



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 2. Juli 2008 (03.07)  
(OR. en)**

**11285/08**

**Interinstitutionelles Dossier:  
2008/0128 (COD)**

**AVIATION 137  
CODEC 900**

**VORSCHLAG**

---

der: Kommission

vom: 30. Juni 2008

---

Betr.: 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 sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/23/EG

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

---

Anl.: KOM(2008) 390 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 25.6.2008  
KOM(2008) 390 endgültig

2008/0128 (COD)

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 sowie zur Aufhebung der  
Richtlinie 2006/23/EG**

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2008) 2086}  
{SEK(2008) 2087}

## 1. HINTERGRUND

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit wurde durch die Verordnung Nr. 1592/2002<sup>1</sup> ins Leben gerufen, die im September 2002 in Kraft getreten ist. Durch die ursprüngliche Verordnung wurden der Agentur Aufgaben in zwei Bereichen übertragen, nämlich die Bescheinigung der Lufttüchtigkeit und der Umweltverträglichkeit luftfahrttechnischer Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, die nun ebenso wie die für die Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung verantwortlichen Organisationen den von der Kommission festgelegten einheitlichen und verbindlichen Vorschriften entsprechen müssen<sup>2</sup>.

Die Agentur stellt der Kommission das erforderliche Fachwissen zur Verfügung und unterstützt sie u. a. bei der Ausübung ihrer Legislativ- und Kontrollfunktionen. Die Agentur richtet außerdem ein Marktüberwachungssystem ein, um die Anwendung des Gemeinschaftsrechts zu beaufsichtigen, seine Auswirkungen zu bewerten und zweckdienliche Vorschläge vorzulegen. Zeugnisse und Genehmigungen, die die Übereinstimmung der Luftfahrterzeugnisse und der Organisationen mit dem Gemeinschaftsrecht bestätigen, werden entweder von der EASA oder von den zuständigen nationalen Behörden erteilt: die EASA ist für die Musterzulassung von Erzeugnistypen und die Ausstellung von Zeugnissen für in Drittstaaten ansässige Organisationen zuständig; die nationalen Behörden erteilen die einzelnen Zeugnisse und die Genehmigungen für die meisten der in ihrem Hoheitsgebiet ansässigen Organisationen auf der Grundlage des Gemeinschaftsrechts und unter der Aufsicht der Agentur.

Durch die Verordnung (EG) Nr. 216/2008<sup>3</sup> wurden die Aufgaben der EASA auf den Flugbetrieb, Pilotenlizenzen und – innerhalb der Grenzen des Abkommens von Chicago – die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittländern ausgedehnt. Sie schließen Inspektionen zur Kontrolle der Normung und Sicherheitsaufsicht mit besonderer Zuständigkeit für Vorfeldinspektionen ein.

## 2. GEGENWÄRTIG ANSTEHENDE HERAUSFORDERUNGEN

Die Kommission hat sich stets bemüht, die Verwirklichung des Luftverkehrsbinnenmarktes durch die Entwicklung gemeinsamer strenger Sicherheitsvorschriften zu begleiten, um so in allen Mitgliedstaaten einheitlich hohe Sicherheitsstandards zu gewährleisten.

Die exzellenten aktuellen Sicherheitsniveaus müssen gehalten und weiter gesteigert werden, um die mit dem zunehmendem Verkehrsvolumen und der Verkehrsüberlastung einhergehenden Sicherheitsrisiken abzufedern. Daneben ist es wichtig, die Sicherheitsaspekte in die Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums zu integrieren, um auszuschließen, dass die Defragmentierung des Luftraums sich negativ auf die Unfallhäufigkeit auswirkt.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (ABl. L 240 vom 7.9.2002, S. 1).

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 6) und Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 (ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1) über die Zulassung und Instandhaltung von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen.

<sup>3</sup> Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG.

Der nächste Schritt sollte in einer Ausdehnung der Zuständigkeiten der Agentur auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste (ATM/ANS) bestehen.

### **3. STELLUNGNAHME DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT UND KONSULTATION DER INTERESSEGRUPPEN**

Die Kommission war gemäß Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 verpflichtet, zunächst die Stellungnahme der EASA einzuholen. Die Agentur war ihrerseits gemäß ihren eigenen internen Vorschriften<sup>4</sup> und der in diesem Bereich üblichen internationalen Praxis verpflichtet, vor Abgabe einer Stellungnahme mit sämtlichen beteiligten Interessengruppen eingehende Konsultationen durchzuführen und deren Bemerkungen Rechnung zu tragen. Deshalb veröffentlichte sie zwei separate Mitteilungen mit Änderungsvorschlägen, eine für Flugplätze und eine für ATM/ANS. Dazu gingen insgesamt mehr als 3500 Bemerkungen ein.

Die Agentur prüfte die anstehenden Fragen im Lichte dieser Bemerkungen. Am 6. Dezember 2007 übermittelte sie der Kommission eine Stellungnahme in Bezug auf Flugplätze. Ihre Stellungnahme zum Flugverkehrsmanagement und zu Flugsicherungsdiensten folgte am 15. April 2008.

Aus den Konsultationen ergab sich ein breiter Konsens für die Vollendung des 2002 eingeleiteten Prozesses durch Einbeziehung der Sicherheitsaspekte von Flugplätzen sowie ATM/ANS zu den der EASA übertragenen Aufgaben, so dass diese zur Hüterin des europäischen Flugsicherheitsregelwerks wird. Die Notwendigkeit zur Schaffung einer wirksamen Schnittstelle mit den Entwicklungen des einheitlichen europäischen Luftraumes wurde ebenso betont.

### **4. FOLGENABSCHÄTZUNG**

Dem aktuellen Vorschlag für Rechtsvorschriften ging eine von der Kommission durchgeführte Folgenabschätzung voraus. Diese Folgenabschätzung basierte auf den Ergebnissen der von der Kommission 2005 eingeleiteten und von einem unabhängigen Sachverständigen erstellten vorläufigen Folgenabschätzung sowie auf der von der EASA vorgenommenen Regulierungsfolgenabschätzung. Bei der Folgenabschätzung wurden mehrere Möglichkeiten untersucht:

- A Beibehaltung des Status quo;
- B Erweiterung der Zuständigkeiten der EASA;
- C Erweiterung der bestehenden Regelung der Auftragserteilung an Eurocontrol;
- D Einrichtung einer neuen Agentur;
- E Erweiterung der Zuständigkeiten der EASA um weitere Zuständigkeiten zusätzlich zu dem in Option B vorgesehenen Umfang.

Alle diese Optionen wurden gegenüber der Beibehaltung des Status quo als Benchmark unter Sicherheitsaspekten, nach wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkten sowie im Hinblick auf sonstige Auswirkungen geprüft. Beim Vergleich ihrer Auswirkungen ergab sich sehr deutlich, dass die zu bevorzugende Option darin besteht, den Aufgabenbereich der EASA so zu erweitern, dass er auch die Regulierungszuständigkeit für Flugplätze und für

---

<sup>4</sup> Beschluss MB/7/03 vom 27.6.2003 zu den von der Agentur durchzuführenden Verfahren für die Erarbeitung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen gemäß Artikel 43 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002.

ATM/ANS-Angelegenheiten umfasst. Bei der Prüfung diese Optionen wurden keine negativen Auswirkungen auf die oben genannten Gebiete festgestellt.

Die Zustimmung des Ausschusses für die Folgenabschätzung ging am 23. April 2008 ein.

## **5. VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG**

### **5.1. Instrument und Methode**

Die Ausdehnung des Geltungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ist das geeignetste Mittel zur Ausweitung der gemeinsamen Vorschriften auf die Sicherheit von Flugplätzen, das Flugverkehrsmanagement (ATM) sowie Flugsicherungsdienste (ANS), da die EASA ebenfalls neue Aufgaben in diesen Bereichen, insbesondere bei der Ausarbeitung der Rechtsvorschriften, der Kontrolle der Normung und – wenngleich in begrenztem Umfang – der Zulassung erhält.

In Bezug auf die Sicherheit von Flugplätzen soll gewährleistet werden, dass die grundlegenden Anforderungen und die entsprechenden Durchführungsbestimmungen für Flugplätze, Flugplatzausrüstungen, Organisationen, den Betrieb und das Personal auf den einschlägigen ICAO-Richtlinien basieren. Daneben werden für Flugplatzausrüstungen Verfahren und Anforderungen hinzugefügt, um eine Duplizierung bestehender Vorschriften unabhängig davon zu vermeiden, ob diese in einer Richtlinie nach dem neuen Konzept oder Durchführungsbestimmungen für den einheitlichen europäischen Luftraum enthalten sind. Schließlich werden in zweckmäßiger Weise von anerkannten Normungsgremien wie ISO, CEN, CENELEC, ETSI oder EUROCAE erstellte Normen genutzt.

In Bezug auf ATM/ANS müssen die grundlegenden Anforderungen und die Durchführungsbestimmungen ordnungsgemäß mit den Verordnungen über den einheitlichen europäischen Luftraum und den entsprechenden Durchführungsbestimmungen koordiniert werden. Dadurch soll gewährleistet werden, dass die künftigen EASA-Durchführungsbestimmungen auf den bestehenden Verordnungen über den einheitlichen europäischen Luftraum basieren, insbesondere den umgesetzten Eurocontrol-Sicherheitsanforderungen (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, ESARR). Zu diesem Zweck werden Übergangsmechanismen konzipiert, um die Kontinuität der bereits nach den Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum erteilten Genehmigungen zu gewährleisten.

### **5.2. Inhalt**

#### *5.2.1. Änderungen an der Stellungnahme der Agentur*

Die beiden Stellungnahmen der Agentur wurden weitgehend befolgt. In Bezug auf einige Punkte bieten diese eine Reihe von Möglichkeiten zum Erreichen der Sicherheitsziele. Die Kommission folgte bei der Auswahl dieser Optionen im Interesse des optimalen Einsatzes der verfügbaren Ressourcen den Grundsätzen der verantwortungsvollen Verwaltung sowie dem Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip.

#### *5.2.2. Ausweitung des Geltungsbereichs der Verordnung*

Der Rahmen für gemeinschaftliche Maßnahmen ist in der Verordnung Nr. 216/2008 festgelegt. Bei jeglicher Ausweitung des Geltungsbereichs der Verordnung muss klar angegeben werden, welche Infrastrukturen, Erzeugnisse, Systeme, Ausrüstungen, Dienstleistungen, Personen oder Organisationen betroffen sind und mithin den in der Verordnung festgelegten Anforderungen und gegebenenfalls den zugehörigen Durchführungsbestimmungen unterliegen. Umgekehrt verbleiben alle nicht in die

Gemeinschaftszuständigkeit fallenden Bereiche in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, die angemessene Maßnahmen treffen müssen, um das von ihren Bürgern erwartete Sicherheitsniveau zu bewerkstelligen.

#### *5.2.2.1. Flugplätze*

Um die Sicherheit auf Flugplätzen und in deren Umgebung zu verbessern, würde die vorgeschlagene Verordnung die Gültigkeit der gemeinsamen Vorschriften auf Flugplätze ausdehnen. Die wesentlichen Punkte sind folgende:

- Alle öffentlich zugänglichen Flugplätze, auf denen IFR-Verkehr möglich ist oder Luftfahrzeuge, die eine bestimmte Masse überschreiten, verkehren können, müssen dem Gemeinschaftsrecht unterliegen.
- Spezielle gemeinsame grundlegende Anforderungen in Bezug auf physische Merkmale, Infrastruktur, Flugplatzausrüstungen, Betrieb, Management und Risikominderung in der unmittelbaren Nähe von Flugplätzen müssen als zusätzlicher Anhang zur Grundverordnung hinzugefügt werden.
- Eigentümer und Betreiber von Flugplätzen sowie Organisationen oder Mitarbeiter, die für die Sicherheit des Flugplatzbetriebs relevante Dienstleistungen erbringen oder Ausrüstungen zur Verfügung stellen, wären für die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen unter der Aufsicht der Mitgliedstaaten verantwortlich.
- Flugplatzbetreiber würden Managementsysteme annehmen und umsetzen, die sich auch auf Sicherheitsaspekte erstrecken.
- Die Erstellung von Entwürfen für Durchführungsbestimmungen und Zulassungsspezifikationen, Sicherheitsanalysen und Inspektionen zur Kontrolle der Normung lägen im Aufgabenbereich der Agentur.
- Die Kommission würde die Befugnis erhalten, Durchführungsbestimmungen zur Festlegung der detaillierten Anforderungen zu erlassen, denen die oben genannten Organisationen und Personen genügen müssen, ebenso wie die geltenden Zulassungsverfahren.
- Diese Durchführungsbestimmungen würden dem Grad der Komplexität des Flugplatzes entsprechen, wobei der Art und dem Umfang des Betriebs Rechnung getragen würde; sie sollten mit den einschlägigen ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen im Einklang stehen.
- Die Agentur wird befugt, die im Rahmen der Zulassungsverfahren anzuwendenden Zulassungsspezifikationen zu erlassen, die eine flexible Durchsetzung der grundlegenden Anforderungen und ein einheitliches Sicherheitsniveau gewährleisten würden.
- Die Zulassung der Konzeption und des Betriebs von Flugplätzen würde separat erfolgen; falls es sich bei dem Eigentümer und Betreiber des Flugplatzes um die gleiche Person handelt, kann allerdings auch nur ein einziges Zeugnis ausgestellt werden.
- Wer mehrere Flugplätze betreibt und den Betrieb zentral geregelt hat, kann ein einziges Zeugnis für den Betrieb und das Management auf allen betriebenen Flugplätzen beantragen.
- Während die Überprüfung der Flugplatzausrüstung auf Vorschriftsmäßigkeit je nach beabsichtigtem Nutzungszweck im Rahmen der Zulassung der Flugplatzkonzeption oder des Flugplatzbetriebers erfolgen würde, können sicherheitskritische Ausrüstungen speziellen Zulassungsverfahren unterliegen, die – falls in den Durchführungsbestimmungen vorgesehen – einen Befähigungsnachweis für den

Konstrukteur oder Hersteller umfassen könnten, nachdem ordnungsgemäß ermittelt wurde, dass dies unter Sicherheits- und Wirtschaftlichkeitsaspekten sinnvoll ist.

