



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den XXX

Entwurf einer

VERORDNUNG (EU) Nr./2010 DER KOMMISSION

vom [...]

**zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen für die Erbringung von
Flugsicherungsdiensten in Bezug auf Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren**

(Text von Bedeutung für den EWR)

ENTWURF EINER VERORDNUNG (EU) Nr./.... DER KOMMISSION

vom [...]

zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in Bezug auf Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION,

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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 des Rates 91/670/EWG, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG¹, geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/23/EG² und insbesondere deren Artikel 8b.

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum³ („Flugsicherungsdienste-Verordnung“), geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 im Hinblick auf die Verbesserung der Leistung und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems⁴ und insbesondere deren Artikel 4 und 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Verordnung (EG) Nr. 216/2008 muss die Kommission mit Unterstützung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (nachstehend als „Agentur“ bezeichnet) die entsprechenden Durchführungsvorschriften erlassen, um die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der gesamten Union einzurichten. Laut Artikel 8b der Verordnung Nr. 216/2008 müssen diese Durchführungsvorschriften auf den zum einheitlichen europäischen Luftraum I erlassenen Verordnungen basieren. Diese Verordnung beruht auf Verordnung (EU) Nr. 2096/2005 vom 20. Dezember 2005, welche die gemeinsamen Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten⁵ festlegt.

¹ ABl. Nr. L 79, vom 19.3.2008, S. 1.

² ABl. Nr. L 309, vom 24.11.2009, S.51.

³ ABl. Nr. L 96, vom 31.3.2004, S. 10.

⁴ ABl. Nr. L 300, vom 14.11.2009, S. 34.

⁵ ABl. Nr. L 335, vom 21.12.2005, S. 13.

- (2) Die Erbringung von Flugsicherungsdiensten innerhalb der Union sollte der Zertifizierung durch Mitgliedsstaaten oder durch die Agentur unterliegen. Den Flugsicherungsorganisationen, die die gemeinsamen Anforderungen erfüllen, sollte ein Zeugnis gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und Artikel 8b Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ausgestellt werden.
- (3) Die Anwendung der gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 festzulegenden gemeinsamen Anforderungen sollte unbeschadet der Souveränität der Mitgliedsstaaten hinsichtlich der öffentlichen Ordnung, der öffentlichen Sicherheit und Belangen der Verteidigung erfolgen, wie dies in Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums⁶ („Rahmenverordnung“), geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1070/2009, festgelegt ist. Die gemeinsamen Anforderungen erstrecken sich nicht auf militärische Einsätze oder militärische Übungen, die in Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 festgelegt sind.
- (4) Die Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten sollte dem rechtlichen Status der Flugsicherungsorganisation in den Mitgliedsstaaten Rechnung tragen. Desweiteren und für den Fall, dass eine Organisation andere Aktivitäten als die Erbringung von Flugsicherungsdiensten betreibt, sollten die gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und Artikel 8b Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 festzulegenden gemeinsamen Anforderungen keine Anwendung weder auf diese Tätigkeiten noch auf Ressourcen, die anderen Aktivitäten zugewiesen sind, finden, es sei denn, dies ist ausdrücklich vorgesehen.
- (5) Die Anwendung gemeinsamer Anforderungen auf Flugsicherungsorganisationen sollte den Risiken angemessen sein, die mit den Besonderheiten eines jeden Dienstes wie der Anzahl und/oder Art und den Merkmalen der verarbeiteten Flugbewegungen verbunden sind. Sollten bestimmte Flugsicherungsorganisationen sich dafür entscheiden, die Möglichkeit zur Erbringung grenzüberschreitender Dienste innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums nicht zu nutzen, sollte eine entsprechend zuständige Behörde diesen Organisationen die Möglichkeit einräumen können, bestimmte allgemeine Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten sowie bestimmte besondere Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf angemessene Weise zu erfüllen. Die an das Zeugnis geknüpften Bedingungen sollten daher Art und Umfang der Freistellung widerspiegeln.
- (6) Um die ordnungsgemäße Funktion der Zertifizierungsregelung zu gewährleisten, sollten die Mitgliedsstaaten der Kommission und der Agentur über einschlägigen Informationen zu den von der zuständigen Behörde erteilten Freistellungen im Zusammenhang mit ihren Jahresberichten vorlegen.
- (7) Die verschiedenen Arten von Flugsicherungsdiensten unterliegen nicht notwendigerweise denselben Anforderungen. Es ist daher erforderlich, die

⁶ ABl. Nr. L 96, vom 31.3.2004, S. 1.

gemeinsamen Anforderungen auf die besonderen Merkmale der jeweiligen Dienste abzustimmen.

- (8) Der Nachweis der Einhaltung sollte der Flugsicherungsorganisation für die Gültigkeitsdauer des Zeugnisses und für alle davon erfassten Dienste obliegen.
- (9) Um die wirksame Anwendung gemeinsamer Anforderungen zu gewährleisten, sollte ein System der regelmäßigen Beaufsichtigung und Inspektion der Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen und der im Zeugnis angegebenen Bedingungen eingerichtet werden. Die zuständige Behörde sollte die Eignung eines Dienstleiters vor der Erteilung eines Zeugnisses prüfen und die fortlaufende Eignung der von ihr zertifizierten Flugsicherungsorganisation jährlich bewerten. Zu diesem Zweck sollte sie ein Richtprogramm für die Inspektion aller von ihr zertifizierten Flugsicherungsorganisationen auf der Grundlage einer Risikobewertung festlegen und jährlich überarbeiten. Das Programm sollte die Inspektion aller einschlägigen Bereiche der Flugsicherungsorganisation innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens ermöglichen. Bei der Begutachtung von benannten Flugsicherungsorganisationen für Flugverkehrsdienste und Wetterdienste sollte die zuständige Behörde befugt sein, die sich aus internationalen Verpflichtungen des betreffenden Mitgliedsstaats ableiten.
- (10) Unbeschadet der Artikel 24 und 54 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 könnten gegenseitige Begutachtungen der nationalen Aufsichtsbehörden einen gemeinsamen und gemeinschaftsweiten Ansatz bei der Beaufsichtigung der Flugsicherungsorganisationen fördern. Die Kommission kann diese Begutachtungen zusammen mit den Mitgliedstaaten und der Agentur arrangieren. Die Begutachtungen sollten mit den Aktivitäten im Rahmen der Artikel 24 und 54 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und allen weiteren internationalen Überwachungs- und Aufsichtsprogrammen unternommenen Aktivitäten koordiniert werden, um Doppelarbeit zu vermeiden. Um den Austausch von Erfahrungen und vorbildlichen Praktiken im Rahmen einer gegenseitigen Begutachtung zu ermöglichen, sollten die nationale Sachverständige vorzugsweise von einer zuständigen Behörde oder einer qualifizierten Stelle entstammen.
- (11) Eurocontrol hat Sicherheitsanforderungen (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, ESARR) ausgearbeitet, die für die sichere Erbringung von Flugverkehrsdiensten von höchster Bedeutung sind. Gemäß Verordnung (EG) Nr. 550/2004 muss die Kommission die jeweiligen Vorgaben der ESARR festlegen und in Verordnungen der Union umsetzen. Die in Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 umgesetzten ESARR stellen die Grundlage für diese Durchführungsvorschriften dar.
- (12) Bei der Erlassung der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 stellte die Kommission fest, dass eine Wiederholung der ESARR-2-Bestimmungen bezüglich Berichterstattung und Bewertung von Sicherheitsvorkommen im ATM (Flugverkehrsmanagement), die durch die Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt⁷ und durch die Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt⁸ abgedeckt sind, nicht

⁷ ABl. Nr. L 319, vom 12.12.1994, S. 14.

⁸ ABl. Nr. L 167, vom 4.7.2003, S. 23.

angebracht sei. Bestimmungen zu Sicherheitsvorkommissen sollten eingeführt werden, um einer zuständige Behörde aufzuerlegen zu prüfen, ob Erbringer von Flugverkehrsdiensten sowie Erbringer von Kommunikations-, Sicherungs- oder Überwachungsdiensten die Vorkehrungen einhält, die für die Meldung und Bewertung von Sicherheitsvorkommissen erforderlich sind.

