



Brüssel, den 25. November 2014
(OR. en)

15733/14

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0187 (COD)

AVIATION 218
CODEC 2291

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: 15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236

Nr. Komm.dok.: 11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072

Betr.: ***Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 3. Dezember 2014***

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste – SES II+, EASA-Verordnung

- Allgemeine Ausrichtung

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat am 12. Juni 2013 dem Rat und dem Europäischen Parlament zwei Gesetzgebungsvorschläge zur Aktualisierung der Verordnungen über den einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky – SES) und zur Beschleunigung ihrer Umsetzung übermittelt. Mit dem SES II+-Paket soll die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftverkehrssystems verbessert und die 2004 eingeleitete Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums weiterentwickelt werden. Das allgemeine Ziel der SES-Initiative besteht darin, die derzeitigen Sicherheitsstandards des Luftverkehrs zu verbessern, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems zu leisten und die Gesamteffizienz des europäischen Flugverkehrsmanagements (ATM) und der Flugsicherungsdienste (ATM/ANS) zu steigern.

In diesem Zusammenhang würden die Neufassung der bestehenden vier SES II-Verordnungen (Vorschlag für eine Neufassung) und die Änderungen der Verordnung zur Errichtung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA-Vorschlag) den Rechtsrahmen vereinfachen, Überschneidungen geltender Vorschriften beseitigen, das Aufsichtssystem verbessern und die bestehenden Vorschriften mit dem Ziel zu überarbeiten, die Gesamtleistung des Flugverkehrsmanagements zu erhöhen. Die wichtigsten Probleme, die mit den Vorschlägen angegangen werden sollen, sind die unzureichende Effizienz der Flugsicherungsdienste und die Fragmentierung des Flugverkehrsmanagementsystems (ATM).

Die konkreten Ziele der Änderungen im EASA-Vorschlag sind die Anpassung des derzeitigen Geltungsbereichs der EASA-Verordnung an den SES-Rechtsrahmen, die Beseitigung von Diskrepanzen zwischen den beiden Regelwerken und die Einbeziehung von SES-Interoperabilitätskonzepten. Im Vorschlag wird zudem die EASA-Verordnung aktualisiert, indem die neuesten Entwicklungen beim SESAR-Forschungsprogramm berücksichtigt werden, und mit der Gemeinsamen Erklärung und dem Gemeinsamen Konzept des Europäischen Parlaments, des Rates und der Europäischen Kommission über die dezentralen Agenturen (Gemeinsames Konzept) in Einklang gebracht.

II. BERATUNGEN IM RAT

Die Kommission legte am 2. September 2013 der Gruppe "Luftverkehr" die Vorschläge zum SES 2+-Paket und die dazugehörigen Folgenabschätzungen vor. In ihren Reaktionen bewerteten die meisten Delegationen die Vorschläge als verfrüht, wobei sie berücksichtigten, dass es bei der Umsetzung des vorangegangenen Gesetzgebungspakets noch gelungen ist, sein vollständiges Potenzial zu zeigen. Sie betonten zudem, dass häufige Änderungen der bestehenden SES-Struktur kontraproduktive Ergebnisse herbeiführen könnten, was dem allgemeinen Effizienzziel entgegenstehe. Nach den negativen Äußerungen der Mitgliedstaaten begann die genaue Überprüfung des SES 2+-Pakets auf Gruppenebene erst unter dem italienischen Vorsitz im Juli 2014, wobei die Arbeit zu den beiden Gesetzgebungsvorschlägen parallel fortgesetzt wurde.

Um beim gesamten SES 2+-Paket rasche Fortschritte zu erzielen, verfolgte der Vorsitz bei der EASA-Verordnung einen eingeschränkten Ansatz und ließ nur diejenigen Artikel des Vorschlags überprüfen, die mit dem Vorschlag für die Neufassung der SES-Verordnung unmittelbar verknüpft sind. Die Delegationen begrüßten den zielgerichteten und ergebnisorientierten Ansatz des Vorsitzes und äußerten die Einschätzung, dass die Kommission voraussichtlich im Laufe des Jahres 2015 einen gesonderten Vorschlag über die Überprüfung der EASA-Verordnung in all ihren Teilen vorlegen wird. Sie waren der Ansicht, dass einige grundsätzliche Fragen in Bezug auf den Status und die Rolle der Agentur, beispielsweise ihr Name oder ihre Finanzierungsstruktur, im breiteren Kontext der Zuständigkeiten der Agentur und nicht nur aus Sicht des Flugverkehrsmanagementsystems, dem Schwerpunkt des SES II+-Pakets, geprüft werden sollten.

Die geplante Überarbeitung der EASA-Verordnung wird Gelegenheit bieten, eine eingehende Überprüfung dieser grundsätzlichen und allgemeineren Anliegen durchzuführen. Daher deckt der in der Anlage enthaltene Entwurf einer allgemeinen Ausrichtung nur einige ausgewählte Artikel ab und lässt den Rest des Kommissionsvorschlags außer Acht.

III. ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

Die Mitgliedstaaten haben generell die Absicht der Kommission begrüßt, den bestehenden Rechtsrahmen der Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums zu vereinfachen und zu präzisieren, und die Anpassung der EASA-Verordnung an die Bestimmungen des Vorschlags für die Neufassung der SES-Verordnung unterstützt. Ein gestrafftes, einheitliches Regelwerk, insbesondere bei technischen Vorschriften über z.B. die Interoperabilität und die Zertifizierung im Bereich ATM/ANS, schafft einen zusätzlichen Nutzen, indem Überschneidungen mit der SES-Verordnung beseitigt werden. In diesem Regelwerk wird die im Vorschlag für eine Neufassung enthaltene wirtschaftliche Regulierung des SES eindeutig von den technischen Aspekten des SES abgegrenzt; so kommt der Agentur eine spezifische Rolle bei der Gewährleistung der Regulierung und Beaufsichtigung von ATM/ANS-Aktivitäten zu.

Zusätzlich zur intensiven Arbeit auf Gruppenebene hat der Ausschuss der ständigen Vertreter in seiner Sitzung vom 21. November 2014 den Text des Entwurfs einer allgemeinen Ausrichtung geprüft und gebilligt. Bei dieser Gelegenheit verlangte ES von der Kommission Auskünfte über die Anwendbarkeit des EASA-Vorschlags auf Flughäfen, insbesondere den Flughafen von Gibraltar, und machte seinen Standpunkt von der diesbezüglichen Erklärung der Kommission abhängig. Die Dienststellen der Kommission bestätigten, dass der EASA-Vorschlag als solcher nicht Flughäfen betrifft, und sagten zu, eine entsprechende Erklärung für das Ratsprotokoll zu übermitteln.¹

Ein Überblick über die durchgeführte Arbeit wird weiter unten gegeben; geringfügige technische Berichtigungen des Textes sind durch Fettdruck und [...] gekennzeichnet.

UK erhält einen Parlamentsvorbehalt zum Vorschlag aufrecht.

IV. BEMERKUNGEN ZU SPEZIFISCHEN FRAGEN

a) Militärische Aspekte

Die Kommission hat vorgeschlagen, den Geltungsbereich der EASA-Verordnung auszuweiten, um sicherzustellen, dass militärische Diensteanbieter die zivilen Luftverkehrsvorschriften einhalten, wenn sie Dienste im zivilen Luftverkehr erbringen. Seit Beginn der Beratungen stieß der geänderte Geltungsbereich auf erheblichen Widerstand bei Mitgliedstaaten, die die Auffassung vertraten, dass durch die ausdrückliche Unterstellung des Militärs unter die SES-Vorschriften ihre regulatorische Unabhängigkeit nicht geachtet werde. Nach einem umfassenden Meinungs austausch mit Militär-experten der Mitgliedstaaten und der Europäischen Verteidigungsagentur am 14. Oktober 2014 gelangte der Vorsitz zu dem Schluss, dass der Geltungsbereich der EASA-Verordnung unverändert bleiben wird und die bestehende Verpflichtung für das Militär, ein Sicherheitsniveau zu gewährleisten, das mindestens genauso wirksam ist wie das Sicherheitsniveau gemäß den für zivile Diensteanbieter geltenden grundlegenden Anforderungen, weiterhin gelten wird.

