKEL II—UMFANG DER ARBEITEN

Die Vereinigten Staaten und die EU (im Folgenden die „Parteien“) vereinbaren, eine Reihe von Verbundprojekten, insbesondere, wenn auch nicht ausschließlich, die nachstehend erläuterten Tätigkeiten, in geeigneter Weise zu koordinieren. Die Federal Aviation Administration (im Folgenden die „FAA“) führt diese Beilage im Namen der Vereinigten Staaten durch. Die Europäische Kommission führt diese Beilage im Namen der EU durch und kann zu diesem Zweck das gemeinsame Unternehmen „SESAR“ mit der Ausführung der Kooperationstätigkeiten im Rahmen dieser Beilage beauftragen.

- A. Die Parteien vereinbaren als Ziel der im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Verbundprojekte die Verbesserung der Leistung der Transatlantikflüge unter besonderer Beachtung der Einführung von Technologien und Verfahren für die Luftfahrtnutzer. Diese Zusammenarbeit wird zudem die Erhebung von Daten für die Standardisierung von Analysen und Messungen ermöglichen.
- B. Die Parteien kooperieren im Rahmen der AIRE-Initiative (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions), um die Einführung umweltfreundlicher Lösungen für das Flugverkehrsmanagement zu beschleunigen. Die Zusammenarbeit kann beispielsweise den Austausch von Informationen über bewährte Verfahren, die gemeinsame Programmplanung und möglichst auch die Durchführung gemeinsamer oder koordinierter präoperativer Validierungsprojekte umfassen.

ARTIKEL III—VERWALTUNG UND DURCHFÜHRUNG

- A. Die im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Arbeiten werden zu den in Anlage 1 Artikel V genannten Modalitäten und Bedingungen verwaltet. Die Verwaltung der Verbundprojekte wird von den Parteien in einem gemeinsamen Verwaltungsdokument, das von dem nach Anlage 1 eingesetzten Koordinierungsausschuss genehmigt wird, genauer festgelegt. In diesem Dokument werden die Mittel, Aufgaben, Zuständigkeiten und Teilnehmer jedes einzelnen Vorhabens sowie die Arbeitsabläufe für die Verbundprojekte erläutert.

- B. Die im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Arbeiten werden in einzelne oder in Gruppen zusammengefasste Verbundprojekte weiter aufgeschlüsselt. In einem von dem nach Anlage 1 eingesetzten Koordinierungsausschuss genehmigten Arbeitsdokument werden der Arbeitsumfang jedes einzelnen Verbundprojekts bzw. jeder Gruppe von Verbundprojekten im Einzelnen erläutert, die technische Programmkoordination für beide Parteien festgelegt und der Zusammenhang jeder einzelnen Tätigkeit mit anderen Tätigkeiten erläutert.

ARTIKEL IV—FINANZIERUNG

Jede Partei trägt die Kosten der im Rahmen dieser Beilage durchgeführten Arbeiten.

ARTIKEL V – RECHTE AN GEISTIGEM EIGENTUM

Es gelten die in Artikel VIII (Rechte an geistigem Eigentum) der Vereinbarung festgelegten Modalitäten und Bedingungen. Benötigt jedoch eine Partei Zugang zu geistigem Eigentum in Besitz der anderen Partei, um das von den Parteien im Rahmen dieser Beilage gemeinsam entwickelte geistige Eigentum zu nutzen, gewährt der Rechteinhaber diesen Zugang zu den in Artikel VIII Absatz B der Vereinbarung genannten Bedingungen, sofern die Parteien nicht ausnahmsweise strengere Bedingungen für diese Zugangsrechte vereinbart haben.

ARTIKEL VI—KONTAKTSTELLEN

Die Parteien teilen einander ihre jeweiligen Kontaktstellen für die technische Koordinierung und die Verwaltung der im Rahmen dieser Beilage durchzuführenden Verbundprojekte mit.