#### 5.2.2.2 ATM/ANS

Die vorgeschlagene Verordnung sollte die notwendige rechtliche Grundlage schaffen, um sicherzustellen, dass die Sicherheit des Flugverkehrsmanagements, von Flugsicherungsdiensten sowie der Luft-Boden-Interoperabilität unter der Leitung des EASA-Systems organisiert wird. Zu diesem Zweck sieht der Vorschlag Folgendes vor:

- Der gesamte Luftraum, für den der Vertrag gilt, sowie jeglicher andere Luftraum, für den die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 gilt, würde dem Gemeinschaftsrecht unterliegen.
- Es sollen spezielle gemeinsame grundlegende Anforderungen, die alle mit der Nutzung des Luftraumes verbundenen Sicherheitsrisiken abfedern, als zusätzlicher Anhang zur Grundverordnung eingeführt werden.
- Die Nutzung von Luftraumblöcken würde durch ein Betriebskonzept geregelt, das darauf ausgelegt ist, das Risiko von Kollisionen zwischen Luftfahrzeugen sowie von Bodenkollisionen zu minimieren.
- Luftraumnutzer wären verpflichtet, die Vorschriften zur Durchführung der Betriebskonzepte, die im von ihnen genutzten Luftraum gelten, einzuhalten und die Dienste der für die Nutzung dieses Luftraums zuständigen Stellen in Anspruch zu nehmen.
- An der Bereitstellung von ATM/ANS beteiligte Organisationen und Mitarbeiter wären für die Einhaltung der geltenden grundlegenden Anforderungen verantwortlich.
- Fluglotsen und Organisationen, die an deren Ausbildung mitwirken, würden einer Zulassungspflicht unterliegen.
- Im Rahmen der Bereitstellung von ATM/ANS genutzte Systeme und Komponenten müssten – wenn ihre Kritikalität es erfordert – angemessenen Sicherheitsanforderungen genügen.
- Die Kommission würde die Befugnis erhalten, Durchführungsbestimmungen zur Festlegung der detaillierten Anforderungen zu erlassen, denen die oben genannten Organisationen, Mitarbeiter, Systeme und Komponenten genügen müssen, ebenso wie die geltenden Zulassungsverfahren, sofern relevant.
- Diese Durchführungsbestimmungen würden dem Komplexitätsgrad der reglementierten Tätigkeit oder dem Kritikalitätsgrad des betreffenden Systems und seiner Komponenten entsprechen; sie würden auf den bestehenden Verordnungen über den einheitlichen europäischen Luftraum basieren, insbesondere den umgesetzten ESARR. Zu diesem Zweck würden Übergangsmechanismen konzipiert, um die Kontinuität der bereits nach den Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum erteilten Genehmigungen zu gewährleisten.
- Die Aufsicht über die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und der zugehörigen Durchführungsbestimmungen durch die Organisationen würde von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten wahrgenommen, allerdings mit Ausnahme von Organisationen, die in Drittstaaten niedergelassen sind oder Dienstleistungen im Luftraum von mehr als drei Mitgliedstaaten erbringen, welche der Aufsicht der Agentur unterstünden.
- Die Erstellung von Entwürfen für Durchführungsbestimmungen und Zulassungsspezifikationen, Sicherheitsanalysen und Inspektionen zur Kontrolle der Normung zuständiger nationaler Behörden lägen im Aufgabenbereich der Agentur.

- Die Anbieter von ATM/ANS würden Managementsysteme annehmen und umsetzen, die sich auch auf Sicherheitsaspekte erstrecken, und würden einer Zulassung unterliegen; Stellen, die nur Fluginformationsdienste oder Vorfeldmanagementdienste an Flugplätzen bereitstellen, würden hingegen lediglich ihre Befähigung erklären.
- Während die Überprüfung der Systeme und Komponenten auf Vorschriftsmäßigkeit Teil der Zulassung der ATM/ANS-Anbieter wäre, können sicherheitskritische Ausrüstungen speziellen Zulassungsverfahren unterliegen, die – falls in den Durchführungsbestimmungen vorgesehen – einen Befähigungsnachweis für den Konstrukteur oder Hersteller umfassen könnten, nachdem ordnungsgemäß ermittelt wurde, dass dies unter Sicherheits- und Wirtschaftlichkeitsaspekten sinnvoll ist.

### 5.2.3. Sonstige Änderungen der Verordnung

Zusätzlich zu den Flugplätze, ATM und ANS betreffenden neuen Artikeln und den zugehörigen Anhängen mussten einige Artikel geändert werden, um den neuen Aufgaben gebührend Rechnung zu tragen.

## 6. ENTSPRECHUNGSTABELLE MIT DER NEUEN UND DER ALTEN ARTIKELNUMMERIERUNG SOWIE ANGABE DER ÄNDERUNGEN DER VERORDNUNG (EG) NR. 216/2008

Neue Nummer	Alte Nummer	Änderungen
1	1	Geltungsbereich zur Erfassung von Flugplätzen und ATM/ANS erweitert
2	2	unverändert
3	3	Änderung einiger und Aufnahme neuer Begriffsbestimmungen
4	4	Absatz 3 geändert
5	5	Absatz 2 Buchstaben b und c geändert
6	6	unverändert
7	7	Absatz 4 geändert
8	8	Absatz 1, Absatz 5 Buchstaben a und g sowie Absatz 6 geändert
8a	Neu	Flugplätze
8b	Neu	ATM und ANS
8c	Neu	Fluglotsen



8d	Neu	Akkreditierte Stellen
9	9	Absätze 1 und 5 geändert
10	10	Absatz 1 geändert
11	11	Absatz 4 geändert, Absatz 5 Buchstaben a und b hinzugefügt
12	12	unverändert
13	13	unverändert
14	14	unverändert
15	15	unverändert
16	16	unverändert
17	17	unverändert
18	18	Buchstaben c und d geändert
19	19	Absatz 2 Buchstabe a geändert
20	20	unverändert
21	21	unverändert
22	22	unverändert
22a	Neu	Zulassung von Flugplatzbetreibern
22b	Neu	ATM/ANS
22c	Neu	Zulassung von Fluglotsen
22d	Neu	Akkreditierte Stellen
23	23	unverändert
24	24	unverändert
25	25	unverändert

26	26	unverändert
27	27	unverändert
28	28	unverändert
29	29	unverändert
30	30	unverändert
31	31	unverändert
32	32	unverändert
33	33	Absatz 2 Buchstabe c geändert
34	34	unverändert
35	35	unverändert
36	36	unverändert
37	37	unverändert
38	38	unverändert
39	39	unverändert
40	40	unverändert
41	41	unverändert
42	42	unverändert
43	43	unverändert
44	44	Absatz 1 geändert
45	45	unverändert
46	46	unverändert
47	47	unverändert

48	48	unverändert
49	49	unverändert
50	50	Absatz 2 geändert
51	51	unverändert
52	52	Absätze 1 und 2 geändert
53	53	unverändert
54	54	unverändert
55	55	Absatz 1 geändert
56	56	unverändert
57	57	unverändert
58	58	unverändert
59	59	unverändert
60	60	unverändert
61	61	unverändert
62	62	unverändert
63	63	unverändert
64	64	unverändert
65	65	unverändert
65a	Neu	Änderungen
66	66	unverändert
67	67	unverändert
68	68	unverändert

69	69	unverändert
70	70	unverändert
Anhang I	Anhang I	unverändert
Anhang II	Anhang II	unverändert
Anhang III	Anhang III	unverändert
Anhang IV	Anhang IV	unverändert
Anhang V	Anhang V	Titel geändert
Anhang Va	Neu	Grundlegende Anforderungen an Flugplätze
Anhang Vb	Neu	Grundlegende Anforderungen an Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste

## 7. SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSÄSSIGKEIT

Die Mitgliedstaaten haben bereits Einigkeit darüber erzielt, dass Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene der einzige Weg zur Verwirklichung eines einheitlich hohen Sicherheitsniveaus sind.

So wurden durch die Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und Nr. 216/2008 schrittweise einige Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten auf die Gemeinschaft übertragen.

Um das Ziel der Erstellung und einheitlichen Anwendung gemeinsamer Vorschriften für Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste zu erreichen, bedarf es gemeinschaftlicher Maßnahmen. Dieser Vorschlag für eine Verordnung geht nicht über das zum Erreichen dieses Ziels erforderliche Maß hinaus. Aus diesem Grund ist beispielsweise ihr Geltungsbereich auf Flugplätze zur öffentlichen Nutzung beschränkt, auf denen IFR-Verkehr möglich ist oder Luftfahrzeuge, die eine bestimmte Masse überschreiten, verkehren können.

Daneben impliziert diese Verordnung nicht, dass die EASA Dienstleistungen erbringt oder bereitstellt. Es werden lediglich vorwiegend auf die Erstellung von Regeln und die Kontrolle der Normung beschränkte Zuständigkeiten verlagert, während die Zuständigkeit für betriebliche Tätigkeiten bei den Mitgliedstaaten verbleibt. Der Vorschlag steht daher im Einklang mit den in Artikel 5 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft verankerten Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit.

## **8. BEWERTUNG**

Die in dieser Verordnung und den zugehörigen Durchführungsbestimmungen vorgesehenen Maßnahmen werden im Einklang mit Artikel 62 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 bewertet.

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 sowie zur Aufhebung der  
Richtlinie 2006/23/EG**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –  
gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf  
Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission<sup>5</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>6</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>7</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag<sup>8</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrer Mitteilung an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Erweiterung der Aufgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit - Blick auf 2010“<sup>9</sup> vom 15. November 2005 bekundete die Kommission ihre Absicht, die Aufgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (nachstehend „EASA“ genannt) im Rahmen eines Gesamtsystemkonzepts schrittweise auf die Sicherheit und Interoperabilität von Flugplätzen/Flughäfen, Flugsicherungsdienste (nachstehend „ANS“ genannt) und das Flugverkehrsmanagement (nachstehend „ATM“ genannt) auszudehnen.
- (2) Die stetige Zunahme des Luftverkehrs in Europa ist mit vielen Herausforderungen verbunden, insbesondere in Bezug auf die für die Sicherheit zentralen Faktoren von Flugplätzen und ATM/ANS. Deshalb müssen die notwendigen Risikominderungsmaßnahmen festgelegt werden, um durch ein einheitliches und ganzheitliches Regelungskonzept die Sicherheit in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten.
- (3) Die Errungenschaften der Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums müssen durch das Element der harmonisierten Sicherheit für Flugplätze und ATM/ANS ergänzt werden.

---

<sup>5</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>6</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>7</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>8</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>9</sup> KOM(2005) 578.