¹ Eine ähnliche Erklärung wurde bereits bei der Annahme der letzten Änderung der EASA-Verordnung, d. h. der Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 (siehe Dok. 12955/09 ADD 1), abgegeben.

b) Zulassungen und Erklärungen in Bezug auf Interoperabilität

Für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten ist eine Zulassung durch die EASA oder nationale Aufsichtsbehörden erforderlich, und für einige Dienste eine Eigenerklärung des Diensteanbieters. Während diese Grundsätze in Artikel 8 des Vorschlags für eine Neufassung der SES-Verordnung festgelegt sind, enthält die EASA-Verordnung die materiellen Vorschriften, nämlich die grundlegenden Anforderungen an Flugsicherungsorganisationen (Artikel 8b und Anhang Vb). Die entsprechenden Befugnisübertragungsvorschriften für die Durchführung und weitere Änderung dieser Vorschriften (Artikel 8b) und die entsprechenden Zuständigkeiten der EASA (Artikel 22a) sind ebenfalls in der EASA-Verordnung festgelegt.

Was die qualifizierten Stellen anbelangt, auf die Aufsichtsfunktionen nationaler Behörden übertragen werden können, folgen die neugefasste SES-Verordnung und die EASA-Verordnung einer ähnlichen Struktur. Im Vorschlag für die Neufassung der SES-Verordnung wird ein allgemeiner Rahmen für diese Stellen festgelegt, und in Anhang V des EASA-Vorschlags sind die Kriterien enthalten, die sie erfüllen müssen.

Die betreffenden Bestimmungen behalten zwar die oben beschriebene Grundstruktur bei, wurden aber auf Gruppenebene straffer und eindeutiger gestaltet. Daher wurde eine einzige Definition des Begriffs "Erklärung" und ein einziger Anhang für qualifizierte Stellen nur in der EASA-Verordnung beibehalten und damit die Überschneidungen mit dem SES-Rechtsrahmen beseitigt. Die Zuständigkeiten der Agentur für die Zulassungen und Erklärungen wurden ebenfalls präzisiert. Darüber hinaus sind mehrere Delegationen bei der Festlegung der Zuständigkeiten der Agentur einen Schritt weiter gegangen und haben die Möglichkeit der Festlegung detaillierter Spezifikationen zu grundlegenden Anforderungen auf EU-Ebene positiv aufgenommen. Allerdings hielten es die Delegationen aufgrund der weitreichenden Folgen dieses neuen zentralisierten und harmonisierten Ansatzes zu den Zuständigkeiten der EASA für angemessener, diese Option im Zusammenhang mit der Gesamtüberprüfung der EASA-Verordnung im Jahr 2015 zu prüfen.

c) **Streckengebühren**

Die Kommission hat in beiden SES II+-Vorschlägen Änderungen vorgeschlagen, mit denen Streckengebühren als Quelle für die Finanzierung der zunehmenden Tätigkeiten der Agentur im Bereich ATM hinzugefügt werden. Im SES-Kontext war der Grund für diese Änderung die Weitergabe der Fachkenntnisse von Eurocontrol für die Erfüllung der Aufgaben, die seit dem Erlass der SES II-Verordnungen auf die EASA übertragen wurden. Da jedoch die Kommission den Delegationen zu diesem Zeitpunkt keine Zusage in Bezug auf die praktischen Modalitäten eines solchen Transfers aus dem institutionellen Rahmen von Eurocontrol geben konnte, wurde die Entscheidung über diese zusätzliche Finanzierungsquelle vertagt, bis die Beratungen über die gesamte Finanzierungsstruktur der EASA im Rahmen der Überprüfung der EASA-Verordnung im Jahr 2015 geführt werden.

d) **Delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte**

In der allgemeinen Ausrichtung werden die Bestimmungen über delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte lediglich an zwei Stellen aktualisiert, und zwar bei den grundlegenden Anforderungen (Artikel 8b) und bei den Gebühren und Entgelten (Artikel 64). Die Aufnahmen der entsprechenden Standardartikel 65a-65c trägt diesen Änderungen Rechnung, und bei den übrigen Bestimmungen soll die Anwendung der alten Vorschriften über das Ausschussverfahren, wie sie derzeit in Artikel 64 der Verordnung (EG) 216/2008 festgelegt sind, beibehalten werden.

V. **ARBEITEN IM EUROPÄISCHEN PARLAMENT**

Das Europäische Parlament hat David-Maria SASSOLI als Berichterstatter für das Dossier benannt und seinen Standpunkt in erster Lesung am 12. März 2014 angenommen.

VI. **FAZIT**

Der Rat wird vor diesem Hintergrund ersucht, auf seiner Tagung am 3. Dezember 2014

- den in der Anlage I dieses Berichts enthaltenen Text zu prüfen und eine allgemeine Ausrichtung anzunehmen;
- die von der Kommission vorzulegende Erklärung zur Kenntnis zu nehmen und sie in das Ratsprotokoll aufzunehmen.

Artikel 1
Geltungsbereich

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

2. Diese Verordnung gilt nicht für:
- a) in Absatz 1 Buchstaben a und b genannte Erzeugnisse, Teile, Ausrüstungen, Personen und Organisationen beim Einsatz durch Militär, Zollbehörden, Polizei, Such- und Rettungsdienste, Feuerwehr und Küstenwache oder im Rahmen der Tätigkeiten ähnlicher Stellen. Die Mitgliedstaaten verpflichten sich, dafür zu sorgen, dass bei diesen Tätigkeiten oder dienstlichen Verwendungen so weit durchführbar den Zielen dieser Verordnung gebührend Rechnung getragen wird;
 - b) Flugplätze oder Teile davon sowie Ausrüstungen, Personen und Organisationen nach Absatz 1 Buchstaben c und d, die vom Militär kontrolliert und betrieben werden;
 - c) ATM/ANS, einschließlich Systemen und Komponenten, Personen und Organisationen nach Absatz 1 Buchstaben e und f, die vom Militär gestellt oder bereitgestellt werden. Die Mitgliedstaaten verpflichten sich, gegebenenfalls für die Trennung der unter Buchstabe a dieses Absatzes fallenden Luftfahrzeuge von anderen Luftfahrzeugen Sorge zu tragen.
3. Unbeschadet des Artikels 8 der Verordnung (EG) Nr. [XXXX/XXX] zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung) tragen die Mitgliedstaaten, soweit dies möglich ist, dafür Sorge, dass öffentlich zugängliche Militäreinrichtungen im Sinne von Absatz 2 Buchstabe b oder von Militärpersonal erbrachte Dienste im Sinne von Absatz 2 Buchstabe c ein Sicherheitsniveau gewährleisten, das mindestens dem Sicherheitsniveau entspricht, das nach den in den Anhängen Va und Vb festgelegten grundlegenden Anforderungen verlangt wird.