- (13) Es sollte insbesondere anerkannt werden, dass erstens das Sicherheitsmanagement eine Funktion der Erbringung von Flugsicherungsdiensten ist, mit der gewährleistet wird, dass alle Sicherheitsrisiken ermittelt, bewertet und zufrieden stellend gemindert wurden und dass zweitens ein förmlicher und systematischer Ansatz hinsichtlich des Sicherheitsmanagements und Managementsystemen und schließlich des Gesamtsystems den Sicherheitsnutzen auf sichtbare und nachvollziehbare Weise maximiert. Die Agentur sollte die Sicherheitsanforderungen dieser Verordnung weiter auswerten und sie in ein gemeinschaftliches Regelwerk für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt einarbeiten.
- (14) Bis zur Erstellung von Durchführungsmaßnahmen zur Umsetzung der einschlägigen ICAO-Standards in Durchführungsmaßnahmen der Union, in annehmbare Nachweisverfahren, Zertifizierungsspezifizierungen und Anleitungsmaterial durch die Agentur, führen die Flugsicherungsorganisationen ihre Arbeiten unter Einhaltung der jeweiligen ICAO-Standards aus. Im Hinblick auf eine erleichterte grenzüberschreitende Erbringung von Diensten und bis zum Abschluss der Umsetzung der ICAO-Standards in entsprechenden Maßnahmen durch die Agentur, sollten die Mitgliedsstaaten, die Kommission und die Agentur, in enger Zusammenarbeit mit Eurocontrol soweit erforderlich darauf hinarbeiten, die Unterschiede, die die Mitgliedstaaten bei der Anwendung von ICAO-Standards im Bereich der Flugsicherung notifiziert haben, zu minimieren, um einen gemeinsamen Satz von Standards zwischen den Mitgliedsstaaten innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums zu erreichen.
- (15) Unterschiedliche nationale Haftungsregelungen sollten nicht verhindern, dass Flugsicherungsorganisationen Vereinbarungen über die grenzüberschreitende Erbringung von Diensten abschließen, sobald sie Vorkehrungen zur Deckung von Schäden getroffen haben, für die nach dem anwendbaren Recht zu haften ist. Die dabei angewandte Methode sollte sich nach den innerstaatlichen rechtlichen Anforderungen richten. Mitgliedsstaaten, die die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in dem gesamten ihrer Verantwortung unterliegenden Luftraum oder in einem Teil davon ohne Zertifizierung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 erlauben, sollten die Haftung dieser Dienstleister abdecken.
- (16) Die Agentur sollte die Bestimmungen dieser Verordnung weiter auswerten, insbesondere in Bezug auf die Sicherheitsbewertung von Änderungen und Personal im technischen Bereich, und dann eine Stellungnahme abgeben, um die Bestimmungen im Sinne eines Ansatzes für ein Gesamtsystem anzupassen unter Berücksichtigung der Übernahme dieser Bestimmungen in das gemeinsame Regelwerk für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und unter Berücksichtigung der erworbenen Erfahrungen der Interessenvertreter und zuständigen Behörden im Bereich der Sicherheitsaufsicht.
- (17) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 eingerichteten Ausschusses für den einheitlichen Luftraum.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

Diese Verordnung legt die gemeinsamen Anforderungen für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten fest. Sofern die Anhänge I oder II nichts anderes ausdrücklich bestimmen, finden die gemeinsamen Anforderungen jedoch keine Anwendung auf:

- (a) Aktivitäten einer Organisation, die nicht der Erbringung von Flugsicherungsdiensten dienen;
- (b) Ressourcen, die Aktivitäten außerhalb der Erbringung von Flugsicherungsdiensten dienen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

1. Zum Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 ausgenommen der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Absatz 15 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004.

2. Zusätzlich zu den in Absatz 1 angeführten Begriffsbestimmungen gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

- (a) „Arbeitsluftfahrt bezeichnet den Betrieb eines Luftfahrzeugs, bei dem dieses für besondere Dienste wie z. B. in der Landwirtschaft, bei Bauarbeiten, Fotografie, Vermessung, Beobachtung und Überwachung, Suche und Rettung, Luftwerbung usw. eingesetzt wird;
- (b) „gewerblicher Luftverkehr“ bezeichnet den Betrieb eines Luftfahrzeugs zur entgeltlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post;
- (c) „funktionales System“ bezeichnet eine Kombination aus Systemen, Verfahren und Personal, die in Zusammenhang mit dem Flugverkehrsmanagement (ATM) eine Funktion ausführen;
- (d) „allgemeine Luftfahrt“ bezeichnet Zivilluftfahrt ausgenommen gewerblicher Luftverkehr oder Arbeitsluftfahrt;
- (e) „nationale Aufsichtsbehörde“ ist die Stelle oder sind die Stellen, die von den Mitgliedsstaaten als ihre nationalen Aufsichtsbehörde gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 benannt oder eingerichtet ist/sind;
- (f) „Gefahr“ bezeichnet jede Situation, jedes Ereignis oder jeden Umstand, der/die einen Unfall verursachen könnte;
- (g) „Betriebsorganisation“ ist eine Organisation, die für die Erbringung technischer Dienste zur Unterstützung der Flugverkehrs-, Kommunikations-, Flugsicherungs- oder Überwachungsdienste verantwortlich ist;

- (h) „Risiko“ bezeichnet die Kombination der Gesamtwahrscheinlichkeit oder Häufigkeit eines Auftretens einer schädlichen Auswirkung, die von einer Gefahr verursacht wird, und der Schwere dieser Auswirkung;
- (i) „Gewährleistung der Sicherheit“ umfasst alle geplanten und systematischen Maßnahmen, die erforderlich sind, um ein angemessenes Vertrauen hinsichtlich einer annehmbaren oder tolerierbaren Sicherheit eines Produkts, einer Dienstleistung, einer Organisation oder eines funktionalen Systems zu schaffen;
- (j) „Sicherheitsziel“ bezeichnet eine qualitative oder quantitative Aussage, die die maximale Häufigkeit oder Wahrscheinlichkeit festlegt, mit welcher der Eintritt einer Gefahr zu erwarten ist;
- (k) „Sicherheitsanforderung“ bezeichnet eine aus der Risikominderungsstrategie abgeleitete Maßnahme zur Risikominderung, die ein bestimmtes Sicherheitsziel erreicht, einschließlich Anforderungen an Organisation, Operation, Verfahren, Funktion, Leistung und Interoperabilität oder Umwelteigenschaften;
- (l) „Dienste“ bezeichnet entweder einen Flugsicherungsdienst oder ein Paket aus Flugsicherungsdiensten;
- (m) „Europaweiter Dienst“ ist ein Dienst, der für Benutzer in den meisten oder allen Mitgliedsstaaten bestimmt und eingerichtet ist;

3. Der Begriff „Flugsicherungsorganisation“ ist in dem Sinne zu verstehen, dass er eine Organisation einschließt, die ein Zeugnis für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten beantragt hat.

Artikel 3 **Zuständige Behörde**

Für die Zwecke dieser Verordnung ist die zuständige Behörde:

- (a) für Flugsicherungsorganisationen, deren Hauptbetriebsstätten und ggf. Firmensitz sich innerhalb eines Mitgliedsstaats befindet: die von diesem Mitgliedsstaat benannte oder eingerichtete nationale Aufsichtsbehörde;
- (b) für Flugsicherungsorganisationen innerhalb eines funktionalen Luftraumblocks (FAB), falls die Verantwortlichkeiten für Sicherheitsaufsicht unter dem Vertrag zwischen Staaten anders als in Abschnitt (a) zugeteilt wurden: die unter diesem Vertrag benannte(n) oder eingerichtete(n) nationale(n) Aufsichtsbehörde(n);
- (c) für Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Luftraum des Gebiets bereitstellen, für das der Vertrag gilt und deren Hauptbetriebsstandort und ggf. Firmensitz außerhalb des Gebiets liegt, auf das die Bestimmungen des Vertrags zutreffen: die Agentur;
- (d) für Flugsicherungsorganisationen, die europaweite Dienste erbringen: die Agentur.

Artikel 4
Zeugniserteilung

1. Um die für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten erforderliche Zertifizierung zu erhalten, müssen die Erbringer der Flugsicherungsdienste entsprechend der von ihnen erbrachten Art der Dienste die in Anhang I angegebenen gemeinsamen Anforderungen sowie die zusätzlichen besonderen Anforderungen in den Anhängen II bis V dieser Verordnung erfüllen.
2. Vor Ausstellung eines Zeugnisses für einen Flugsicherungsorganisationen muss die zuständige Behörde die Erfüllung der gemeinsamen Anforderungen verifizieren.
3. Spätestens zum Zeitpunkt der Ausstellung des Zeugnisses muss die Flugsicherungsorganisation gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und den Artikeln 8b Absatz 2, Artikel 22a Buchstabe b) und Artikel 22a Buchstabe c) der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 die gemeinsamen Anforderungen erfüllen.