- (4) Die Gemeinschaft sollte im Einklang mit den Richtlinien und empfohlenen Verfahren des Abkommens von Chicago grundlegende Anforderungen für Folgendes festlegen: luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, Flugplätze und Bereitstellung von ATM/ANS, Personen und Organisationen, die mit dem Betrieb von Flugplätzen und der Bereitstellung von ATM/ANS befasst sind, sowie Personen und Erzeugnisse, die bei der Ausbildung und medizinischen Untersuchung von Fluglotsen eingesetzt werden bzw. mitwirken. Die Kommission sollte befugt werden, die notwendigen zugehörigen Durchführungsbestimmungen zu erarbeiten.
- (5) Es wäre nicht zweckmäßig, alle Flugplätze gemeinsamen Regeln zu unterwerfen. Insbesondere Flugplätze, die nicht zur öffentlichen Nutzung bestimmt sind und Flugplätze, die vorwiegend für den Freizeitflugverkehr genutzt werden, sollten auch weiterhin der rechtlichen Kontrolle der Mitgliedstaaten unterliegen, wobei gemäß der vorliegenden Verordnung die übrigen Mitgliedstaaten nicht verpflichtet sein sollten, solche nationalen Regelungen anzuerkennen. Die Mitgliedstaaten sollten jedoch angemessene Maßnahmen treffen, um das allgemeine Sicherheitsniveau im Freizeitflugverkehr anzuheben. Die Kommission wird zu gegebener Zeit die Erweiterung des Geltungsbereichs auf die derzeit modular ausgenommenen Flughäfen erneut prüfen, wobei den potenziellen Auswirkungen dieses Schritts auf die betreffenden Flugplätze umfassend Rechnung getragen wird.
- (6) Luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, Flugplätze und Flugplatzausrüstungen, gewerbliche Luftverkehrs- und Flugplatzbetreiber, ATM/ANS-Systeme und Anbieter sowie Piloten, Fluglotsen und Personen, Erzeugnisse und Organisationen, die bei deren Ausbildung und medizinischen Untersuchung eingesetzt werden bzw. mitwirken, sollten zugelassen oder lizenziert werden, sobald feststeht, dass sie grundlegenden Anforderungen genügen, die von der Gemeinschaft nach den Richtlinien und empfohlenen Verfahren des Abkommens von Chicago festgelegt werden. Die Kommission sollte ermächtigt werden, die erforderlichen Durchführungsbestimmungen in Bezug auf die Festlegung der Bedingungen für die Erteilung der Zeugnisse oder der Bedingungen, unter denen das Zeugnis durch eine Erklärung über die Befähigung ersetzt werden kann, zu erarbeiten, wobei die mit den verschiedenen Betriebsarten oder Dienstleistungen verbundenen Risiken zu berücksichtigen sind.
- (7) Im Rahmen des institutionellen Systems der Gemeinschaft ist die Durchführung des Gemeinschaftsrechts in erster Linie Sache der Mitgliedstaaten. Die von dieser Verordnung und ihren Durchführungsbestimmungen verlangten Zulassungsaufgaben sind deshalb auf nationaler Ebene auszuführen. In bestimmten, klar umrissenen Fällen jedoch sollte die Agentur ebenfalls befugt sein, Zulassungsaufgaben gemäß dieser Verordnung durchzuführen. Aus dem gleichen Grund sollte es der Agentur gestattet sein, die notwendigen Maßnahmen in Bezug auf die von dieser Verordnung erfassten Bereiche zu treffen, wenn es sich dabei um die beste Möglichkeit handelt, für Einheitlichkeit zu sorgen und das Funktionieren des Binnenmarktes zu fördern.
- (8) Die von der Agentur im ATM/ANS-Bereich zu erarbeitenden Durchführungsbestimmungen sollten sich auf folgende Grundlage stützen: die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums<sup>10</sup>, die Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen

---

<sup>10</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum<sup>11</sup>, die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum<sup>12</sup> und die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes<sup>13</sup>, insbesondere die umgesetzten Eurocontrol-Sicherheitsanforderungen (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, ESARR). Dazu sollten Übergangsmechanismen konzipiert werden, um die Kontinuität der bereits nach den Bestimmungen dieser Verordnungen erteilten Genehmigungen zu gewährleisten.

- (9) Es wird allgemein angestrebt, die Übertragung von Funktionen und Aufgaben von den Mitgliedstaaten auf die Agentur – einschließlich des Übergangs der Funktionen und Aufgaben aufgrund ihrer Zusammenarbeit im Rahmen des Eurocontrol-Ausschusses für Sicherheitsvorschriften – effizient, ohne jegliche Beeinträchtigung des derzeitigen hohen Sicherheitsniveaus und ohne negative Auswirkungen auf die Zulassungszeitpläne zu vollziehen. Es sollten geeignete Maßnahmen getroffen werden, um den erforderlichen Übergang zu ermöglichen.
- (10) Mit dieser Verordnung wird ein angemessener und umfassender Rahmen für die Festlegung und Umsetzung gemeinsamer technischer Bestimmungen und Verwaltungsverfahren im Bereich der Zivilluftfahrt geschaffen. Die Richtlinie 2006/23/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2006 über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz<sup>14</sup> sollte daher unbeschadet der gemäß diesen Rechtsvorschriften bereits erteilten Zulassungen, Zeugnisse oder Lizenzen für Erzeugnisse, Personen und Organisationen aufgehoben werden.
- (11) Mit dieser Verordnung wird ein angemessener und umfassender Rahmen für Sicherheitsvorschriften in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste sowie für das Gesamtsystemkonzept für die Zivilluftfahrt geschaffen. Die Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, Nr. 550/2004, Nr. 551/2004 und Nr. 552/2004 sollten daher angepasst werden, um sie mit dieser Verordnung in Einklang zu bringen. Die Kommission sollte ermächtigt werden, diese Anpassungen vorzunehmen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung handelt, müssen diese Maßnahmen im Regelungsverfahren mit Kontrolle nach Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG erlassen werden.
- (12) Daneben sollte die Kommission befugt werden, Durchführungsbestimmungen für die Zulassung von Fluglotsen und zugehörige Genehmigungen, Flugplätze und den Flugplatzbetrieb, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste und die zugehörigen Zeugnisse, Aufsicht und Durchsetzung sowie eine Regelung über die Gebühren und Entgelte der Agentur zu erlassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung unter anderem durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen bewirken, müssen diese Maßnahmen gemäß dem

---

<sup>11</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

<sup>12</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

<sup>13</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.

<sup>14</sup> ABl. L 114 vom 27.4.2006, S. 22.



Regelungsverfahren mit Kontrolle nach Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG erlassen werden.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wird wie folgt geändert:

(1) Artikel 1 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 1  
Geltungsbereich*

1. Diese Verordnung gilt für:
  - (a) die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von luftfahrttechnischen 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 Konstruktion, die Instandhaltung, den Betrieb und den Schutz der Umgebung von Flugplätzen sowie für damit befasste Personen und Organisationen;
  - (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, Teilen und Ausrüstungen für Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste (nachstehend „ATM/ANS“ genannt) 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 als 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 beim ausschließlichen Einsatz durch Luftfahrzeuge, die unter Buchstabe a dieses Absatzes fallen;
  - (c) ATM/ANS einschließlich Systemen, Teilen und Ausrüstungen, Personen und Organisationen nach Absatz 1 Buchstaben e und f beim

Erbringen von Diensten ausschließlich für Luftfahrzeuge, die unter Buchstabe a dieses Absatzes fallen. Die Mitgliedstaaten verpflichten sich, für die Trennung der unter Buchstabe a fallenden Luftfahrzeuge von anderen Luftfahrzeugen Sorge zu tragen.“

(2) Artikel 3 wird wie folgt geändert:

(a) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„(d) „Teile und Ausrüstungen“ ein Instrument, eine Vorrichtung, einen Mechanismus, ein Teil, ein Gerät, eine Armatur, eine Software oder ein Zubehörteil, einschließlich Kommunikationseinrichtungen, der/die/das für den Betrieb oder die Kontrolle eines Luftfahrzeugs im Flugbetrieb verwendet wird oder verwendet werden soll; dazu gehören auch Teile einer Flugzeugzelle, eines Motors oder eines Propellers, Vorrichtungen zur Steuerung des Luftfahrzeugs vom Boden aus sowie Komponenten gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 19 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004\*;

---

\* ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.“

(b) Buchstabe h erhält folgende Fassung:

„(h) „Betreiber“ eine juristische oder natürliche Person, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge oder einen oder mehrere Flugplätze betreibt oder zu betreiben beabsichtigt;“

(c) Es werden die folgenden Buchstaben (m) bis (t) eingefügt:

„

(m) „Flugplatz“ jede auf dem Land oder Wasser, einem Bauwerk oder Schiff speziell für das Landen, Starten und Manövrieren von Luftfahrzeugen eingerichtete Fläche;

(n) „Flugplatzausrüstung“ eine Vorrichtung, ein Instrument, ein Gerät, eine Armatur, eine Software oder ein Zubehörteil, die/das für den Betrieb eines Flugplatzes verwendet wird oder verwendet werden soll;

(o) „Vorfeldmanagementdienst“ ein zur Leitung der Tätigkeiten und Bewegungen von Luftfahrzeugen und sonstigen Fahrzeugen auf dem Vorfeld erbrachter Dienst;

(p) „Vorfeld“ eine begrenzte Fläche, auf der Luftfahrzeuge zum Ein- oder Aussteigen der Fluggäste, zur Post- oder Frachtbe- und -entladung, zum Betanken, zum Parken oder zur Instandhaltung abgestellt werden können;

(q) „Flugplätze zur öffentlichen Nutzung“ die in der offiziellen Veröffentlichung des Flugberatungsdienstes (AIS) genannten Flugplätze, deren Dienste allen Nutzern ohne Diskriminierung zur Verfügung stehen;

(r) „ATM/ANS“ Flugverkehrsmanagement gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, Flugsicherungsdienste gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 4 dieser Verordnung sowie Dienste, die in der Erzeugung, Verarbeitung und Formatierung von Daten sowie deren Übermittlung an Luftraumnutzer zum Zwecke der Flugsicherung bestehen;

- (s) „Fluginformationsdienst“ die Bereitstellung nützlicher Hinweise und Informationen für sicheren und effizienten Flugbetrieb;
- (t) „System“ eine Kombination von Ausrüstungen und Komponenten gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 19 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004.“

(3) In Artikel 4 werden die folgenden Absätze 3a und 3b eingefügt:

- „3a. Im Geltungsgebiet des Vertrags gelegene Flugplätze zur öffentlichen Nutzung, auf denen Flugverkehr nach den Instrumentenflugregeln möglich ist oder Luftfahrzeuge einer Starthöchstmasse von 2730 kg oder mehr verkehren können, müssen ebenso wie deren Ausrüstung dieser Verordnung entsprechen. Personen und Organisationen, die mit dem Betrieb solcher Flugplätze befasst sind, müssen dieser Verordnung entsprechen.
- 3b. ATM/ANS-Funktionen, die im Luftraum über dem Geltungsgebiet des Vertrags und im Luftraum, auf den die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 Anwendung findet, bereitgestellt werden, müssen dieser Verordnung entsprechen. Systeme, Teile und Ausrüstungen, Personen und Organisationen, die bei der Bereitstellung dieser ATM/ANS-Funktionen eingesetzt werden bzw. damit befasst sind, müssen dieser Verordnung entsprechen.“

(4) In Artikel 5 Absatz 2 erhalten die Buchstaben b und c folgende Fassung:

- „(b) Mit den Maßnahmen nach Absatz 5 kann eine Zulassungserfordernis für bestimmte Teile und Ausrüstungen festgelegt werden. Die Zeugnisse für Teile und Ausrüstungen werden erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Teile und Ausrüstungen die Einzelspezifikationen für die Lufttüchtigkeit erfüllen, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Absatz 1 sicherzustellen.
- (c) Für jedes Luftfahrzeug muss ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis vorliegen. Das Zeugnis wird ausgestellt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass das Luftfahrzeug der in seiner Musterzulassung genehmigten Musterbauart entspricht und dass die einschlägigen Unterlagen, Inspektionen und Prüfungen belegen, dass das Luftfahrzeug die Voraussetzungen für einen sicheren Betrieb erfüllt. Das Lufttüchtigkeitszeugnis gilt, solange es nicht ausgesetzt, entzogen oder widerrufen wird und solange das Luftfahrzeug entsprechend den grundlegenden Anforderungen für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Anhang I Abschnitt 1.d und entsprechend den nach Absatz 5 getroffenen Maßnahmen instand gehalten wird.“

(5) Artikel 7 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

- „4. Für jedes zur Pilotenausbildung verwendete Simulationsübungsgerät muss ein Zeugnis vorliegen. Das Zeugnis wird erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass das Gerät die Vorschriften erfüllt, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang III sicherzustellen.“

(6) Artikel 8 wird wie folgt geändert:

- (a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Der Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b und c muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang IV und Anhang Vb genügen.“

(b) Nummer 5 wird wie folgt geändert:

(i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„(a) die Bedingungen für den Betrieb eines Luftfahrzeugs gemäß den in Anhang IV und Anhang Vb aufgeführten grundlegenden Anforderungen;“

(ii) Buchstabe g erhält folgende Fassung:

„(g) die Voraussetzungen, unter denen Luftfahrzeuge nach Anhang II Buchstabe a Ziffer ii sowie Buchstaben d und h, die im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, den einschlägigen grundlegenden Anforderungen nach Anhang IV und Anhang Vb genügen.“

(c) In Absatz 6 wird folgender Spiegelstrich angefügt:

„- sie tragen den Sicherheitsaspekten von ATM/ANS Rechnung;“

(7) Es werden die folgenden Artikel 8a bis 8d eingefügt:

*„Artikel 8a  
Flugplätze*

1. Flugplätze und Flugplatzausrüstungen sowie der Betrieb von Flugplätzen müssen den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Va genügen.
2. Die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen durch Flugplätze und Flugplatzausrüstungen sowie beim Betrieb von Flugplätzen wird wie folgt festgestellt:
  - (a) Für jeden Flugplatz muss ein Zeugnis vorliegen. Das Zeugnis und die zugehörigen Änderungsgenehmigungen werden erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass der Flugplatz der Zulassungsgrundlage nach Buchstabe b entspricht und wenn der Flugplatz keine Merkmale oder Eigenschaften aufweist, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen. Das Zeugnis erstreckt sich auf den Flugplatz und die Flugplatzausrüstung.
  - (b) Die Zulassungsgrundlage umfasst:
    - (i) die für Flugplätze geltenden Zulassungsspezifikationen,
    - (ii) die Bestimmungen, für die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau anerkannt wurde, sowie
    - (iii) die besonderen technischen Einzelspezifikationen, die erforderlich sind, wenn aufgrund der Konstruktionsmerkmale eines bestimmten Flugplatzes oder aufgrund der Betriebspraxis Bestimmungen der in Ziffer (i) genannten Spezifikationen nicht mehr angemessen oder nicht mehr geeignet sind, um die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen nach Anhang Va zu gewährleisten.