Artikel 2

Ziele

1. Hauptziel dieser Verordnung ist die Schaffung und die Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der zivilen Flugsicherheit in Europa.
2. In den von dieser Verordnung erfassten Bereichen bestehen folgende weitere Ziele:
 - a) die Sicherstellung eines einheitlichen und hohen Niveaus des Umweltschutzes;
 - b) die Erleichterung des freien Waren-, Personen- und Dienstleistungsverkehrs;
 - c) die Steigerung der Kostenwirksamkeit bei den Regulierungs- und Zulassungsverfahren und die Vermeidung von Doppelarbeit auf nationaler und europäischer Ebene;
 - d) die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen, die sich aus dem Abkommen von Chicago ergeben, indem eine Grundlage für die gemeinsame Auslegung und einheitliche Durchführung seiner Bestimmungen geschaffen und gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des Abkommens, insbesondere die ICAO-Standards, in dieser Verordnung und den entsprechenden Durchführungsvorschriften gebührend und rechtzeitig berücksichtigt werden;
 - e) die weltweite Verbreitung der Standpunkte der Gemeinschaft zu zivilen Flugsicherheitsstandards und -vorschriften durch Aufnahme einer geeigneten Zusammenarbeit mit Drittländern und internationalen Organisationen;
 - f) die Schaffung gleicher Ausgangsbedingungen für alle Beteiligten im Luftverkehrsbinnenmarkt;
 - g) die Unterstützung der Ausarbeitung und Umsetzung des ATM-Masterplans;
 - h) eine im Verhältnis zur Art der jeweiligen Tätigkeit stehende Regulierung der Zivilluftfahrt.

3. Die Mittel zur Erreichung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Ziele sind
- a) die Erarbeitung, Annahme und einheitliche Anwendung aller notwendigen Rechtsvorschriften;
 - b) die ohne weitere Anforderungen erfolgende Anerkennung von Zeugnissen, Lizenzen, Genehmigungsscheinen oder anderen Urkunden, die Erzeugnissen, Personen und Stellen gemäß dieser Verordnung und den zu ihrer Durchführung erlassenen Vorschriften erteilt wurden;
 - c) die Errichtung einer unabhängigen Europäischen Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden "Agentur");
 - d) die einheitliche Umsetzung aller notwendigen Rechtsvorschriften durch die einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden und die Agentur im Rahmen ihrer jeweiligen Aufgabenbereiche.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) "fortlaufende Aufsicht" die Aufgaben, die durchzuführen sind, um zu überprüfen, ob die Bedingungen, unter denen ein Zeugnis erteilt oder eine Erklärung abgegeben wurde, während der Geltungsdauer des Zeugnisses oder der Erklärung jederzeit weiterhin erfüllt sind, sowie die Ergreifung von Schutzmaßnahmen;
- b) "Abkommen von Chicago" das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und seine Anhänge;
- c) "Erzeugnis" ein Luftfahrzeug, einen Motor oder einen Propeller;

- d) "Teile und Ausrüstungen" ein Instrument, eine Vorrichtung, einen Mechanismus, ein Teil, ein Gerät, eine Armatur oder ein Zubehörteil, einschließlich Kommunikationseinrichtungen, der/die/das für den Betrieb oder die Kontrolle eines Luftfahrzeugs im Flugbetrieb verwendet wird oder verwendet werden soll und in ein Luftfahrzeug eingebaut oder an ein Luftfahrzeug angebaut ist; dazu gehören auch Teile einer Flugzeugzelle, eines Motors oder eines Propellers, Vorrichtungen zur Steuerung des Luftfahrzeugs vom Boden aus;
- da) "ATM/ANS-Komponenten" Komponenten gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 19 der Verordnung (EU) Nr. [XXXX/XXX] zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung);
- e) "Zulassung" jede Form der Anerkennung, dass ein Erzeugnis, ein Teil oder eine Ausrüstung, eine Organisation oder eine Person die geltenden Vorschriften, einschließlich der Bestimmungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen, erfüllt, sowie die Ausstellung des entsprechenden Zeugnisses, mit dem diese Übereinstimmung bescheinigt wird;
- ea) "Erklärung" jede schriftliche Äußerung für ATM/ANS-Zwecke:
- i) bezüglich der Befähigung und Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten der in Artikel 8b Absatz 3 dieser Verordnung genannten Anbieter von Fluginformationsdiensten;
 - ii) bezüglich der Befähigung und Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten der in Artikel 8b Absatz 4 dieser Verordnung genannten Organisationen, die mit der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und -Komponenten befasst sind;
 - iii) bezüglich der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Systemen und Komponenten, die von einer in Artikel 8b Absatz 5a dieser Verordnung genannten Organisation abgegeben wird, die mit der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und -Komponenten befasst ist;
 - iv) bezüglich der Überprüfung eines in Betrieb zu nehmenden Systems, die durch einen in Artikel 8b Absatz 5a dieser Verordnung genannten Diensteanbieter abgegeben wird.

- f) "qualifizierte Stelle" eine Stelle, der unter der Kontrolle und Verantwortung der Agentur oder einer nationalen Luftfahrtbehörde von der Agentur bzw. Luftfahrtbehörde spezielle Zulassungs- oder Aufsichtsaufgaben übertragen werden dürfen;
- g) "Zeugnis" einen Genehmigungsschein, einen Erlaubnisschein oder eine andere Urkunde, die als Ergebnis der Zulassung ausgestellt wird;
- h) "Betreiber" eine juristische oder natürliche Person, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge oder einen oder mehrere Flugplätze betreibt oder zu betreiben beabsichtigt;
- i) "gewerbliche Tätigkeit" den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt;
- j) "technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug"
- i) ein Flächenflugzeug
 - mit einer höchstzulässigen Startmasse über 5 700 kg oder
 - zugelassen für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 oder
 - zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
 - ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk oder
 - ii) einen zugelassenen Hubschrauber
 - für eine höchste Startmasse über 3 175 kg oder
 - für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 oder
 - für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
 - iii) ein Kipprotor-Luftfahrzeug;

- k) "Flugsimulationsübungsgerät" jede Art von Gerät, mit dem Flugbedingungen am Boden simuliert werden; dazu gehören Flugsimulatoren, Flugübungsgeräte, Flug- und Navigationsverfahrens-Übungsgeräte sowie Basisinstrumentenübungsgeräte;
- l) "Berechtigung" einen Vermerk in einer Lizenz, mit dem Rechte, besondere Bedingungen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit dieser Lizenz festgelegt werden;
- m) "Flugplatz" eine definierte Fläche (einschließlich Gebäude, Einrichtungen und Ausrüstung), die sich auf dem Land oder Wasser oder einer festen Struktur, einer festen Struktur auf hoher See oder einer treibenden Struktur befindet und die entweder ganz oder teilweise für den Anflug, den Abflug und das Rollen von Luftfahrzeugen genutzt werden soll;
- n) "Flugplatzausrüstung" eine Ausrüstung, ein Gerät, ein Zubehörteil, eine Software oder ein Zusatzteil, die/das dazu verwendet wird oder verwendet werden soll, zum Betrieb von Luftfahrzeugen auf einem Flugplatz beizutragen;
- o) "Vorfeld" eine definierte Fläche, die Luftfahrzeugen zum Ein- oder Aussteigen der Fluggäste, zur Post- oder Frachtbe- und -entladung, zum Betanken, zum Parken oder zur Instandhaltung dienen soll;
- p) "Vorfeldmanagementdienst" ein zur Leitung der Tätigkeiten und Bewegungen von Luftfahrzeugen und sonstigen Fahrzeugen auf dem Vorfeld erbrachter Dienst;
- q) "ATM/ANS" die Funktionen oder Dienste des Flugverkehrsmanagements gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. [XXXX/XXX] zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung), Flugsicherungsdienste gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 4 der genannten Verordnung, einschließlich Netzmanagementfunktionen und -dienste im Sinne von Artikel 17 dieser Verordnung, sowie Dienste, die in der Erzeugung, Verarbeitung und Formatierung von Daten sowie deren Übermittlung an den allgemeinen Flugverkehr zum Zwecke der unter Sicherheitsaspekten kritischen Punkte der Flugsicherung bestehen;
- r) "ATM/ANS-System" eine Kombination von Ausrüstungen und Systemen gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 33 der Verordnung (EG) Nr. [XXXX/XXX] zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung);

- s) "Fluginformationsdienst" die Bereitstellung nützlicher Hinweise und Informationen für sicheren und effizienten Flugbetrieb;
- t) "allgemeiner Flugverkehr" alle Bewegungen von zivilen Luftfahrzeugen sowie alle Bewegungen von Staatsluftfahrzeugen (einschließlich Luftfahrzeugen der Streitkräfte, des Zolls und der Polizei), soweit diese Bewegungen nach den Verfahren der ICAO erfolgen;
- u) "ATM-Masterplan" den durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates² gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates³ vom 27. Februar 2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR)⁴ gebilligten Plan.