Artikel 5
Freistellungen

1. In Abweichung von den Bestimmungen von Artikel 4 Absatz 1 können sich Flugsicherungsorganisationen dafür entscheiden, keinen Gebrauch von der Möglichkeit zur Erbringung grenzüberschreitender Diensten zu machen und auf das Recht auf gegenseitige Anerkennung innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums zu verzichten.

Sie können unter diesen Umständen ein Zeugnis beantragen, das auf den Luftraum unter der Verantwortung des Mitgliedstaats, auf den sich Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 bezieht, beschränkt ist.

Voraussetzung für einen solchen Antrag eines Erbringers von Flugverkehrsdiensten ist, dass dieser nur Dienste hinsichtlich einer oder mehrerer Kategorien erbringt oder zu erbringen beabsichtigt:

- (a) allgemeine Luftfahrt
- (b) Arbeitsluftfahrt
- (c) gewerblicher Luftverkehr begrenzt, der auf Luftfahrzeuge mit weniger als 10 Tonnen für den Abflug zugelassenen Höchstgewicht oder mit weniger als 20 Passagiersitzen beschränkt ist;
- (d) gewerblicher Luftverkehr mit weniger als 10 000 Flugbewegungen im Jahr (berechnet als Summe der Starts und Landungen) ungeachtet des für den Abflug zugelassenen Höchstgewichts und der Zahl der Passagiersitze. Die Zahl der Flugbewegungen ist als Durchschnitt der vorhergehenden drei Jahre zu berechnen.

Voraussetzung für einen solchen Antrag einer Flugsicherungsorganisation, die keine Flugverkehrsdienste erbringt, ist, dass diese einen Bruttojahresumsatz von 1 000 000 EUR oder weniger mit den Diensten, die sie erbringt oder zu erbringen beabsichtigt, erzielt.

Falls eine Flugsicherungsorganisation aus objektiven praktischen Gründen die Erfüllung der vorgenannten Kriterien nicht nachweisen kann, kann eine zuständige Behörde damit in Zusammenhang stehende Angaben oder Prognosewerte bezüglich der in den in Unterabsatz 3 und 4 genannten Höchstgrenzen akzeptieren.

Gleichzeitig mit einem solchen Antrag reicht die Flugsicherungsorganisation die einschlägigen Nachweise über die Erfüllung der vorausgesetzten Kriterien bei der zuständigen Behörde ein.

2. Eine zuständige Behörde kann Antragstellern, die die Kriterien von Absatz 1 erfüllen, spezifische Freistellungen bewilligen, die ihrem Beitrag zum Flugverkehrsmanagement in dem Luftraum unter der Verantwortung des Mitgliedsstaats angemessen sind.

Diese Freistellungen dürfen sich nur auf die Anforderungen des Anhangs I beziehen, mit Ausnahmen von:

- (a) Teil 1 - technische und betriebliche Fähigkeiten und Eignung;

(b) Teil 3.1 - Sicherheitsmanagement;

(c) Teil 5 - Personal;

(d) Teil 8.1 - offene und transparente Erbringung von Diensten.

3. Zusätzlich zu den Freistellungen in Absatz 2 kann eine zuständige Behörde den Antragstellern, die flugplatzbezogene Flugberatungsdienste mit regelmäßig nicht mehr als einer Arbeitsposition an einem Flughafen erbringen, Freistellungen bewilligen, die ihrem Beitrag zum Flugverkehrsmanagement in dem Luftraum unter der Verantwortung des Mitgliedsstaats angemessen sind.

Diese Freistellungen dürfen ausschließlich die folgenden Bestimmungen von Anhang II, Teil 3 betreffen:

(a) Verantwortlichkeit für das Sicherheitsmanagement sowie extern erbrachte Dienste und Versorgungsleistungen (siehe Teil 3.1.2);

(b) Sicherheitsbegutachtung (siehe Teil 3.1.3);

(c) Sicherheitsanforderungen bezüglich der Risikobewertung und –minderung im Hinblick auf Änderungen (Teil 3.2).

4. Nicht zulässig sind Freistellungen bezüglich der Anforderungen in den Anhängen III, IV oder V.

5. In Übereinstimmung mit Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 obliegt es der zuständigen Behörde:

(a) Art und Umfang der Freistellung unter Angabe der Rechtsgrundlage in den Bedingungen festzulegen, die mit dem Zeugnis verknüpft sind;

(b) die zeitliche Gültigkeit des Zeugnisses zu begrenzen und

(c) zu überwachen, das die Flugsicherungsorganisationen die Voraussetzungen für die Freistellung weiterhin erfüllt.

Artikel 6

Nachweis der Einhaltung

1. Die Flugsicherungsorganisation legt der zuständigen Behörde auf Anfrage alle einschlägigen Nachweise über die Einhaltung der anzuwendenden gemeinsamen Anforderungen vor. Sie kann so weit irgend möglich vorhandene Daten verwenden.

2. Eine zertifizierte Flugsicherungsorganisation setzt die zuständige Behörde von geplanten Änderungen bei der Erbringung seiner Dienste in Kenntnis, die die Einhaltung der anwendbaren gemeinsamen Anforderungen oder der mit dem Zeugnis verbundenen Bedingungen beeinträchtigen können.

3. Wenn eine zertifizierte Flugsicherungsorganisation die anzuwendenden gemeinsamen Anforderungen oder die mit dem Zeugnis verbundenen Bedingungen nicht mehr erfüllt, trifft die zuständige Behörde innerhalb einer Frist von einem Monat eine Entscheidung. Mit dieser Entscheidung fordert die zuständige Behörde die Flugsicherungsorganisation zu Abhilfemaßnahmen auf.

Die Entscheidung ist der betreffenden Flugsicherungsorganisation unverzüglich zur Kenntnis zu bringen.

Die zuständige Behörde prüft, dass die Abhilfemaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt wurden, bevor sie der betreffenden Flugsicherungsorganisation ihre Genehmigung erteilt. Wenn die Abhilfemaßnahmen nicht ordnungsgemäß innerhalb der vereinbarten Frist durchgeführt wurden, ergreift die zuständige Behörde geeignete Vollstreckungsmaßnahmen gemäß Artikel 7 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und den Artikeln 10, 22a Buchstabe d), 25 und 68 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, falls zutreffend, und trägt dabei der Notwendigkeit Rechnung, die Kontinuität der Dienstleistung zu gewährleisten.

Artikel 7

Ermöglichung der Überwachung der Einhaltung

Flugsicherungsorganisationen ermöglichen Inspektionen und Überprüfungen, einschließlich Ortstermine und unangekündigte Besuche der Betriebsstätten, durch die zuständige Behörde oder eine in deren Auftrag handelnde qualifizierte Stelle. Die berechtigten Personen sind befugt,

- (a) einschlägige Aufzeichnungen, Daten, Verfahrensanweisungen und sonstiges Material zu prüfen, das für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten relevant ist;
- (b) Kopien oder Auszüge dieser Aufzeichnungen, Daten, Verfahrensanweisungen und sonstigen Materials anzufertigen;
- (c) mündliche Erklärungen an Ort und Stelle anzufordern;
- (d) betreffende Räumlichkeiten, Grundstücke oder Verkehrsmittel zu betreten.

Solche Inspektionen und Überprüfungen erfolgen, sofern sie durch die nationale Aufsichtsbehörde durchgeführt wurden, im Einklang mit den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in denen sie durchzuführen sind.

Artikel 8

Fortlaufende Einhaltung

Die zuständige Behörde überwacht anhand der ihr vorliegenden Nachweise jährlich die fortlaufende Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen durch Flugsicherungsorganisationen, die von ihr zertifiziert wurden.

Dazu legt die zuständige Behörde ein jährlich zu aktualisierendes Richtprogramm für die Inspektion aller von ihr zertifizierten Flugsicherungsorganisationen fest, das auf einer

Bewertung der Risiken beruht, die mit den verschiedenen Tätigkeiten des Dienstes verbunden sind.

Vor der Festlegung des Inspektionsprogramms konsultiert sie die betroffenen Flugsicherungsorganisationen sowie gegebenenfalls andere betroffene nationale Aufsichtsbehörden.