Anlage 2 zu Anhang 1

**DER
KOOPERATIONSVEREINBARUNG
NAT-I-9406A
ZWISCHEN
DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA
UND
DER EUROPÄISCHEN UNION
ZUSAMMENARBEIT BEI DER LEISTUNGSMESSUNG DES
FLUGVERKEHRSMANAGEMENTS**

ARTIKEL I

ZWECK

Zweck dieser Anlage ist die Durchführung von Anhang 1 der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406A zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union (im Folgenden die „Vereinbarung“) durch Festlegung der Modalitäten und Bedingungen für die Zusammenarbeit bei der Entwicklung vergleichbarer operativer Leistungsmessungen, einschließlich der Messung der Gate-to-Gate Betriebsleistung und Kosteneffizienz sowie des Einflusses des Flugverkehrsmanagementsystems auf die Treibstoffeffizienz. Die Vergleichbarkeit der Messungen und Methoden ist ein wesentlicher Faktor des Konsenses innerhalb der Branche und der Zusammenarbeit. Diese Arbeiten sind eine Fortsetzung der von der Federal Aviation Administration (im Folgenden die „FAA“) und der Europäischen Luftverkehrskontrollorganisation (im Folgenden „Eurocontrol“) erstellten Berichte über die ATM-Betriebsleistung, die erstmals 2009 veröffentlicht wurden und einen Vergleich zwischen den USA und Europa ermöglichen.

ARTIKEL II

GRUNDSÄTZE

Die Kooperationstätigkeiten im Rahmen dieser Anlage werden nach Artikel I Absatz C der Vereinbarung gemäß dem Grundsatz der Gegenseitigkeit durchgeführt.

Ein nach Artikel IV dieser Anlage eingesetzter Ausschuss zur Überprüfung der Leistungsanalyse („Performance Analysis Review Committee“, PARC) überwacht die Durchführung dieser Anlage. Dieser Ausschuss kann nach Artikel IV dieser Anlage Beilagen zu den ermittelten Gebieten vorschlagen.

ARTIKEL III

UMFANG DER ARBEITEN

- A. Mit den Arbeiten soll ein Beitrag zu einem gemeinsamen Rahmen für die ATM-Leistungsmessung geleistet werden. Sie können sich auf die unter Absatz A Unterabsätze 1 und 2 genannten Tätigkeiten erstrecken, sind jedoch nicht hierauf begrenzt.
 - 1. Entwicklung gemeinsamer Definitionen und Daten, um den Austausch lehrreicher Information über die Herausforderungen und Erfolge der ATM-Leistungsmessung jeder Partei zu erleichtern;
 - 2. Festlegung einer Standardmethodik für die Bewertung der Betriebsleistung, die gemeinsame Schwerpunktbereiche unterstützt. In diese Entwicklung fließen die gegenwärtigen in der Europäischen Union und in den Vereinigten Staaten angewandten Leistungsrahmen ein.
- B. Die Parteien erstellen je nach Bedarf entweder einzeln oder gemeinsam Analysen und Berichte für den gegenseitigen Austausch, wobei gemeinsame Methodologien im Mittelpunkt stehen, damit die entsprechend den folgenden Leitlinien erzielten Ergebnisse verglichen werden können:
 - 1. Die Ergebnisse stützen sich auf den im Jahr 2009 von der FAA und Eurocontrol erstellten Bericht über den Vergleich der ATM-Betriebsleistung;
 - 2. die Analysen enthalten detaillierte, auf die einzelnen Flugphasen (Gate, Rollen, Start, Reiseflug, Sinkflug) aufgeschlüsselte Daten zu den Verspätungen und Treibstoffeffizienzen;

3. Die Ergebnisse geben in dem Maße, wie beide Parteien dies für angemessen erachten, und entsprechend den aktuellen Berichten der FAA und von Eurocontrol, Aufschluss über die in einzelnen Einrichtungen erzielten Leistungen;
 4. die Parteien tauschen während der Fertigstellung der Analysen Daten und detaillierte Methoden aus, um die Einheitlichkeit der Methodik zu gewährleisten, und
 5. aus den Analysen müssen die Ursachen für etwaige Leistungsunterschiede hervorgehen, wie beispielsweise Wetter und Zeitplangestaltung sowie die ATM-Techniken und -Verfahren.
- C. Die Parteien vereinbaren, dass in künftige Bereiche der Zusammenarbeit Kostenaufschlüsselungen der Flugsicherungsdienste und damit zusammenhängende Messgrößen für die Kosteneffizienz aufgenommen werden können.
- D. Die Parteien gehen davon aus, dass es sich bei der Durchführung gemeinsamer Analysen oder der Ausarbeitung regelmäßiger Berichte über die erzielte Leistung um einen kontinuierlichen Prozess handelt. Die Parteien vereinbaren, die Ergebnisse dieser Arbeiten, soweit dies mit dem geltenden Recht vereinbar ist, der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen, sofern nicht anderweitig von den Parteien gemeinsam beschlossen.