- (c) Mit den Maßnahmen nach Absatz 3 kann eine Zulassungserfordernis für Flugplatzausrüstungen festgelegt werden. Das Zeugnis für Flugplatzausrüstungen wird erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Ausrüstungen die Einzelspezifikationen erfüllen, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Absatz 1 sicherzustellen.
  - (d) Für den Betrieb von Flugplätzen zuständige Organisationen müssen nachweisen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit ihren Sonderrechten verbunden sind. Diese Befähigung und diese Mittel werden durch das Ausstellen eines Zeugnisses anerkannt. Die der zugelassenen Organisation gewährten Sonderrechte und der Geltungsbereich der Zulassung werden im Zeugnis aufgeführt.
3. Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der in diesem Artikel genannten Anforderungen durch Hinzufügung werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 65 Absatz 4 erlassen.

In diesen Maßnahmen wird insbesondere Folgendes festgelegt:

- (a) die Bedingungen für die Erstellung der für einen Flugplatz geltenden Zulassungsgrundlage sowie für deren Mitteilung an einen Antragsteller;
  - (b) die Bedingungen für die Erstellung der für Flugplatzausrüstungen geltenden Einzelspezifikationen sowie für deren Mitteilung an einen Antragsteller;
  - (c) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf von Zeugnissen für Flugplätze und Zeugnissen für Flugplatzausrüstungen, einschließlich Betriebsgrenzen aufgrund der spezifischen Flugplatzkonzeption;
  - (d) die Bedingungen für den Betrieb eines Flugplatzes gemäß den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Va;
  - (e) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf des in Absatz 2 Buchstabe d genannten Zeugnisses;
  - (f) die Verantwortlichkeiten der Zeugnisinhaber;
  - (g) die Bedingungen für die Anordnung eines Betriebsverbots, einer Betriebseinschränkung oder bestimmter Betriebsauflagen aus Sicherheitsgründen;
  - (h) die von den zuständigen Behörden zu treffenden Maßnahmen zum Schutz von Flugplätzen vor Tätigkeiten und Entwicklungen, die mit unannehmbaren Risiken für die Luftfahrt in ihrer Umgebung verbunden sein können.
4. Für die in Absatz 3 genannten Maßnahmen gilt Folgendes:
- (a) Sie entsprechen dem Stand der Technik und den bewährten Verfahren auf dem Gebiet der Flugplätze;
  - (b) sie sind der Größe und Komplexität des Flugplatzes und der Art des darauf stattfindenden Betriebs angemessen;

- (c) sie tragen den weltweiten Erfahrungen im Flugplatzbetrieb sowie dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung;
- (d) sie ermöglichen eine unmittelbare Reaktion auf erwiesene Ursachen von Unfällen und schweren Störungen.

*Artikel 8b*  
*ATM/ANS*

1. Die Bereitstellung von ATM/ANS muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb 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 seinen Sonderrechten verbunden sind. Die gewährten Sonderrechte sowie der Umfang der erbrachten Dienstleistungen sind im Zeugnis zu vermerken.
3. Abweichend von Absatz 2 erklären Anbieter von Fluginformationsdiensten und Vorfeldmanagementdiensten, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit den geleisteten Diensten verbunden sind.
4. Mit den Maßnahmen nach Absatz 6 kann eine Zulassungserfordernis für bestimmte, mit der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen, -Teilen und -Ausrüstungen befassten Organisationen festgelegt werden. Das Zeugnis für diese Organisationen wird ausgestellt, wenn diese nachgewiesen haben, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit ihren Sonderrechten verbunden sind. Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.
5. Mit den Maßnahmen nach Absatz 6 kann eine Zulassungserfordernis für bestimmte ATM/ANS-Systeme festgelegt werden. Das Zeugnis für diese Systeme wird erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Systeme, Teile und Ausrüstungen die Einzelspezifikationen erfüllen, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Absatz 1 sicherzustellen. Das Zeugnis kann durch die akkreditierten Stellen nach Artikel 8d ausgestellt werden.
6. Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der in diesem Artikel genannten Anforderungen durch Ergänzung werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 65 Absatz 4 erlassen.

In diesen Maßnahmen wird insbesondere Folgendes festgelegt:

- (a) die Bedingungen für die Bereitstellung von ATM/ANS gemäß den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb;
- (b) die Bedingungen für die Erstellung der für ATM/ANS-Systeme, -Teile und -Ausrüstungen geltenden Einzelspezifikationen und für deren Mitteilung an einen Antragsteller;

- (c) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf der Zeugnisse nach Absätzen 2 und 4 sowie Artikel 8d Absatz 2;
  - (d) die Bedingungen, unter denen die akkreditierten Stellen nach Artikel 8d die Zeugnisse nach Absatz 5 ausstellen können;
  - (e) die Verantwortlichkeiten der Zeugnisinhaber;
  - (f) die Bedingungen und Verfahren für die Erklärung der in Absatz 3 genannten Dienstleister und für deren Beaufsichtigung;
  - (g) die Bedingungen, unter denen der Betrieb im Interesse der Sicherheit verboten, begrenzt oder an bestimmte Bedingungen geknüpft wird.
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;
  - (b) sie sind der Art und Komplexität des Flugplatzes und 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 auf der Grundlage der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 550/2004\*\*, (EG) Nr. 551/2004\*\*\* und (EG) Nr. 552/2004\*\*\*\* des Europäischen Parlaments und des Rates entwickelt und sehen Übergangsmechanismen in Bezug auf die bereits nach den Bestimmungen dieser Verordnungen erteilten Genehmigungen vor;
  - (e) sie ermöglichen eine unmittelbare Reaktion auf erwiesene Ursachen von Unfällen und schweren Störungen.
8. Bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 tragen die Mitgliedstaaten und die Kommission folgenden Vorschriften Rechnung:
- (a) Bei der Verwaltung eines bestimmten Luftraumabschnitts ist der Komplexität des Luftraums und den zu erwartenden Verkehrsmerkmalen wie Verkehrsart und -dichte sowie allen anderen relevanten betrieblichen Erwägungen Rechnung zu tragen. Diese Verwaltung muss insbesondere folgendes leisten:
    - (i) Spezifizierung der Luftraumauslegung, einschließlich der zu Grunde liegenden funktionalen Architektur und zugehöriger Prozesse;
    - (ii) Spezifizierung der anzubietenden und zu nutzenden ATM/ANS-Funktionen sowie deren Verfügbarkeit;
    - (iii) Minimierung des Risikos unzureichender Staffelung von Luftfahrzeugen sowie eines unzureichenden Abstands zwischen Luftfahrzeugen und etwaigen bodenseitigen Hindernissen;
    - (iv) Minderung des Risikos des vollständigen oder teilweisen Ausfalls von Diensten, die für den sicheren ATM/ANS-Betrieb wesentlich sind;

- (v) Festlegung der Luftraumhöchstkapazität und der zulässigen Betriebsarten auf der Grundlage obiger Kriterien und Behandlung aller für ein sicheres Flugverkehrsmanagement notwendigen Elemente;
  - (vi) Einrichtung von Mechanismen, die verhindern, dass das Luftverkehrsvolumen die Luftraumhöchstkapazität übersteigen;
  - (vii) Klärung der Rollen und Verantwortlichkeiten der verschiedenen Parteien; sowie
  - (viii) Behandlung der Interaktionen mit benachbarten Lufträumen, die unterschiedlichen Betriebskonzepten unterliegen, sowie mit Flugplätzen.
- (b) Die Verfügbarkeit ausreichender und angemessen geschützter elektromagnetischer Frequenzen für die Luftfahrtkommunikation, -navigation und -überwachung wird als Grundlage für das geltende Betriebskonzept gewährleistet.
  - (c) Bei der auf Gemeinschaftsebene oder staatlicher Ebene geleisteten taktischen Steuerung der Luftverkehrsströme sind hinreichend genaue und aktuelle Informationen über das Volumen und die Art des für die Bereitstellung der Dienste relevanten geplanten Luftverkehrs zu verwenden; daneben sind Umleitungen oder Verzögerungen von Verkehrsströmen zur Vermeidung von Überlastungen des Luftraums oder von Flugplätzen auszuhandeln und zu koordinieren.
  - (d) Die auf staatlicher Ebene vorgenommene Zuweisung bestimmter Luftraumabschnitte für bestimmte Nutzungen muss zeitnah überwacht, koordiniert und bekannt gegeben werden, um den Verlust der Staffelung zwischen Luftfahrzeugen unter allen Umständen zu vermeiden.
  - (e) Es muss eine angemessene Koordinierung mit der Agentur erfolgen, um zu gewährleisten, dass sämtliche Sicherheitsaspekte der Buchstaben a bis d vor der Durchführung ordnungsgemäß behandelt und validiert werden.

*Artikel 8c*  
*Fluglotsen*

1. Fluglotsen sowie Personen und Organisationen, die an der Ausbildung, Prüfung, Kontrolle und medizinischen Untersuchung von Fluglotsen mitwirken, müssen den einschlägigen grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb genügen.
2. Fluglotsen müssen im Besitz einer Lizenz und eines ärztlichen Zeugnisses sein, die der ausgeführten Tätigkeit entsprechen.
3. Die in Absatz 2 genannte Lizenz wird erteilt, wenn der Antragsteller nachweist, dass er die Vorschriften erfüllt, die erlassen wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen an theoretische Kenntnisse, praktische Fertigkeiten, Sprachkenntnisse und Erfahrung gemäß Anhang Vb sicherzustellen.
4. Das in Absatz 2 genannte ärztliche Zeugnis wird ausgestellt, wenn der Fluglotse die Vorschriften erfüllt, die erlassen wurden, um die Einhaltung der



grundlegenden Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit gemäß Anhang Vb sicherzustellen. Dieses ärztliche Zeugnis kann von flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentren ausgestellt werden.

5. Die dem Fluglotsen gewährten Sonderrechte sowie der Geltungsbereich der Lizenz und des ärztlichen Zeugnisses sind in der Lizenz und dem Zeugnis zu vermerken.
6. Die Befähigung von Organisationen zur Fluglotsenausbildung, die mit ihren Sonderrechten verbundenen Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Ausstellung von Lizenzen wahrzunehmen, wird durch Ausstellung einer Zulassung anerkannt.
7. Eine Zulassung wird Organisationen zur Fluglotsenausbildung erteilt, die nachgewiesen haben, dass sie die Vorschriften erfüllen, die erlassen wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb sicherzustellen. Die durch die Zulassung gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.
8. Für die praktische Ausbildung oder für die Beurteilung der Fertigkeiten von Fluglotsen zuständige Personen müssen im Besitz eines Zeugnisses sein. Das Zeugnis wird erteilt, wenn die betreffende Person nachgewiesen hat, dass sie die Vorschriften erfüllt, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang Vb sicherzustellen. Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.
9. Simulationsübungsgeräte müssen den einschlägigen grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb genügen. Mit den Maßnahmen nach Absatz 10 kann eine Zulassungserfordernis für Simulationsübungsgeräte, die bei der Ausbildung von Fluglotsen eingesetzt werden, festgelegt werden. Das Zeugnis wird erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass das Gerät die Vorschriften erfüllt, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb sicherzustellen.
10. Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieses Artikels durch Hinzufügung werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 65 Absatz 4 erlassen.

In diesen Maßnahmen wird insbesondere Folgendes festgelegt:

- (a) die unterschiedlichen Berechtigungen und Vermerke für Fluglotsenlizenzen;
- (b) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der Lizenzen, Berechtigungen und Vermerke für Lizenzen, ärztlichen Zeugnisse, Zulassungen und Zeugnisse und die Voraussetzungen, unter denen diese Zulassungen und Zeugnisse nicht verlangt zu werden brauchen;
- (c) die Sonderrechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der Lizenzen, Berechtigungen und Vermerke für Lizenzen, ärztlichen Zeugnisse, Zulassungen und Zeugnisse.

11. Die in Absatz 10 genannten Maßnahmen müssen dem Stand der Technik einschließlich der bewährten Verfahren und dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf dem Gebiet der Fluglotsenausbildung entsprechen.

*Artikel 8d*  
*Akkreditierte Stellen*

1. Die Anbieter von Dienstleistungen, die darin bestehen, die Einhaltung der geltenden Anforderungen durch ATM/ANS-Systeme, -Teile und -Ausrüstungen zu bewerten und die entsprechenden Zeugnisse auszustellen (nachstehend „akkreditierte Stellen“ genannt) müssen den grundlegenden Anforderungen nach Anhang V genügen.
2. Akkreditierte Stellen müssen im Besitz einer Akkreditierungsbescheinigung sein. Die Akkreditierungsbescheinigung wird ausgestellt, wenn die Stelle nachweist, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügt, die mit ihren Sonderrechten verbunden sind. Die der akkreditierten Stelle durch die Bescheinigung gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.