In dem Programm ist die geplante Häufigkeit der Inspektion der verschiedenen Betriebsstätten anzugeben.

Artikel 9

Sicherheitsaufsicht über das Personal im technischen Bereich

Hinsichtlich der Erbringung von Flugverkehrs-, Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdiensten, hat die zuständige Behörde oder eine andere von dem Mitgliedstaat dafür benannte Behörde:

- (a) geeignete Sicherheitsvorschriften für Personal im technischen Bereich herauszugeben, das mit der Betriebssicherheit im Zusammenhang stehende Aufgaben wahrnimmt;
- (b) eine angemessene und geeignete Sicherheitsaufsicht über das Personal im technischen Bereich auszuüben, das von einer Betriebsorganisation mit der Durchführung von Aufgaben, die mit der Betriebssicherheit im Zusammenhang stehen, betraut ist;
- (c) in begründeten Fällen nach entsprechender Untersuchung geeignete Maßnahmen in Bezug auf die Betriebsorganisation und/oder ihr Personal im technischen Bereich zu ergreifen, das den Bestimmungen von Anhang II, Teil 3.3 nicht entspricht;
- (d) sich zu vergewissern, dass geeigneten Verfahren eingerichtet sind um sicherzustellen, dass Dritte, die mit Aufgaben betraut sind, die mit der Betriebssicherheit in Zusammenhang stehen, die Bestimmungen von Anhang II, Teil 3.3 erfüllen.

Artikel 10

Gegenseitige Begutachtung

1. Die Kommission wird in Zusammenarbeit mit den Mitgliedsstaaten und der Agentur die gegenseitige Begutachtung nationaler Aufsichtsbehörden gemäß den Absätzen 2 bis 6 ermöglichen.

2. Eine gegenseitige Begutachtung wird von einem Team nationaler Sachverständiger, und, falls erforderlich, Sachverständigen der Agentur durchgeführt. Ein Team umfasst Sachverständige aus mindestens drei verschiedenen Mitgliedsstaaten und der Agentur. Sachverständige dürfen nicht an Begutachtungen innerhalb des Mitgliedstaats, in dem sie beschäftigt sind, teilnehmen. Die Kommission führt eine Liste zur Verfügung stehender nationaler Sachverständiger, die von den Mitgliedstaaten benannt werden und alle Aspekte

der gemeinsamen Anforderungen, die in Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 genannt sind, abdecken.

3. Spätestens drei Monate vor einer Begutachtung unterrichtet die Kommission den betreffenden Mitgliedstaat und die betreffende nationale Aufsichtsbehörde vom Termin einer anstehenden gegenseitigen Begutachtung und nennt die daran beteiligten Sachverständigen.

Der Mitgliedsstaat, dessen nationale Aufsichtsbehörde begutachtet wird, hat seine Zustimmung zu dem Sachverständigenteam zu geben, bevor dieses die gegenseitige Begutachtung durchführen kann.

4. Innerhalb von drei Monaten nach der gegenseitigen Begutachtung erstellt das Begutachtungsteam einstimmig einen Bericht, der Empfehlungen enthalten kann. Die Kommission beruft ein Treffen zur Erörterung des Berichts mit den Sachverständigen und der nationalen Aufsichtsbehörde ein.

5. Die Kommission übermittelt den Bericht dem betreffenden Mitgliedstaat. Der betreffende Mitgliedstaat kann innerhalb von drei Monaten nach Erhalt Bemerkungen abgeben, gegebenenfalls einschließlich Angaben zu den Maßnahmen, die er in Reaktion auf den Bericht ergriffen hat oder innerhalb eines bestimmten Zeitplans zu ergreifen beabsichtigt.

Sofern nichts Abweichendes mit dem betreffenden Mitgliedstaat vereinbart wurde, werden der Bericht und die Folgemaßnahmen nicht veröffentlicht.

6. Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten über den Ausschuss für den gemeinsamen Luftraum jährlich über die wesentlichen Ergebnisse der gegenseitigen Begutachtungen.

Artikel 11

Übergangsbestimmungen

1. Bei Flugsicherungsorganisationen, die ein gemäß Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 am Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung ausgestelltes Zeugnis besitzen, gilt, dass sie Inhaber eines Zeugnisses gemäß der vorliegenden Verordnung sind.

2. Antragsteller eines Zeugnisses für Flugsicherungsorganisationen, die ihren Antrag vor dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung eingereicht und noch kein Zeugnis erhalten haben, müssen die Erfüllung der Bestimmungen der vorliegenden Verordnung vor Ausstellung des Zeugnisses nachweisen.

3. Die Behörde eines Mitgliedsstaats an den Organisationen, für die die Agentur entsprechend Artikel 3 die zuständige Behörde ist, einen Antrag zur Ausstellung eines Zeugnisses vor dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung gestellt haben, müssen den Zertifizierungsprozess in Abstimmung mit der Agentur abschließen und die Akte nach Ausstellung des Zeugnisses an die Agentur weiterleiten.

Artikel 12

Außerkräftsetzungen

1. Die Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 wird hiermit außer Kraft gesetzt.

2. Die Verordnung (EG) Nr. 668/2008 wird hiermit außer Kraft gesetzt.
3. Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 482/2008 wird hiermit außer Kraft gesetzt.

Artikel 13
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

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

Brüssel, den

Für die Kommission

Der Präsident

ANHANG I

ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN BEZÜGLICH DER ERBRINGUNG VON FLUGSICHERUNGSDIENSTEN

1. TECHNISCHE UND BETRIEBLICHE FÄHIGKEIT UND EIGNUNG

Die Flugsicherungsorganisation muss in der Lage sein, bezogen auf ein vernünftigerweise anzunehmendes Gesamtnachfrageniveau in einem bestimmten Luftraum, Dienste sicher, effizient, kontinuierlich und nachhaltig zu erbringen. Dazu unterhält sie eine angemessene technische und betriebliche Kapazität und entsprechendes Fachwissen.

2. ORGANISATIONSSTRUKTUR UND MANAGEMENT

2.1. Organisationsstruktur

Die Flugsicherungsorganisation richtet eine Organisationsstruktur ein, die die sichere, effiziente und kontinuierliche Erbringung der Dienste unterstützt, und verwaltet das Unternehmen gemäß dieser Struktur.

In der Organisationsstruktur sind festzulegen:

- (a) Befugnisse, Pflichten und Verantwortung der benannten Stelleninhaber, insbesondere des für Funktionen im Zusammenhang mit Sicherheit, Qualität, Gefahrenabwehr, Finanzen und Personal zuständigen Managementpersonals;
- (b) Beziehung und Unterstellungsverhältnisse zwischen verschiedenen Teilen und Prozessen der Organisation.

2.2. Organisationsmanagement

Die Flugsicherungsorganisation arbeitet einen Geschäftsplan für einen Mindestzeitraum von fünf Jahren aus. Der Geschäftsplan

- (a) legt die Gesamtziele der Flugsicherungsorganisation und ihre Strategie zu deren Erreichung im Einklang mit ihren längerfristigen Plänen und einschlägigen Anforderungen der Union fest, die für die Entwicklung der Infrastruktur oder sonstiger Technologie von Belang sind;
- (b) enthält geeignete Leistungsziele bezüglich Qualität und Dienstniveau, Sicherheit und Kosteneffizienz.

Die Flugsicherungsorganisation legt einen Jahresplan für das kommende Jahr vor, in dem die Angaben des Geschäftsplans weiter ausgeführt werden und der Änderungen gegenüber dem Geschäftsplan erläutert.

Der Jahresplan hat den folgenden Vorgaben bezüglich Dienstleistungsniveau und -qualität etwa beim erwarteten Kapazitäts- und Sicherheitsniveau, beim Ausmaß verursachter Flugverspätungen sowie bezüglich finanzieller Vorkehrungen zu entsprechen:

- (a) Informationen zur Einrichtung neuer Infrastruktur oder zu anderen Entwicklungen und Aussagen dazu, wie diese zur Verbesserung des Niveaus und der Qualität der Dienste beitragen werden;
- (b) Leistungskennzahlen, anhand deren das Niveau und die Qualität der Dienste vernünftig beurteilt werden können;
- (c) die erwartete kurzfristige Finanzlage der Flugsicherungsorganisation sowie etwaige Änderungen des Geschäftsplans oder Auswirkungen auf letzteren.

