Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

►**B**

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1035/2011 DER KOMMISSION

vom 17. Oktober 2011

zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 482/2008 und (EU) Nr. 691/2010

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 271 vom 18.10.2011, S. 23)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►**M1**	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012	L 281	1	13.10.2012
►**M2**	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 448/2014 der Kommission vom 2. Mai 2014	L 132	53	3.5.2014

▼B

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1035/2011 DER KOMMISSION

vom 17. Oktober 2011

zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 482/2008 und (EU) Nr. 691/2010

(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. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdiensteverordnung“) ([1]) insbesondere auf die Artikel 4, 6 und 7,

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 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG ([2]), insbesondere Artikel 8b Absatz 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 hat die Kommission mit Unterstützung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (nachstehend „die Agentur“) die Durchführungsvorschriften für die Erbringung von Flugverkehrsmanagement- und Flugsicherungsdiensten (ATM/ANS) in der gesamten Union zu erlassen. Nach Artikel 8b Absatz 6 der Verordnung Nr. 216/2008 müssen diese Durchführungsbestimmungen auf den Verordnungen basieren, die gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung Nr. 549/2004 vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) ([3]) angenommen wurden.

(2) Die Erbringung von Flugsicherungsdiensten innerhalb der Union sollte der Zertifizierung durch Mitgliedstaaten 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 Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und unbeschadet der Anforderungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der öffentlichen Ordnung, der öffentlichen Sicherheit und Belangen der Verteidigung erfolgen, wie dies in Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 festgelegt ist. Die gemeinsamen Anforderungen sollten nicht für militärische Einsätze und Übungen gelten, wie in Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgesehen.

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.
([2]) ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.
([3]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

▼B

(4) Die Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten sollte dem rechtlichen Status der Flugsicherungsorganisationen in den Mitgliedstaaten angemessen Rechnung tragen. Falls eine Organisation andere Tätigkeiten als die Erbringung von Flugsicherungsdiensten ausführt, sollten darüber hinaus die gemeinsamen Anforderungen nicht für solche Tätigkeiten oder für Ressourcen, die Tätigkeiten außerhalb der Erbringung von Flugsicherungsdiensten zugewiesen sind, gelten, sofern nichts Gegenteiliges bestimmt ist.

(5) Die Anwendung gemeinsamer Anforderungen auf Flugsicherungsorganisationen sollte den Risiken angemessen sein, die mit den Besonderheiten einer jeden Tätigkeit wie Anzahl und/oder Art und Merkmalen der verarbeiteten Flugbewegungen verbunden sind. Sollten bestimmte Flugsicherungsorganisationen sich dafür entscheiden, die Möglichkeit zur Erbringung grenzübergreifender Dienste innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums nicht zu nutzen, sollte eine 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 Mitgliedstaaten der Kommission und der Agentur alle einschlägigen Informationen zu den von ihrer zuständigen Behörde erteilten Freistellungen im Zusammenhang mit ihren Jahresberichten vorlegen.

(7) Die verschiedenen Arten von Flugsicherungsdienst-Tätigkeiten unterliegen nicht notwendigerweise denselben Anforderungen. Es ist daher erforderlich, die gemeinsamen Anforderungen auf die besonderen Merkmale der jeweiligen Art der Tätigkeit abzustimmen.

(8) Der Nachweis der Einhaltung der geltenden gemeinsamen Anforderungen sollte den Flugsicherungsorganisationen 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 Aufsicht und Inspektion der Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen und der im Zeugnis angegebenen Bedingungen eingerichtet werden. Die zuständige Behörde sollte die Eignung von Organisationen vor der Erteilung eines Zeugnisses prüfen und die fortlaufende Einhaltung der Vorschriften durch die von ihr zertifizierten Flugsicherungsorganisationen 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 aktualisieren. Das Programm sollte die Inspektion aller einschlägigen Bereiche der Flugsicherungsorganisationen innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens ermöglichen. Bei der Begutachtung der Einhaltung der Vorschriften durch benannte Erbringer von Flugverkehrsdiensten und Wetterdiensten sollte die zuständige Behörde befugt sein, anwendbare Anforderungen zu überprüfen, die sich aus internationalen Verpflichtungen des betreffenden Mitgliedstaats ableiten.

▼B

(10) Die gegenseitige Begutachtung der nationalen Aufsichtsbehörden könnte einen gemeinsamen Ansatz bei der Aufsicht über die Flugsicherungsorganisationen in der gesamten Union fördern. Die Kommission kann diese gegenseitigen Begutachtungen, die mit den im Rahmen der Artikel 24 und 54 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und anderer internationaler Überwachungs- und Aufsichtsprogramme durchgeführten Tätigkeiten koordiniert werden sollten, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der Agentur arrangieren. Dadurch würde Doppelarbeit vermieden. Um den Austausch von Erfahrungen und bewährten Praktiken im Rahmen einer gegenseitigen Begutachtung zu ermöglichen, sollten die Sachverständigen vorzugsweise aus einer zuständigen Behörde kommen.

(11) Eurocontrol hat Sicherheitsanforderungen (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, ESARR) ausgearbeitet, die für die sichere Erbringung von Flugsicherungsdiensten von höchster Bedeutung sind. Im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 sollte die Kommission die einschlägigen ESARR-Bestimmungen ermitteln und in Verordnungen der Europäischen Union annehmen. Die in die Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 der Kommission vom 20. Dezember 2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten [1] übernommenen ESARR-Bestimmungen liegen diesen Durchführungsvorschriften zugrunde.

(12) Bei der Annahme der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 kam die Kommission zu dem Schluss, dass eine Wiederholung der Bestimmungen von ESARR 2 über die Meldung und Bewertung von Sicherheitsvorkommnissen im Flugverkehrsmanagement, die von der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG [2] und von der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt [3] erfasst werden, nicht angebracht ist. Es sollten jedoch neue Bestimmungen zu Sicherheitsvorkommnissen eingeführt werden, um eine zuständige Behörde gemäß der Definition dieser Verordnung dazu zu verpflichten, zu prüfen, ob Erbringer von Flugverkehrsdiensten wie auch Erbringer von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten die Vorkehrungen einhalten, die für die Meldung und Bewertung von Sicherheitsvorkommnissen erforderlich sind.

(13) Es sollte insbesondere anerkannt werden, dass erstens das Sicherheitsmanagement diejenige Funktion der Flugsicherungsdienste ist, mit der gewährleistet wird, dass alle Sicherheitsrisiken ermittelt, bewertet und zufriedenstellend gemindert wurden, und dass zweitens ein förmlicher und systematischer Ansatz beim Sicherheitsmanagement und bei Sicherheitssystemen in Richtung auf ein Gesamtsystemkonzept den Sicherheitsnutzen auf sichtbare und nachvollziehbare Weise maximiert. Die Agentur sollte die Sicherheitsanforderungen dieser Verordnung weiter evaluieren und sie in ein gemeinsames Regelwerk für die Sicherheit der Zivilluftfahrt einbetten.