ARTIKEL IV

VERWALTUNG

Vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Finanzmitteln entwickeln und verwalten die Parteien Projekte und Tätigkeiten und gewährleisten, dass die unternommenen Arbeiten stets ergebnisorientiert, pragmatisch und aktuell sind, Synergien hervorbringen und nicht zu Überschneidungen führen. Zu diesem Zweck wird ein Ausschuss zur Überprüfung der Leistungsanalyse („Performance Analysis Review Committee“, PARC) wie folgt eingerichtet:

- A. Den Vorsitz führen jeweils ein Vertreter der Federal Aviation Administration (im Folgenden die „FAA“) und ein Vertreter der Europäischen Kommission – oder deren jeweilige Vertreter – gemeinsam.
- B. Er setzt sich aus der jeweils gleichen Anzahl von Teilnehmern zusammen, die von der FAA und der Europäischen Kommission benannt werden.
- C. Der Ausschuss tritt mindestens einmal jährlich zusammen, um
 1. die in Artikel III genannten Tätigkeiten zu beaufsichtigen;
 2. die erzielten Ergebnisse zu bewerten;
 3. Vorschläge für neue Projekte oder gemeinsame Tätigkeiten zu entwickeln, die als Beilagen zu dieser Anlage oder als Änderung der Beilagen festzulegen sind und die der PARC dem nach Anhang 1 Artikel IV der Vereinbarung eingesetzten Exekutivausschuss zur Annahme vorlegt;
 4. bei Bedarf über Mechanismen zur Beteiligung der Industrie zu beraten oder Fragen in Bezug auf die in dieser Anlage genannten Tätigkeiten an den nach Anhang 1 Artikel IV der Vereinbarung eingesetzten Exekutivausschuss zu verweisen;
 5. die in Artikel III genannten regelmäßigen Analysen und Berichte vor deren Veröffentlichung oder Verteilung zu genehmigen.
- D. Er legt seine Arbeitsverfahren fest. Die beiden Vorsitzenden treffen alle Beschlüsse einvernehmlich. Diese Beschlüsse ergehen schriftlich und werden von den beiden Vorsitzenden oder ihren jeweiligen Vertretern unterzeichnet.

- E. Der Ausschuss berichtet dem Exekutivausschuss.
- F. Der Ausschuss setzt bei Bedarf für bestimmte, in dieser Anlage genannte Projekte oder Tätigkeiten Arbeitsgruppen ein. Jede Arbeitsgruppe setzt sich aus einer angemessenen, begrenzten Anzahl von Teilnehmern der Parteien zusammen. Die Arbeitsgruppen treten nach Bedarf zusammen, folgen den vom Ausschuss zur Überprüfung der Leistungsanalyse erteilten Anweisungen und erstatten ihm regelmäßig Bericht.

ARTIKEL V

IMMUNITÄT UND HAFTUNG

Die Parteien regeln die mit den Tätigkeiten im Rahmen dieser Anlage zusammenhängenden Fragen der Immunität und Haftung in geeigneter Weise in der betreffenden Beilage.

ARTIKEL VI

DURCHFÜHRUNG

- A. Alle im Rahmen dieser Anlage geleisteten Arbeiten werden in den Beilagen beschrieben, die bei ihrem Inkrafttreten Teil dieser Anlage werden.
- B. Alle Beilagen enthalten eine Beschreibung der zu leistenden Arbeiten, wobei auch der Ausführungsort, die voraussichtliche Dauer der Arbeiten, die zur Ausführung benötigten personellen und sonstigen Ressourcen, die veranschlagten Kosten sowie sämtliche anderen relevanten Informationen zu den Arbeiten anzugeben sind.