3. SICHERHEITS- UND QUALITÄTSMANAGEMENT

3.1. Sicherheitsmanagement

Die Flugsicherungsorganisation hat die Sicherheit aller ihrer Dienste zu verantworten. Dabei hat sie formelle Schnittstellen mit allen Beteiligten einzurichten, die unmittelbar Einfluss auf die Sicherheit ihrer Dienste haben können.

3.2. Qualitätsmanagementsystem

Spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung muss die Flugsicherungsorganisation ein Qualitätsmanagementsystem eingerichtet haben, das alle von ihr erbrachten Flugsicherungsdienste abdeckt und den folgenden Grundsätzen entspricht. Sie hat

- (a) die Qualitätspolitik so festzulegen, dass die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzer so gut wie möglich erfüllt werden;
- (b) ein Qualitätssicherungsprogramm mit Verfahren einzurichten, mit denen überprüft werden kann, dass alle Tätigkeiten gemäß den anzuwendenden Anforderungen, Standards und Verfahren durchgeführt werden;
- (c) Nachweise für die Funktion des Qualitätssystems durch Handbücher und Überwachungsunterlagen vorzulegen;
- (d) Vertreter aus dem Leitungsbereich zu bestimmen, die die Einhaltung von Verfahren, mit denen sichere und effiziente Betriebspraktiken gewährleistet werden, und die Angemessenheit dieser Verfahren überwachen;
- (e) Überprüfungen des eingerichteten Qualitätssystems durchzuführen und gegebenenfalls Abhilfemaßnahmen zu treffen.

Ein durch eine offiziell zugelassene Organisation ausgestelltes EN-ISO-9001-Zeugnis, das die Flugsicherungsdienste der Flugsicherungsorganisation abdeckt, ist als ausreichender Nachweis der Einhaltung anzusehen. Auf Anfrage der zuständigen Behörde hat die Flugsicherungsorganisation ihr Einverständnis zur Offenlegung der Dokumentation in Bezug auf die Zertifizierung zu geben.

Flugsicherungsorganisationen können Sicherheits- und Qualitätsmanagementsysteme in ihr Managementsystem einbinden.

3.3. **Betriebshandbücher**

Die Flugsicherungsorganisation hat Betriebshandbücher bereitzustellen und auf dem aktuellen Stand zu halten, die sich auf die Erbringung ihrer Dienste beziehen und zur Nutzung durch das Betriebspersonal und zu dessen Anleitung dienen. Sie hat sicherzustellen, dass

- (a) Betriebshandbücher Anweisungen und Informationen enthalten, die das Betriebspersonal zur Durchführung seiner Aufgaben benötigt;
- (b) einschlägige Teile der Betriebshandbücher dem betreffenden Personal zugänglich sind;
- (c) das Betriebspersonal unverzüglich über Änderungen der Betriebshandbücher, die ihre Aufgaben betreffen, sowie deren Inkrafttreten informiert wird.

4. **SCHUTZ VOR ANGRIFFEN AUF DIE SICHERHEIT DES LUFTVERKEHRS (GEFAHRENABWEHR)**

Die Flugsicherungsorganisation richtet ein System zur Gefahrenabwehr ein, um:

- (a) den Schutz ihrer Einrichtungen und des Personals zu gewährleisten, so dass unrechtmäßige Eingriffe in die Erbringung von Diensten verhindert werden;
- (b) den Schutz der Betriebsdaten, die sie erhält oder erzeugt oder auf sonstige Weise nutzt, zu gewährleisten, so dass der Zugang dazu auf Befugte beschränkt ist.

Im Gefahrenabwehrsystem sind festzulegen:

- (a) Verfahren zur Bewertung der Gefährdungsrisikos und dessen Minderung, Überwachung und Verbesserung der Gefahrenabwehr, Überprüfungen der Gefahrenabwehr und Verbreitung der daraus gezogenen Lehren;
- (b) die zur Erkennung von Sicherheitsmängeln und zur Alarmierung des Personals durch geeignete Sicherheitswarnungen vorgesehenen Mittel;
- (c) die Mittel zur Eindämmung der Auswirkungen von Sicherheitsmängeln und zur Ermittlung von Abhilfemaßnahmen und Minderungsverfahren, um eine Wiederholung zu verhindern.

Die Flugsicherungsorganisation hat zu gewährleisten, dass ihr Personal gegebenenfalls sicherheitsüberprüft ist und hat sich mit den zuständigen zivilen und militärischen Behörden abzustimmen, um den Schutz ihrer Einrichtungen, seines Personals und seiner Daten zu gewährleisten.

5. **PERSONAL**

Die Flugsicherungsorganisation hat angemessen qualifiziertes Personal einzusetzen, um eine sichere, effiziente, kontinuierliche und nachhaltige Erbringung ihrer Dienste zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang hat sie Richtlinien für die Personaleinstellung und -ausbildung festzulegen.

6. FINANZKRAFT

6.1. **Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit**

Die Flugsicherungsorganisation muss in der Lage sein, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen, unter anderem die fixen und variablen Betriebskosten sowie die Investitionskosten tragen zu können. Sie hat eine angemessene Buchhaltung zu führen. Sie hat ihre Befähigung durch den Jahresplan (siehe Teil 2.2 dieses Anhangs) sowie durch Bilanzen und Buchhaltung soweit aufgrund ihres Rechtsstatus praktikabel zu belegen.

6.2. **Finanzprüfung**

Gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 hat die Flugsicherungsorganisation nachzuweisen, dass sie regelmäßig einer unabhängigen Finanzprüfung unterliegt.

7. HAFTUNGS- UND VERSICHERUNGSDECKUNG

Die Flugsicherungsorganisation hat über Vorkehrungen zur Deckung ihrer gesetzlichen Haftung zu verfügen.

Die zur Deckung der Haftung verwendete Methode muss dem in Frage stehenden möglichen Verlust und Schaden angemessen sein, wobei dem rechtlichen Status der Flugsicherungsorganisation und der Höhe der erhältlichen kommerziellen Versicherungsdeckung Rechnung zu tragen ist.

Bedient sich die Flugsicherungsorganisation der Dienste einer anderen Flugsicherungsorganisation, hat sie sicherzustellen, dass die Vereinbarungen auch die Aufteilung der Haftung untereinander regeln.

8. QUALITÄT DER DIENSTE

8.1. **Offene und transparente Erbringung von Diensten**

Die Flugsicherungsorganisation erbringt ihre Dienste auf offene und transparente nichtdiskriminierende Weise gemäß dem Gemeinschaftsrecht. Die Flugsicherungsorganisation richtet ein förmliches Verfahren der regelmäßigen Konsultation der Nutzer ihrer Dienste ein, bei dem die Nutzer entweder einzeln oder zusammen mindestens einmal jährlich konsultiert werden.

Die Flugsicherungsorganisation darf keinen Nutzer oder keine Klasse von Nutzern aufgrund von Nationalität oder Identität diskriminieren in Übereinstimmung mit anwendbarem Gemeinschaftsrecht.

8.2. **Notfallpläne**

Spätestens ein Jahr nach erfolgter Zertifizierung muss die Flugsicherungsorganisation Notfallpläne für alle von ihr erbrachten Dienste erstellt haben, für den Fall, dass

Ereignisse eintreten, die zu einer wesentlichen Beeinträchtigung oder Unterbrechung ihrer Dienste führen.

9. BERICHTSPFLICHTEN

Die Flugsicherungsorganisation erstellt einen Jahresbericht über ihre Tätigkeiten und legt den Bericht der zuständigen Behörde vor. Unbeschadet Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 sind die Finanzergebnisse Gegenstand des Berichts, ebenso die betriebliche Leistung und sonstige wesentliche Tätigkeiten und Entwicklungen, besonders im Bereich der Sicherheit.

Der Jahresbericht umfasst zumindest:

- eine Bewertung des Niveaus und der Qualität der erbrachten Dienste und des gebotenen Sicherheitsniveaus;
- die Leistung der Flugsicherungsorganisation im Vergleich zu den im Geschäftsplan festgelegten Leistungszielen, wobei die tatsächliche Leistung anhand der im Jahresplan festgelegten Leistungskennzahlen dem Jahresplan gegenüberzustellen ist,
- Entwicklungen bei Betrieb und Infrastruktur,
- die Finanzergebnisse, sofern diese nicht gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 getrennt veröffentlicht werden,
- Informationen zu der förmlichen Konsultation der Nutzer ihrer Dienste,
- Informationen über die Personalpolitik.