(14) Bis die Agentur einen Entwurf der Durchführungsmaßnahmen ausgearbeitet hat, mit denen die einschlägigen Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in Durchführungsmaßnahmen der Union, annehmbare Nachweisverfahren,

[1] ABl. L 335 vom 21.12.2005, S. 13.
[2] ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35.
[3] ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23.

▼B

Zertifizierungsspezifikationen und Anleitungen umgesetzt werden, sollten Flugsicherungsorganisationen ihren Betrieb unter Einhaltung der einschlägigen ICAO-Richtlinien durchführen. Im Hinblick auf eine erleichterte grenzüberscheitende Erbringung von Flugsicherungsdiensten und bis zum Abschluss der Entwürfe der entsprechenden Maßnahmen zur Umsetzung der ICAO-Richtlinien durch die Agentur sollten die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Agentur soweit erforderlich in enger Zusammenarbeit mit Eurocontrol darauf hinarbeiten, die Unterschiede, die die Mitgliedstaaten bei der Anwendung von ICAO-Richtlinien im Bereich der Flugsicherungsdienste notifiziert haben, zu minimieren, um einen gemeinsamen Satz von Standards zwischen den Mitgliedstaaten innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums zu erreichen.

(15) Unterschiedliche nationale Haftungsregelungen sollten nicht verhindern, dass Flugsicherungsorganisationen Vereinbarungen über die grenzübergreifende Erbringung von Diensten abschließen, wenn 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. Mitgliedstaaten, die die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in dem gesamten ihrer Zuständigkeit unterliegenden Luftraum oder in einem Teil davon ohne Zertifizierung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 erlauben, sollten die Haftung dieser Diensterbringer abdecken.

(16) Die Agentur sollte die Bestimmungen dieser Verordnung weiter evaluieren, insbesondere in Bezug auf die Sicherheitsbewertung von Änderungen bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten durch zertifizierte Organisationen und technisches Personal, und eine Stellungnahme abgeben, um die Bestimmungen im Sinne eines Gesamtsystemkonzepts anzupassen, wobei die Einbettung dieser Bestimmungen in ein zukünftiges gemeinsames Regelwerk für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und die von den Beteiligten und zuständigen Behörden im Bereich der Sicherheitsaufsicht gemachten Erfahrungen zu berücksichtigen sind.

(17) 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 („Luftraum-Verordnung“) ([1]) schreibt die Einrichtung bestimmter Funktionen, die als Netzfunktionen bezeichnet werden, vor, um die optimale Nutzung des Luftraums und knapper Ressourcen zu ermöglichen und dabei den Nutzern größtmöglichen Zugang zum Luftraum und die Möglichkeit zum Betrieb auf bevorzugten Flugwegen einzuräumen. Wie in der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 vorgesehen, legt die Verordnung (EU) Nr. 677/2001 der Kommission vom 7. Juli 2011 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 ([2]) Bestimmungen zu den Rechten, Pflichten und Verantwortlichkeiten der Stelle fest, die mit der Ausübung dieser Funktionen befasst ist.

(18) Im Interesse der sicheren Ausübung einiger Netzfunktionen sollte die damit befasste Stelle bestimmte Anforderungen erfüllen. Diese Anforderungen sollen gewährleisten, dass die Stelle oder Organisation auf sichere Weise tätig ist, und sind in Anhang VI der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 enthalten. Dabei handelt es

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.
([2]) ABl. L 185 vom 15.7.2011, S. 1.

▼B

sich um Sicherheitsanforderungen an die Organisation, die den allgemeinen Anforderungen an die Erbringung von Flugsicherungdiensten wie sie in Anhang I dieser Verordnung festgelegt sind, sehr ähneln, jedoch den Verantwortlichkeiten für die Sicherheit der Netzfunktionen angepasst wurden.

(19) Die Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 sollte daher aufgehoben werden.

(20) Die Verordnung (EG) Nr. 482/2008 der Kommission vom 30. Mai 2008 über die Einrichtung eines Systems zur Gewährleistung der Software-Sicherheit durch Flugsicherungsorganisationen und zur Änderung von Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 ([1]) und die Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission vom 29. Juli 2010 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten ([2]) sollten zur Anpassung an diese Verordnung geändert werden.

(21) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des 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 bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten fest.

Sofern die Anhänge I oder II nichts anderes ausdrücklich bestimmen, finden die gemeinsamen Anforderungen jedoch keine Anwendung auf:

a) Tätigkeiten einer Organisation, die nicht der Erbringung von Flugsicherungsdiensten dienen;

b) Ressourcen, die Tätigkeiten außerhalb der Erbringung von Flugsicherungsdiensten zugewiesen sind.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008. Die Begriffsbestimmung von „Zeugnis“ in Artikel 2 Nummer 15 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 findet jedoch keine Anwendung.

([1]) ABl. L 141 vom 31.5.2008, S. 5.
([2]) ABl. L 201 vom 3.8.2010, S. 1.

▼B

Darüber hinaus gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. „Luftarbeit“ bezeichnet Flugbetrieb, bei dem ein Luftfahrzeug für besondere Dienste wie in der Landwirtschaft, bei Bauarbeiten, Fotografie, Geodäsie, Beobachtung und Überwachung, Such- und Rettungsdienst oder zur Luftwerbung eingesetzt wird;

2. „gewerblicher Luftverkehr“ bezeichnet Flugbetrieb, der die entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post umfasst;

3. „funktionales System“ bezeichnet eine Kombination von Systemen, Verfahren und Personal mit dem Ziel, eine Funktion im Bereich des Flugverkehrsmanagements zu erfüllen;

4. „allgemeine Luftfahrt“ bezeichnet zivilen Flugbetrieb mit Ausnahme des gewerblichen Luftverkehrs und der Luftarbeit;

5. „nationale Aufsichtsbehörde“ bezeichnet Stellen, die von den Mitgliedstaaten als ihre nationale Aufsichtsbehörde gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 benannt oder eingerichtet sind;

6. „Gefahr“ bezeichnet Bedingungen, Vorfälle oder Umstände, die einen Unfall verursachen könnten;

7. „Organisation“ bezeichnet eine Stelle, die Flugsicherungsdienste erbringt;

8. „Betriebsorganisation“ bezeichnet eine Organisation, die für die Erbringung technischer Dienste zur Unterstützung der Flugverkehrs-, Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdienste verantwortlich ist;

9. „Risiko“ bezeichnet die Kombination der Gesamtwahrscheinlichkeit oder Häufigkeit des Vorkommens einer schädlichen Auswirkung, die von einer Gefahr verursacht wird, und der Schwere dieser Auswirkung;