---

\*\* ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

\*\*\* ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

\*\*\*\* ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.“

(8) Artikel 9 wird wie folgt geändert:

- (a) In Absatz 1 wird „Anhängen I, III und IV“ ersetzt durch „Anhängen I, III, IV und Vb“.
- (b) In Absatz 5 wird folgender Buchstabe e angefügt:

„(e) Sicherheitsaspekten im Zusammenhang mit dem geltenden ATM/ANS-Betriebskonzept Rechnung getragen wird;“

(9) Artikel 10 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

- „1. Die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Agentur arbeiten zusammen, um zu gewährleisten, dass diese Verordnung und ihre Durchführungsbestimmungen eingehalten werden.“

(10) Artikel 11 wird wie folgt geändert:

- (a) Die Absätze 4 und 5 erhalten folgende Fassung:
  - „4. Unbeschadet des Artikels 69 Absatz 4 können Zeugnisse bis zum Tage der Anwendung der Maßnahmen nach Artikel 5 Absatz 5, Artikel 7 Absatz 6 und Artikel 9 Absatz 4, jedoch nicht länger als bis zum 8. April 2012, auf der Grundlage geltender nationaler Vorschriften erteilt werden.
  5. Unbeschadet des Artikels 69 Absatz 4 können Zeugnisse bis zum Tage der Anwendung der Maßnahmen nach Artikel 8 Absatz 5, jedoch nicht länger als bis zum 8. April 2012, auf der Grundlage geltender nationaler Vorschriften oder gegebenenfalls auf der Grundlage der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 erteilt werden.“

- (b) Es werden folgende Absätze 5a und 5b eingefügt:
- „5a. Unbeschadet des Artikels 69 Absatz 4 können Zeugnisse bis zum Tage der Anwendung der Maßnahmen nach Artikel 8a Absatz 3 und Artikel 8c Absatz 10, jedoch nicht länger als bis zum 31. Dezember 2012, auf der Grundlage geltender nationaler Vorschriften erteilt werden.
  - 5b. Unbeschadet des Artikels 69 Absatz 4 können Zeugnisse bis zum Tage der Anwendung der Maßnahmen nach Artikel 8b Absatz 6, jedoch nicht länger als bis zum 31. Dezember 2012, auf der Grundlage geltender nationaler Vorschriften oder gegebenenfalls auf der Grundlage der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005\*\*\*\*\* der Kommission erteilt werden.

---

\*\*\*\*\* ABl. L 335 vom 21.12.2005, S. 13.“

(11) In Artikel 18 erhalten die Buchstaben c und d folgende Fassung:

- „(c) Sie erarbeitet Zulassungsspezifikationen und annehmbare Nachweisverfahren sowie gegebenenfalls Anleitungen für die Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen.
- (d) Sie trifft die angemessenen Entscheidungen zur Anwendung der Artikel 20 bis 23, 54 und 55.“

(12) Artikel 19 Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

- „(a) Zulassungsspezifikationen und annehmbare Nachweisverfahren sowie“

(13) Es werden die folgenden Artikel 22a bis 22d eingefügt:

*„Artikel 22a  
Zulassung von Flugplatzbetreibern*

In Bezug auf die in Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe b genannten Flugplatzbetreiber 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 für außerhalb des Geltungsgebiets des Vertrags ansässige Organisationen, die für den Betrieb eines im Geltungsgebiet des Vertrags gelegenen Flugplatzes zuständig sind.
- (c) 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.

*Artikel 22b*  
*ATM/ANS*

In Bezug auf Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste 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 für Organisationen, die in mehr als drei Mitgliedstaaten ATM/ANS anbieten.
- (c) 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.

*Artikel 22c*  
*Zulassung von Fluglotsen*

1. In Bezug auf die in Artikel 8c Absatz 1 genannten Bediensteten und Organisationen wird die Agentur wie folgt tätig:

- (a) Sie führt selbst oder über nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen Untersuchungen und Überprüfungen (Audits) der von ihr zugelassenen Organisationen sowie gegebenenfalls deren Personals durch.
- (b) Sie erteilt und verlängert die Zeugnisse für außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten ansässige Ausbildungseinrichtungen für Fluglotsen sowie gegebenenfalls deren Personal.
- (c) Sie ändert oder widerruft die betreffenden Zeugnisse oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen diese von ihr ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die juristische oder natürliche Person, die Zeugnisinhaber ist, die durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegten Verpflichtungen nicht erfüllt.

2. In Bezug auf die in Artikel 8c Absatz 1 genannten Simulationsübungsgeräte wird die Agentur wie folgt tätig:

- (a) Sie führt selbst oder über nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen technische Inspektionen der von ihr zugelassenen Geräte durch.
- (b) Sie erteilt und verlängert die Zeugnisse für Simulationsübungsgeräte, die
  - (i) von durch die Agentur zugelassenen Ausbildungseinrichtungen eingesetzt werden,
  - (ii) sich im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten befinden, wenn dies von dem betreffenden Mitgliedstaat beantragt wird,
  - (iii) sich außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten befinden.
- (c) 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 die juristische oder natürliche Person, die

Zeugnisinhaber ist, die durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegten Verpflichtungen nicht erfüllt.

*Artikel 22d*  
*Akkreditierte Stellen*

In Bezug auf akkreditierte Stellen 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 für akkreditierte Stellen.
- (c) 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.“

(14) In Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe c wird das Datum „30. September“ durch „30. November“ ersetzt.

(15) Artikel 44 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

- „1. Entscheidungen der Agentur nach den Artikeln 20 bis 23, 55 oder 64 sind mit der Beschwerde anfechtbar.

(16) Artikel 50 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

- „2. Nichtigkeitsklagen beim Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften gegen Entscheidungen der Agentur gemäß den Artikeln 20 bis 23, 55 oder 64 sind erst zulässig, nachdem der interne Rechtsweg der Agentur ausgeschöpft wurde.“

(17) Artikel 52 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

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

(b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

- „2. Erarbeitet die Agentur nach Artikel 19 Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen, annehmbare 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.“

(18) Artikel 55 Absatz 1 erster Satz erhält folgende Fassung:

- „Die Agentur kann selbst alle notwendigen Untersuchungen von Unternehmen nach den Artikeln 7, 20 bis 23 sowie Artikel 24 Absatz 2 durchführen oder die nationalen Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen damit betrauen.“

(19) Es wird der folgende Artikel 65a eingefügt:

*„Artikel 65a  
Abänderungen*

Die Kommission ändert die Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, Nr. 550/2004, Nr. 551/2004 und Nr. 552/2004, um den Vorschriften dieser Verordnung sowie den Maßnahmen nach Artikel 8b Absatz 6 Rechnung zu tragen. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der genannten Verordnungen werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 65 Absatz 4 erlassen.“

(20) Der Titel von Anhang V erhält folgende Fassung:

*„Kriterien für qualifizierte und akkreditierte Stellen  
nach Artikel 8d und Artikel 13 (nachstehend einzeln „qualifizierte Stelle“ oder „Stelle“  
genannt)“*

(21) Die Anhänge Va und Vb werden in der im Anhang dieser Verordnung dargestellten Form eingefügt.

*Artikel 2*

Die Richtlinie 2006/23/EG wird ab dem Tage der Anwendung der Maßnahmen nach Artikel 8c Absatz 10 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der durch die vorliegende Verordnung geänderten Fassung aufgehoben.

*Artikel 3*

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

Die Artikel 8a, 8b und 8c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der durch die vorliegende Verordnung geänderten Fassung gelten ab dem Tage der Anwendung ihrer jeweiligen Ergänzungsmaßnahmen, spätestens jedoch ab dem 1. Januar 2013.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments  
Der Präsident  
[...]*

*Im Namen des Rates  
Der Präsident  
[...]*

## ANHANG

### „ANHANG Va

#### **Grundlegende Anforderungen an Flugplätze**

#### **A – Physische Merkmale, Infrastruktur und Einrichtungen von Flugplätzen**

##### **Roll- und Vorfeld**

- (a) Ein Flugplatz muss über einen festgelegten Bereich für den Start und die Landung von Luftfahrzeugen verfügen.
  - (i) Die Abmessungen des Start- und Landebereichs müssen auf die Luftfahrzeuge abgestimmt sein, die die Anlage nutzen sollen.
  - (ii) Der Start- und Landebereich muss – soweit relevant – eine für den ständigen Betrieb der vorgesehenen Luftfahrzeuge ausreichende Tragfähigkeit aufweisen. Bereiche, die nicht für eine ständige Nutzung vorgesehen sind, müssen lediglich das Luftfahrzeug tragen können.
  - (iii) Der Start- und Landebereich muss – soweit relevant – so ausgelegt sein, dass Wasser abgeleitet wird und sich keine Wasseransammlungen bilden, die ein inakzeptables Risiko für den Betrieb von Luftfahrzeugen darstellen können.
  - (iv) Von Gefällestrecken und Gefälleänderungen im Start- und Landebereich dürfen keine inakzeptablen Risiken für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen.
  - (v) Die Oberflächenmerkmale müssen für die Nutzung durch die vorgesehenen Luftfahrzeuge geeignet sein.
  - (vi) Der Start- und Landebereich muss frei von Gegenständen sein, von denen ein inakzeptables Risiko für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen kann.
- (b) Soweit mehrere Start- und Landebereiche vorhanden sind, müssen sie so ausgelegt sein, dass von ihnen keine inakzeptablen Risiken für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen.
- (c) Der Start- und Landebereich muss von genau umrissenen Bereichen umgeben sein. Diese Bereiche dienen dem Schutz von Luftfahrzeugen, die diese Bereiche bei Start oder Landung überfliegen, bzw. sie sollen die Folgen mildern, wenn Luftfahrzeuge versehentlich vor dem Start- und Landebereich landen, neben ihm aufsetzen oder über dessen Ende hinausschießen.
  - (i) Diese Bereiche müssen so ausgelegt sein, dass sie für den vorgesehenen Luftfahrzeugbetrieb geeignet sind.
  - (ii) Von Gefällestrecken und Gefälleänderungen in diesen Bereichen dürfen keine inakzeptablen Risiken für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen.
  - (iii) Diese Bereiche müssen frei von Gegenständen sein, von denen ein inakzeptables Risiko für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen kann. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass sich in diesen Bereichen Einrichtungen und Ausrüstungen ausreichender Aufprallnachgiebigkeit

(„*frangibility*“) befinden dürfen, sofern diese zur Unterstützung des Flugbetriebs benötigt werden.

- (iv) All diese Bereiche müssen eine für ihren Bestimmungszweck ausreichende Tragfähigkeit aufweisen.
- (d) Diejenigen Bereiche eines Flugplatzes einschließlich der zugehörigen unmittelbaren Umgebung, die für das Rollen oder Parken von Luftfahrzeugen bestimmt sind, müssen so ausgelegt sein, dass der sichere Betrieb der Luftfahrzeuge, die die jeweilige Anlage voraussichtlich nutzen werden, unter allen vorgesehenen Umständen gewährleistet ist:
  - (i) Diese Bereiche müssen eine für den ständigen Betrieb der vorgesehenen Luftfahrzeuge ausreichende Tragfähigkeit aufweisen. Ausgenommen sind jene Bereiche, die nur für gelegentliche Nutzung vorgesehen sind und die lediglich das Luftfahrzeug tragen können müssen.
  - (ii) Diese Bereiche müssen so ausgelegt sein, das Wasser abgeleitet wird und sich keine Wasseransammlungen bilden können, die ein inakzeptables Risiko für Luftfahrzeuge darstellen können.
  - (iii) Von Gefällestrecken und Gefälleänderungen in diesen Bereichen dürfen keine inakzeptablen Risiken für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen.
  - (iv) Die Oberflächenmerkmale dieser Bereiche müssen für die Nutzung durch die vorgesehenen Luftfahrzeuge geeignet sein.
  - (v) Diese Bereiche müssen frei von Gegenständen sein, von denen ein inakzeptables Risiko für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen kann. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass die Ausrüstung, die für den betreffenden Bereich benötigt wird, in gesondert ausgewiesenen Positionen oder Bereichen abgestellt werden darf.
- (e) Sonstige Infrastruktureinrichtungen, die von Luftfahrzeugen genutzt werden sollen, müssen so ausgelegt werden, dass die Nutzung dieser Infrastrukturen kein inakzeptables Risiko für die Luftfahrzeuge darstellt, die diese Infrastrukturen nutzen.
- (f) Konstruktionen, Gebäude, Ausrüstungen sowie Lagerbereiche müssen so angeordnet und gestaltet werden, das von ihnen kein inakzeptables Risiko für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgeht.
- (g) Durch geeignete Absperrungen muss verhindert werden, dass unbefugte Personen, unbefugte Fahrzeuge oder Tiere, die groß genug sind, um eine Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen darzustellen, auf das Roll- und Vorfeld gelangen, sofern das damit verbundene Risiko nicht durch andere Mittel verringert werden kann. Diese anderen Mittel müssen ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten.

### **Hindernisfreiheit**

- (a) Zum Schutz von Luftfahrzeugen, die sich einem Flugplatz im Landeanflug nähern oder von diesem starten, müssen An- und Abflugstrecken oder -bereiche eingerichtet werden. Diese Strecken oder Bereiche dienen dazu, für Luftfahrzeuge einen ausreichenden hindernisfreien Raum in einem Bereich um den Flugplatz zu schaffen.