Gemäß den Vorgaben der zuständigen Behörde hat die Flugsicherungsorganisation den Inhalt des Jahresberichtes der Öffentlichkeit zugänglich zu machen in Übereinstimmung mit nationalem Recht.

ANHANG II

BESONDERE ANFORDERUNGEN BEZÜGLICH DER ERBRINGUNG VON FLUGVERKEHRSDIENSTEN

1. EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Der Erbringer von Flugverkehrsdiensten legt der i zuständigen Behörde, auf die sich Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 bezieht, Folgendes dar:

- seinen rechtlichen Status, seine Eigentumsstruktur und alle Vorkehrungen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Kontrolle seiner Vermögenswerte haben;
- etwaige Verbindungen zu Organisationen, die nicht an der Erbringung von Flugsicherungsdiensten beteiligt sind, einschließlich kommerzielle Tätigkeiten, an denen er unmittelbar oder über mit ihm zusammenhängende Unternehmen beteiligt ist, auf die mehr als 1 % seines erwarteten Umsatzes entfallen. Des Weiteren, meldet er jede Änderung des Eigentums bei Einzelbeteiligungen, die 10 % oder mehr des gesamten Beteiligungskapitals des Erbringers ausmachen.

Der Erbringer von Flugverkehrsdiensten hat alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um Interessenkonflikte zu verhindern, die die unparteiische und objektive Erbringung seiner Dienste beeinträchtigen könnten.

2. OFFENE UND TRANSPARENTE ERBRINGUNG VON DIENSTEN

Zusätzlich zu der Bestimmung von Anhang I, Nummer 8.1 und für den Fall, dass ein Mitgliedstaat entscheidet, die Erbringung von spezifischen Flugverkehrsdiensten in einem wettbewerblichen Umfeld zu organisieren, darf er alle geeigneten Maßnahmen ergreifen um sicherzustellen, dass Erbringer dieser spezifischen Flugverkehrsdienste durch ihr Verhalten weder eine Verhinderung, Beschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken noch eine beherrschende Stellung am Markt missbrauchen in Übereinstimmung mit anwendbarem nationalem und Gemeinschaftsrecht.

3. SICHERHEIT DER DIENSTE

3.1. Sicherheitsmanagementsystem

3.1.1. Allgemeine Sicherheitsanforderungen

Der Erbringer von Flugverkehrsdiensten richtet ein Sicherheitsmanagementsystem ("SMS") als integralen Bestandteil des Managements seiner Dienste ein, das folgende Bedingungen erfüllt:

- es gewährleistet einen formalisierten, expliziten und vorausschauenden Ansatz zum systematischen Sicherheitsmanagement bei der Erfüllung der Sicherheitsverantwortlichkeiten im Rahmen der Erbringung seiner Dienste; es findet für alle seine Dienste und die unterstützenden Vorkehrungen unter seiner Managementkontrolle Anwendung; und es enthält als Grundlage eine Erklärung der Sicherheitspolitik, mit der der grundsätzliche Ansatz zum

Sicherheitsmanagement der Organisation festgelegt wird (Sicherheitsmanagement);

- es gewährleistet, dass jede mit Sicherheitsaspekten der Erbringung von Flugverkehrsdiensten befasste Person individuelle Verantwortung für die eigenen Handlungen trägt, Leiter für die Sicherheitsleistung ihrer jeweiligen Abteilung oder ihres jeweiligen Bereichs verantwortlich sind und die oberste Leitungsebene der Organisation eine umfassende Sicherheitsverantwortung trägt (Sicherheitsverantwortung).
- es gewährleistet, dass der Erreichung eines hinreichenden Sicherheitsniveaus der Flugverkehrsdienste absoluter Vorrang eingeräumt wird (Sicherheitsvorrang);
- es gewährleistet bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten das Hauptsicherheitsziel, seinen Beitrag zum Risiko eines Flugunfalls so weit wie praktisch möglich zu senken (Sicherheitsziel).

3.1.2. Anforderungen bezüglich der Erreichung der Sicherheit

Bei der Handhabung des SMS hat der Erbringer von Flugverkehrsdiensten folgende Kriterien zu erfüllen:

- er hat sicherzustellen, dass das Personal zusätzlich zu einer gegebenenfalls erforderlichen Zulassung über eine für die auszuführende Tätigkeit angemessene Ausbildung und Befähigung verfügt, und geltende medizinische Eignungsanforderungen erfüllt (Eignung und Befähigung),
- er hat sicherzustellen, dass eine Stelle für das Sicherheitsmanagement benannt ist, die für die Organisation die Verantwortung für die Entwicklung und Pflege des Sicherheitsmanagementsystems trägt; dass diese verantwortliche Stelle vom Linienmanagement unabhängig ist und unmittelbar der höchsten Ebene der Organisation verantwortlich ist; bei kleinen Organisationen, wo aufgrund der Kombination von Verantwortlichkeiten möglicherweise keine ausreichende Unabhängigkeit in dieser Hinsicht gegeben ist, sind die Vorkehrungen für die Gewährleistung der Sicherheit durch zusätzliche unabhängige Mittel zu ergänzen; weiter hat er sicherzustellen, dass die oberste Leitungsebene der Organisation an der Gewährleistung des Sicherheitsmanagements aktiv beteiligt ist (Verantwortlichkeit für das Sicherheitsmanagement);
- er hat sicherzustellen, dass, wo immer dies praktikabel ist, quantitative Sicherheitsniveaus für alle funktionalen Systeme ermittelt und aufrechterhalten werden (quantitative Sicherheitsniveaus),
- er hat sicherzustellen, dass das SMS systematisch auf eine Weise dokumentiert wird, die klar mit der Sicherheitspolitik der Organisation verknüpft ist (SMS-Dokumentation),
- er hat sicherzustellen, dass die Sicherheit der extern erbrachten Dienste und Versorgungsleistungen unter Berücksichtigung ihrer Sicherheitsrelevanz für

die Erbringung seiner Dienste ausreichend dargelegt wird (extern erbrachte Dienste und Versorgungsleistungen),

- er hat zu gewährleisten, dass die Risikobewertung und -minderung bis zu einer angemessenen Stufe durchgeführt wird, um sicherzustellen, dass allen Gesichtspunkten der Erbringung des Flugverkehrsmanagements ausreichend Rechnung getragen wird. Insoweit Änderungen am funktionalen ATM System betroffen sind, finden die Bestimmungen von Teil 3.2 dieses Anhangs Anwendung (Risikobewertung und -minderung).
- er hat sicherzustellen, dass betriebliche oder technische Vorfälle im Flugverkehrsmanagement, deren Auswirkungen als in wesentlichem Maße sicherheitsrelevant angesehen werden, unverzüglich untersucht und alle erforderlichen Abhilfemaßnahmen ergriffen werden (sicherheitsrelevante Vorfälle). Im Übrigen hat er darzulegen, dass er die Anforderungen zur Meldung und Bewertung von Sicherheitsvorfällen gemäß anwendbarem innerstaatlichen und EU-Recht umgesetzt hat.

3.1.3. *Anforderungen bezüglich der Gewährleistung der Sicherheit*

Bei der Handhabung des SMS hat der Erbringer von Flugverkehrsdiensten folgende Kriterien zu erfüllen:

- Sicherheitserhebungen werden routinemäßig durchgeführt, um gegebenenfalls Verbesserungen empfehlen zu können, den Führungskräften Gewähr für die Sicherheit der Aktivitäten in ihrem Zuständigkeitsbereich zu bieten und die Einhaltung der einschlägigen Bestandteile des SMS zu bestätigen (Sicherheitserhebungen),
- es sind Methoden vorhanden, mit denen Veränderungen von funktionalen Systemen oder Betriebsvorgängen erkannt werden, die darauf hindeuten können, dass sie sich einem Punkt nähern, an dem annehmbare Sicherheitsstandards nicht mehr erfüllt werden, und es werden Abhilfemaßnahmen ergriffen (Sicherheitsüberwachung),
- Sicherheitsunterlagen werden innerhalb der gesamten SMS-Handhabung als Grundlage für die Gewähr der Sicherheit gegenüber allen für die erbrachten Dienste Verantwortlichen oder davon Abhängigen sowie gegenüber der zuständigen Behörde werden geführt (Sicherheitsunterlagen).