Artikel 8b

ATM/ANS

1. Die Bereitstellung von ATM/ANS muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb und, soweit praktikabel, Anhang Va genügen.
2. Die Anbieter von ATM/ANS müssen im Besitz eines Zeugnisses sein. Das Zeugnis wird ausgestellt, wenn der Anbieter nachgewiesen hat, dass er über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügt, die mit den Sonderrechten des Anbieters verbunden sind. Die gewährten Sonderrechte sowie der Umfang der erbrachten Dienstleistungen sind im Zeugnis zu vermerken.
3. Abweichend von Absatz 2 können die Mitgliedstaaten beschließen, dass Anbieter von Fluginformationsdiensten erklären dürfen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit den erbrachten Diensten verbunden sind.

² ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41.

³ ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1.

⁴ ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1., geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1361/2008 des Rates und die Verordnung (EG) Nr. 721/2014 des Rates (ABl. L 352 vom 31.12.2008 und ABl. L 192 vom 1.7.2014).

4. Mit den Maßnahmen nach Absatz 6 kann ein Zulassungs- oder Erklärungserfordernis für bestimmte mit der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und -Komponenten, von denen Sicherheit oder Interoperabilität stark abhängen, befasste Organisationen festgelegt werden. Das Zeugnis für diese Organisationen wird erteilt, wenn diese nachgewiesen haben, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit deren Sonderrechten verbunden sind. Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.
5. Mit den Maßnahmen nach Absatz 6 kann ein Zulassungserfordernis für ATM/ANS-Systeme und -Komponenten, von denen Sicherheit oder Interoperabilität stark abhängen, festgelegt werden. Das Zeugnis für diese Systeme und Komponenten wird erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Systeme und Komponenten die Einzelspezifikationen erfüllen, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Absatz 1 sicherzustellen.
- 5a. Mit den Maßnahmen nach Absatz 6 kann ein Erklärungserfordernis durch den in Artikel 3 Buchstabe ea Ziffer iv genannten ATM/ANS-Anbieter oder die mit der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und -Komponenten, von denen Sicherheit oder Interoperabilität abhängen, befasste und in Artikel 3 Buchstabe ea Ziffer iii genannte Organisation festgelegt werden.
6. Die für die Anwendung dieses Artikels erforderlichen Maßnahmen werden nach dem in Artikel 65a Absatz [...] 2 genannten Prüfverfahren erlassen. In diesen Maßnahmen wird insbesondere Folgendes festgelegt:
 - a) die Bedingungen für die Bereitstellung von ATM/ANS gemäß den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb und, falls anwendbar, nach Anhang Va;
 - b) die Bedingungen für die Erstellung der für ATM/ANS-Systeme und -Komponenten geltenden Einzelspezifikationen und für deren Mitteilung an einen Antragsteller;

- c) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf der Zeugnisse nach Absatz [...] 2 und gegebenenfalls Absatz 5;
- d) die Verantwortlichkeiten der Zeugnisinhaber;
- e) gegebenenfalls die Bedingungen und Verfahren für die Erklärung der in den Absätzen 3 bis 5a genannten Dienstleister und Organisationen, die mit der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und -Komponenten befasst sind, und für deren Beaufsichtigung;
- f) die Bedingungen für die Anordnung eines Betriebsverbots, einer Betriebseinschränkung oder bestimmter Betriebsauflagen aus Sicherheitsgründen;
- g) Bedingungen für die Heraus- und Weitergabe der verbindlichen Informationen, um die Sicherheit bei der Erbringung von ATM/ANS zu gewährleisten;
- h) [*gestrichen*]
- i) für die Nutzung des Luftraums erforderliche Betriebsvorschriften und ATM/ANS-Komponenten.

Hinsichtlich der Erbringung von ATM/ANS wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 65b zu erlassen, um Anhang Vb erforderlichenfalls aus Gründen der technischen, betrieblichen oder wissenschaftlichen Entwicklung oder der Sicherheitsnachweise in Zusammenhang mit ATM/ANS zu ändern oder zu ergänzen, um so die in Artikel 2 festgelegten Ziele im erforderlichen Umfang zu erreichen.

7. Für die in Absatz 6 genannten Maßnahmen gilt Folgendes:
- a) sie entsprechen dem Stand der Technik und den bewährten Verfahren auf dem Gebiet ATM/ANS und stehen gegebenenfalls mit dem ATM-Masterplan im Einklang;
 - b) sie sind der Art und Komplexität der geleisteten Dienste angemessen;
 - c) sie tragen den weltweiten Erfahrungen auf dem Gebiet ATM/ANS sowie dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung;
 - d) sie werden so weit als durchführbar auf der Grundlage der einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. [XXXX/XXX] zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung) entwickelt und sehen Übergangsmechanismen vor, um die Kontinuität der bereits nach den Bestimmungen jener Verordnung erteilten Zeugnisse oder Genehmigungen zu gewährleisten; zunächst beinhalten sie die Sicherheitsbestimmungen dieser Verordnungen und tragen gegebenenfalls bei künftigen Änderungen dem jüngsten wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung;
 - e) sie ermöglichen eine unmittelbare Reaktion auf erwiesene Ursachen von Unfällen und ernststen Zwischenfällen.

Artikel 13

Qualifizierte Stellen

Die Agentur bzw. die betreffende nationale Luftfahrtbehörde stellen bei der Übertragung einer bestimmten Zulassungs- oder Aufsichtsaufgabe an eine qualifizierte Stelle sicher, dass diese Stelle die Kriterien des Anhangs V erfüllt.

Qualifizierte Stellen erteilen keine Zeugnisse oder Genehmigungen und nehmen keine Erklärungen entgegen.