10. „Gewährleistung der Sicherheit“ bezeichnet alle geplanten und systematischen Aktionen, die notwendig sind, um ein angemessenes Vertrauen zu erzeugen, dass ein Produkt, ein Dienst, eine Organisation oder ein funktionales System einem akzeptablen oder tolerierbaren Niveau an Sicherheit genügt;

11. „Sicherheitsziel“ bezeichnet eine qualitative oder quantitative Aussage, die die maximale Häufigkeit oder Wahrscheinlichkeit eines erwarteten Gefahreneintritts angibt;

12. „Sicherheitsanforderung“ bezeichnet eine aus der Risikominderungsstrategie abgeleitete Maßnahme zur Risikominderung, die ein bestimmtes Sicherheitsziel erreicht, und organisatorische, operative, prozedurale, funktionale, Leistungs- und Interoperabilitätsanforderungen sowie Umweltcharakteristika beinhaltet;

13. „Dienste“ bezeichnet entweder einen Flugsicherungsdienst oder ein Bündel von Flugsicherungsdiensten;

▼B

14. „europaweiter Flugsicherungsdienst“ bezeichnet einen Flugsicherungsdienst, der für Nutzer in den meisten oder allen Mitgliedstaaten konzipiert und eingerichtet ist und sich auch über den Luftraum des Gebiets, auf das der Vertrag Anwendung findet, hinaus erstrecken kann;

15. „Flugsicherungsorganisation“ ist eine öffentliche oder private Stelle, die Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Luftverkehr erbringt, einschließlich einer Organisation, die ein Zeugnis zur Erbringung solcher Dienste beantragt hat.

Artikel 3

Für die Zertifizierung zuständige Behörde

(1) Für die Zwecke dieser Verordnung ist die für die Zertifizierung der Flugsicherungsorganisationen zuständige Behörde

a) für Organisationen mit Hauptbetriebsstätte und, falls zutreffend, mit eingetragenem Sitz in einem Mitgliedstaat die von diesem Mitgliedstaat benannte oder eingerichtete nationale Aufsichtsbehörde;

b) for Organisationen, die im Luftraum des Gebiets, auf das der Vertrag Anwendung findet, Flugsicherungsdienste erbringen und ihre Hauptbetriebsstätte und, falls zutreffend, ihren eingetragenem Sitz außerhalb des Gebiets haben, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, die Agentur;

c) für Organisationen, die im Luftraum des Gebiets, auf das der Vertrag Anwendung findet, europaweite Flugsicherungsdienste erbringen, die Agentur.

(2) Die zuständige Behörde für die Sicherheitsaufsicht ist die gemäß Artikel 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1034/2011 der Kommission ([1]) festgelegte Behörde.

Artikel 4

Zeugniserteilung

(1) Um das zur Erbringung von Flugsicherungsdiensten erforderliche Zeugnis zu erhalten, und unbeschadet Artikel 7 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 müssen Organisationen folgende Anforderungen erfüllen:

a) die allgemeinen Anforderungen an Flugsicherungsdienste in Anhang I;

b) die zusätzlichen, je nach Art der erbrachten Dienste besonderen Anforderungen in den Anhängen II bis V.

(2) Eine zuständige Behörde überprüft die Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen durch eine Organisation vor sie ihr ein Zeugnis erteilt.

(3) Die Organisation muss die allgemeinen Anforderungen spätestens erfüllen zum Zeitpunkt der Erteilung des Zeugnisses

([1]) Siehe Seite 15 dieses Amtsblatts.

▼B

a) gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/204

b) gemäß Artikel 8b Absatz 2 und Artikel 22a Absätze b und c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008.

Artikel 5

Freistellungen

(1) In Abweichung von den Bestimmungen des Artikels 4 Absatz 1 können sich Flugsicherungsorganisationen dafür entscheiden, keinen Gebrauch von der Möglichkeit zur Erbringung grenzübergreifender Dienste 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 Zuständigkeit des Mitgliedstaats, auf den sich Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 bezieht, beschränkt ist.

(2) Voraussetzung für den in Absatz 1 genannten Antrag eines Erbringers von Flugverkehrsdiensten ist, dass dieser nur Dienste hinsichtlich einer oder mehrerer der folgenden Kategorien erbringt oder zu erbringen beabsichtigt:

a) Luftarbeit;

b) Allgemeine Luftfahrt;

c) gewerblicher Luftverkehr, der auf Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 10 Tonnen 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 der höchstzulässigen Startmasse und der Zahl der Passagiersitze; die Zahl der Flugbewegungen ist als Summe der Starts und Landungen im 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 erzielt, die sie erbringt oder zu erbringen beabsichtigt.

Falls eine Flugsicherungsorganisation aus objektiven praktischen Gründen die Erfüllung der Qualifikationskriterien nicht nachweisen kann, kann die zuständige Behörde damit in Zusammenhang stehende Angaben oder Prognosewerte bezüglich der in den Unterabsätzen 1 und 2 genannten Höchstgrenzen akzeptieren.

Zeitgleich mit einem solchen Antrag legt die Flugsicherungsorganisation der zuständigen Behörde einschlägige Nachweise bezüglich der Qualifikationskriterien vor.

(3) Die zuständige Behörde kann den Antragstellern, die die Qualifikationskriterien von Absatz 1 erfüllen, spezifische Freistellungen bewilligen, die ihrem Beitrag zum Flugverkehrsmanagement in dem Luftraum unter der Zuständigkeit des betreffenden Mitgliedstaats angemessen sind.

Diese Freistellungen dürfen sich nur auf die in Anhang I festgelegten Anforderungen beziehen.

▼B

Freistellungen dürfen jedoch nicht bezüglich der folgenden Anforderungen bewilligt werden:

a) Technische und betriebliche Fähigkeiten und Eignung (Nummer 1);

b) Sicherheitsmanagement (Nummer 3.1);

c) Personal (Nummer 5);

d) Offene und transparente Erbringung von Diensten (Nummer 8.1).

(4) Zusätzlich zu den in Absatz 3 festgelegten Freistellungen kann die zuständige Behörde Antragstellern Freistellungen bewilligen, die Flugplatz-Fluginformationsdienste bereitstellen und dabei regelmäßig nicht mehr als eine Arbeitsposition an einem Flugplatz betreiben. Sie bewilligt diese Freistellung nach Maßgabe des Beitrags der Antragsteller zum Flugverkehrsmanagement in dem Luftraum unter der Zuständigkeit des betreffenden Mitgliedstaats.

Diese Freistellungen dürfen ausschließlich die folgenden Anforderungen von Anhang II Nummer 3 betreffen:

a) Verantwortlichkeit für das Sicherheitsmanagement sowie extern erbrachte Dienstleistungen und Lieferungen (Nummer 3.1.2 Buchstaben b und e);

b) Sicherheitserhebungen (Nummer 3.1.3 a);

c) Sicherheitsanforderungen bezüglich der Risikobewertung und -minderung im Hinblick auf Änderungen (Nummer 3.2).