- (b) Diese Hindernisfreiheit muss auf die Flugphase und den jeweiligen Betriebsablauf abgestimmt sein. Sie muss weiterhin die Ausrüstung berücksichtigen, die für die Bestimmung der Position des Luftfahrzeugs verwendet wird.

### **Optische und nicht-optische Hilfen und Flugplatzeinrichtungen**

- (a) Die eingesetzten Hilfen müssen zweckdienlich und erkennbar sein und allen Benutzern unter sämtlichen vorgesehenen Betriebsbedingungen unmissverständliche Informationen vermitteln.
- (b) Die Flugplatzeinrichtungen müssen in der unter den vorgesehenen Betriebsbedingungen beabsichtigten Form funktionieren, ohne dass außergewöhnliche Fertigkeiten oder Kräfte aufgebracht werden müssen. Unter Betriebsbedingungen oder bei Ausfall dürfen von diesen Flugplatzeinrichtungen keine inakzeptablen Risiken für die Luftverkehrssicherheit ausgehen.
- (c) Diese Hilfen und ihre Stromversorgung sind so zu konstruieren, dass es bei einem Ausfall nicht zur Übermittlung fehlerhafter, irreführender oder unvollständiger Informationen an die Benutzer oder zum Ausfall einer wesentlichen Betriebsfunktion kommt.
- (d) Durch geeignete Schutzvorrichtungen ist eine Beschädigung oder Störung dieser optischen oder nicht-optischen Hilfen zu vermeiden.
- (e) Strahlenquellen oder die Existenz beweglicher oder ortsfester Gegenstände dürfen die Funktionsfähigkeit luftfahrttechnischer Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme weder stören noch beeinträchtigen.
- (f) Die betroffenen Mitarbeiter sind über Betrieb und Nutzung der Flugplatzeinrichtungen zu informieren; diese Informationen müssen auch eine eindeutige Angabe der Bedingungen enthalten, unter denen inakzeptable Risiken für die Luftverkehrssicherheit entstehen können.

### **Flugplatzdaten**

- (a) Es müssen relevante Daten über den Flugplatz und die verfügbaren Dienste erfasst und auf dem aktuellen Stand gehalten werden.
- (b) Die Daten müssen präzise, lesbar, vollständig und eindeutig sein. Eine angemessene Datenintegrität ist jederzeit aufrechtzuerhalten.
- (c) Die Daten müssen den Benutzern rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, wobei ein ausreichend sicheres und schnelles Verfahren für die Kommunikation mit den Benutzern anzuwenden ist.

### **B – Betrieb und Verwaltung**

- (1) Der Flugplatzbetreiber ist für den Betrieb des Flugplatzes verantwortlich. Die Verantwortung des Flugplatzbetreibers erstreckt sich auf folgende Aspekte:
  - (a) Der Flugplatzbetreiber muss unmittelbar oder über entsprechende Verträge über die notwendigen Mittel für die Aufrechterhaltung eines sicheren Luftfahrzeugbetriebs auf dem Flugplatz verfügen. Diese Mittel umfassen, ohne hierauf beschränkt zu sein: Betriebsstätten, Personal, Ausrüstung und Material, Dokumentation der Aufgaben, Zuständigkeiten und Verfahrensabläufe, Zugriff auf relevante Daten und Führung von Aufzeichnungen.

- (b) Der Flugplatzbetreiber hat dafür zu sorgen, dass die Anforderungen von Abschnitt A jederzeit erfüllt bzw. entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, um die Risiken im Zusammenhang mit einer Nichterfüllung der Anforderungen zu mindern. Es sind entsprechende Verfahren festzulegen und anzuwenden, mit denen sämtliche Benutzer rechtzeitig über diese Maßnahmen unterrichtet werden.
- (c) Der Flugplatzbetreiber führt ein Risikomanagementprogramm für den Umgang mit Wildtieren an Flugplätzen ein und setzt dieses um.
- (d) Der Flugplatzbetreiber hat nachzuweisen, dass die Bewegungen von Fahrzeugen und Personen auf dem Roll- und Vorfeld und in sonstigen Betriebsbereichen mit den Bewegungen von Luftfahrzeugen abgestimmt werden, so dass Kollisionen und eine Beschädigung von Luftfahrzeugen vermieden werden.
- (e) Der Flugplatzbetreiber hat nachzuweisen, dass Verfahren zur Verringerung von Risiken im Zusammenhang mit dem Flugplatzbetrieb bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, schlechten Sichtbedingungen bzw. bei Nacht erstellt und umgesetzt werden.
- (f) Der Flugplatzbetreiber hat Vereinbarungen mit anderen maßgeblichen Organisationen zu treffen, durch die die kontinuierliche Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen für Flugplätze gewährleistet wird. Zu diesen Organisationen zählen unter anderem Luftfahrzeugbetreiber, Flugsicherungsorganisationen, Bodenabfertigungsdienstleister und andere Organisationen, deren Tätigkeit oder Produkte die Sicherheit der Luftfahrzeuge beeinflussen können.
- (g) Der Flugplatzbetreiber hat nachzuweisen, dass Verfahren für die Betankung von Luftfahrzeugen mit verunreinigungsfreiem Kraftstoff der richtigen technischen Qualität existieren und zur Anwendung kommen.
- (h) Handbücher für die Wartung der Flugplatzeinrichtungen müssen vorhanden sein, in der Praxis zur Anwendung kommen und Wartungs- und Reparaturanweisungen, Kundendienstinformationen, Störungssuche und Inspektionsverfahren einschließen.
- (i) Der Flugplatzbetreiber hat einen Flugplatz-Notfallplan zu erstellen und umzusetzen, der Notfall-Szenarien abdeckt, die auf dem Flugplatz oder in dessen unmittelbarer Nachbarschaft eintreten können. Dieser Plan ist mit den Notfallplänen der umliegenden Gemeinden zu koordinieren.
- (j) Der Flugplatzbetreiber muss nachweisen, dass auf dem Flugplatz Rettungs- und Feuerlöschdienste für die kritischen Luftfahrzeuge vorhanden sind, die den Flugplatz als Start- oder Landeflugplatz zu nutzen beabsichtigen. Diese Dienste müssen in der Lage sein, auf Zwischenfälle oder Unfälle entsprechend schnell reagieren zu können, und müssen zumindest über die erforderlichen Ausrüstungen, Löschmittel und ausreichend Personal verfügen.
- (k) Der Flugplatzbetreiber darf für Tätigkeiten im Flugplatzbetrieb oder im Wartungsbereich nur ausgebildete und qualifizierte Mitarbeiter einsetzen und muss Aus- und Weiterbildungs- und Kontrollprogramme einführen und anwenden, durch die gewährleistet ist, dass das Personal jederzeit über die erforderlichen Qualifikationen verfügt.

- (l) Der Flugplatzbetreiber muss nachweisen, dass Personen, die unbegleiteten Zugang zum Roll- und Vorfeld und zu anderen Betriebsbereichen haben, für diesen Zugang angemessen ausgebildet wurden und über die notwendigen Qualifikationen verfügen.
- (m) Das Personal der Rettungs- und Feuerlöschdienste muss über eine entsprechende Ausbildung und die erforderlichen Qualifikationen für den Einsatz im Flugplatzbereich verfügen. Der Flugplatzbetreiber ist zur Einführung und Anwendung von Aus- und Weiterbildungs- und Kontrollprogrammen verpflichtet, durch die gewährleistet ist, dass das Personal jederzeit über die erforderlichen Qualifikationen verfügt.
- (n) Sämtliche im Rettungs- und Feuerlöschdienst tätigen Personen, die im Bedarfsfall zur Hilfeleistung bei luftfahrttechnischen Notfällen eingesetzt werden, müssen in regelmäßigen Abständen durch eine ärztliche Untersuchung nachweisen, dass sie – unter Berücksichtigung ihrer Tätigkeit – zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung ihrer Aufgaben in der Lage sind. In diesem Zusammenhang ist unter der medizinischen Tauglichkeit – einschließlich der körperlichen und geistigen Tauglichkeit – zu verstehen, dass die betreffenden Personen an keinen Erkrankungen oder Behinderungen leiden, infolge deren sie möglicherweise außerstande sind:
  - (i) die für den Einsatz in luftfahrttechnischen Notfällen notwendigen Tätigkeiten auszuüben,
  - (ii) die ihnen übertragenen Aufgaben jederzeit auszuführen;
  - (iii) ihre Umgebung jederzeit richtig wahrzunehmen.

Kann die medizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachgewiesen werden, können risikomindernde Maßnahmen eingeführt werden, die ein vergleichbares Maß an Sicherheit gewährleisten.

## (2) Verwaltungssysteme

- (a) Der Flugplatzbetreiber muss ein Managementsystem einführen und einsetzen, mit dem die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen für Flugplätze gewährleistet wird, und auf eine fortlaufende und proaktive Verbesserung von Sicherheit und Qualität hinwirken. Das Managementsystem muss geeignete Organisationsstrukturen, Verantwortlichkeiten, Befugnisse, strategische Ausrichtungen und Verfahrensanweisungen einschließen.
- (b) Das Managementsystem muss ein vorbeugendes Programm gegen Unfälle und Störungen einschließlich eines Melde- und Analysesystems für Zwischenfälle einschließen. In die Analysen sind die unter Punkt 1 (f) oben aufgeführten Parteien in geeigneter Form einzubeziehen.
- (c) Der Flugplatzbetreiber muss ein Flugplatzhandbuch erstellen und den Flugplatz gemäß diesem Handbuch betreiben. Dieses Handbuch muss alle notwendigen Anweisungen, Informationen und Verfahren für den Flugplatz, das Verwaltungssystem und für das Betriebspersonal enthalten, anhand deren diese ihre Aufgaben durchführen.

## C - Flugplatzumgebung

- (1) Der Luftraum rings um das Roll- und Vorfeld muss frei von Hindernissen gehalten werden, so dass die vorgesehenen Luftfahrzeugbewegungen auf dem Flugplatz ohne

inakzeptable Risiken, die durch die Schaffung von Hindernissen rings um den Flugplatz entstehen könnten, ablaufen können. Zu diesem Zweck müssen Hindernisüberwachungsflächen ausgewiesen, realisiert und laufend kontrolliert werden, so dass etwaige Hindernisse festgestellt werden können.

- (a) Bei einem Eindringen in diese Flächen ist zu überprüfen, ob das als Hindernis festgestellte Objekt ein inakzeptables Risiko darstellt. Sämtliche inakzeptablen Risiken sind zu beseitigen oder soweit wie möglich zu minimieren.
  - (b) Etwaige verbleibende Hindernisse müssen bekannt gemacht und je nach Erfordernis markiert und erforderlichenfalls durch Leuchtfeuer gekennzeichnet werden.
- (2) Gefahren im Zusammenhang mit Aktivitäten von Menschen und mit der Flächennutzung, die unter anderem die auf der nachfolgenden Liste genannten Punkte umfassen, müssen überwacht und beherrscht werden. Die hierdurch entstehenden Risiken sind zu bewerten und so weit wie möglich zu minimieren:
- (a) Neubebauungen oder Änderungen der Flächennutzung im örtlichen Umfeld des Flugplatzes;
  - (b) etwaige durch Gebäude verursachte Turbulenzen;
  - (c) Verwendung von gefährlichen, verwirrenden und irreführenden Beleuchtungseinrichtungen;
  - (d) die Blendwirkung großer und stark reflektierender Oberflächen;
  - (e) Schaffung von Flächen, die zu einer Zunahme des Wildaufkommens in der Umgebung des Roll- und Vorfelds führen könnten;
  - (f) Quellen unsichtbarer Strahlung oder die Existenz beweglicher oder ortsfester Gegenstände, welche die Funktionsfähigkeit luftfahrttechnischer Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme beeinträchtigen oder stören könnten.
- (3) Es muss ein Notfallplan der umliegenden Gemeinden für Luftfahrt-Notfallsituationen erstellt werden, wie sie im lokalen Umfeld des Flugplatzes eintreten könnten.
- (4) Mit Ausnahme von Luftfahrzeugen, die sich in einer Notfallsituation befinden, oder bei der Umleitung auf einen anderen Flugplatz oder unter bestimmten Bedingungen, die im jeweiligen Einzelfall festzulegen sind, darf ein Flugplatz bzw. Teile dieses Flugplatzes ohne Zustimmung des Flugplatzbetreibers von jenen Luftfahrzeugen nicht benutzt werden, für die der Flugplatz nach seiner Auslegung und gemäß den Betriebsverfahren normalerweise nicht bestimmt ist.