KAPITEL III
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

ABSCHNITT I
Aufgaben

Artikel 17

Errichtung und Funktionen der Agentur

1. Zur Durchführung dieser Verordnung wird eine Europäische Agentur für Flugsicherheit errichtet.
2. Um die ordnungsgemäße Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der zivilen Flugsicherheit zu gewährleisten, erfüllt die Agentur folgende Funktionen:
 - a) Sie nimmt alle unter Artikel 1 Absatz 1 fallenden Aufgaben wahr und erstellt Gutachten zu allen einschlägigen Angelegenheiten.
 - b) Sie unterstützt die Kommission durch die Ausarbeitung von Maßnahmen, die zur Durchführung dieser Verordnung zu treffen sind; wenn es sich hierbei um technische Vorschriften und insbesondere um Bau- und Konstruktionsvorschriften sowie um Vorschriften in Bezug auf operationelle Aspekte handelt, darf die Kommission deren Inhalt nicht ohne vorherige Koordinierung mit der Agentur ändern; ferner leistet die Agentur die erforderliche technische, wissenschaftliche und verwaltungstechnische Unterstützung zur Erfüllung der Aufgaben der Kommission.
 - c) Sie ergreift die erforderlichen Maßnahmen im Rahmen der Befugnisse, die ihr durch diese Verordnung oder andere Rechtsvorschriften der Union übertragen werden.
 - d) Sie führt die zur Erfüllung ihrer Aufgaben nötigen Inspektionen und Untersuchungen durch.
 - e) Sie nimmt in ihren Zuständigkeitsbereichen im Namen der Mitgliedstaaten Funktionen und Aufgaben wahr, die ihnen durch geltende internationale Übereinkünfte, insbesondere durch das Abkommen von Chicago, zugewiesen werden.
 - f) Sie unterstützt die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten bei der Durchführung ihrer Aufgaben, indem sie ein Forum für den Austausch von Informationen und Fachkenntnissen bietet, die von den Mitgliedstaaten auf freiwilliger Basis bereitgestellt werden.

Artikel 22a

ATM/ANS

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

- a) Sie führt selbst oder durch nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen Inspektionen und Überprüfungen (Audits) der von ihr zugelassenen Organisationen durch;
- b) sie erteilt und verlängert die Zeugnisse außerhalb des Geltungsgebiets des Vertrags ansässige Organisationen, die dafür zuständig sind, im Luftraum über dem Geltungsgebiet des Vertrags Dienstleistungen zu erbringen;
- c) sie erteilt und verlängert die Zeugnisse für Organisationen, die europaweite Dienste ("Pan-European Services") anbieten.
- ca) sie erteilt und verlängert die Zeugnisse für Organisationen oder nimmt Erklärungen von Organisationen entgegen, die mit der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung von europaweiten ATM/ANS-Systemen und -Komponenten befasst sind;
- cb) sie nimmt Erklärungen der von ihr zugelassenen Organisationen gemäß den Buchstaben b und c im Zusammenhang mit ATM/ANS-Systemen entgegen;
- d) sie ändert oder widerruft die betreffenden Zeugnisse oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen diese ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn der Zeugnisinhaber die durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegten Verpflichtungen nicht erfüllt.

Auf Antrag der betreffenden Mitgliedstaaten nimmt die Agentur die unter den Buchstaben c bis d angeführten Aufgaben für andere Organisationen wahr.

ABSCHNITT III

Arbeitsweise

Artikel 52

Verfahren für die Erarbeitung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen

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

Die Verfahren umfassen Folgendes:

- a) Heranziehung des von den zivilen und gegebenenfalls militärischen Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten bereitgestellten Sachverständigen;
 - b) soweit erforderlich, Einbeziehung von Sachverständigen aus den betroffenen Kreisen, einschließlich des Militärs, und Heranziehung des Sachverständigen von Eurocontrol, der einschlägigen europäischen Normungsgremien oder von sonstigen besonderen Einrichtungen;
 - c) Gewährleistung dafür, dass die Agentur Dokumente veröffentlicht und die betroffenen Kreise auf breiter Grundlage nach einem Zeitplan und einem Verfahren anhört, das die Agentur auch dazu verpflichtet, schriftlich zum Anhörungsprozess Stellung zu nehmen.
2. Erarbeitet die Agentur nach Artikel 19 Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen, zulässige Nachweisverfahren und Anleitungen, die von den Mitgliedstaaten anzuwenden sind, so sieht sie ein Verfahren für die Anhörung der Mitgliedstaaten vor. Zu diesem Zweck kann sie eine Arbeitsgruppe einrichten, in die jeder Mitgliedstaat einen Sachverständigen entsenden kann.
 3. Die in Artikel 18 Buchstaben a und c genannten Maßnahmen sowie die Verfahren, die nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels festgelegt werden, werden in einer amtlichen Veröffentlichung der Agentur veröffentlicht.
 4. Es werden besondere Verfahren festgelegt, mit denen Sofortmaßnahmen der Agentur als Reaktion auf ein Sicherheitsproblem geregelt und die einschlägigen betroffenen Kreise über die von ihnen zu treffenden Maßnahmen unterrichtet werden.

ABSCHNITT IV

Finanzvorschriften

Artikel 59

Haushalt

1. Die Einnahmen der Agentur setzen sich zusammen aus
 - a) einem Beitrag der Union;
 - b) einem Beitrag jedes europäischen Drittlands, mit dem die Gemeinschaft Übereinkünfte gemäß Artikel 66 geschlossen hat,
 - c) den Gebühren, die Antragsteller und Inhaber von Zulassungen bzw. Zeugnissen und Genehmigungen der Agentur zahlen,
 - d) Entgelten für Veröffentlichungen, Ausbildungsmaßnahmen und sonstige von der Agentur erbrachte Dienstleistungen sowie
 - e) allen freiwilligen Finanzbeiträgen von Mitgliedstaaten, Drittländern oder anderen Einrichtungen, sofern diese Beiträge die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Agentur nicht beeinträchtigen.
 - f) einem Beitrag von Einrichtungen der Union zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben gemäß Artikel 24 der Verordnung (EG) Nr. [XXXX/XXX] zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung);
2. Die Ausgaben der Agentur umfassen die Ausgaben für Personal-, Verwaltungs-, Infrastruktur- und Betriebsaufwendungen.

3. Einnahmen und Ausgaben sind auszugleichen.
4. Der Haushalt für Vorschriftenerstellung und die für Zertifizierungstätigkeiten erhobenen und eingezogenen Gebühren müssen getrennt im Haushalt der Agentur ausgewiesen werden.
5. Auf der Grundlage eines Entwurfs eines Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben stellt der Verwaltungsrat jedes Jahr den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Agentur für das folgende Haushaltsjahr auf.
6. Der in Absatz 4 genannte Voranschlag umfasst auch einen vorläufigen Stellenplan und wird der Kommission und den Staaten, mit denen die Gemeinschaft Übereinkünfte gemäß Artikel 66 geschlossen hat, zusammen mit dem vorläufigen Arbeitsprogramm spätestens am 31. März durch den Verwaltungsrat zugeleitet.
7. Die Kommission übermittelt den Voranschlag zusammen mit dem Vorentwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union der Haushaltsbehörde.
8. Die Kommission setzt auf der Grundlage des Voranschlags die von ihr für erforderlich erachteten Mittelansätze für den Stellenplan und den Betrag des Zuschusses aus dem Gesamthaushaltsplan in den Vorentwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union ein, den sie gemäß Artikel 272 des Vertrags der Haushaltsbehörde vorlegt.
9. Die Haushaltsbehörde bewilligt die Mittel für den Zuschuss für die Agentur. Die Haushaltsbehörde stellt den Stellenplan der Agentur fest.
10. Der Haushaltsplan wird vom Verwaltungsrat festgestellt. Er wird endgültig, wenn der Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union endgültig festgestellt ist. Er wird gegebenenfalls entsprechend angepasst.

11. Der Verwaltungsrat unterrichtet die Haushaltsbehörde schnellstmöglich über alle von ihm geplanten Vorhaben, die erhebliche finanzielle Auswirkungen auf die Finanzierung des Haushaltsplans haben könnten, was insbesondere für Immobilienvorhaben wie die Anmietung oder den Erwerb von Gebäuden gilt. Er setzt die Kommission von diesen Vorhaben in Kenntnis.

Hat ein Teil der Haushaltsbehörde mitgeteilt, dass er eine Stellungnahme abgeben will, so übermittelt er diese Stellungnahme dem Verwaltungsrat innerhalb von sechs Wochen nach der Unterrichtung über das Vorhaben.