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

(6) 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 beschränken, wenn dies für Aufsichtszwecke für notwendig erachtet wird,

c) zu überwachen, dass die Flugsicherungsorganisationen die Voraussetzungen für die Freistellung weiterhin erfüllen.

Artikel 6

Nachweis der Einhaltung

(1) Die Organisationen haben der zuständigen Behörde auf Anfrage alle einschlägigen Nachweise der Einhaltung der anwendbaren gemeinsamen Anforderungen vorzulegen. Die Organisationen können umfassend Gebrauch von vorhandenen Daten machen.

(2) Eine zertifizierte Organisation setzt die zuständige Behörde von geplanten Änderungen bei der Erbringung ihrer Flugsicherungsdienste in Kenntnis, die die Einhaltung der anwendbaren gemeinsamen Anforderungen oder der gegebenenfalls mit dem Zeugnis verbundenen Bedingungen beeinträchtigen können.

(3) Erfüllt eine zertifizierte Organisation die anwendbaren gemeinsamen Anforderungen oder die gegebenenfalls mit dem Zeugnis verbundenen Bedingungen nicht mehr, hat die zuständige Behörde der Organisation innerhalb eines Monats nach dem Datum der Feststellung der Nichteinhaltung die Durchführung von Abhilfemaßnahmen vorzuschreiben.

▼B

Diese Entscheidung ist der betreffenden Organisation unverzüglich mitzuteilen.

Die zuständige Behörde hat zu prüfen, dass die Abhilfemaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt wurden, bevor sie der betreffenden Organisation ihre Genehmigung erteilt.

Ist die zuständige Behörde der Auffassung, dass die Abhilfemaßnahmen nicht ordnungsgemäß innerhalb des mit der Organisation vereinbarten Zeitplans durchgeführt wurden, ergreift sie geeignete Vollstreckungsmaßnahmen gemäß Artikel 7 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und Artikel 10, Artikel 22a Buchstabe d, Artikel 25 und Artikel 68 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und trägt dabei der Notwendigkeit Rechnung, die Kontinuität der Flugsicherungsdienste zu gewährleisten.

Artikel 7

Erleichterung der Aufsicht

Organisationen erleichtern Inspektionen und Überprüfungen durch die zuständige Behörde oder eine in ihrem Namen tätige qualifizierte Stelle, einschließlich Besuchen vor Ort und unangekündigten Besuchen.

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 zu fordern;

d) Räumlichkeiten, Grundstücke oder Verkehrsmittel zu betreten.

Solche von einer zuständigen Behörde oder einer in ihrem Namen tätigen qualifizierten Stelle durchgeführten Inspektionen und Überprüfungen erfolgen im Einklang mit den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem sie durchgeführt werden.

Artikel 8

Fortlaufende Einhaltung

Die zuständige Behörde kontrolliert anhand der ihr vorliegenden Nachweise jährlich die fortlaufende Einhaltung der Anforderungen durch die Organisationen, 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 der erbrachten Flugsicherungsdienste verbunden sind. Vor der Festlegung des Programms konsultiert sie die betroffene Organisation sowie gegebenenfalls andere betroffene zuständige Behörden.

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

▼B

Artikel 9

Sicherheitsaufsicht über das Personal im technischen Bereich

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

a) geeignete Sicherheitsvorschriften für technisches Personal herauszugeben, das sicherheitsrelevante betriebliche Aufgaben wahrnimmt;

b) eine angemessene und geeignete Sicherheitsaufsicht über das technische Personal auszuüben, das von einer Betriebsorganisation mit der Durchführung von sicherheitsrelevanten betrieblichen Aufgaben betraut ist;

c) in begründeten Fällen nach entsprechender Untersuchung geeignete Maßnahmen in Bezug auf die Betriebsorganisation und/oder ihr technisches Personal zu ergreifen, das die Anforderungen von Anhang II Nummer 3.3 nicht erfüllt;

d) sich zu vergewissern, dass geeignete Verfahren eingerichtet sind, um sicherzustellen, dass Dritte, die mit sicherheitsrelevanten betrieblichen Aufgaben betraut sind, die Anforderungen von Anhang II Nummer 3.3 erfüllen.

Artikel 10

Gegenseitige Begutachtung

(1) Die Kommission kann in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der Agentur die gegenseitige Begutachtung nationaler Aufsichtsbehörden gemäß den Absätzen 2 bis 6 arrangieren.

(2) Eine gegenseitige Begutachtung wird von einem Team nationaler Sachverständiger und gegebenenfalls Beobachtern der Agentur durchgeführt.

Ein Team umfasst Sachverständige aus mindestens drei verschiedenen Mitgliedstaaten 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 Mitgliedstaat, dessen nationale Aufsichtsbehörde begutachtet wird, hat seine Zustimmung zu dem Sachverständigenteam zu geben, bevor dieses die gegenseitige Begutachtung durchführen kann.

▼B

(4) Innerhalb von drei Monaten nach dem Datum der gegenseitigen Begutachtung erstellt das Begutachtungsteam einstimmig einen Bericht, der Empfehlungen enthalten kann.

Die Kommission beruft ein Treffen zur Erörterung des Berichts mit der Agentur, den Sachverständigen und der nationalen Aufsichtsbehörde ein.

(5) Die Kommission übermittelt den Bericht dem betreffenden Mitgliedstaat.

Der Mitgliedstaat kann innerhalb von drei Monaten nach Datum des Erhalts des Berichts seine Bemerkungen abgeben.

Diese Bemerkungen haben gegebenenfalls die Maßnahmen einzuschließen, die der Mitgliedstaat getroffen hat oder zu treffen beabsichtigt, um innerhalb einer bestimmten Frist auf die Begutachtung zu reagieren.

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) Flugsicherungsorganisationen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung Inhaber eines gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 erteilten Zeugnisses sind, gelten als Inhaber eines gemäß der vorliegenden Verordnung erteilten Zeugnisses.

(2) Antragsteller, die ein Zeugnis für Flugsicherungsorganisationen vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung beantragt haben und denen zu diesem Zeitpunkt noch kein Zeugnis erteilt wurde, haben vor Erteilung des Zeugnisses die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung nachzuweisen.

(3) Hat eine Organisation, deren zuständige Behörde gemäß Artikel 3 die Agentur ist, die Erteilung eines Zeugnisses vor Inkrafttreten dieser Verordnung bei einer nationalen Aufsichtsbehörde eines Mitgliedstaats beantragt, schließt die nationale Aufsichtsbehörde das Zertifizierungsverfahren in Abstimmung mit der Agentur ab und übermittelt der Agentur die Akte bei Erteilung des Zeugnisses.