## ANHANG Vb

### Grundlegende Anforderungen an Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste

- (1) Luftraumnutzung
  - (a) Alle Luftfahrzeuge müssen 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 festgelegten Verfahren gemäß dem geltenden Betriebskonzept betrieben werden.
  - (b) Luftfahrzeuge müssen mit den vorgeschriebenen Ausrüstungen versehen und entsprechend betrieben werden. Die in ATM/ANS-Systemen verwendeten Ausrüstungen müssen auch mit den Vorschriften in Punkt 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 zeitnah bereitgestellt werden.
    - (ii) Die resultierenden Luftfahrtinformationen müssen präzise, vollständig, aktuell sowie unmissverständlich sein und in einem für die Nutzer geeigneten Format vorliegen.
    - (iii) Die Übermittlung dieser Luftfahrtinformationen an die Luftraumnutzer muss zeitnah mit angemessener Integrität sowie unter Verwendung einer hinreichend sicheren und schnellen, eingriffs- und verfälschungssicheren Kommunikationsmethode erfolgen.
  - (b) Meteorologische Informationen
    - (i) Die als Quelle für meteorologische Luftfahrtinformationen genutzten Daten müssen von hinreichender Qualität, vollständig und aktuell sein.
    - (ii) Die resultierenden meteorologischen Luftfahrtinformationen müssen hinreichend präzise, vollständig, aktuell und eindeutig sein, um den Erfordernissen der Luftraumnutzer gerecht zu werden.
    - (iii) Die Übermittlung dieser meteorologischen Luftfahrtinformationen an die Luftraumnutzer muss zeitnah mit angemessener Integrität sowie unter Verwendung einer hinreichend sicheren und schnellen, eingriffs- und verfälschungssicheren Kommunikationsmethode erfolgen.
  - (c) Flugverkehrsdienste
    - (i) Die als Quelle für die Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten genutzten Daten müssen korrekt, vollständig und aktuell sein.
    - (ii) Die resultierenden Luftfahrtdienste müssen hinreichend präzise, vollständig, aktuell und eindeutig sein, um den Erfordernissen der Nutzer gerecht zu werden.

- (iii) Automatisierte Instrumente für die Bereitstellung von Informationen oder Beratung für Nutzer müssen sachgerecht ausgelegt, hergestellt und instand gehalten werden, um ihre Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten.
  - (iv) Flugverkehrskontrolldienste und die zugehörigen Verfahren müssen für eine hinreichende Staffelung von Luftfahrzeugen sowie ausreichenden Abstand zwischen Hindernissen und anderen Gefährdungen in der Luft sorgen und eine prompte und zeitnahe Koordinierung mit allen relevanten Nutzern und angrenzenden Luftraumabschnitten gewährleisten.
  - (v) Die Kommunikation zwischen Flugverkehrskontrolle und Luftfahrzeug sowie zwischen relevanten Flugverkehrskontrollstellen muss zeitnah, klar, korrekt, unmissverständlich, gegen Aufschaltungen geschützt sowie allgemeinverständlich sein und von allen beteiligten Akteuren bestätigt werden.
  - (vi) Es müssen die nötigen Mittel vorhanden sein, um potenzielle Notfälle zu erkennen und gegebenenfalls eine wirksame Such- und Rettungsaktion einzuleiten. Derartige Mittel müssen mindestens angemessene Alarmierungsmechanismen, Koordinierungsmaßnahmen und –verfahren sowie Mittel und Personal für die effiziente Abdeckung des Zuständigkeitsbereichs umfassen.
- (d) Kommunikationsdienste
- Die Kommunikationsdienste müssen ein unter den Gesichtspunkten der Verfügbarkeit, Integrität, Kontinuität und Zeitnähe hinreichend hohes Leistungsniveau erreichen und aufrechterhalten. Sie müssen sicher, verfälschungsgeschützt und zügig sein.
- (e) Navigationsdienste
- Die Navigationsdienste müssen ein in Bezug auf Orientierungs-, Positions- und gegebenenfalls Zeitablaufinformationen hinreichend hohes Leistungsniveau erreichen und aufrechterhalten. Leistungskriterien sind unter anderem Genauigkeit, Integrität, Verfügbarkeit und Kontinuität.
- (f) Überwachungsdienste
- Im Rahmen von Überwachungsdiensten muss 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 werden.
- (g) Verkehrsflussregelung
- Das taktische Management von Flugverkehrsströmen auf Gemeinschaftsebene muss hinreichend präzise und aktuelle Informationen zum Aufkommen und zur Art des geplanten Flugverkehrs mit Auswirkungen auf Diensteanbieter verwenden und bereitstellen und muss die Umleitung oder Verzögerung von Verkehrsströmen koordinieren und aushandeln, um Überlastungssituationen in der Luft oder an Flughäfen zu vermeiden.

(h) Luftraummanagement

Die Ausweisung spezifischer Luftraumabschnitte für bestimmte Verwendungszwecke muss zeitnah überwacht, koordiniert und verbreitet werden, um Staffelungsverluste zwischen Luftfahrzeugen unter allen Umständen zu verhindern.

(3) Systeme und Komponenten

(a) Allgemeines

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

(b) Integrität, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit von Systemen und Komponenten

Es muss nachgewiesen werden, dass Systeme und Komponenten hinsichtlich ihrer integritäts- und sicherheitsbezogenen Leistung, sei es im Luftfahrzeug, am Boden oder im Luftraum – zusammen, getrennt und im Verhältnis zueinander betrachtet – gebrauchstauglich sind. Sie müssen unter allen vorhersehbaren Betriebsbedingungen und während ihrer gesamten Betriebsdauer das durch die Betriebskonzepte vorgeschriebene Leistungsniveau erreichen.

(c) Auslegung von Systemen und Komponenten

(i) Systeme und Komponenten dürfen keine Auslegungsmerkmale oder –details aufweisen, die erfahrungsgemäß gefährlich sind.

(ii) Systeme und Komponenten – zusammen, getrennt und im Verhältnis zueinander betrachtet – müssen derart ausgelegt sein, dass die Wahrscheinlichkeit, mit der ein beliebiger Ausfall zu einem Totalausfall oder Totalverlust des Systems führt, umgekehrt proportional zur Schwere seiner Auswirkungen auf den Dienst ist.

(iii) Bei der Auslegung von Systemen und Komponenten – einzeln und in Kombination miteinander betrachtet – müssen Beschränkungen im Zusammenhang mit menschlichen Fähigkeiten und menschlicher Leistungsfähigkeit berücksichtigt werden.

(iv) Systeme und Komponenten müssen derart ausgelegt sein, 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 müssen dem Personal deutlich, schlüssig und unmissverständlich vermittelt werden.

(d) Anhaltende Dienstgüte

Es müssen Mittel bereitgestellt werden, die die Überwachung der Integrität und Sicherheitsleistung sowie die für den Erhalt der Dienstgüte nötige Neukonfiguration von Systemen und Komponenten ermöglichen.

(e) Modifizierung von Systemen und Komponenten

Wenn Systeme und Komponenten modifiziert werden, müssen sie weiterhin die grundlegenden Anforderungen in diesem Bereich erfüllen. Wenn Modifizierungen während des Betriebs durchgeführt werden, muss ein Änderungsverfahren ausgearbeitet werden, um die Aufrechterhaltung einer Mindestdienstgüte zu gewährleisten.

(4) Qualifikation von Fluglotsen

(a) Allgemeines

Wer sich zum Fluglotsen ausbilden lässt, muss vom Bildungsstand sowie von der körperlichen und geistigen Verfassung her die notwendigen Voraussetzungen aufweisen, um die entsprechenden theoretischen Kenntnisse und praktischen Fertigkeiten zu erwerben, aufrechtzuerhalten und nachzuweisen.

(b) Theoretische Kenntnisse

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

(c) Praktische Fertigkeiten

- (i) Fluglotsen müssen die praktischen Fertigkeiten erwerben und aufrechterhalten, die der Ausübung ihrer Aufgaben entsprechen. Diese Fertigkeiten müssen dem mit der Art der Dienstleistung verbundenen Risiko angemessen sein und — den Aufgaben entsprechend — gegebenenfalls zumindest Folgendes umfassen:
  - i Betriebsverfahren
  - ii Aufgabenspezifische Aspekte
  - iii Ungewöhnliche Situationen und Notlagen
  - iv Humanfaktoren
  - v Bewältigung von Gefahrenlagen und Fehlern
- (ii) Fluglotsen müssen die Fähigkeit nachweisen, die zugehörigen Verfahren und Aufgaben mit einem den ausgeübten Funktionen adäquaten Maß an Kompetenz ausführen zu können.
- (iii) Die praktischen Fertigkeiten müssen in befriedigendem Umfang aufrechterhalten werden. Die Erfüllung dieser Anforderung ist durch regelmäßige Bewertungen oder Prüfungen nachzuweisen.



Die Häufigkeit dieser Bewertungen muss der Komplexität und dem mit der Art der wahrgenommenen Aufgabe verbundenen Risiko angemessen sein.

(d) Sprachkenntnisse

- (i) Fluglotsen müssen nachweisen, 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 mit Flugbesatzungen und anderem Betriebspersonal über konkrete und arbeitsbezogene Themen ermöglichen.
- (ii) Soweit in einem bestimmten Luftraumabschnitt für die Zwecke der Flugverkehrskontrolle notwendig, muss eine Person, die Flugverkehrskontrolldienste erbringt, über aktive und passive Kenntnisse der betreffenden Landessprache(n) im oben beschriebenen Umfang verfügen.

(e) Simulationsübungsgeräte

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

(f) Ausbildungslehrgang

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

(g) Ausbilder

- (i) Die theoretische Ausbildung muss von sachgerecht qualifizierten Ausbildern erteilt werden. Diese müssen
  - i über angemessene Kenntnisse auf dem Ausbildungsgebiet verfügen und
  - ii nachweislich über die Fähigkeit zur Anwendung einer geeigneten Lehrmethodik verfügen.
- (ii) Die Ausbildung im Bereich der praktischen Fertigkeiten muss von sachgerecht qualifizierten Ausbildern erteilt werden. Diese müssen
  - i die für die zu vermittelnde Ausbildung geeigneten theoretischen Kenntnisse und praktischen Erfahrungen besitzen,
  - ii nachweislich über die Fähigkeit zur Anwendung einer geeigneten Lehrmethodik verfügen,

- iii über Erfahrungen in der Vermittlung der Verfahren verfügen, für die die praktische Ausbildung erfolgen soll,
    - iv nachweislich über die Lehrfähigkeit in den entsprechenden praktischen Bereichen verfügen und
    - v regelmäßig an Auffrischungsschulungen teilnehmen, um sicherzustellen, dass die zu vermittelnden Kenntnisse und Fertigkeiten aufrechterhalten werden.
  - (iii) Ausbilder, die praktische Fertigkeiten vermitteln, müssen selbst zur Ausübung der Fluglotsentätigkeit ermächtigt sein oder ermächtigt gewesen sein.
- (h) Prüfer
  - (i) Für die Beurteilung der Fertigkeiten von Fluglotsen verantwortliche Personen müssen
    - i nachweislich über die Fähigkeit zur Beurteilung der Leistung von Fluglotsen sowie zur Durchführung von Prüfungen und Kontrollen von Fluglotsen verfügen,
    - ii nachweislich über die notwendige Urteilsfähigkeit in den zu beurteilenden Bereichen verfügen und
    - iii regelmäßig an Auffrischungsschulungen teilnehmen, um sicherzustellen, dass die Beurteilungsstandards stets auf dem neuesten Stand sind.
  - (ii) Prüfer, die praktische Fertigkeiten vermitteln, müssen selbst zur Ausübung der Fluglotsentätigkeit ermächtigt sein oder ermächtigt gewesen sein.
- (i) Medizinische Tauglichkeit von Fluglotsen
  - (i) Medizinische Kriterien
    - i Alle Fluglotsen müssen in regelmäßigen Abständen ihre medizinische Tauglichkeit für die zufriedenstellende Ausführung ihrer Aufgaben nachweisen. 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, muss den Nachweis beinhalten, dass keine Erkrankungen oder Behinderungen vorliegen, die die einen Flugverkehrskontrolldienst erbringende Person unfähig machen,
      - die zum Erbringen von Flugverkehrskontrolldiensten notwendigen Aufgaben sachgerecht auszuführen oder
      - 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 sonstigen an der Erbringung der Dienstleistung Beteiligten ein, 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 Unfallverhütungs- und Sicherheitsprogramm einschließlich einer Regelung für die Meldung und Untersuchung von Vorfällen, das im Rahmen des Managementsystems anzuwenden ist, 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, ist ein Dienstplansystem aufzustellen. Im Rahmen dieses Dienstplansystems sind Dienstzeiten, Dienstdauer und angemessene Ruhezeiten vorzusehen. Bei innerhalb des Dienstplansystems festgelegten Beschränkungen sind alle wichtigen Faktoren zu berücksichtigen, die zu Ermüdung beitragen, wie insbesondere Schlafmangel, die Unterbrechung des Tagesrhythmus, Nacharbeit, kumulative Dienstzeit während bestimmter Zeiträume sowie die Aufteilung zugewiesener Aufgaben zwischen Mitarbeitern.
  - (ii) Zur Stressprävention bei den an Flugverkehrskontrolldiensten beteiligten Mitarbeitern sind Schulungs- und Vorbeugungsprogramme aufzustellen.
  - (iii) Anbieter von Flugverkehrskontrolldiensten müssen geeignete Verfahren anwenden, um sich des uneingeschränkten kognitiven Urteilsvermögens und der ausreichenden medizinischen Tauglichkeit der an Flugverkehrskontrolldiensten beteiligten Mitarbeiter zu vergewissern.
  - (iv) Erbringer von Flugverkehrskontrolldiensten müssen bei ihrer Betriebsplanung technischen und betrieblichen Zwängen sowie grundsätzlichen Aspekten von Humanfaktoren Rechnung tragen. Bei möglichen Beeinträchtigungen im Hinblick auf diese Zwänge und grundsätzlichen Aspekte begrenzen die Anbieter von Flugverkehrskontrolldiensten unverzüglich den Zugang zum Luftraum.
- (c) Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste dürfen nur erbracht werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- 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, muss folgenden Anforderungen genügen:
- i Sie muss über alle Mittel verfügen, 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 muss ein Managementsystem in Bezug auf die Sicherheit und die Ausbildungsstandards einführen, das System aufrechterhalten und seine fortlaufende Verbesserung anstreben.
  - iii Sie muss erforderlichenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen treffen, um die kontinuierliche Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten.