Artikel 64

Gebühren und Entgelte

1. Gebühren und Entgelte werden für die folgenden Tätigkeiten erhoben:
- a) die Ausstellung und Verlängerung von Zulassungen bzw. Zeugnissen sowie die damit zusammenhängenden Tätigkeiten der fortlaufenden Aufsicht;
 - b) die Erbringung von Dienstleistungen; dabei sind die tatsächlichen Kosten der Erbringung im Einzelfall zugrunde zu legen;
 - c) die Bearbeitung von Beschwerden;
 - d) die Registrierung der Erklärungen und die damit zusammenhängenden Tätigkeiten der fortlaufenden Aufsicht auf dem Gebiet ATM/ANS.

Alle Gebühren und Entgelte werden in Euro ausgedrückt und sind in Euro zahlbar.

2. Die Höhe der Gebühren und Entgelte ist so zu bemessen, dass die Einnahmen hieraus grundsätzlich die vollen Kosten der erbrachten Leistungen decken. Alle Ausgaben der Agentur für die Mitarbeiter, die an den in Absatz 3 genannten Tätigkeiten beteiligt sind, einschließlich der anteiligen Beiträge des Arbeitgebers zur Altersvorsorge, werden insbesondere bei diesen Kosten berücksichtigt. Diese Gebühren und Entgelte, einschließlich der 2007 eingenommenen, sind zweckgebundene Einnahmen der Agentur.

3. Die für die Anwendung dieses Artikels erforderlichen Maßnahmen werden nach dem in Artikel 65a Absatz [...] 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Mit diesen Maßnahmen werden insbesondere die Tätigkeiten, für die nach Artikel 59 Absatz 1 Buchstaben c, d und f Gebühren und Entgelte zu entrichten sind, die Höhe der Gebühren und Entgelte für jede einzelne Tätigkeit und die Art der Entrichtung festgelegt. Der Verwaltungsrat wird zu den Entwürfen für Durchführungsmaßnahmen konsultiert.

Artikel 65a

Ausschuss

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Bei diesem Ausschuss handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
3. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 65b

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 8b Absatz 6 letzter Unterabsatz erfolgt für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [*Tag der Veröffentlichung dieser Verordnung*]. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 8b Absatz 6 letzter Unterabsatz kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
4. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 8b Absatz 6 letzter Unterabsatz erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben hat oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 65c

Dringlichkeitsverfahren

[...]

Artikel [x]

Inkrafttreten und Geltung

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.⁵

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

Geschehen zu Straßburg am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments

Im Namen des Rates

Der Präsident

Der Präsident

⁵ Für das ABl: "*Diese Verordnung wird zusammen mit der Verordnung (EG) [XXXXXX] über die Europäische Agentur für Flugsicherheit veröffentlicht. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass beide Verordnungen gleichzeitig in Kraft treten.*"

ANHANG V

KRITERIEN FÜR QUALIFIZIERTE STELLEN NACH ARTIKEL 13

("QUALIFIZIERTE STELLE" ODER "STELLE")

1. Die Stelle, ihr Leiter und das mit der Durchführung der Prüfungen betraute Personal dürfen weder unmittelbar noch als Bevollmächtigte an Entwurf, Herstellung, Vertrieb oder Instandhaltung der Erzeugnisse, Teile, Ausrüstungen, Komponenten oder Systeme und an deren Betrieb, Leistungserbringung oder Nutzung beteiligt sein. Ein Austausch technischer Informationen zwischen den beteiligten Organisationen und der qualifizierten Stelle wird dadurch nicht ausgeschlossen.
2. Die Stelle und das mit den Zulassungs- und Aufsichtsaufgaben, Inspektionen und Überprüfungen betraute Personal müssen ihre Aufgaben mit der größtmöglichen beruflichen Integrität und fachlichen Kompetenz wahrnehmen und dürfen – insbesondere seitens Personen oder Personengruppen, die von den Ergebnissen betroffen sind – keinerlei Druck oder Anreiz, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, der ihr Urteil oder die Ergebnisse ihrer Zulassungs- und Aufsichtstätigkeiten, Untersuchungen, Inspektionen und Überprüfungen beeinträchtigen könnte.
3. Die Stelle muss ausreichendes Personal beschäftigen und über die erforderlichen Mittel verfügen, um die technischen und verwaltungsmäßigen Aufgaben, die mit dem Zulassungs- und Aufsichtsverfahren, den Inspektionen und den Überprüfungen verbunden sind, wahrzunehmen; sie sollte auch Zugang zu der Ausrüstung haben, die für außergewöhnliche Prüfungen benötigt wird.
4. Das mit der Untersuchung betraute Personal der qualifizierten Stelle muss über folgende Voraussetzungen verfügen:
 - gründliche fachliche und berufliche Ausbildung;
 - ausreichende Kenntnis der Vorschriften für die von ihm durchgeführten Zulassungsaufgaben, Inspektionen und Überprüfungen und ausreichende praktische Erfahrung auf diesem Gebiet;
 - nötige Befähigung zur Abfassung der Erklärungen, Unterlagen und Berichte, mit denen die Durchführung der Untersuchungen, Inspektionen und Überprüfungen nachgewiesen wird;

- Befähigung des Nachweises umfangreicher Erfahrung bei der Bewertung öffentlicher und privater Stellen.
5. Die Unparteilichkeit des Untersuchungs-, Inspektions- und Überprüfungspersonals muss gewährleistet sein. Seine Vergütung darf weder von der Zahl der durchgeführten Untersuchungen, Inspektionen und Überprüfungen noch von deren Ergebnis abhängen.
 6. Die Stelle muss eine Haftpflichtversicherung abschließen, sofern nicht ein Mitgliedstaat nach seinem innerstaatlichen Recht für die Stelle haftet oder der Mitgliedstaat selbst für die Prüfungen verantwortlich ist.
 7. Das Personal der Stelle ist hinsichtlich aller Informationen, von denen es in Durchführung seiner Aufgaben gemäß dieser Verordnung Kenntnis erlangt, zur Verschwiegenheit verpflichtet.

ANHANG Vb

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN AN ATM/ANS UND FLUGLOTSEN

1. *Luftraumnutzung*

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

2. *Dienste*

- a) *Luftfahrtinformationen und Daten für Luftraumnutzer für Flugsicherungszwecke*
 - i) Die als Quelle für Luftfahrtinformationen genutzten Daten müssen von hinreichender Qualität, vollständig und aktuell sein und werden zeitnah bereitgestellt.
 - ii) Die Luftfahrtinformationen müssen präzise, vollständig, aktuell, unmissverständlich sowie von angemessener Integrität sein und liegen in einem für die Nutzer geeigneten Format vor.
 - iii) Die Übermittlung dieser Luftfahrtinformationen an die Luftraumnutzer erfolgt zeitnah sowie unter Verwendung einer hinreichend zuverlässigen und schnellen, eingriffs- und verfälschungssicheren Kommunikationsmethode.
- b) *Meteorologische Informationen*
 - i) Die als Quelle für meteorologische Luftfahrtinformationen genutzten Daten müssen von hinreichender Qualität, vollständig und aktuell sein.