Artikel 12

Aufhebung

Die Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 wird aufgehoben.

▼B

Artikel 13

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008

Die Verordnung (EG) Nr. 482/2008 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 4 Absatz 5 wird die Bezugnahme auf die „Verordnung (EG) Nr. 2096/2005“ ersetzt durch eine Bezugnahme auf die „Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 der Kommission (*);

   _____

   (*) ABl. L 271 vom 18.10.2011, S. 23.“

2. Artikel 6 wird gestrichen;

3. in Anhang I Nummern 1 und 2 werden die Bezugnahmen auf die „Verordnung (EG) Nr. 2096/2005“ ersetzt durch eine Bezugnahme auf die „Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011“.

Artikel 14

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010

In der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 wird der Artikel 25 gestrichen.

Artikel 15

Inkrafttreten

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

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

▼B

ANHANG I

Allgemeine Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten

1. TECHNISCHE UND BETRIEBLICHE FÄHIGKEITEN UND EIGNUNG

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

2. ORGANISATIONSSTRUKTUR UND MANAGEMENT

2.1. **Organisationsstruktur**

Die Flugsicherungsorganisationen richten eine Organisationsstruktur ein, die die sichere, effiziente und kontinuierliche Erbringung von Flugsicherungsdiensten unterstützt, und verwalten die Organisation 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**

2.2.1. *Geschäftsplan*

Die Flugsicherungsorganisationen arbeiten 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 gegebenenfalls geeignete Leistungsziele bezüglich Sicherheit, Kapazität, Umwelt und Kosteneffizienz.

▼M2

Die in den Buchstaben a und b genannten Informationen müssen gegebenenfalls mit dem in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 genannten Leistungsplan auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke in Einklang stehen und gegebenenfalls, insoweit Sicherheitsdaten betroffen sind, mit dem Sicherheitsprogramm des Staates, das in Richtlinie 3.1.1 von Anhang 19 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt in Einklang stehen.

▼B

Die Flugsicherungsorganisationen liefern auf Sicherheits- und Geschäftsaspekte bezogene Begründungen für größere Investitionsvorhaben, gegebenenfalls einschließlich Schätzungen der Auswirkungen auf die in Nummer Buchstabe b genannten Leistungsziele, und mit Angabe der Investitionen, die sich aus rechtlichen Erfordernissen im Zusammenhang mit der Umsetzung des SESAR (Single Euroepan Sky ATM Research) — Programms ergeben.

2.2.2. *Jahresplan*

Die Flugsicherungsorganisationen legen einen Jahresplan für das nachfolgende Jahr vor, in dem die Angaben des Geschäftsplans weiter ausgeführt werden und der Änderungen am Geschäftsplan erläutert.

Der Jahresplan umfasst gegebenenfalls folgende Vorgaben bezüglich Dienstleistungsniveau und -qualität, wie etwa das erwartete Niveau in Bezug auf Kapazität, Sicherheit, Umwelt und Kosteneffizienz:

▼B

a) Informationen zur Einrichtung neuer Infrastruktur oder zu anderen Entwicklungen und eine Erklärung dazu, wie diese zur Verbesserung der Leistung der Flugsicherungsorganisation, einschließlich des Niveaus und der Qualität der Dienste, beitragen werden;

b) Leistungskennzahlen, die mit dem in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 genannten Leistungsplan auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke in Einklang stehen und anhand deren das Niveau und die Qualität der Dienste vernünftig beurteilt werden können;

c) Informationen über vorgesehene Maßnahmen zur Minderung der im Sicherheitsplan der Flugsicherungsorganisation angegebenen Sicherheitsrisiken, einschließlich Sicherheitskennzahlen zur Überwachung des Sicherheitsrisikos und gegebenenfalls geschätzte Kosten von Minderungsmaßnahmen;

d) die erwartete kurzfristige Finanzlage der Flugsicherungsorganisation sowie etwaige Änderungen des Geschäftsplans oder Auswirkungen auf letzteren.

2.2.3. *Leistungsbezogener Teil der Pläne*

Gemäß den von der zuständigen Behörde in Übereinstimmung mit nationalem Recht festgelegten Bedingungen stellt die Flugsicherungsorganisation den Inhalt des leistungsbezogenen Teils des Geschäftsplans und des Jahresplans der Kommission auf Antrag zur Verfügung.

3. SICHERHEITS- UND QUALITÄTSMANAGEMENT

3.1. **Sicherheitsmanagement**

Die Flugsicherungsorganisationen verwalten die Sicherheit aller ihrer Dienste. Dabei haben sie formelle Schnittstellen mit allen Beteiligten einzurichten, die unmittelbar Einfluss auf die Sicherheit ihrer Dienste haben können.

Die Flugsicherungsorganisationen arbeiten Verfahren für das Sicherheitsmanagement bei Einführung neuer funktionaler Systeme oder der Änderung bestehender funktionaler Systeme aus.

3.2. **System für das Qualitätsmanagement**

Die Flugsicherungsorganisationen müssen ein Qualitätsmanagementsystem eingerichtet haben, das alle von ihnen erbrachten Flugsicherungsdienste abdeckt und den folgenden Grundsätzen entspricht.

Das System 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) das Funktionieren des Qualitätsmanagementsystems durch Handbücher und Überwachungsunterlagen nachzuweisen;

d) Managementvertreter zu ernennen, die die Einhaltung von Verfahren zur Gewährleistung sicherer und effizienter Betriebspraktiken und die Angemessenheit dieser Verfahren überwachen;

e) Überprüfungen des eingerichteten Qualitätsmanagementsystems und gegebenenfalls von Abhilfemaßnahmen durchzuführen.

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

▼B

Flugsicherungsorganisationen können Sicherheits-, Gefahrenabwehr- und Qualitätsmanagementsysteme in ihr Managementsystem einbetten.

3.3. **Betriebshandbücher**

Die Flugsicherungsorganisationen stellen Betriebshandbücher, die sich auf die Erbringung ihrer Dienste beziehen und zur Nutzung durch das Betriebspersonal und zu dessen Anleitung dienen, bereit und halten sie auf dem aktuellen Stand.

Sie stellen sicher, 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 seine Aufgaben betreffen, sowie deren Inkrafttreten informiert wird.

4. GEFAHRENABWEHR

Die Flugsicherungsorganisationen richten ein System für das Gefahrenabwehrmanagement ein, um

a) den Schutz ihrer Einrichtungen und ihres Personals zu gewährleisten, sodass unrechtmäßige Eingriffe in die Erbringung von Flugsicherungsdiensten verhindert werden;

b) den Schutz der Betriebsdaten, die sie erhalten oder erzeugen oder auf sonstige Weise nutzen, zu gewährleisten, so dass der Zugang dazu auf Befugte beschränkt ist.