## FINANZBOGEN

### 1. **BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS:**

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 sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/23/EG

### 2. **ABM/ABB-RAHMEN**

0602 - Inland-, See- und Luftverkehr

### 3. **HAUSHALTSLINIEN**

#### 3.1. **Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung:**

06 02 01 (EASA)

#### 3.2. **Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen:**

Unbefristet (jährlicher Beitrag)

#### 3.3. **Haushaltstechnische Merkmale:**

<b>Haus- haltslinie</b>	<b>Art der Ausgaben</b>		<b>Neu</b>	<b>EFTA-Beitrag</b>	<b>Beiträge von Bewerber- ländern</b>	<b>Rubrik des mehrjähri- gen Finanz- rahmens</b>
060201	NOA	GM <sup>15/</sup>	NEIN	JA <sup>16/</sup>	NEIN	Nr. 1A

---

<sup>15</sup> Getrennte Mittel.

<sup>16</sup> Beteiligung europäischer Drittstaaten, die mit der Agentur assoziiert sind (Schweiz, Norwegen und Island).

#### 4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

##### 4.1. Mittelbedarf

##### 4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Ab-schnitt		Jahr n <sup>17</sup>	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folge jahre	Insgesamt
------------------	------------	--	-------------------------	-----	-----	-----	-----	------------------------------	-----------

##### Operative Ausgaben<sup>18</sup>

Verpflichtungs- ermächtigungen (VE)	8.1.	a	2,240	4,283	4,660	4,753	4,848	4,944	25,728
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b	2,240	4,283	4,660	4,753	4,848	4,944	25,728

##### Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben<sup>19</sup>

Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4.	c	0						
---	--------	---	---	--	--	--	--	--	--

##### HÖCHSTBETRAG

Verpflichtungs- ermächtigungen		a+c	2,240	4,283	4,660	4,753	4,848	4,944	25,728
Zahlungsermächtigungen		b+c	2,240	4,283	4,660	4,753	4,848	4,944	25,728

##### Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben<sup>20</sup>

Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5.	d	0,117	0,119	0,121	0,124	0,126	0,129	0,736
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwal- tungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6.	e	0,026	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,301

##### Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

VE insgesamt, einschließ- lich Personalkosten		a+c +d+ e	2,383	4,455	4,835	4,932	5,030	5,130	26,765
--	--	-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

<sup>17</sup> Es wird unterstellt, dass das Jahr „n“ auf 2010, d.h. das Jahr der möglichen Verabschiedung, fällt.

<sup>18</sup> Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

<sup>19</sup> Ausgaben, die unter Artikel XX 01 04 des Titels XX fallen.

<sup>20</sup> Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder Artikel xx 01 05.

ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten		b+c +d+ e	2,383	4,455	4,835	4,932	5,030	5,130	26,765
---	--	-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

### Angaben zur Kofinanzierung

Sieht der Vorschlag eine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten oder sonstige Einrichtungen vor (bitte auflisten), so ist in der nachstehenden Tabelle die voraussichtliche Höhe der entsprechenden Beiträge anzugeben (beteiligen sich mehrere Einrichtungen an der Kofinanzierung, so können Zeilen in die Tabelle eingefügt werden):

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Kofinanzierung durch		Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folge jahre	Insgesamt
Europäische Drittstaaten <sup>21</sup>	f	0,054	0,103	0,112	0,114	0,116	0,118	0,617
VE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung	a+c +d+ e+f	2,437	4,558	4,947	5,046	5,146	5,248	27,382

#### 4.1.2. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

- Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens erforderlich.
- Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung<sup>22</sup> (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens).

#### 4.1.3. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.
- Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

	Stand		Stand nach der Maßnahme
--	-------	--	-------------------------

<sup>21</sup> Beteiligung europäischer Drittstaaten, die mit der EASA assoziiert sind, gemäß Artikel 66 der Verordnung 216/2008. Der entsprechende Beitrag wird auf 2,4% des Haushalts der Agentur geschätzt, ausschließlich der Ressourcen in Form von Abgaben.

<sup>22</sup> Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

Haus- haltslinie	Einnahmen	vor der Maß- nah- me [Jahr n-1]	[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3 ]	[n+4]	[n+5] <sup>23</sup>
	a) Einnahmen nominal							
	b) Veränderung	Δ						

**4.2. Personalbedarf (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1**

Jährlicher Bedarf	Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folge- jahre
Personalbedarf insgesamt	1	1	1	1	1	1

**5. MERKMALE UND ZIELE**

**5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf**

Erstellung verbindlicher harmonisierter Regeln zur Steigerung der Sicherheit der Zivilluftfahrt.

**5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte**

Einheitlich angewandte verbindliche gemeinschaftliche Regeln werden die erwünschte Harmonisierung und Verbesserung des Sicherheitsniveaus bewirken.

**5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik**

Die Maßnahme wird das europäische System der Flugsicherheitsregelung stärken, das wiederum die Flugsicherheit verbessern wird. Weitere positive Auswirkungen sind die wirtschaftlichen Vorteile für die europäische Luftfahrtbranche sowie der sozioökonomische Nutzen.

**5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):**

**Zentrale Verwaltung**

direkt durch die Kommission

indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:

Exekutivagenturen

<sup>23</sup> Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.



- die von den Gemeinschaften geschaffenen Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung
- nationale öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden
- Geteilte oder dezentrale Verwaltung***
  - mit Mitgliedstaaten
  - mit Drittländern
- Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)***

Bemerkungen:

Die Kommission und die EASA sind gemeinsam an der Durchführung der in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beteiligt.

## **6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG**

### **6.1. Überwachungssystem**

Die Arbeit der EASA wird jährlich einer Überprüfung und Bewertung im Rahmen des jährlichen Gesamtberichts (für das abgelaufene Jahr) und im Rahmen des Arbeitsprogramms (für das folgende Jahr) unterzogen. Diese beiden Dokumente werden vom Verwaltungsrat der Agentur verabschiedet und dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission, dem Rechnungshof und den Mitgliedstaaten übermittelt.

### **6.2. Bewertung**

#### *6.2.1. Ex-ante-Bewertung*

Die Kommission hat die EASA gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 um eine Stellungnahme zur Ausdehnung des Geltungsbereichs dieser Verordnung auf Aspekte der Sicherheit von Flugplätzen sowie ATM/ANS ersucht.

Nach einer umfassenden Konsultation gemäß ihren eigenen internen Vorschriften und der in diesem Bereich üblichen internationalen Praxis hat die Agentur am 6. Dezember 2007 (in Bezug auf Flugplätze) und am 15. April 2008 (in Bezug auf ATM/ANS) aufgrund der breiten Unterstützung durch die Beteiligten befürwortende Stellungnahmen zur dieser Ausdehnung des Geltungsbereichs abgegeben.

Die Kommission hat die Auswirkungen dieser Maßnahme geprüft und unterstützt aufgrund der Ergebnisse nachdrücklich die Ausdehnung des Geltungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 auf die genannten Gebiete.

#### *6.2.2. Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen)*

#### *6.2.3. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen*

Alle fünf Jahre wird durch eine externe unabhängige Bewertung untersucht, wie die EASA ihrem Auftrag nachkommt und wie die gemeinsamen Vorschriften und die Arbeit der Agentur sich auf das allgemeine Niveau der Flugsicherheit auswirken.

## **7. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN**

Der Exekutivdirektor führt den Haushaltsplan der Agentur aus. Er legt der Kommission, dem Rechnungshof und dem Verwaltungsrat der Agentur jedes Jahr die detaillierten Abrechnungen mit den Einnahmen und Ausgaben des vergangenen Jahres vor. Darüber hinaus hat der interne Rechnungsprüfer der Kommission in Bezug auf die EASA die gleichen Kompetenzen wie jene, die er in Bezug auf die Dienststellen der Kommission hat. Die Agentur verfügt über ein ähnliches internes Rechnungsprüfungssystem wie die Kommission.

Die Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF), sowie der Interinstitutionelle Vereinbarung vom 25. Mai 1999 über die internen Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) gelten ohne Einschränkung für die EASA.

## 8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

### 8.1. Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele, Maßnahmen und Outputs (bitte angeben)	Art der Outputs	Durchschnittskosten	Jahr n		Jahr n+1		Jahr n+2		Jahr n+3		Jahr n+4		Jahr n+5 und Folgejahre		GESAMT	
			Zahl d. Outputs	Gesamtkosten	Zahl d. Outputs	Gesamtkosten	Zahl d. Outputs	Gesamtkosten	Zahl d. Outputs	Gesamtkosten	Zahl d. Outputs	Gesamtkosten	Zahl d. Outputs	Gesamtkosten	Zahl d. Outputs	Gesamtkosten
OPERATIVES ZIEL Nr. 1 <sup>24</sup>	Entwicklung gemeinsamer verbindlicher Regeln für Flugplätze und ATM/ANS															
<b>Maßnahme 1<sup>25</sup></b>	Regelsetzung		1,680		1,713		1,747		1,782		1,818		1,854			10,594
<b>Maßnahme 2</b>	Festlegung von Normen		0,560		2,570		2,913		2,971		3,030		3,090			15,134
Ziel 1 insgesamt				2,24		4,283		4,660		4,753		4,848		4,944		25,728
<b>GESAMT-KOSTEN</b>				2,24		4,283		4,660		4,753		4,848		4,944		25,728

<sup>24</sup> Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.

<sup>25</sup> Die durchschnittlichen Kosten je EASA-Bediensteten einschließlich Gemeinkosten, Infrastruktur- und Reisekosten betragen 140 000 EUR jährlich. Für die Regelsetzung werden ab Jahr n 12 Personen eingestellt; für die Festlegung von Normen entwickelt sich die Einstellung wie folgt: 4 in Jahr n, + 14 in Jahr n+1, + 2 in Jahr n+2.

## 8.2. Verwaltungskosten

Diese Kosten werden durch die jährlichen Mittelzuweisungen an die Verwaltungsdienststelle der Kommission abgedeckt.

### 8.2.1. Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5
Beamte und Bedienstete auf Zeit <sup>26</sup> (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal <sup>27</sup>							
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal <sup>28</sup>							
<b>GESAMT</b>							

### 8.2.2. Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind

Vorbereitung der technischen Vorschriften und der Bestimmungen, Umsetzung der Bestimmungen einschließlich Normungsinitiativen.

### 8.2.3. Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

- derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen
- im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen
- im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen
- innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)
- für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen

<sup>26</sup> Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

<sup>27</sup> Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

<sup>28</sup> Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

8.2.4. Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 – Verwaltungsausgaben)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Fol- ge- jahre	GE- SAM T
<b>1 Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)</b>	0						
Exekutivagenturen							
Sonstige technische und administrative Unterstützung							
- intra muros							
- extra muros							
<b>Technische und administrative Unterstützung insgesamt</b>							

8.2.5. Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art des Personals	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folge- jahre
Beamte und Bedienstete auf Zeit (XX 01 01)	0,117	0,119	0,121	0,124	0,126	0,129
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)						
<b>Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)</b>						

Berechnung - Beamte und Bedienstete auf Zeit

Ein Beamter zu Kosten in Höhe von 117 000 EUR (2008), um 2 % pro Jahr indiziert

Berechnung - Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal

8.2.6. Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Fol- ge- jahre	GE- SAMT
XX 01 02 11 01 - Dienstreisen							
XX 01 02 11 02 - Sitzungen und Konferenzen							
XX 01 02 11 03 – Ausschüsse <sup>29</sup>	0,026	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,301
XX 01 02 11 04 - Studien und Konsultationen							
XX 01 02 11 05 - Informationssysteme							
2 Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)							
3 Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltlinie)							
<b>Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ohne Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)</b>							

<sup>29</sup> Je nach Tagesordnungspunkt und entsprechendem Artikel der EASA-Verordnung kann es sich um einen Beratenden Ausschuss, einen Regelungsausschuss oder einen Regelungsausschuss mit Kontrolle handeln. Bezug C 10000.

Berechnung - Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

Sitzungen des gemäß Artikel 65 der Verordnung 216/2008 eingerichteten Ausschusses:  
1 Sitzung mit 40 Sachverständigen im ersten Jahr und 2 Sitzungen jährlich mit 40 Sachverständigen in den Folgejahren, zu Kosten in Höhe von 650 EUR pro Sitzung und Sachverständigen (2008), um 2 % pro Jahr indexiert.