3.1.4. *Anforderungen bezüglich der Förderung der Sicherheit*

Bei der Handhabung des SMS hat der Erbringer von Flugverkehrsdiensten folgende Kriterien zu erfüllen:

- das gesamte Personal ist sich über die möglichen Sicherheitsgefahren in Verbindung mit seinen Aufgaben bewusst (Sicherheitsbewusstsein),
- die sich aus Untersuchungen von Sicherheitsvorfällen und anderen Sicherheitsaktivitäten ergebenden Lehren werden innerhalb der Organisation auf Führungs- und Mitarbeitererebenen verbreitet (Verbreitung der Lehren),

- alle Angehörigen des Personals werden aufgefordert, Lösungen für erkannte Gefahren vorzuschlagen, und Änderungen zur Verbesserung der Sicherheit werden vorgenommen, wo dies erforderlich erscheint (Verbesserung der Sicherheit).

3.2. Sicherheitsanforderungen bezüglich der Risikobewertung und –minderung im Hinblick auf Änderungen

3.2.1. Abschnitt 1

Bei der Handhabung des SMS gewährleistet der Erbringer von Flugverkehrsdiensten, dass die Ermittlung von Gefahren sowie die Risikobewertung und -minderung systematisch für alle Veränderungen an denjenigen Bestandteilen des funktionalen ATM-Systems und der unterstützenden Vorkehrungen erfolgen, die innerhalb seiner Kontrollverantwortung liegen, wobei folgende Elemente zu berücksichtigen sind:

- (a) der vollständige Lebenszyklus des betreffenden Bestandteils des funktionalen ATM-Systems von der ursprünglichen Planung und Festlegung bis zum Betrieb nach seiner Einführung sowie Instandhaltung und Außerbetriebnahme;
- (b) Komponenten des funktionalen ATM-Systems an Bord, am Boden und gegebenenfalls im Weltraum in Zusammenarbeit mit den zuständigen Beteiligten sowie
- (c) Ausrüstung, Verfahren und Personal des funktionalen ATM-Systems, das Zusammenwirken dieser Elemente untereinander sowie das Zusammenwirken des betreffenden Bestandteils mit dem Rest des funktionalen ATM-Systems.

3.2.2. Abschnitt 2

Die Verfahren zur Gefahrenermittlung, Risikobewertung und Risikominderung umfassen:

- (a) eine Festlegung des Umfangs, der Grenzen und der Schnittstellen der betreffenden Komponente sowie die Ermittlung der Funktionen, die die Komponente zu erfüllen hat und des Betriebsumfelds, in dem sie betrieben werden soll;
- (b) eine Festlegung der für die Komponente geltenden Sicherheitsziele unter Einschluss von Folgendem:
 - Angabe der ATM-bezogenen glaubhaften Gefahren und Ausfallzustände zusammen mit deren kombinierten Auswirkungen
 - Bewertung der Auswirkungen, die sie auf die Sicherheit von Luftfahrzeugen haben können, sowie eine Bewertung der Schwere dieser Auswirkungen anhand des Klassifikationssystems in Abschnitt 4;
 - Festlegung ihrer Tolerierbarkeit hinsichtlich der maximalen Eintrittswahrscheinlichkeit, abgeleitet vom Schweregrad und der

maximalen Wahrscheinlichkeit der Auswirkungen in Einklang mit Abschnitt 4;

- (c) gegebenenfalls die Herleitung einer Risikominderungsstrategie, die:
 - die umzusetzenden Schutzmaßnahmen gegen die risikobehafteten Gefahren angibt,
 - gegebenenfalls die Entwicklung von Sicherheitsanforderungen mit möglichen Auswirkungen auf die betreffende Komponente oder andere Teile des funktionalen ATM-Systems oder das Betriebsumfeld umfasst und
 - eine Zusicherung der Durchführbarkeit und Wirksamkeit enthält;
- (d) eine Bestätigung, dass alle ermittelten Sicherheitsziele und Sicherheitsanforderungen erfüllt sind:
 - bevor die Veränderung umgesetzt wird,
 - während etwaiger Phasen des Übergangs zum betrieblichen Einsatz,
 - während der betrieblichen Lebensdauer und
 - während etwaiger Übergangsphasen bis zur Außerbetriebnahme.

3.2.3. Abschnitt 3

Die Ergebnisse mit den zugehörigen Begründungen sowie die Nachweise der Risikobewertungs- und Risikominderungsprozesse einschließlich der Gefahrenermittlung sind zu sammeln und so zu dokumentieren, dass:

- vollständig dargelegt wird, dass die betreffende Komponente sowie das gesamte funktionale ATM-System derzeit und künftig tolerierbar sicher sind, indem festgelegte Sicherheitsziele und -anforderungen erfüllt werden; dies schließt gegebenenfalls Spezifikationen verwendeter Techniken für Vorhersage, Überwachung und Überprüfung ein;
- alle Sicherheitsanforderungen im Zusammenhang mit der Umsetzung einer Änderung bis zu den vorgesehenen Betriebstätigkeiten/Funktionen nachverfolgt werden können.

3.2.4. Abschnitt 4

Gefahrenermittlung und Bewertung des Schweregrads

Es ist eine systematische Ermittlung der Gefahren durchzuführen. Der Schweregrad der Auswirkungen von Gefahren in einem gegebenen Betriebsumfeld ist anhand der Klassifikation in der folgenden Tabelle zu ermitteln, wobei die Klassifizierung des

Schweregrads auf einer spezifischen Argumentation zu beruhen hat, die die wahrscheinlichsten Auswirkungen der Gefahr im schlimmstmöglichen Fall darlegt.

| Schweregrad | Auswirkungen auf den Betrieb |
|------------------------------|---|
| 1 (maximaler Schweregrad) | Unfall ⁽¹⁾ |
| 2 | Schwere Störung ⁽¹⁾ |
| 3 | Schwerwiegende Störung, die mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs zusammenhängt und die Sicherheit von Luftfahrzeugen beeinträchtigt haben könnte, da es zu einem Fastzusammenstoß von Luftfahrzeugen untereinander, mit dem Boden oder mit Hindernissen gekommen ist |
| 4 | Erhebliche Störung, deren Umstände erkennen lassen, dass ein Unfall oder eine schwere oder schwerwiegende Störung hätte eintreten können, wenn die Gefahr nicht innerhalb der Sicherheitsmargen beherrscht worden wäre oder wenn sich ein anderes Luftfahrzeug in der Nähe befunden hätte |
| 5 (Minimaler Schweregrad) | Keine direkte Auswirkung auf die Sicherheit |

⁽¹⁾ Gemäß den Begriffsbestimmungen der Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 14).

Um die Auswirkung einer Gefahr auf den Betrieb abzuleiten und ihren Schweregrad zu ermitteln, hat der systematische Ansatz/Prozess die Auswirkungen von Gefahren auf die verschiedenen Bestandteile des funktionalen ATM-Systems, wie Flugbesatzung, Fluglotsen, Funktionsfähigkeit von Luftfahrzeugen, Funktionsfähigkeit der Teile des funktionalen ATM-Systems am Boden und Fähigkeit zur Erbringung sicherer Flugverkehrsdienste, zu berücksichtigen.

Risikoklassifizierung

Die Festlegung von risikobezogenen Sicherheitszielen erfolgt im Hinblick auf die maximale Eintrittswahrscheinlichkeit von Gefahren, die sowohl aus dem Schweregrad der jeweiligen Auswirkungen als auch der maximalen Wahrscheinlichkeit der Gefahrenausswirkungen abzuleiten ist.

Als notwendige Ergänzung der Darlegung, dass festgelegte quantitative Ziele erfüllt werden, sind zusätzliche Überlegungen zum Sicherheitsmanagement anzustellen, so dass die Sicherheit des ATM-Systems weiter erhöht wird, wo immer dies praktikabel ist.

3.2.5. *Abschnitt 5*

System zur Gewährleistung der Sicherheit von Software

Der Erbringer von Flugverkehrsdiensten ist gehalten, ein System zur Gewährleistung der Software-Sicherheit gemäß der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 482/2008⁹ in sein Sicherheitsmanagementsystem einzubinden.

3.3. **Sicherheitsanforderungen für mit betriebssicherheitsbezogenen Aufgaben betrautes Personal im technischen Bereich**

Der Erbringer von Flugverkehrsdiensten hat sicherzustellen, dass das Personal im technischen Bereich einschließlich des Personals von Betriebsorganisationen als Subunternehmer, das für die betriebliche Nutzung zugelassene ATM-Ausrüstung betreibt und instandhält, über ausreichende Kenntnisse und ein Verständnis der Dienste, die es unterstützt, der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen seiner Arbeit auf die Sicherheit dieser Dienste und die entsprechenden zu beachtenden arbeitsbezogenen Begrenzungen verfügt.