Im Gefahrenabwehrsystem sind festzulegen:

a) Verfahren zur Bewertung des 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 Flugsicherungsorganisationen gewährleisten, dass ihr Personal gegebenenfalls sicherheitsüberprüft ist, und stimmen sich mit den zuständigen zivilen und militärischen Behörden ab, um den Schutz ihrer Einrichtungen, ihres Personals und ihrer Daten zu gewährleisten.

Die Sicherheits-, Qualitäts- und Gefahrenabwehrmanagementsysteme können als integriertes Managementsystem konzipiert und betrieben werden.

5. PERSONAL

Die Flugsicherungsorganisationen setzen angemessen qualifiziertes Personal ein, um die Erbringung von Flugsicherungsdiensten auf sichere, effiziente, kontinuierliche und nachhaltige Weise zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang legen sie Richtlinien für die Personaleinstellung und -ausbildung fest.

▼B

6. FINANZKRAFT

6.1. **Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit**

Die Flugsicherungsorganisationen müssen in der Lage sein, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen, unter anderem die fixen und variablen Betriebskosten sowie die Investitionskosten tragen zu können. Sie verwenden ein angemessenes Kostenrechnungssystem. Sie belegen ihre Befähigung anhand des Jahresplans (siehe Nummer 2.2.2) und, soweit aufgrund ihres Rechtsstatus praktikabel, anhand von Bilanzen und Buchhaltungsunterlagen.

6.2. **Finanzprüfung**

Gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 weisen die Flugsicherungsorganisationen nach, dass sie regelmäßig einer unabhängigen Finanzprüfung unterliegen.

7. HAFTUNGS- UND VERSICHERUNGSDECKUNG

Die Flugsicherungsorganisationen haben 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 Organisation und der Höhe der erhältlichen kommerziellen Versicherungsdeckung Rechnung zu tragen ist.

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

8. QUALITÄT DER DIENSTE

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

Die Flugsicherungsorganisationen erbringen Flugsicherungsdienste auf offene und transparente Weise. Sie veröffentlichen die Bedingungen für den Zugang zu ihren Diensten und richten ein förmliches Verfahren der regelmäßigen Konsultation der Nutzer von Flugsicherungsdiensten ein, bei dem die Nutzer entweder einzeln oder zusammen mindestens einmal jährlich konsultiert werden.

Die Flugsicherungsorganisationen dürfen nach geltendem Recht der Europäischen Union keinen Nutzer und keine Klasse von Nutzern aufgrund der Nationalität oder Identität diskriminieren.

8.2. **Notfallpläne**

Die Flugsicherungsorganisationen legen für alle von ihnen erbrachten Flugsicherungsdienste Notfallpläne für den Fall von Ereignissen fest, die zu einer wesentlichen Beeinträchtigung oder Unterbrechung ihres Betriebs führen.

9. BERICHTSPFLICHTEN

Die Flugsicherungsorganisationen müssen in der Lage sein, der einschlägigen zuständigen Behörde einen Jahresbericht ihrer Tätigkeiten vorzulegen.

Unbeschadet Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 sind die Finanzergebnisse Gegenstand dieses Berichts, ebenso die betriebliche Leistung und sonstige wesentliche Tätigkeiten und Entwicklungen, besonders im Bereich der Sicherheit.

Der Jahresbericht umfasst zumindest

a) eine Bewertung des Leistungsniveaus der erbrachten Flugsicherungsdienste;

b) die Leistung der Flugsicherungsorganisation im Vergleich zu den im in Nummer 2.2.1. genannten Geschäftsplan festgelegten Leistungszielen, wobei die tatsächliche Leistung anhand der im Jahresplan festgelegten Leistungskennzahlen dem Jahresplan gegenüberzustellen ist;

▼B

c) eine Erläuterung der Abweichungen von den Zielen und die Angabe von Maßnahmen zur Schließung etwaiger Lücken während des in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 genannten Bezugszeitraums;

d) Entwicklungen bei Betrieb und Infrastruktur;

e) die Finanzergebnisse, sofern diese nicht gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 getrennt veröffentlicht werden;

f) Informationen zu der förmlichen Konsultation der Nutzer ihrer Dienste;

g) Informationen über die Personalpolitik.

Die Flugsicherungsorganisationen stellen der Kommission und auf Antrag der Agentur sowie der Öffentlichkeit den Inhalt des Jahresberichts gemäß von der zuständigen Behörde in Übereinstimmung mit nationalem Recht festgelegten Bedingungen zur Verfügung.

▼B

ANHANG II

Besondere Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugverkehrsdiensten

1. EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Erbringer von Flugverkehrsdiensten melden den zuständigen Behörden, auf die sich Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 bezieht, Folgendes:

a) ihren rechtlichen Status, ihre Eigentumsstruktur und alle Vorkehrungen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Kontrolle ihrer Vermögenswerte haben;

b) etwaige Verbindungen zu Organisationen, die nicht an der Erbringung von Flugsicherungsdiensten beteiligt sind, einschließlich kommerzielle Tätigkeiten, an denen sie unmittelbar oder über verbundene Unternehmen beteiligt sind, auf die mehr als 1 % ihres erwarteten Umsatzes entfallen; des Weiteren melden sie jede Änderung des Eigentums bei Einzelbeteiligungen, die 10 % oder mehr ihres gesamten Beteiligungskapitals ausmachen.

Die Erbringer von Flugverkehrsdiensten treffen alle notwendigen Maßnahmen, um Interessenkonflikte zu verhindern, die die unparteiische und objektive Erbringung ihrer Dienste beeinträchtigen könnten.

2. OFFENE UND TRANSPARENTE ERBRINGUNG VON DIENSTEN

Zusätzlich zu den Bestimmungen 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 dieser Mitgliedstaat alle geeigneten Maßnahmen ergreifen um sicherzustellen, dass die Erbringer dieser spezifischen Flugverkehrsdienste durch ihr Verhalten weder eine Verhinderung, Beschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken noch nach geltendem nationalen Recht und Unionsrecht eine marktbeherrschende Stellung missbrauchen.