ARTIKEL VII

FINANZBESTIMMUNGEN

Vorbehaltlich anderslautender Regelungen in einer Beilage dieser Anlage trägt jede Partei die Kosten der von ihr unternommenen Tätigkeiten.

ARTIKEL VIII

KONTAKTSTELLEN

Für die Koordinierung und Verwaltung dieser Anlage wurden folgende Stellen benannt:

- A. Für die Vereinigten Staaten von Amerika:
 - Federal Aviation Administration
 - Office of International Affairs
 - Africa, Europe & Middle East Office, AEU-10
 - Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
 - 600 Independence Avenue, S.W.
 - Washington, D.C. 20591 - USA
 - Tel.: + 1 202 267 1000
 - Fax: + 1 202 267 7198
- B. Für die Europäische Union:
 - Direktion E - Luftfahrt und internationale Transportangelegenheiten
 - Generaldirektion Mobilität und Verkehr

Europäische Kommission

Rue de Mot 24

1040 Brüssel - Belgien

Tel.: + 32 2 296 84 30

ARTIKEL IX

KÜNDIGUNG

Durch die Kündigung dieser Anlage werden auch sämtliche von den Parteien im Rahmen dieser Anlage angenommenen Beilagen gekündigt.

Anlage 3 zu Anhang 1

DER

KOOPERATIONSVEREINBARUNG

NAT-I-9406A

ZWISCHEN

DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA

UND

DER EUROPÄISCHEN UNION

SESAR-NEXTGEN-ZUSAMMENARBEIT IM HINBLICK AUF

EINFÜHRUNGSTÄTIGKEITEN IM INTERESSE DER GLOBALEN

INTEROPERABILITÄT

ARTIKEL I

ZWECK

Zweck dieser Anlage ist die Durchführung von Anhang 1 der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406A zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union (im Folgenden die „Vereinbarung“) durch Festlegung der Modalitäten und Bedingungen, zu denen die Parteien eine Zusammenarbeit mit dem Ziel aufnehmen, die globale Interoperabilität der Errichtungsprogramme und -projekte zwischen ihren jeweiligen Programmen zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements (ATM), NextGen und SESAR, unter Berücksichtigung der Interessen der zivilen und der militärischen Luftraumnutzer sicherzustellen.

ARTIKEL II

GRUNDSÄTZE

Die Kooperationstätigkeiten im Rahmen dieser Anlage werden nach Artikel I Absatz C der Vereinbarung gemäß dem Grundsatz der Gegenseitigkeit durchgeführt. Ein nach Artikel IV eingesetzter Ausschuss für die Koordinierung der Einführung („Deployment Coordination Committee“, DCOM) wird die Durchführung dieser Anlage überwachen und die Bereiche benennen, die Möglichkeiten jeweils für die Teilnahme der Konsultationsgremien, Initiativen sowie Errichtungsprogramme und -projekte jeder Partei bieten. Dieser Ausschuss kann nach Artikel IV dieser Anlage Beilagen zu den ermittelten Gebieten vorschlagen.

ARTIKEL III

UMFANG DER ARBEITEN

- A. Mit den Arbeiten soll ein Beitrag zur Förderung der globalen Interoperabilität im Hinblick auf die ATM-Einführungstätigkeiten der Parteien geleistet werden. Sie kann sich auf die unter Absatz A Unterabsätze 1 bis 3 genannten Tätigkeiten erstrecken, ist jedoch nicht hierauf begrenzt.
1. Große Bereiche der Zusammenarbeit:
- (a) Austausch von Informationen und Ansichten auf dem Gebiet der globalen Harmonisierung von Normen und Verfahren, die für die ATM-Einführung (Durchführung) benötigt werden;
 - (b) Austausch von Informationen über die NextGen- und SESAR-Durchführungspläne im Hinblick auf die Festlegung von Schwerpunkten und Synergien bei der Durchführung;
 - (c) Harmonisierung der Betriebsverfahren, der betrieblichen Ausbildung und der technischen Anforderungen;
 - (d) Harmonisierung der Umsetzung von Normen;
 - (e) Synchronisierung der für die Interoperabilität relevanten Durchführungstätigkeiten, sofern durchführbar;
 - (f) Identifizierung potenzieller Normungslücken und etwaigen Bedarfs an Normen in der Branche;

- (g) Identifizierung potenzieller Lücken, Risiken, Probleme und Möglichkeiten im Bereich der Interoperabilität und globalen Harmonisierung sowie Austausch von Informationen über etwaige Empfehlungen für Abhilfemaßnahmen;
- (h) Identifizierung von Risiken, Problemen, Schwerpunkten und Möglichkeiten für eine zeitnahe Programmdurchführung und Austausch möglicher Abhilfestrategien;
- (i) Überwachung von Risiken, Problemen und Möglichkeiten und anschließender Austausch der Ergebnisse der jeweiligen Maßnahmen zwischen den Parteien;
- (j) Festlegung dessen, was eine erfolgreiche ATM-Modernisierung und -Harmonisierung ausmacht, mit anschließender Überwachung des Stands der Tätigkeiten, um diesen Erfolg zu gewährleisten;
- (k) Austausch der Verfahren, die sich sowohl im Betrieb als auch im Projektmanagement im Laufe der Durchführungstätigkeiten bewährt haben und der daraus gewonnenen Erkenntnisse;
- (l) Wirtschaftlichkeitsrechnungen und Investitionsentscheidungen;
- (m) Austausch von Informationen über für die Einführung relevante Querschnittsthemen, u. a. Durchführungsfragen im Bereich der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation. Koordinierung technischer Anstrengungen zur Unterstützung der globalen und ICAO-Versorgungs- und Durchführungstätigkeiten auf dem ATM-Gebiet; und
- (n) Bewertung der Betrachtung des gesamten Lebenszyklus und Entwicklung von Strategien aus der Einführungsperspektive für den gesamten Lebenszyklus.

2. Programmatische Schwerpunktbereiche der Zusammenarbeit:

- (a) Kommunikation, Navigation, Überwachung (CNS), einschließlich Datenkommunikation (USA) / Datalinkdienste (EU);
- (b) Informationsmanagement, einschließlich Interoperabilität des systemweiten Informationsmanagements („SWIM) (USA) / (EU), das Folgendes umfasst:
 - SWIM-Governance
 - SWIM-Normennutzung
 - SWIM-Dienstenutzung
- (c) Anflugmanagement einschließlich zeitbasierte Verkehrsflussregelung (TBFM –USA) / Anflugmanagement (AMAN – EU);
- (d) Bewertung der Programmleistung und Anreizmechanismen zur Unterstützung der Durchführung.

Für jeden programmatischen Schwerpunktbereich werden die Harmonisierungsrisiken, Probleme und Möglichkeiten ermittelt und berichtet und, sofern machbar, Lösungsvorschläge für diese Bereiche entwickelt. Der DCOM kann neue Bereiche für die künftige Zusammenarbeit nach Artikel IV festlegen.

3. Verbundprojekte:

Verbundprojekte umfassen die Bereiche, die als notwendig erachtet werden, um Interoperabilitäts- und Harmonisierungsrisiken für die Durchführung zu begegnen.

Als Verbundprojekte können Ad-hoc-Projekte gelten, bei denen beide Parteien eine gezielte Koordinierung oder Synchronisierung für notwendig erachten.

- B. Die Parteien erstellen je nach Bedarf entweder einzeln oder gemeinsam Analysen und Berichte für den gegenseitigen Austausch, in denen ihre Errichtungsprogramme, Projekte und Tätigkeiten im Zusammenhang mit den technischen und betrieblichen Aspekten des Flugverkehrsmanagements beschrieben werden.

ARTIKEL IV

VERWALTUNG

Vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Finanzmitteln entwickeln und verwalten die Parteien Projekte und Tätigkeiten und gewährleisten, dass die unternommenen Arbeiten stets ergebnisorientiert, pragmatisch und aktuell sind, Synergien hervorbringen und nicht zu Überschneidungen führen. Zu diesem Zweck wird ein Ausschuss für die Koordinierung der Einführung („Deployment Coordination Committee“, DCOM) wie folgt eingerichtet:

- A. Den Vorsitz führen jeweils ein Vertreter der Federal Aviation Administration (FAA) und ein Vertreter der Europäischen Kommission – oder deren jeweilige Vertreter – gemeinsam.
- B. Er setzt sich aus einer angemessenen Anzahl von Teilnehmern zusammen, die von der FAA und der Europäischen Kommission benannt werden.
- C. Der Ausschuss tritt mindestens zweimal jährlich zusammen, um
1. die in Artikel III genannten Tätigkeiten zu beaufsichtigen;
 2. die erzielten Ergebnisse zu bewerten;
 3. gegebenenfalls neue Projekte und Tätigkeiten vorzuschlagen;
 4. Vorschläge für Beilagen oder Änderungen von Beilagen zu dieser Anlage zu entwickeln, die der DCOM dem nach Artikel IV von Anhang 1 der Vereinbarung eingesetzten Exekutivausschuss zur Annahme vorlegt; und
 5. die wirksame Durchführung dieser Anlage zu überwachen und zu gewährleisten und bei Bedarf über Mechanismen zur Beteiligung der Industrie zu beraten oder Fragen an den Exekutivausschuss zu verweisen.
- D. Er legt seine Arbeitsverfahren fest. Die beiden Vorsitzenden treffen alle Beschlüsse einvernehmlich. Diese Beschlüsse ergehen schriftlich und werden von den beiden Vorsitzenden oder ihren jeweiligen Vertretern unterzeichnet.
- E. Der Ausschuss berichtet dem Exekutivausschuss.
- F. Der Ausschuss setzt bei Bedarf für bestimmte, in dieser Anlage genannte Projekte oder Tätigkeiten Arbeitsgruppen ein. Jede Arbeitsgruppe setzt sich aus einer angemessenen, begrenzten Anzahl von Teilnehmern der Parteien zusammen. Die Arbeitsgruppen treten nach Bedarf zusammen, folgen den vom DCOM erteilten Anweisungen und erstatten ihm regelmäßig Bericht.

ARTIKEL V

IMMUNITÄT UND HAFTUNG

Die Parteien regeln die mit den Tätigkeiten im Rahmen dieser Anlage zusammenhängenden Fragen der Immunität und Haftung in geeigneter Weise in der betreffenden Beilage.

ARTIKEL VI

DURCHFÜHRUNG

- A. Alle im Rahmen dieser Anlage geleisteten Arbeiten werden in den Beilagen beschrieben, die bei ihrem Inkrafttreten Teil dieser Anlage werden.
- B. Alle Beilagen enthalten eine Beschreibung der Arbeiten, die von den Parteien oder den von ihnen mit der Ausführung der Arbeiten beauftragten Arbeitsgruppen zu leisten sind, wobei auch der Ausführungsort und die voraussichtliche Dauer der Arbeiten, die zur Ausführung benötigten personellen und sonstigen Ressourcen, die veranschlagten Kosten sowie sämtliche anderen relevanten Informationen zu den Arbeiten anzugeben sind.

ARTIKEL VII

FINANZBESTIMMUNGEN

Vorbehaltlich anderslautender Regelungen in einer Beilage dieser Anlage trägt jede Partei die Kosten der von ihr unternommenen Tätigkeiten.

ARTIKEL VIII

KONTAKTSTELLEN

- A. Für die Koordinierung und Verwaltung dieser Anlage wurden folgende Stellen benannt:
 - 1. Für die Vereinigten Staaten von Amerika:
Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Tel.: +1 202 267 1000
Fax: +1 202 267 7198
 - 2. Für die Europäische Union:
Europäische Kommission
Generaldirektion Mobilität und Verkehr
Direktion Luftverkehr
Referat „Einheitlicher europäischer Luftraum“
Rue de Mot 24
1040 Brüssel - Belgien
Tel.: +32 2 296 84 30
- B. Die Koordinierung technischer Programme zur Durchführung spezifischer Tätigkeiten erfolgt gemäß den Beilagen zu dieser Anlage.

ARTIKEL IX

KÜNDIGUNG

Durch die Kündigung dieser Anlage werden auch sämtliche von den Parteien im Rahmen dieser Anlage angenommenen Beilagen gekündigt.

ANHANG [...]