Bezüglich des mit sicherheitsbezogenen Aufgaben betrauten Personals einschließlich des Personals von Betriebsorganisationen als Subunternehmer hat der Erbringer von Flugverkehrsdiensten die angemessene Kompetenz des Personals, die Dienstplangestaltung zur Sicherstellung einer ausreichenden Kapazität und Dienstkontinuität, die Verfahren und Leitlinien für die Personalqualifikation, die Personalschulungspolitik, Schulungspläne und -nachweise sowie die Vorkehrungen für die Beaufsichtigung nichtqualifizierten Personals zu dokumentieren. Er hat Verfahren vorzulegen für Fälle, in denen Zweifel hinsichtlich des körperlichen oder geistigen Zustands des Personals bestehen.

Der Erbringer von Flugverkehrsdiensten führt ein Informationsregister zu Anzahl, Status und Einsatz des mit sicherheitsbezogenen Aufgaben betrauten Personals. Das Register:

- (a) listet das verantwortliche Führungspersonal für sicherheitsbezogene Funktionen;
- (b) verzeichnet die relevanten Qualifikationen des technischen und Betriebspersonals in Gegenüberstellung zu den Anforderungen bezüglich Fähigkeiten und Kompetenz
- (c) gibt die Stellen und Pflichten an, denen das technische und Betriebspersonal zugewiesen ist, einschließlich der Methodik zur Dienstplangestaltung.

4. ARBEITSMETHODEN UND BETRIEBSVERFAHREN

⁹ ABl. L 141, vom 31.5.2008, S. 5.

Der Erbringer von Flugverkehrsdiensten hat in der Lage zu sein, darzulegen, dass seine Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren den Standards entsprechen, die in den folgenden Anhängen zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegt sind, soweit diese für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten im betroffenen Luftraum relevant sind:

- (a) Anhang 2 über Luftverkehrsregeln in der zehnten Ausgabe von Juli 2005 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 40;
- (b) Anhang 10 über den Flugfernmeldedienst, Teil II über Meldeverfahren einschließlich der mit PANS-Status in seiner sechsten Ausgabe von Oktober 2001 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 82;
- (c) Anhang 11 über Flugverkehrsdienste in seiner dreizehnten Ausgabe von Juli 2001 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 45;

ANHANG III

BESONDERE ANFORDERUNGE BEZÜGLICH DER ERBRINGUNG VON WETTERDIENSTEN

1. TECHNISCHE UND BETRIEBLICHE FÄHIGKEITEN UND EIGNUNG

Der Erbringer von Wetterdiensten hat zu gewährleisten, dass folgenden Stellen meteorologische Informationen, die für die Durchführung ihrer jeweiligen Funktionen erforderlich sind, in einer für die Verwendung geeigneten Form zur Verfügung gestellt werden:

- Betreibern von Luftfahrzeugen und Flugbesatzungsmitgliedern für die Flugvorbereitung und Planung im Fluge,
- Erbringern von Flugverkehrsdiensten und Fluginformationsdiensten,
- Such- und Rettungsdienststellen sowie
- Flughäfen.

Der Erbringer von Wetterdiensten hat das Niveau der erreichbaren Genauigkeit der für den Betrieb verbreiteten Informationen zu bestätigen, einschließlich der Quelle solcher Informationen, und dabei zu gewährleisten, dass diese Informationen ausreichend zeitnah verbreitet und erforderlichenfalls aktualisiert werden.

2. ARBEITSMETHODEN UND BETRIEBSVERFAHREN

Der Erbringer von Wetterdiensten hat in der Lage zu sein, darzulegen, dass seine Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren den Standards entsprechen, die in den folgenden Anhängen zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegt sind, soweit diese für die Erbringung von Wetterdiensten im betroffenen Luftraum relevant sind:

- (a) Anhang 3 über den Wetterdienst für die internationale Luftfahrt in seiner sechzehnten Ausgabe von Juli 2007 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 74;
- (b) Anhang 11 über Flugverkehrsdienste in seiner dreizehnten Ausgabe von Juli 2001 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 45;
- (c) Anhang 14 über Flugplätze in folgenden Ausführungen:
 - (i) Teil I über Flugplatzgestaltung und –betrieb in seiner vierten Ausgabe von Juli 2004 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 9,
 - (ii) Teil II über Hubschrauberlandeplätze in seiner zweiten Ausgabe von Juli 1995 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 3.

ANHANG IV

BESONDERE ANFORDERUNGEN BEZÜGLICH DER ERBRINGUNG VON FLUGBERATUNGSDIENSTEN

1. TECHNISCHE UND BETRIEBLICHE FÄHIGKEITEN UND EIGNUNG

Der Erbringer von Flugberatungsdiensten gewährleistet, dass Informationen und Daten für den Betrieb in geeigneter Form verfügbar sind für.

- Flugbetriebspersonal, einschließlich Flugbesatzungen, ebenso wie für die Flugvorbereitung, Flugmanagementsysteme und Flugsimulation und
- Erbringer von Flugverkehrsdiensten, die für Fluginformationsdienste, Flugplatz-Fluginformationsdienste und die Bereitstellung von Informationen zur Flugvorbereitung verantwortlich sind.

Der Erbringer von Flugberatungsdiensten hat die Echtheit der Daten zu gewährleisten und das Niveau der Genauigkeit der für den Betrieb verbreiteten Informationen zu bestätigen, einschließlich der Quelle solcher Informationen, bevor diese Informationen verbreitet werden.

2. ARBEITSMETHODEN UND BETRIEBSVERFAHREN

Der Erbringer von Flugberatungsdiensten hat in der Lage zu sein, darzulegen, dass seine Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren den Standards entsprechen, die in den folgenden Anhängen zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegt sind, soweit diese für die Erbringung von Flugberatungsdiensten im betroffenen Luftraum relevant sind:

- (a) Anhang 3 über Flugwetterdienste für die internationale Luftfahrt in seiner 16. Ausgabe von Juli 2007 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 74;
- (b) Anhang 4 über Luftfahrtskarten in der 10. Ausgabe von Juli 2001 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 54;
- (c) Anhang 15 über Flugberatungsdienste in der 12. Ausgabe von Juli 2004 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 34;

ANHANG V

BESONDERE ANFORDERUNGEN BEZÜGLICH DER ERBRINGUNG VON KOMMUNIKATIONS-, NAVIGATIONS- ODER ÜBERWACHUNGSDIENSTEN

1. TECHNISCHE UND BETRIEBLICHE FÄHIGKEITEN UND EIGNUNG

Der Erbringer von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten hat die Verfügbarkeit, Kontinuität, Genauigkeit und Integrität seiner Dienste zu gewährleisten.

Der Erbringer von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten hat das Qualitätsniveau der von ihm erbrachten Dienste zu bestätigen und zu belegen, dass seine Ausrüstung regelmäßig gewartet und, so weit erforderlich, kalibriert wird.

2. SICHERHEIT DER DIENSTE

Der Erbringer von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten hat die Anforderungen von Anhang II, Teil 3 über die Sicherheit der Dienste zu erfüllen.

3. ARBEITSMETHODEN UND BETRIEBSVERFAHREN

Der Erbringer von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten hat in der Lage zu sein, darzulegen, dass seine Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren den Standards von Anhang 10 über Flugfernmeldedienst entsprechen, die in den folgenden Anhängen zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegt sind, soweit diese für die Erbringung von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten im betroffenen Luftraum relevant sind:

- (a) Teil I über Funknavigationshilfe in seiner sechsten Ausgabe von Juli 2006 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 82;
- (b) Teil II über Kommunikationsverfahren einschließlich der mit PANS-Status (Verfahren für Flugsicherungsdienste) in seiner sechsten Ausgabe von Oktober 2001 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 82;
- (c) Teil III über Kommunikationssysteme in seiner zweiten Ausgabe von Juli 2007 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 82.
- (d) Teil IV über Systeme zur Radarüberwachung und Verhinderung von Zusammenstößen in seiner vierten Ausgabe von Juli 2007 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 82;
- (e) Teil V über die Verwendung des Flugfunkfrequenzspektrums in seiner zweiten Ausgabe von Juli 2001 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 82.