3. SICHERHEIT DER DIENSTE

3.1. **Sicherheitsmanagementsystem (SMS)**

3.1.1. *Allgemeine Sicherheitsanforderungen*

Die Erbringer von Flugverkehrsdiensten richten ein Sicherheitsmanagementsystem („SMS“) als integralen Bestandteil des Managements ihrer Dienste ein, das folgende Bedingungen erfüllt:

a) Es gewährleistet einen formalisierten, expliziten und vorausschauenden Ansatz für das systematische Sicherheitsmanagement bei der Erfüllung der Sicherheitsverantwortlichkeiten im Rahmen der Erbringung ihrer Dienste; es findet für alle ihre Dienste und die unterstützenden Vorkehrungen unter ihrer Managementkontrolle Anwendung und enthält als Grundlage eine Erklärung der Sicherheitspolitik, mit der der grundsätzliche Ansatz zum Sicherheitsmanagement der Organisation festgelegt wird (Sicherheitsmanagement);

b) 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);

c) es gewährleistet, dass der Erreichung eines hinreichenden Sicherheitsniveaus der Flugverkehrsdienste absoluter Vorrang eingeräumt wird (Sicherheitsvorrang);

▼B

d) es gewährleistet, dass es bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten das Hauptsicherheitsziel ist, ihren 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 erfüllen die Erbringer von Flugverkehrsdiensten folgende Kriterien:

a) sie stellen sicher, dass das Personal zusätzlich zu einer gegebenenfalls erforderlichen Lizenz/Zulassung über eine für die auszuführende Tätigkeit angemessene Ausbildung und Befähigung verfügt und geltende medizinische Tauglichkeitsanforderungen erfüllt (Eignung und Befähigung);

b) sie stellen sicher, dass eine Stelle für das Sicherheitsmanagement benannt ist, die für die Organisation die Verantwortung für die Entwicklung und Pflege des SMS trägt, und sie stellen sicher, 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; ferner stellen sie sicher, dass die oberste Leitungsebene der den Dienst erbringenden Organisation an der Gewährleistung des Sicherheitsmanagements aktiv beteiligt ist (Verantwortlichkeit für das Sicherheitsmanagement);

c) sie stellen sicher, dass, wo immer dies praktikabel ist, quantitative Sicherheitsniveaus für alle funktionalen Systeme ermittelt und aufrechterhalten werden (quantitative Sicherheitsniveaus);

d) sie stellen sicher, dass das SMS systematisch auf eine Weise dokumentiert wird, die klar mit der Sicherheitspolitik der Organisation verknüpft ist (SMS-Dokumentation);

e) sie stellen sicher, dass die Sicherheit der extern erbrachten Dienstleistungen und Lieferungen unter Berücksichtigung ihrer Sicherheitsrelevanz für die Erbringung ihrer Dienste ausreichend dargelegt wird (extern erbrachte Dienstleistungen und Lieferungen);

f) sie stellen sicher, dass die Risikobewertung und -minderung bis zu einer angemessenen Stufe durchgeführt wird, um zu gewährleisten, dass allen Gesichtspunkten der Erbringung des Flugverkehrsmanagements ausreichend Rechnung getragen wird (Risikobewertung und -minderung). Insoweit Änderungen am funktionalen ATM-System betroffen sind, findet Nummer 3.2 Anwendung;

g) sie stellen sicher, dass betriebliche oder technische Vorfälle im Flugverkehrsmanagement, deren Auswirkungen als in wesentlichem Maße sicherheitsrelevant angesehen werden, unverzüglich untersucht und alle notwendigen Abhilfemaßnahmen ergriffen werden (sicherheitsrelevante Vorfälle). Im Übrigen haben sie darzulegen, dass sie die Anforderungen zur Meldung und Bewertung von Sicherheitsvorfällen gemäß geltendem nationalen und Unionsrecht umgesetzt haben.

3.1.3. *Anforderungen bezüglich der Gewährleistung der Sicherheit*

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

a) 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);

▼B

b) 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);

c) 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 geführt (Sicherheitsunterlagen).

3.1.4. *Anforderungen bezüglich der Förderung der Sicherheit*

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

a) Das gesamte Personal ist sich der möglichen Sicherheitsgefahren in Verbindung mit seinen Aufgaben bewusst (Sicherheitsbewusstsein);

b) die sich aus Untersuchungen von Sicherheitsvorfällen und anderen Sicherheitsaktivitäten ergebenden Lehren werden innerhalb der Organisation auf Führungs- und Mitarbeiterebene kommuniziert (Kommunikation gewonnener Erkenntnisse);

c) das gesamte Personal wird 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 gewährleisten die 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 ihrer Kontrollverantwortung liegen, wobei folgende Elemente zu berücksichtigen sind:

a) der vollständige Lebenszyklus der betreffenden Komponente des funktionalen ATM-Systems von der ursprünglichen Planung und Festlegung bis zum Betrieb nach 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;

c) Ausrüstung, Verfahren und Personal des funktionalen ATM-Systems, das Zusammenwirken dieser Elemente untereinander sowie das Zusammenwirken der betreffenden Komponente 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:

i) Angabe der ATM-bezogenen glaubhaften Gefahren und Ausfallzustände zusammen mit deren kombinierten Auswirkungen;

▼B

ii) 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;

iii) 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

i) die umzusetzenden Schutzmaßnahmen gegen die risikobehafteten Gefahren angibt,

ii) gegebenenfalls die Entwicklung von Sicherheitsanforderungen mit möglichen Auswirkungen auf die betreffende Komponente oder andere Teile des funktionalen ATM-Systems oder das Betriebsumfeld umfasst;

iii) Zusicherungen der Durchführbarkeit und Wirksamkeit enthält;

d) eine Bestätigung, dass alle ermittelten Sicherheitsziele und Sicherheitsanforderungen erfüllt sind:

i) bevor die Veränderung umgesetzt wird,

ii) während etwaiger Übergangsphasen zum betrieblichen Einsatz,

iii) während der betrieblichen Lebensdauer,

iv) 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 werden gesammelt und so dokumentiert, dass

a) 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;

b) 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 wird eine systematische Ermittlung der Gefahren durchgeführt. Der Schweregrad der Auswirkungen von Gefahren in einem gegebenen Betriebsumfeld wird anhand der Klassifikation in der folgenden Tabelle ermittelt, wobei die Klassifizierung des Schweregrads auf einer spezifischen Argumentation beruht, die die wahrscheinlichsten Auswirkungen der Gefahr im schlimmstmöglichen Fall darlegt.

▼B

Schweregrad	Auswirkungen auf den Betrieb
1 (maximaler Schweregrad)	Unfall gemäß den Definitionen in Artikel 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates [1]
2	Schwere Störung gemäß den Definitionen in Artikel 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010
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 schwer wiegende 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 unmittelbare Auswirkung auf die Sicherheit

[1] ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35.

Um die Auswirkung einer Gefahr auf den Betrieb abzuleiten und ihren Schweregrad zu ermitteln, berücksichtigt 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.

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 Gefahrenauswirkungen 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 Software-Sicherheit

Innerhalb des SMS setzen die Erbringer von Flugverkehrsdiensten ein System zur Gewährleistung der Software-Sicherheit gemäß der Verordnung (EG) Nr. 482/2008 um.

3.3. **Sicherheitsanforderungen für technisches Personal, das mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraut ist**

Die Erbringer von Flugverkehrsdiensten stellen sicher, 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 der entsprechenden zu beachtenden arbeitsrelevanten Beschränkungen verfügt.