- ii) Soweit wie möglich müssen die meteorologischen Luftfahrtinformationen präzise, vollständig, aktuell, von angemessener Integrität und eindeutig sein, um den Erfordernissen der Luftraumnutzer gerecht zu werden.
- iii) Die Übermittlung dieser meteorologischen Luftfahrtinformationen an die Luftraumnutzer erfolgt zeitnah sowie unter Verwendung einer hinreichend zuverlässigen und schnellen, eingriffs- und verfälschungssicheren Kommunikationsmethode.

c) *Flugverkehrsdienste*

- i) Die Daten, die für die Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten als Quelle genutzt werden, müssen korrekt, vollständig und aktuell sein.
- ii) Die Flugverkehrsdienste müssen hinreichend präzise, vollständig, aktuell und eindeutig sein, um den Sicherheitserfordernissen der Nutzer gerecht zu werden.
- iii) Automatisierte Instrumente für die Bereitstellung von Informationen oder Beratung von Nutzern werden sachgerecht ausgelegt, hergestellt und instand gehalten, um ihre Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten.
- iv) Flugverkehrskontrolldienste und die zugehörigen Verfahren sorgen für eine angemessene Staffelung von Luftfahrzeugen und verhindern Zusammenstöße von Luftfahrzeugen und Hindernissen auf dem Rollfeld und tragen gegebenenfalls zum Schutz vor anderen Gefährdungen in der Luft bei und gewährleisten eine prompte und zeitnahe Koordinierung mit allen relevanten Nutzern und angrenzenden Luftraumabschnitten.
- v) Die Kommunikation zwischen Flugverkehrsdiensten und Luftfahrzeug sowie zwischen relevanten Flugverkehrsdienststellen muss zeitnah, klar, korrekt und unmissverständlich sein, gegen Eingriffe geschützt sowie allgemeinverständlich und wird gegebenenfalls von allen beteiligten Akteuren bestätigt.

- vi) Es müssen die nötigen Mittel vorhanden sein, um potenzielle Notfälle zu erkennen und gegebenenfalls eine wirksame Such- und Rettungsaktion einzuleiten. Derartige Mittel umfassen mindestens angemessene Alarmierungsmechanismen, Koordinierungsmaßnahmen und -verfahren sowie Mittel und Personal für die effiziente Abdeckung des Zuständigkeitsbereichs.

d) *Kommunikationsdienste*

Die Kommunikationsdienste erreichen unter den Gesichtspunkten der Verfügbarkeit, Integrität, Kontinuität und Zeitnähe ein hinreichend hohes Leistungsniveau und erhalten es aufrecht. Sie müssen zügig und verfälschungsgeschützt sein.

e) *Navigationsdienste*

Die Navigationsdienste erreichen in Bezug auf Orientierungs-, Positions- und gegebenenfalls Zeitablaufinformationen ein hinreichend hohes Leistungsniveau und erhalten es aufrecht. Leistungskriterien sind unter anderem Genauigkeit, Integrität, Verfügbarkeit und Kontinuität des Dienstes.

f) *Überwachungsdienste*

Im Rahmen von Überwachungsdiensten wird die jeweilige Position von Luftfahrzeugen in der Luft sowie anderer Luft- und Bodenfahrzeuge auf dem Flugplatz mit einer unter den Gesichtspunkten der Genauigkeit, Integrität, Kontinuität und Erfassungswahrscheinlichkeit hinreichenden Leistungsfähigkeit festgestellt.

g) *Verkehrsflussregelung*

Das taktische Management von Flugverkehrsströmen auf Unionsebene verwendet hinreichend präzise und aktuelle Informationen zum Aufkommen und zur Art des geplanten Flugverkehrs mit Auswirkungen auf Diensteanbieter und stellt derartige Informationen bereit und koordiniert die Umleitung oder Verzögerung von Verkehrsströmen und handelt sie aus, um die Gefahr von Überlastungssituationen in der Luft oder an den Flugplätzen zu verringern. Die Verkehrsflussregelung erfolgt mit dem Ziel, die verfügbare Kapazität bei der Nutzung des Luftraums zu optimieren und die Verfahren der Verkehrsflussregelung zu stärken. Sie beruht auf Sicherheit, Transparenz und Effizienz, damit eine flexible und zeitgerechte Kapazitätsbereitstellung im Einklang mit dem Luftfahrtplan für Europa sichergestellt ist.

Die in Artikel 8b Absatz 6 genannten Maßnahmen betreffend die Verkehrsflussregelung fördern betriebliche Entscheidungen von Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreibern und Luftraumnutzern und erstrecken sich auf die folgenden Bereiche:

- a) Flugplanung,
- b) Nutzung der verfügbaren Luftraumkapazität in allen Flugphasen, einschließlich der Zuweisung von En-Route-Slots und
- c) Nutzung der Strecken durch den allgemeinen Flugverkehr, einschließlich
 - der Erstellung einer einheitlichen Veröffentlichung zur Strecken- und Verkehrsausrichtung,
 - der Möglichkeiten zur Umleitung von allgemeinem Flugverkehr aus überlasteten Gebieten und
 - der Prioritätsregeln für die Luftraumnutzung durch den allgemeinen Flugverkehr, insbesondere zu Zeiten hoher Auslastung und in Krisen,
- d) Stimmigkeit von Flugdurchführungsplänen und Flughafenzeitnischen sowie notwendige Koordinierung mit benachbarten Regionen, soweit angezeigt.

h) Luftraummanagement

Die Ausweisung spezifischer Luftraumabschnitte für bestimmte Verwendungszwecke wird zeitnah überwacht, koordiniert und verbreitet, um die Gefahr von Staffelungsverlusten zwischen Luftfahrzeugen unter allen Umständen zu verringern. Unter Berücksichtigung der Organisation militärischer Belange im Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten unterstützt das Luftraummanagement ferner die einheitliche Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung, wie es von der ICAO beschrieben und gemäß der Verordnung (EG) Nr. (XXXX/XXX) zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung) umgesetzt wird, um das Luftraummanagement und das Flugverkehrsmanagement im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik zu erleichtern.

i) *Gestaltung des Luftraums*

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

3. *Systeme und Komponenten*

a) *Allgemeines*

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

Die Systeme und Verfahren umfassen insbesondere diejenigen, die für die Unterstützung folgender Funktionen und Dienste erforderlich sind:

1. Luftraummanagement.
2. Verkehrsflussregelung.
3. Flugverkehrsdienste, insbesondere Systeme für die Flugdatenverarbeitung und Überwachungsdatenverarbeitung und Mensch-Maschine-Schnittstellensysteme.
4. Kommunikation, einschließlich Boden/Boden-Kommunikation, Bord/Boden-Kommunikation und Bord/Bord-Kommunikation.
5. Navigation.
6. Überwachung.
7. Flugberatungsdienste.
8. Nutzung von Wetterinformationen.

b) Integrität, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit von Systemen und Komponenten

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

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

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

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

Zur Erreichung dieser Ziele unterstützen das europäische EATMN, seine Systeme und deren Komponenten die zeitnahe gemeinsame Nutzung korrekter und konsistenter Informationen für alle Flugphasen durch zivile und militärische Stellen, unbeschadet der sicherheits- oder verteidigungspolitischen Interessen, einschließlich der Vertraulichkeitsanforderungen.

c) *Planung von Systemen und Komponenten*

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

d) *Anhaltende Dienstegüte*

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

4. *Qualifikation von Fluglotsen*

a) *Allgemeines*

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

b) *Theoretische Kenntnisse*

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

c) *Praktische Fertigkeiten*

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

d) *Sprachkenntnisse*

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

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

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

f) *Ausbildungslehrgang*

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

g) *Ausbilder*

- i) Die theoretische Ausbildung wird von sachgerecht qualifizierten Ausbildern erteilt. Diese verfügen
 - i. über angemessene Kenntnisse auf dem Ausbildungsgebiet und
 - ii. nachweislich über die Fähigkeit zur Anwendung einer geeigneten Lehrmethodik.