▼B

Bezüglich des mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Personals einschließlich des Personals von Betriebsorganisationen als Subunternehmer dokumentieren die Erbringer von Flugverkehrsdiensten die angemessene Kompetenz des Personals, die Dienstplangestaltung zur Sicherstellung einer ausreichenden Kapazität und Dienstekontinuität, die Verfahren und Leitlinien für die Personalqualifikation, die Personalschulungspolitik, Schulungspläne und -nachweise sowie die Vorkehrungen für die Aufsicht über nichtqualifiziertes Personal. Sie halten Verfahren vor für Fälle, in denen Zweifel hinsichtlich des körperlichen oder geistigen Zustands von Bediensteten bestehen.

Die Erbringer von Flugverkehrsdiensten führen ein Informationsregister zu Anzahl, Status und Einsatz des mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Personals.

Dieses Register

a) listet das verantwortliche Führungspersonal für sicherheitsrelevante Funktionen auf;

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

Die Erbringer von Flugverkehrsdiensten müssen darlegen können, dass ihre 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) ►M1 Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ◄, einschließlich aller Änderungen bis Nummer 42);

▼M2

b) ICAO-Anhang 10 „Aeronautical Telecommunications“, Teil II „Communication Procedures including those with PANS Status“ (6. Ausgabe, Oktober 2001, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Nr. 88-A);

c) ICAO-Anhang 11 „Air Traffic Services“ (13. Ausgabe, Juli 2001, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Nr. 49) und Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ([1]), soweit anwendbar.

([1]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1).

▼B

ANHANG III

Besondere Anforderungen bezüglich der Erbringung von Wetterdiensten

1. TECHNISCHE UND BETRIEBLICHE FÄHIGKEITEN UND EIGNUNG

Die Erbringer von Wetterdiensten 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:

a) Luftfahrzeughaltern und Flugbesatzungsmitgliedern für die Flugvorbereitung und Planung im Fluge,

b) Erbringern von Flugverkehrsdiensten und Fluginformationsdiensten,

c) Such- und Rettungsdienststellen,

d) Flugplätzen.

Die Erbringer von Wetterdiensten haben 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 rechtzeitig verbreitet und erforderlichenfalls aktualisiert werden.

2. ARBEITSMETHODEN UND BETRIEBSVERFAHREN

Die Erbringer von Wetterdiensten müsen darlegen können, dass ihre 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:

▼M2

a) Unbeschadet der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ICAO-Anhang 3 „Meteorological Services for International Air Navigation“ (18. Ausgabe, Juli 2013, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Nr. 76);

b) ICAO-Anhang 11 „Air Traffic Services“ (13. Ausgabe, Juli 2001, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Nr. 49) und Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, soweit anwendbar;

c) Unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 ([1]) ICAO-Anhang 14 ‚Aerodromes‘ in den folgenden Fassungen:

i) Teil I ‚Aerodrome Design and Operations‘ (6. Ausgabe, Juli 2013, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Nr. 11-A und ab dem 13. November 2014 auch einschließlich Änderung 11-B);

ii) Teil II ‚Heliports‘ (4. Ausgabe, Juli 2013, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Nr. 5).

([1]) Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 44 vom 14.2.2014, S. 1).

▼B

ANHANG IV

Besondere Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugberatungsdiensten

1. TECHNISCHE UND BETRIEBLICHE FÄHIGKEITEN UND EIGNUNG

Die Erbringer von Flugberatungsdiensten stellen sicher, dass Informationen und Daten für den Betrieb in geeigneter Form verfügbar sind für:

a) Flugbetriebspersonal, einschließlich Flugbesatzungen, ebenso wie für die Flugvorbereitung, Flugmanagementsysteme und Flugsimulation;

b) Erbringer von Flugverkehrsdiensten, die für Fluginformationsdienste, Flugplatz-Fluginformationsdienste und die Bereitstellung von Informationen zur Flugvorbereitung verantwortlich sind.

Die Erbringer von Flugberatungsdiensten überzeugen sich vor der Verbreitung der Informationen von der Integrität der Daten und vom Grad der Genauigkeit der für den Betrieb verbreiteten Informationen, einschließlich der Quelle der Informationen.

2. ARBEITSMETHODEN UND BETRIEBSVERFAHREN

Die Erbringer von Flugberatungsdiensten müssen darlegen können, dass ihre Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren den Standards entsprechen, die festgelegt sind in:

a) Verordnung (EU) der Kommission Nr. 73/2010 ([1]);

▼M2

b) in den folgenden Anhängen zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, insoweit diese für die Erbringung von Flugberatungsdiensten im betroffenen Luftraum relevant sind:

i) ICAO-Anhang 3 „Meteorological Services for International Air Navigation“ (18. Ausgabe, Juli 2013, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Nr. 76);

ii) ICAO-Anhang 4 „Aeronautical Charts“ (11. Ausgabe, Juli 2009, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Nr. 57);

iii) unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 73/2010 ICAO-Anhang 15 „Aeronautical Information Services“ (14. Ausgabe, Juli 2013, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Nr. 37).

([1]) ABl. L 23 vom 27.1.2010, S. 6.

▼B

ANHANG V

Besondere Anforderungen bezüglich der Erbringung von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten

1. TECHNISCHE UND BETRIEBLICHE FÄHIGKEITEN UND EIGNUNG

Die Erbringer von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten stellen die Verfügbarkeit, Kontinuität, Genauigkeit und Integrität ihrer Dienste sicher.

Die Erbringer von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten bestätigen das Qualitätsniveau der von ihnen erbrachten Dienste und belegen, dass ihre Ausrüstung regelmäßig gewartet und, soweit erforderlich, kalibriert wird.

2. SICHERHEIT DER DIENSTE

Die Erbringer von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsddiensten haben die Anforderungen von Anhang II Nummer 3 zur Sicherheit der Dienste zu erfüllen.

3. ARBEITSMETHODEN UND BETRIEBSVERFAHREN

Die Erbringer von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten müssen darlegen können, dass ihre Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren den Standards entsprechen, die in Anhang 10 über den Flugfernmeldedienst des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt in den folgenden Fassungen festgelegt sind, so weit diese für die Erbringung von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten im betroffenen Luftraum relevant sind:

▼M2

a) Teil I „Radio Navigation Aids“ (6. Ausgabe, Juli 2006, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Nr. 88-A);

b) Teil II „Communication Procedures including those with PANS Status“ (6. Ausgabe, Oktober 2001, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Nr. 88-A);

c) Teil III „Communication Systems“ (2. Ausgabe, Juli 2007, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Nr. 88-A);

d) Teil IV „Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems“ (4. Ausgabe, Juli 2007, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Nr. 88-A);

e) Teil V „Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilisation“ (3. Ausgabe, Juli 2013, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Nr. 88-A).