- ii) Die Ausbildung im Bereich der praktischen Fertigkeiten wird von sachgerecht qualifizierten Ausbildern erteilt. Diese
 - i. besitzen die für die zu vermittelnde Ausbildung geeigneten theoretischen Kenntnisse und praktischen Erfahrungen,
 - ii. verfügen nachweislich über die Fähigkeit zur Anwendung einer geeigneten Lehrmethodik,
 - iii. verfügen über Erfahrungen in der Vermittlung der Verfahren, für die die praktische Ausbildung erfolgen soll, und
 - iv. nehmen regelmäßig an Auffrischungsschulungen teil, um sicherzustellen, dass die zu vermittelnden Kenntnisse und Fertigkeiten aufrechterhalten werden.
- iii) Ausbilder, die praktische Fertigkeiten vermitteln, müssen selbst zur Ausübung der Fluglotsentätigkeit berechtigt oder berechtigt gewesen sein.

h) Prüfer

- i) Für die Beurteilung der Fertigkeiten von Fluglotsen verantwortliche Personen
 - i. verfügen nachweislich über die Fähigkeit zur Beurteilung der Leistung von Fluglotsen sowie zur Durchführung von Prüfungen und Kontrollen von Fluglotsen und
 - ii. nehmen regelmäßig an Auffrischungsschulungen teil, um sicherzustellen, dass die Beurteilungsstandards stets auf dem neuesten Stand sind.
- ii) Prüfer, die praktische Fertigkeiten vermitteln, müssen in jenen Bereichen, in denen die Beurteilung vorgenommen wird, selbst zur Ausübung der Fluglotsentätigkeit berechtigt oder berechtigt gewesen sein.

i) *Medizinische Tauglichkeit von Fluglotsen*

i) Medizinische Kriterien

- i. Alle Fluglotsen weisen in regelmäßigen Abständen ihre medizinische Tauglichkeit für die zufrieden stellende Ausführung ihrer Aufgaben nach. Die Einhaltung der Anforderungen wird anhand einer geeigneten Beurteilung nachgewiesen, wobei einer möglichen altersbedingten geistigen und körperlichen Leistungsminderung Rechnung getragen wird.
- ii. Der Nachweis der medizinischen Tauglichkeit, welche die körperliche und geistige Tauglichkeit umfasst, beinhaltet den Nachweis, dass keine Erkrankungen oder Behinderungen vorliegen, die die einen Flugverkehrskontrolldienst erbringende Person unfähig machen,
 - die zum Erbringen der Flugverkehrskontrolldienste notwendigen Aufgaben sachgerecht auszuführen,
 - die übertragenen Aufgaben jederzeit auszuführen oder
 - ihr Umfeld korrekt wahrzunehmen.

- ii) Kann die medizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachgewiesen werden, dürfen ausgleichende Maßnahmen ergriffen werden, die eine gleichwertige Sicherheit gewährleisten.

5. Dienstleister und Ausbildungseinrichtungen

a) *Die Erbringung von Diensten darf nur erfolgen, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:*

- i) der Dienstleister verfügt entweder direkt oder indirekt durch Verträge über die für Art und Umfang der Dienstleistung erforderlichen Mittel. Hierzu zählen unter anderem: Systeme, Einrichtungen einschließlich Stromversorgung, Verwaltungsstruktur, Personal, Ausrüstung und deren Wartung, Dokumentation von Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu relevanten Daten und Führung von Aufzeichnungen;
- ii) der Dienstleister erstellt zu den erbrachten Dienstleistungen Management- und Betriebshandbücher und hält diese auf dem neuesten Stand; der Dienstleistungsbetrieb erfolgt gemäß diesen Handbüchern. Diese Handbücher müssen alle erforderlichen Anweisungen, Informationen und Verfahren enthalten, die für den Dienstleistungsbetrieb, das Managementsystem und das Betriebspersonal zur Wahrnehmung der jeweiligen Aufgaben erforderlich sind;

- iii) der Dienstleister führt ein risikobasiertes Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen nach diesem Anhang zu gewährleisten, und er wirkt auf fortlaufende proaktive Verbesserungen dieses Systems hin;
 - iv) der Dienstleister setzt nur ausreichend qualifiziertes und geschultes Personal ein und führt ständig Schulungs- und Überprüfungsprogramme für das Personal durch;
 - v) der Dienstleister richtet offizielle Schnittstellen mit allen Akteuren ein, die die Sicherheit ihrer Dienste unmittelbar beeinflussen können, um die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten;
 - vi) der Dienstleister erstellt einen Notfallplan, der Notlagen und ungewöhnliche Situationen im Rahmen der erbrachten Dienstleistung vorsieht, und setzt diesen um;
 - vii) der Dienstleister erstellt und unterhält ein Programm zur Verhütung von Unfällen und Zwischenfällen sowie für die Sicherheit einschließlich einer Regelung für die Meldung und Untersuchung von Vorfällen, das im Rahmen des Managementsystems angewendet wird, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten;
 - viii) der Dienstleister trifft Vorkehrungen, um sich zu vergewissern, dass die Sicherheitsanforderungen aller betriebenen Systeme und Komponenten jederzeit eingehalten werden.
- b) *Flugverkehrskontrolldienste dürfen nur erbracht werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:*
- i) Um Übermüdung der an Flugverkehrskontrolldiensten beteiligten Mitarbeiter zu vermeiden, wird ein Dienstplansystem aufgestellt. Im Rahmen dieses Dienstplansystems sind Dienstzeiten, Dienstdauer und angemessene Ruhezeiten vorzusehen. Bei innerhalb des Dienstplansystems festgelegten Beschränkungen werden alle wichtigen Faktoren berücksichtigt, die zu Ermüdung beitragen, wie insbesondere Schlafmangel, die Unterbrechung des Tagesrhythmus, Nachtarbeit, kumulative Dienstzeit während bestimmter Zeiträume sowie die Aufteilung zugewiesener Aufgaben zwischen Mitarbeitern;
 - ii) zur Stressprävention bei den an Flugverkehrskontrolldiensten beteiligten Mitarbeitern werden Schulungs- und Vorbeugungsprogramme erstellt;

- iii) Anbieter von Flugverkehrskontrolldiensten wenden geeignete Verfahren an, um sich des uneingeschränkten kognitiven Urteilsvermögens und der ausreichenden medizinischen Tauglichkeit der an Flugverkehrskontrolldiensten beteiligten Mitarbeiter zu vergewissern;
 - iv) Anbieter von Flugverkehrskontrolldiensten tragen bei ihrer Betriebsplanung technischen und betrieblichen Zwängen sowie grundsätzlichen Aspekten von menschlichen Faktoren Rechnung.
- c) *Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste dürfen nur erbracht werden, wenn die folgende Bedingung erfüllt ist:*

Der Dienstleister unterrichtet die betreffenden Luftraumnutzer und Flugverkehrskontrolleinheiten ständig zeitnah über den betrieblichen Status der erbrachten Flugverkehrskontrolldienste sowie über Änderungen desselben.

d) *Ausbildungseinrichtungen*

Eine Einrichtung zur Ausbildung von Personen, die Flugverkehrskontrolldienste erbringen, genügt folgenden Anforderungen:

- i) Sie verfügt über alle Mittel, die für das mit ihrer Tätigkeit verbundene Aufgabenspektrum erforderlich sind. Hierzu zählen unter anderem: Einrichtungen, Personal, Ausrüstung, Methodik, Dokumentation von Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu relevanten Daten und Führung von Aufzeichnungen.
- ii) Sie führt ein Managementsystem in Bezug auf die Sicherheit und die Ausbildungsstandards ein, hält das System aufrecht und strebt seine fortlaufende Verbesserung an.
- iii) Sie trifft erforderlichenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, um die kontinuierliche Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten.