VERORDNUNG (EG) Nr. 1032/2006 DER KOMMISSION

vom 6. Juli 2006

zur Festlegung der Anforderungen an automatische Systeme zum Austausch von Flugdaten für die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen zwischen Flugverkehrskontrollstellen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“) [1], insbesondere Artikel 3 Absatz 1,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) [2], insbesondere Artikel 8 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das Flugverkehrsmanagement erfordert sichere und effiziente Verfahren für die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen zwischen den Flugverkehrskontrollstellen. Die Bereitstellung solcher Verfahren über das europäische Flugverkehrsmanagementnetz macht den automatischen Austausch von Flugdaten zwischen den Flugdatenverarbeitungssystemen notwendig. Eine Bestandsaufnahme der jetzigen Situation in der Gemeinschaft hat ergeben, dass diese Verfahren in einigen Mitgliedstaaten noch nicht zufrieden stellend sind und der Verbesserung bedürfen. Daher müssen Anforderungen an Flugdatenverarbeitungssysteme in Bezug auf Interoperabilität, Leistung und Qualität der Funktionen für den Flugdatenaustausch festgelegt werden.

(2) Die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (Eurocontrol) hat gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 den Auftrag erhalten, Anforderungen an automatische Systeme zum Austausch von Flugdaten für die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen auszuarbeiten. Die vorliegende Verordnung basiert auf dem im Rahmen des Mandats am 31. März 2005 vorgelegten Bericht.

(3) Die Eurocontrol-Norm für Online-Datenaustausch wurde der Verordnung (EG) Nr. 2082/2000 der Kommission vom 6. September 2000 zur Übernahme von Eurocontrol-Normen und zur Änderung der Richtlinie 97/15/EG zur Übernahme von Eurocontrol-Normen und zur Änderung der Richtlinie 93/65/EWG des Rates [3] als Anhang angefügt, wodurch ihre Anwendung bei der Beschaffung neuer Flugdatenverarbeitungssysteme in der Gemeinschaft verbindlich wurde. Da die Verordnung (EG) Nr. 2082/2000 mit Wirkung vom 20. Oktober 2005 aufgehoben wurde, müssen die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft aktualisiert werden, um die Stimmigkeit der einschlägigen Vorschriften zu gewährleisten.

(4) Diese Verordnung sollte nicht für militärische Einsätze und Übungen gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 gelten.

(5) Die Mitgliedstaaten hatten sich in einer Erklärung zu militärischen Aspekten im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum [4] verpflichtet, zusammenzuarbeiten und dabei den nationalen militärischen Anforderungen Rechnung zu tragen, damit das Konzept der flexiblen Luftraumnutzung in allen Mitgliedstaaten von sämtlichen Nutzern des Luftraums vollständig und einheitlich angewendet wird.

(6) Die Anwendung des Konzepts einer flexiblen Nutzung des Luftraums, das in Artikel 2 Absatz 22 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 definiert wurde, erfordert die Einrichtung von Systemen für den zeitnahen Austausch von Flugdaten zwischen Flugverkehrsdienststellen und militärischen Kontrollstellen.

(7) Bezirkskontrollstellen sollten automatische Verfahren für die Benachrichtigung und einleitende Koordinierung anwenden, um die Stimmigkeit der Fluginformationen bei übergebenden sowie übernehmenden Stellen zu gewährleisten und die Koordinierung der geplanten Übergabe von Flügen zu erleichtern. Diese Verfahren gehörten zu den durch die Verordnung (EG) Nr. 2082/2002 festgelegten Normen und sollten daher ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung angewendet werden.

(8) Die im Rahmen der einleitenden Koordinierung übermittelten Fluginformationen sollten auf dem neusten Stand gehalten werden. Daher sollten schrittweise automatisierte Verfahren eingeführt werden, um eine Überprüfung der Fluginformationen zu ermöglichen, die zuvor Gegenstand einer einleitenden Koordinierung oder einer Aufhebung der Koordinierung waren, wenn die übernehmende Stelle nicht mehr mit dem Flug befasst ist.

[1] ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.
[2] ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.
[3] ABl. L 254 vom 9.10.2000, S. 1.
[4] ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 9.

(9) Für andere Flugverkehrskontrollstellen als die Bezirkskontrollstellen könnte die Anwendung automatisierter Verfahren im Hinblick auf die Benachrichtigung, die einleitende Koordinierung, die Revision der Koordinierung und die Aufhebung der Koordinierung nützlich sein. Wird die Anwendung solcher Verfahren von diesen Stellen beschlossen, müssen im Interesse der Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (nachstehend „EATMN") die gleichen Anforderungen zugrunde gelegt werden wie bei den Bezirkskontrollstellen.

(10) Der zeitnahe Austausch von Flugdaten zwischen Flugverkehrsdienststellen und militärischen Kontrollstellen sollte durch die schrittweise Einführung automatisierter Verfahren unterstützt werden. Der erste Schritt sollte die Einführung des Austauschs der Basisflugdaten zwischen solchen zivilen und militärischen Stellen und der Möglichkeit einer Aktualisierung dieser Daten im Bedarfsfall sein.

(11) Es wurde ermittelt, welche sonstigen automatisierten Verfahren die Koordinierung zwischen Flugverkehrskontrollstellen oder zwischen Flugverkehrsdienststellen und militärischen Kontrollstellen noch weiter verbessern würden. Würde die Anwendung weiterer automatisierter Verfahren von diesen Stellen beschlossen, müssen im Interesse der Interoperabilität des EATMN auch harmonisierte Anforderungen für diese Verfahren angewendet werden.

(12) Die Anwendung dieser Verordnung sollte weitere Entwicklungen in Richtung einer weiteren Verbesserung der Interoperabilität ermöglichen.

(13) Um das erreichte Sicherheitsniveau des Betriebs zu erhalten oder zu erhöhen, sollten die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, dafür zu sorgen, dass die betreffenden Parteien eine Sicherheitsbewertung, einschließlich Gefahrenermittlung, Risikobewertung und Risikominderung durchführen. Eine harmonisierte Anwendung dieser Verfahren auf die von dieser Verordnung abgedeckten Systeme verlangt die Festlegung spezifischer Sicherheitsanforderungen für alle verbindlichen Anforderungen an Interoperabilität, Leistung und Qualität.

(14) In Übereinstimmung mit Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 sollten in den Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität die spezifischen Konformitätsbewertungsverfahren beschrieben werden, auf deren Grundlage die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Komponenten zu bewerten und die Systeme zu prüfen sind.

(15) In Übereinstimmung mit Artikel 10 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 kann die Frist für die Anwendung von Übergangsregelungen in den jeweiligen Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität angegeben werden.

(16) Herstellern und Flugsicherungsorganisationen sollte Zeit eingeräumt werden, damit sie neue Komponenten und Systeme entwickeln können, die den neuen technischen Anforderungen entsprechen.

(17) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des durch Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 eingesetzten Ausschusses für den einheitlichen Luftraum —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung enthält Anforderungen an automatische Systeme zum Austausch von Flugdaten für die Benachrichtigung, Koordination und Übergabe von Flügen zwischen Flugverkehrskontrollstellen und für die Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen.

(2) Diese Verordnung gilt für

a) Flugdatenverarbeitungssysteme, die von den Flugverkehrskontrollstellen bei Dienstleistungen für den allgemeinen Flugverkehr eingesetzt werden;

b) Systeme zum Austausch von Flugdaten zur Unterstützung der Koordinierung zwischen Flugverkehrsdienststellen und militärischen Kontrollstellen.

(3) Diese Verordnung gilt nicht für den Austausch von Flugdaten zwischen Flugverkehrskontrollstellen, die mit Flugdatenverarbeitungssystemen gemäß Absatz 2 arbeiten, bei denen die von dieser Verordnung abgedeckten Flugdaten über ein gemeinsames System synchronisiert werden.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

(1) Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die in der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 aufgeführten Begriffsbestimmungen.

(2) Zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten Begriffsbestimmungen gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Benachrichtigung": Vorgang, bei dem die übergebende Stelle zwecks Aktualisierung des Systems der empfangenden Stelle in Vorbereitung der Koordinierung Daten übermittelt;

2. „Koordinierung": Koordinierung der geplanten Grenzpassage von Flügen zwischen Flugverkehrskontrollstellen in benachbarten Gebieten, um die Flugsicherheit zu gewährleisten;

3. „Flugverkehrskontrollstelle" (im Folgenden: ATC-Stelle): Bezirkskontrollstelle, Anflugkontrollstelle oder Platzkontrollstelle;

4. „Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen“: Koordinierung zwischen den zivilen und militärischen Stellen, die befugt sind, Entscheidungen und Maßnahmen zu treffen;

5. „Flugdatenverarbeitungssystem“: Teil eines Flugverkehrssystems, der Flugplandaten und damit verbundene Meldungen entgegennimmt, automatisch verarbeitet und an die Lotsenplätze der Flugverkehrskontrollstellen weiterleitet;

6. „Flugverkehrsdienststelle“ (im Folgenden: ATS-Stelle): zivile oder militärische Stelle, die für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten zuständig ist;

7. „militärische Kontrollstelle“: ortsfeste oder mobile militärische Stelle, zuständig für die Abwicklung militärischen Flugverkehrs und/oder anderer Tätigkeiten, die aufgrund ihres spezifischen Charakters die Reservierung oder Beschränkung des Luftraums erfordern;

8. „übergebende Stelle“: Flugverkehrskontrollstelle, die die Zuständigkeit für die Erbringung eines Flugverkehrskontrolldienstes für ein Luftfahrzeug an die nächste ATC-Stelle entlang der Flugstrecke übergibt;

9. „empfangende Stelle“: Flugverkehrskontrollstelle, der Daten übermittelt werden;

10. „Grenze“: die Ebene (lateral oder vertikal), die den Luftraum abgrenzt, in dem eine ATC-Stelle Flugverkehrsdienste erbringt;

11. „Bezirkskontrollstelle“ (im Folgenden: ACC): Stelle für die Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten für kontrollierte Flüge in Kontrollgebieten ihrer Zuständigkeit;

12. „Lotsenplatz“: Mobiliar und technische Ausstattung, in deren Umfeld ein Mitarbeiter des Flugverkehrsdienstes die mit seiner Tätigkeit zusammenhängenden Aufgaben ausführt;

13. „Flugplan“: den Flugverkehrsdienststellen bezüglich des beabsichtigten Fluges oder Flugabschnitts eines Luftfahrzeugs gelieferte Informationen;

14. „Warnung“: an einem Lotsenplatz dargestellte Meldung bei Nichtgelingen des automatischen Koordinierungsprozesses;

15. „Schätzdaten“: Koordinationspunkt, voraussichtliche Zeit des Eintreffens eines Luftfahrzeugs und erwartete Flugfläche des Luftfahrzeugs am Koordinationspunkt;

16. „Rundsicht-Sekundärradar“ (im Folgenden: SSR): Rundsicht-Radarsystem, das mit Sendern oder Empfängern und Transpondern arbeitet;

17. „Letter of Agreement“ (im Folgenden: LoA): Vereinbarung zwischen zwei benachbarten ATC-Stellen, in der festgelegt ist, wie ihre jeweiligen ATC-Zuständigkeiten zu koordinieren sind;

18. „Kontrollübergabepunkt“: ein auf dem Flugweg eines Luftfahrzeugs befindlicher Punkt, an dem die Verantwortung für die Bereitstellung des Flugverkehrsdienstes für das Luftfahrzeug von einer ATC-Stelle an die nächste übergeben wird;

19. „Koordinierungsdaten“: für das Betriebspersonal relevante Daten im Hinblick auf die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen sowie die Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen;

20. „Übergabeflugfläche“: bei der Koordinierung vereinbarte Flugfläche bei Horizontalflug, oder freigegebene Flugfläche, bis zu der der Flug im Steig- oder im Sinkflug am Koordinationspunkt fortgesetzt wird;

21. „übernehmende Stelle“: nächste Flugverkehrskontrollstelle, die die Kontrolle über ein Luftfahrzeug übernimmt;

22. „Koordinierungspunkt“ (im Folgenden: COP): ein Punkt an bzw. nahe der Grenze, der von den Flugverkehrskontrollstellen benutzt wird und auf den in Koordinierungsverfahren Bezug genommen wird;

23. „benachrichtigte Stelle“: ATC-Stelle, die die Benachrichtigung erhalten hat;

24. „Korrelation“: Verfahren der Verknüpfung von Flugplandaten und Radarkurs desselben Fluges;

25. „Freigabe“: Vorgang, durch den der Lotse der Übergabestelle den Lotsen der Übernahmestelle zur Erteilung von Kontrollanweisungen an das Luftfahrzeug ermächtigt, bevor es den Kontrollübergabepunkt passiert;

26. „Verfügbarkeit“: Grad, bis zu dem ein System oder eine Komponente betriebsfähig und bei Bedarf zugänglich ist;

27. „Zuverlässigkeit“: Wahrscheinlichkeit, mit der die Bodeneinrichtungen innerhalb der angegebenen Toleranzen arbeiten.

Artikel 3

Anforderungen an Interoperabilität und Leistung

(1) Die Flugsicherungsorganisationen gewährleisten, dass die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a genannten Systeme für den Betrieb der ACC den Anforderungen an Interoperabilität und Leistung entsprechen, die in Anhang I Teile A und B angegeben sind.

(2) Flugsicherungsorganisationen, die in ihrem LoA angegeben haben, dass sie die Prozesse der Benachrichtigung, einleitenden Koordinierung, Revision der Koordinierung, Aufhebung der Koordinierung, Basisflugdaten oder Änderung der Basisflugdaten zwischen anderen ATC-Stellen als ACC durchführen werden, sorgen dafür, dass die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a genannten Systeme den Anforderungen an Interoperabilität und Leistung entsprechen, die in Anhang I Teile A und B angegeben sind.

(3) Flugsicherungsorganisationen, die in ihrem LoA angegeben haben, dass sie die Prozesse der dem Abflug vorausgehenden Benachrichtigung und Koordinierung, des Frequenzwechsels oder der manuellen Kommunikationsübernahme durchführen werden, sorgen dafür, dass die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a genannten Systeme den Anforderungen an Interoperabilität und Leistung entsprechen, die in Anhang I Teile A und C angegeben sind.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b genannten Systeme im Hinblick auf die Verfahren für die Basisflugdaten und die Änderung der Basisflugdaten den Anforderungen an Interoperabilität und Leistung entsprechen, die in Anhang I Teile A und B angegeben sind.

(5) Wenn die Flugverkehrsdienststellen und die militärischen Kontrollstellen zwischen ihren in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b genannten Systemen die Prozesse der Überflugabsichtsmeldung, Überflugfreigabeanforderung, des Überflug-Gegenvorschlags oder der Überflugannullierung durchgeführt haben, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass diese Systeme den Anforderungen an Interoperabilität und Leistung entsprechen, die in Anhang I Teile A und C angegeben sind.

Artikel 4

Anforderungen an die Qualität

(1) Die Flugsicherungsorganisationen stellen sicher, dass die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a genannten Systeme den Anforderungen an die Qualität entsprechen, die in Anhang II aufgeführt sind.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b genannten Systeme den Anforderungen an die Qualität entsprechen, die in Anhang II aufgeführt sind.

Artikel 5

Zugehörige Verfahren

(1) Bei Flügen, die einer einleitenden Koordinierung unterliegen, sind die vereinbarten Übergabebedingungen eines Fluges für beide ATC-Stellen verbindlich, es sei denn, es erfolgt eine Aufhebung oder eine Revision der Koordinierung.

(2) Bei Flügen, die einer Revision der Koordinierung unterliegen, sind die vereinbarten Übergabebedingungen eines Fluges für beide ATC-Stellen verbindlich, es sei denn, es erfolgt eine Aufhebung der Koordinierung oder eine anderweitige Änderung der Bedingungen.

(3) Werden der Abschluss der Revision der Koordinierung oder die Aufhebung der Koordinierung nicht gemäß den anwendbaren Qualitätsanforderungen bestätigt, leitet die übergebende Stelle eine verbale Koordinierung ein.

Artikel 6

Sicherheitsanforderungen

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass vor Änderungen an den bestehenden automatischen Systemen zum Austausch von Flugdaten, die unter diese Verordnung fallen, sowie vor der Einführung von neuen Systemen die betroffenen Parteien eine Sicherheitsbewertung, einschließlich Gefahrenermittlung, Risikobewertung und Risikominderung durchführen.

Bei dieser Sicherheitsbewertung werden mindestens die in Anhang III aufgeführten Sicherheitsanforderungen berücksichtigt.

Artikel 7

Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Komponenten

Vor Abgabe einer EG-Erklärung über die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 bewerten die Hersteller von Komponenten der in Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben a und b genannten Systeme die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit dieser Komponenten anhand der in Anhang IV Teil A aufgeführten Anforderungen.

Artikel 8

Prüfung von Systemen

(1) Flugsicherungsorganisationen, die nachweisen können, dass sie die in Anhang V aufgeführten Bedingungen erfüllen, führen eine Prüfung der in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a genannten Systeme in Übereinstimmung mit den in Anhang IV Teil B aufgeführten Anforderungen durch.

(2) Flugsicherungsorganisationen, die nicht nachweisen können, dass sie die in Anhang V aufgeführten Bedingungen erfüllen, beauftragen eine benannte Stelle mit der Prüfung der in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a genannten Systeme. Diese Prüfung erfolgt in Übereinstimmung mit den in Anhang IV Teil C aufgeführten Anforderungen.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass sich aus der Prüfung der in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b genannten Systeme der Nachweis ihrer Konformität mit den Anforderungen dieser Verordnung im Hinblick auf Interoperabilität und Leistung, Qualität und Sicherheit ergibt.

Artikel 9

Einhaltung der Bestimmungen

Die Mitgliedstaaten stellen durch geeignete Maßnahmen sicher, dass die Bestimmungen dieser Verordnung eingehalten werden.

Artikel 10

Übergangsbestimmungen

(1) Die in Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 vorgesehenen Übergangsregelungen gelten für die in Artikel 1 Absatz 2 genannten europäischen Flugverkehrsmanagementnetzsysteme (nachstehend „EATMN-Systeme") ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung in Bezug auf die Verfahren für Benachrichtigung und einleitende Koordinierung.

Sie gelten für EATMN-Systeme ab dem 1. Januar 2009 in Bezug auf die Verfahren für die Revision der Koordinierung, die Aufhebung der Koordinierung, die Basisflugdaten und die Änderung der Basisflugdaten.

(2) Die in Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 vorgesehenen Übergangsregelungen gelten für die in Artikel 1 Absatz 2 genannten Systeme ab dem 31. Dezember 2012.

Artikel 11

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem 1. Januar 2009 für alle EATMN-Systeme gemäß Artikel 1 Absatz 2 in Bezug auf die Verfahren für die Revision der Koordinierung, die Aufhebung der Koordinierung, die Basisflugdaten und die Änderung der Basisflugdaten.

Sie gilt ab dem 31. Dezember 2012 für alle EATMN-Systeme gemäß Artikel 1 Absatz 2, die zu diesem Zeitpunkt in Betrieb sind.

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

Brüssel, den 6. Juli 2006

Für die Kommission
Jacques BARROT
Vizepräsident

ANHANG I

Anforderungen an Interoperabilität und Leistung

(gemäß Artikel 3)

TEIL A: ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

1. SYSTEMANFORDERUNGEN

1.1. Das System muss sämtliche Informationen bereitstellen, die für die Anzeige, Verarbeitung und Kompilierung der bei den angegebenen Prozessen ausgetauschten Systeminformationen benötigt werden.

1.2. Das System muss in der Lage sein, die für die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe sowie für die Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen relevanten Fluginformationen automatisch zu empfangen, zu speichern, zu verarbeiten, zu extrahieren und zur Anzeige weiterzuleiten sowie zu übermitteln.

1.3. Das System muss beim Erkennen von Ausfällen an den Einrichtungen für den Informationsaustausch oder von sonstigen Anomalien eine Warnung anzeigen.

1.4. Das System muss in der Lage sein, an den zuständigen Lotsenplätzen Warnungen zum Austausch von Systeminformationen auszugeben.

1.5. Das System muss es dem ATC-Personal ermöglichen, die für die jeweiligen Prozesse relevanten Fluginformationen zu ändern.

1.6. Das System muss in der Lage sein, dem ATC-Personal Informationen über den Status der einschlägigen Prozesse des Austauschs von Systeminformationen zu liefern.

2. AUFZEICHNUNG VON DATEN ZUM AUSTAUSCH VON SYSTEMINFORMATIONEN

2.1. Die Aufzeichnung von Daten zum Austausch von Systeminformationen durch die Flugsicherungsorganisation muss so erfolgen, dass die aufgezeichneten Daten abgerufen und angezeigt werden können.

TEIL B: ANFORDERUNGEN FÜR VERBINDLICHE PROZESSE BEIM AUSTAUSCH VON SYSTEMINFORMATIONEN

1. BENACHRICHTIGUNG

1.1. Betroffene Fluginformationen

1.1.1. Die Benachrichtigung umfasst mindestens folgende Informationen:

— Luftfahrzeugkennung,

— SSR-Modus und -Code (sofern vorhanden),

— Abflugflughafen,

— Schätzdaten,

— Zielflughafen,

— Luftfahrzeugzahl und Luftfahrzeugmuster,

— Flugtyp,

— Kapazität und Status der Ausrüstung.

1.1.2. Die Informationen zu „Kapazität und Status der Ausrüstung“ umfassen mindestens Angaben zur Fähigkeit, reduzierte Höhenstaffelungsminima (RVSM) einzuhalten, und 8,33 KHz-Fähigkeit.

1.1.3. Die Informationen zu „Kapazität und Status der Ausrüstung“ können andere Elemente entsprechend den LoA enthalten.

1.2. Anwendungsvorschriften

1.2.1. Die Benachrichtigung ist mindestens ein Mal für jeden in Frage kommenden, die Grenze passierenden Flug durchzuführen, es sei denn, der Flug unterliegt einem dem Abflug vorausgehenden Benachrichtigungs- und Koordinierungsprozess.

1.2.2. Die Zulässigkeitskriterien für die grenzüberschreitende Benachrichtigung über Flüge müssen den LoA entsprechen.

1.2.3. Kann die Benachrichtigung nicht bis zu einem bilateral vereinbarten Zeitpunkt vor der einleitenden Koordinierung erfolgen, so wird sie in die einleitende Koordinierung einbezogen.

1.2.4. Wird die Benachrichtigung durchgeführt, so muss sie der einleitenden Koordinierung vorausgehen.

1.2.5. Die Benachrichtigung muss jedes Mal neu erfolgen, wenn vor der einleitenden Koordinierung eine Änderung an einem der folgenden Datenelemente stattgefunden hat:

— COP,

— voraussichtlicher SSR-Code am Kontrollübergabepunkt,

— Zielflughafen,

— Luftfahrzeugmuster,

— Kapazität und Status der Ausrüstung.

1.2.6. Bei Erkennung einer Diskrepanz zwischen den übermittelten Daten und den entsprechenden Daten im empfangenden System, oder beim Fehlen letzterer Informationen, woraus sich die Notwendigkeit von Korrekturmaßnahmen bei Eingang der folgenden Daten für die einleitende Koordinierung ergeben würde, ist diese Diskrepanz einer geeigneten Position zwecks Beseitigung mitzuteilen.

1.3. Zeitkriterien für die Einleitung der Benachrichtigung

1.3.1. Die Benachrichtigung ist eine durch Parameter bestimmte Zahl von Minuten vor der voraussichtlichen Überflugzeit am COP einzuleiten.

1.3.2. Der/Die Benachrichtigungsparameter ist/sind in die LoA zwischen den betroffenen ATC-Stellen aufzunehmen.

1.3.3. Der/Die Benachrichtigungsparameter kann/können für jeden der Koordinierungspunkte einzeln definiert werden.

2. EINLEITENDE KOORDINIERUNG

2.1. Betroffene Fluginformationen

2.1.1. Die einleitende Koordinierung umfasst mindestens folgende Informationen:

— Luftfahrzeugkennung,

— SSR-Modus und -Code,

— Abflugflughafen,

— Schätzdaten,

— Zielflughafen,

— Luftfahrzeugzahl und Luftfahrzeugmuster,

— Flugtyp,

— Kapazität und Status der Ausrüstung.

2.1.2. Die Informationen zu „Kapazität und Status der Ausrüstung“ umfassen mindestens RVSM-Fähigkeit und 8,33 KHz-Fähigkeit.

2.1.3. Die Informationen zu „Kapazität und Status der Ausrüstung“ können andere Elemente entsprechend den bilateral vereinbarten LoA enthalten.

2.2. Anwendungsvorschriften

2.2.1. Die einleitende Koordinierung ist für jeden in Frage kommenden, die Grenze passierenden Flug durchzuführen.

2.2.2. Die Zulässigkeitskriterien für die grenzüberschreitende einleitende Koordinierung müssen den LoA entsprechen.

2.2.3. Wenn die einleitende Koordinierung nicht bereits manuell eingeleitet wurde, erfolgt eine automatische Einleitung

— eine durch bilateral vereinbarte Parameter bestimmte Zeitspanne vor der voraussichtlichen Überflugzeit am COP oder

— zu dem Zeitpunkt, zu dem sich der Flug in einer bilateral vereinbarten Entfernung vom COP befindet

entsprechend den LoA.

2.2.4. Die einleitende Koordinierung für einen Flug findet nur ein Mal statt, es sei denn, es erfolgt eine Aufhebung der Koordinierung.

2.2.5. Nach einer Aufhebung der Koordinierung kann die einleitende Koordinierung mit der gleichen Stelle erneut aufgenommen werden.

2.2.6. Der Abschluss der einleitenden Koordinierung einschließlich der Bestätigung der empfangenden Stelle wird der übergebenden Stelle mitgeteilt — der Flug gilt damit als „koordiniert".

2.2.7. Wird der Abschluss der einleitenden Koordinierung nicht entsprechend den anwendbaren Qualitätsanforderungen bestätigt, führt dies zu einer Warnung an dem für die Koordinierung des Fluges zuständigen Lotsenplatz der übergebenden Stelle.

2.2.8. Die Angaben zur einleitenden Koordinierung sind den zuständigen Lotsenplätzen in der empfangenden Stelle zur Verfügung zu stellen.

3. REVISION DER KOORDINIERUNG

3.1. Betroffene Fluginformationen

3.1.1. Die Revision der Koordinierung soll die Assoziierung mit dem zuvor koordinierten Flug sicherstellen.

3.1.2. Die Revision der Koordinierung sollte folgende Fluginformationen liefern, wenn sich dort Änderungen ergeben haben:

— SSR-Modus und -Code,

— voraussichtliche Zeit und Flugfläche,

— Kapazität und Status der Ausrüstung.

3.1.3. Bei bilateraler Vereinbarung sollte die Revision der Koordinierung Informationen zu folgenden Elementen liefern, wenn dort Änderungen stattgefunden haben:

— Koordinationspunkt,

— Flugstrecke.

3.2. Anwendungsvorschriften

3.2.1. Die Revision der Koordinierung kann einmal oder mehrmals mit der Stelle erfolgen, mit der ein Flug aktuell koordiniert wird.

3.2.2. Die Revision der Koordinierung findet in folgenden Fällen statt:

— Die voraussichtliche Überflugzeit am COP weicht von der zuvor gelieferten Angabe stärker ab als durch einen bilateral vereinbarten Wert festgelegt,

— Übergabefläche(n), SSR-Code oder Kapazität und Status der Ausrüstung sind anders als zuvor angegeben.

3.2.3. Bei bilateraler Vereinbarung findet eine Revision der Koordinierung statt, wenn sich Änderungen bei einem der folgenden Elemente ergeben haben:

— Koordinationspunkt,

— Flugstrecke.

3.2.4. Der Abschluss der Revision der Koordinierung einschließlich der Bestätigung seitens der empfangenden Stelle wird der übergebenden Stelle übermittelt.

3.2.5. Wird die Revision der Koordinierung nicht entsprechend den anwendbaren Qualitätsanforderungen bestätigt, führt dies zu einer Warnung an dem für die Koordinierung des Fluges zuständigen Lotsenplatz der übergebenden Stelle.

3.2.6. Die Revision der Koordinierung folgt unmittelbar auf die jeweilige Eingabe bzw. Aktualisierung.

3.2.7. Die Revision der Koordinierung ist nicht mehr möglich, wenn der Flug einen bilateral vereinbarten zeitlichen bzw. räumlichen Abstand vom Kontrollübergabepunkt gemäß den LoA erreicht hat.

3.2.8. Die Angaben zur Revision der Koordinierung sind dem zuständigen Lotsenplatz in der empfangenden Stelle zur Verfügung zu stellen.

4. AUFHEBUNG DER KOORDINIERUNG

4.1. Betroffene Fluginformationen

4.1.1. Die Aufhebung der Koordinierung soll die Assoziierung mit der vorab erfolgten Benachrichtigung oder aufzuhebenden Koordinierung gewährleisten.

4.2. Anwendungsvorschriften

4.2.1. Die Aufhebung der Koordinierung mit der zuständigen Stelle für einen koordinierten Flug erfolgt unter folgenden Bedingungen:

— die betreffende Stelle ist nicht mehr der nächste Partner in der Koordinierungsabfolge,

— der Flugplan wird in der versendenden Stelle aufgehoben, und die Koordinierung ist nicht mehr von Relevanz,

— von der vorherigen Stelle geht die Meldung zur Aufhebung der Koordinierung zum betreffenden Flug ein.

4.2.2. Die Aufhebung der Koordinierung mit der zuständigen Stelle für einen Flug, der Gegenstand einer Benachrichtigung war, kann unter folgenden Bedingungen erfolgen:

— die betreffende Stelle ist nicht mehr der nächste Partner in der Koordinierungsabfolge,

— der Flugplan wird in der versendenden Stelle aufgehoben, und die Koordinierung ist nicht mehr von Relevanz,

— von der vorherigen Stelle geht die Meldung zur Aufhebung der Koordinierung zum betreffenden Flug ein,

— der Flug ist verspätet und revidierte Schätzdaten können nicht automatisch bestimmt werden.

4.2.3. Der Abschluss der Aufhebung der Koordinierung einschließlich der Bestätigung seitens der empfangenden Stelle werden der übergebenden Stelle mitgeteilt.

4.2.4. Wird die Aufhebung der Koordinierung nicht entsprechend den anwendbaren Qualitätsanforderungen bestätigt, führt dies zu einer Warnung an dem für die Koordinierung des Fluges zuständigen Lotsenplatz der übergebenden Stelle.

4.2.5. Die Angaben zur Aufhebung der Koordinierung sind dem zuständigen Lotsenplatz in der benachrichtigten Stelle oder in der Stelle, mit der die Koordinierungsaufhebung erfolgt ist, zur Verfügung zu stellen.

5. BASISFLUGDATEN

5.1. Betroffene Fluginformationen

5.1.1. Die Angaben zu den Basisflugdaten umfassen mindestens folgende Informationen:

— Luftfahrzeugkennung,

— SSR-Modus und -Code.

5.1.2. Etwaige zusätzliche Angaben, die im Rahmen des Basisflugdatenprozesses bereitgestellt werden sollen, sind bilateral zu vereinbaren.

5.2. Anwendungsvorschriften

5.2.1. Die Basisflugdaten werden automatisch für jeden in Frage kommenden Flug übermittelt.

5.2.2. Die Zulässigkeitskriterien für die Basisflugdaten müssen den LoA entsprechen.

5.2.3. Der Abschluss des Basisflugdatenprozesses einschließlich der Bestätigung seitens der empfangenden Stelle werden der die Daten liefernden Stelle übermittelt.

5.2.4. Wird der Abschluss des Basisflugdatenprozesses nicht entsprechend den anwendbaren Qualitätsanforderungen bestätigt, führt dies zu einer Warnung am zuständigen Lotsenplatz der die Daten liefernden Stelle.

6. ÄNDERUNG DER BASISFLUGDATEN

6.1. Betroffene Fluginformationen

6.1.1. Bei Änderung der Basisflugdaten ist eine Assoziierung mit dem Flug sicherzustellen, der zuvor Gegenstand eines Basisflugdatenprozesses war.

6.1.2. Alle sonstigen Angaben, die Gegenstand der Änderung der Basisflugdaten sind und den Kriterien für ihre Durchführung unterliegen, sind bilateral zu vereinbaren.

6.2. Anwendungsvorschriften

6.2.1. Änderungen der Basisflugdaten sind nur für Flüge möglich, bei denen zuvor eine Benachrichtigung durch Basisflugdatenprozess erfolgt ist.

6.2.2. Eine Änderung der Basisflugdaten wird automatisch entsprechend den bilateral vereinbarten Kriterien eingeleitet.

6.2.3. Der Abschluss der Änderung der Basisflugdaten einschließlich der Bestätigung seitens der empfangenden Stelle wird der die Daten liefernden Stelle übermittelt.

6.2.4. Wird der Abschluss der Änderung der Basisflugdaten nicht entsprechend den anwendbaren Qualitätsanforderungen bestätigt, führt dies zu einer Warnung am zuständigen Lotsenplatz der die Daten liefernden Stelle.

6.2.5. Die Angaben zur Änderung der Basisflugdaten sind dem zuständigen Lotsenplatz in der empfangenden Stelle zur Verfügung zu stellen.

TEIL C: ANFORDERUNGEN FÜR PROZESSOPTIONEN BEIM AUSTAUSCH VON SYSTEMINFORMATIONEN

1. DEM ABFLUG VORAUSGEHENDE BENACHRICHTIGUNG UND KOORDINIERUNG

1.1. Betroffene Fluginformationen

1.1.1. Die dem Abflug vorausgehende Benachrichtigung und Koordinierung umfassen mindestens folgende Informationen:

— Luftfahrzeugkennung,

— SSR-Modus und -Code (sofern vorhanden),

— Abflugflughafen,

— voraussichtliche Startzeit oder Schätzdaten entsprechend der bilateralen Vereinbarung,

— Zielflughafen,

— Luftfahrzeugzahl und Luftfahrzeugmuster.

1.1.2. Die dem Abflug vorausgehende Benachrichtigung und Koordinierung ausgehend von einer Nahverkehrsbereich-Flugverkehrskontrollstelle (TMA) oder einer ACC umfassen mindestens folgende Informationen:

— Flugtyp,

— Kapazität und Status der Ausrüstung.

1.1.3. Die Informationen zu „Kapazität und Status der Ausrüstung" umfassen mindestens RVSM-Fähigkeit und 8,33 KHz-Fähigkeit.

1.1.4. Die Informationen zu „Kapazität und Status der Ausrüstung" können andere Elemente entsprechend den bilateral vereinbarten LoA enthalten.

1.2. Anwendungsvorschriften

1.2.1. Die dem Abflug vorausgehende Benachrichtigung und Koordination findet ein- oder mehrmals für jeden in Frage kommenden Flug statt, der Grenzen passieren soll, wenn die Flugzeit vom Abflug bis zum Koordinierungspunkt nicht ausreichen würde, um eine einleitende Koordinierung oder Benachrichtigung durchzuführen.

1.2.2. Die Zulässigkeitskriterien für die grenzüberschreitende dem Abflug vorausgehende Benachrichtigung und Koordinierung bei Flügen müssen den LoA entsprechen.

1.2.3. Die dem Abflug vorausgehende Benachrichtigung und Koordinierung finden jedes Mal statt, wenn vor dem Abflug Änderungen bei Daten eingetreten sind, die Gegenstand der vorhergehenden dem Abflug vorausgehenden Benachrichtigung und Koordinierung waren.

1.2.4. Der Abschluss der dem Abflug vorausgehenden Benachrichtigung und Koordinierung einschließlich der Bestätigung seitens der empfangenden Stelle wird der übergebenden Stelle übermittelt.

1.2.5. Wird der Abschluss der dem Abflug vorausgehenden Benachrichtigung und Koordinierung nicht entsprechend den anwendbaren Qualitätsanforderungen bestätigt, führt dies zu einer Warnung an dem für die Benachrichtigung/-Koordinierung des Fluges zuständigen Lotsenplatz der übergebenden Stelle.

1.2.6. Die Angaben zu der dem Abflug vorausgehenden Benachrichtigung und Koordinierung sind dem zuständigen Lotsenplatz in der benachrichtigten Stelle zur Verfügung zu stellen.

2. FREQUENZWECHSEL

2.1. Betroffene Fluginformationen

2.1.1. Die Angaben zum Frequenzwechsel umfassen mindestens folgende Informationen:

— Luftfahrzeugkennung.

2.1.2. Die Angaben zum Frequenzwechsel können jeden der folgenden Parameter umfassen, wenn vorhanden:

— Freigabeanzeige,

— Freigabe-Flugfläche,

— zugewiesener Kurs bzw. Direktflug-Freigabe,

— zugewiesene Geschwindigkeit,

— zugewiesene Steig-/Sinkgeschwindigkeit.

2.1.3. Wenn bilateral vereinbart, enthalten die Angaben zum Frequenzwechsel Folgendes:

— aktuelle Position,

— angewiesene Frequenz.

2.2. Anwendungsvorschriften

2.2.1. Der Frequenzwechsel wird durch den übergebenden Lotsen manuell eingeleitet.

2.2.2. Der Abschluss des Frequenzwechsels einschließlich der Bestätigung seitens der empfangenden Stelle werden der übergebenden Stelle übermittelt.

2.2.3. Wird der Abschluss des Frequenzwechsels nicht entsprechend den anwendbaren Qualitätsanforderungen bestätigt, führt dies zu einer Warnung am zuständigen Lotsenplatz der übergebenden Stelle.

2.2.4. Die Angaben zum Frequenzwechsel müssen dem übernehmenden Lotsen unverzüglich zur Verfügung gestellt werden.

3. MANUELLE KOMMUNIKATIONSÜBERNAHME

3.1. Betroffene Fluginformationen

3.1.1. Die Angaben zur manuellen Kommunikationsübernahme umfassen mindestens die Luftfahrzeugkennung.

3.2. Anwendungsvorschriften

3.2.1. Die manuelle Kommunikationsübernahme wird von der übernehmenden Stelle eingeleitet, wenn die Kommunikation hergestellt ist.

3.2.2. Der Abschluss der manuellen Kommunikationsübernahme einschließlich der Bestätigung von der übergebenden Stelle werden der übernehmenden Stelle übermittelt.

3.2.3. Wird der Abschluss der manuellen Kommunikationsübernahme nicht entsprechend den anwendbaren Qualitätsanforderungen bestätigt, führt dies zu einer Warnung am zuständigen Lotsenplatz der übernehmenden Stelle.

3.2.4. Die Angaben zur manuellen Kommunikationsübernahme sind dem Lotsen der übergebenden Stelle unverzüglich anzuzeigen.

4. ÜBERFLUGABSICHTSMELDUNG

4.1. Betroffene Fluginformationen

4.1.1. Die Angaben zur Überflugabsichtsmeldung umfassen mindestens:

— Luftfahrzeugkennung,

— SSR-Modus und -Code,

— Luftfahrzeugzahl und Luftfahrzeugmuster,

— Kennung des zuständigen Sektors,

— Überflugkurs einschließlich voraussichtliche Zeiten und Flugflächen für jeden Punkt der Strecke.

4.2. Anwendungsvorschriften

4.2.1. Die Überflugabsichtsmeldung wird entsprechend den LoA entweder manuell durch den Lotsen oder aber automatisch eingeleitet.

4.2.2. Der Abschluss der Überflugabsichtsmeldung einschließlich der Bestätigung seitens der benachrichtigten Stelle werden der benachrichtigenden Stelle übermittelt.

4.2.3. Wird der Abschluss der Überflugabsichtsmeldung nicht entsprechend den anwendbaren Qualitätsanforderungen bestätigt, führt dies zu einer Warnung an der benachrichtigenden Stelle.

4.2.4. Die Angaben zur Überflugabsichtsmeldung sind dem zuständigen Lotsenplatz in der benachrichtigten Stelle zur Verfügung zu stellen.

5. ÜBERFLUGFREIGABEANFORDERUNG

5.1. Betroffene Fluginformationen

5.1.1. Die Angaben zur Überflugfreigabeanforderung umfassen mindestens:

— Luftfahrzeugkennung,

— SSR-Modus und -Code,

— Luftfahrzeugzahl und Luftfahrzeugmuster,

— Kennung des zuständigen Sektors,

— Überflugkurs einschließlich voraussichtliche Zeiten und Flugflächen für jeden Punkt der Strecke.

5.1.2. Wenn dies bilateral vereinbart wurde, muss die Überflugfreigabeanforderung Angaben zu Kapazität und Status der Ausrüstung enthalten.

5.1.3. Die Informationen zu „Kapazität und Status der Ausrüstung“ umfassen mindestens die RVSM-Fähigkeit.

5.1.4. Die Angaben zu „Kapazität und Status der Ausrüstung“ können je nach bilateraler Vereinbarung auch andere Daten enthalten.

5.2. Anwendungsvorschriften

5.2.1. Die Überflugfreigabeanforderung wird nach Ermessen des Lotsen entsprechend den in den LoA aufgeführten Bedingungen eingeleitet.

5.2.2. Der Abschluss der Überflugfreigabeanforderung einschließlich der Bestätigung seitens der Stelle, bei der die Anforderung eingeht, werden der Stelle übermittelt, von der die Anforderung ausgeht.

5.2.3. Wird der Abschluss der Überflugfreigabeanforderung nicht entsprechend den anwendbaren Qualitätsanforderungen bestätigt, führt dies zu einer Warnung am zuständigen Lotsenplatz der Stelle, von der die Anforderung ausgeht.

5.2.4. Die Angaben zur Überflugfreigabeanforderung sind dem zuständigen Lotsenplatz in der Stelle, bei der die Anforderung eingeht, zur Verfügung zu stellen.

5.3. Operationelle Antwort

5.3.1. Auf eine Überflugfreigabeanforderung sind folgende Antworten möglich:

— Annahme des vorgeschlagenen Kurses bzw. der vorgeschlagenen Überflugparameter oder

— Gegenvorschlag mit anderem Kurs bzw. anderen Überflugparametern gemäß Abschnitt 6 unten oder

— Ablehnung des vorgeschlagenen Kurses bzw. der vorgeschlagenen Überflugparameter.

5.3.2. Geht innerhalb einer bilateral vereinbarten Frist keine operationelle Antwort ein, führt dies zu einer Warnung am zuständigen Lotsenplatz der Stelle, von der die Anforderung ausgeht.

6. ÜBERFLUG-GEGENVORSCHLAG

6.1. Betroffene Fluginformationen

6.1.1. Der Gegenvorschlag muss eine Assoziierung mit dem zuvor koordinierten Flug sicherstellen.

6.1.2. Die Angaben zum Überflug-Gegenvorschlag umfassen mindestens:

— Luftfahrzeugkennung,

— Überflugkurs einschließlich voraussichtliche Zeiten und Flugflächen für jeden Punkt der Strecke.

6.2. Anwendungsvorschriften

6.2.1. Der Gegenvorschlag enthält Angaben zur vorgeschlagenen neuen Flugfläche und/oder zum Kurs.

6.2.2. Der Abschluss des Überflug-Gegenvorschlags einschließlich der Bestätigung seitens der Stelle, von der die ursprüngliche Anforderung ausging, werden der Stelle übermittelt, von der der Gegenvorschlag ausgeht.

6.2.3. Wird der Abschluss des Überflug-Gegenvorschlags nicht entsprechend den anwendbaren Qualitätsanforderungen bestätigt, führt dies zu einer Warnung am zuständigen Lotsenplatz der Stelle, die den Gegenvorschlag unterbreitet.

6.2.4. Die Angaben zum Überflug-Gegenvorschlag sind dem zuständigen Lotsenplatz in der Stelle, von der die ursprüngliche Anforderung ausging, zur Verfügung zu stellen.

6.3. Operationelle Antwort

6.3.1. Der Bestätigung über die erfolgreiche Bearbeitung der Angaben zum Gegenvorschlag durch die Stelle, von der die ursprüngliche Anforderung ausging, folgt eine operationelle Antwort dieser Stelle.

6.3.2. Diese Antwort auf den Gegenvorschlag ist entweder die Annahme oder Ablehnung.

6.3.3. Geht innerhalb einer bilateral vereinbarten Frist keine operationelle Antwort ein, führt dies zu einer Warnung am zuständigen Lotsenplatz der Stelle, die den Gegenvorschlag unterbreitet.

7. ÜBERFLUGANNULLIERUNG

7.1. Betroffene Fluginformationen

7.1.1. Bei der Überflugannullierung muss eine Assoziierung mit dem letzten annullierten Benachrichtigungs- oder Koordinierungsprozess sichergestellt werden.

7.2. Anwendungsvorschriften

7.2.1. Die Überflugannullierung wird von der für den Flug verantwortlichen Stelle eingeleitet, wenn eine der folgenden Situationen eintritt:

— Der zuvor durch den Basisflugdatenprozess angemeldete Flug wird nun nicht in den Luftraum der benachrichtigten Stelle einfliegen oder ist für die benachrichtigte Stelle nicht mehr von Interesse,

— der Überflug findet nicht auf dem Kurs statt, der in der Überflugabsichtsmeldung angegeben wurde,

— der Überflug wird nicht unter den Bedingungen stattfinden, die Gegenstand der Absprache sind oder die nach einem Überflug-Dialog vereinbart wurden.

7.2.2. Eine Überflugannullierung kann in Übereinstimmung mit den LoA automatisch oder manuell durch Eingabe eines Lotsen ausgelöst werden.

7.2.3. Der Abschluss der Überflugannullierung einschließlich der Bestätigung seitens der benachrichtigten/aufgeforderten Stelle wird der annullierenden Stelle übermittelt.

7.2.4. Wird der Abschluss der Überflugannullierung nicht entsprechend den anwendbaren Qualitätsanforderungen bestätigt, führt dies zu einer Warnung am zuständigen Lotsenplatz der annullierenden Stelle.

7.2.5. Die Angaben zur Überflugannullierung sind dem zuständigen Lotsenplatz in der benachrichtigten/aufgeforderten Stelle zur Verfügung zu stellen.

ANHANG II

Qualitätsanforderungen

(gemäß Artikel 4)

1. Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Datensicherheit und Datenintegrität

1.1 Die Einrichtungen für den Austausch von Systeminformationen stehen während der Betriebsstunden der Stelle zur Verfügung.

1.2 Etwaige planmäßige Abschaltzeiten sind zwischen den beiden betreffenden Stellen bilateral zu vereinbaren.

1.3 Die Zuverlässigkeit einer Verbindung für den Austausch von Systeminformationen muss mindestens 99,86 % betragen.

1.4 Die Integrität und Sicherheit der mit den Einrichtungen ausgetauschten Informationen ist auf geeignetem Niveau gemäß anerkannten Praktiken zu gewährleisten.

2. Prozesszeiten

2.1 Die Prozesszeiten entsprechen der Spanne zwischen der Einleitung des Prozesses und dem Zeitpunkt, zu dem die erforderliche Bestätigung bei der einleitenden Stelle vorliegt.

2.2 Die Prozesszeiten schließen keine operationellen Antworten ein, wenn diese verlangt werden.

2.3 Die maximale Prozesszeit bis zur Generierung einer Warnung ist bilateral zu vereinbaren.

ANHANG III

Sicherheitsanforderungen

(gemäß Artikel 6)

1. Die Durchführung des Austauschs von Systeminformationen und von Boden-Boden-Sprechfunk soll so weit wie möglich ausschließen, dass beide Komponenten gleichzeitig ausfallen.

2. Die Anforderungen an Interoperabilität und Leistung in den Absätzen 3.2.4, 3.2.5, 4.2.3, 4.2.4, 5.2.3, 5.2.4, 6.2.3 und 6.2.4 von Anhang I Teil B gelten ebenfalls als Sicherheitsanforderungen.

3. Für die Revision der Koordinierung, die Aufhebung der Koordinierung, die Basisflugdaten und Änderungen von Basisflugdatenprozessen gelten die Qualitätsanforderungen in Anhang II ebenfalls als Sicherheitsanforderungen.

ANHANG IV

TEIL A: ANFORDERUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER KONFORMITÄT ODER GEBRAUCHSTAUGLICHKEIT DER IN ARTIKEL 7 GENANNTEN KOMPONENTEN

1. Ziel der Prüfung ist der Nachweis der Konformität der Komponenten mit den Anforderungen dieser Verordnung im Hinblick auf Interoperabilität und Leistung, Qualität und Sicherheit bzw. ihre Gebrauchstauglichkeit beim Betrieb in einer Testumgebung.

2. Der Hersteller ist für die Durchführung der Konformitätsbewertung zuständig, insbesondere sorgt er für

   — die Festlegung einer geeigneten Testumgebung,

   — das Vorhandensein einer Beschreibung der Komponenten in der Testumgebung im Testplan,

   — eine vollständige Abdeckung der anwendbaren Anforderungen durch den Testplan,

   — die Stimmigkeit und Qualität der technischen Unterlagen und des Testplans,

   — die Planung der Testdurchführung, die Personalressourcen, die Installation und Konfiguration der Testplattform,

   — die Durchführung der Inspektionen und Tests gemäß dem Testplan,

   — die Erstellung des Berichts mit den Ergebnissen der Inspektionen und Tests.

3. Der Hersteller gewährleistet, dass die in die Testumgebung integrierten Komponenten für den Informationsaustausch im Hinblick auf die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen sowie die Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen den Anforderungen an Interoperabilität und Leistung, Qualität und Sicherheit dieser Verordnung entsprechen.

4. Nach Abschluss der Bewertung von Konformität oder Gebrauchstauglichkeit erstellt der Hersteller auf eigene Verantwortung die EG-Konformitätserklärung oder Gebrauchstauglichkeitserklärung, er gibt darin gemäß Anhang III Ziffer 3 der Interoperabilitäts-Verordnung insbesondere an, welchen Anforderungen dieser Verordnung die jeweiligen Komponenten genügen und welche Bedingungen für ihre Nutzung gelten.

TEIL B: ANFORDERUNGEN FÜR DIE PRÜFUNG VON SYSTEMEN GEMÄSS ARTIKEL 8 ABSATZ 1

1. Ziel der Prüfung von Systemen ist der Nachweis ihrer Konformität mit den Anforderungen dieser Verordnung im Hinblick auf Interoperabilität und Leistung, Qualität und Sicherheit in einer simulierten Umgebung, die dem betrieblichen Kontext dieser Systeme entspricht.

2. Die Prüfung von Systemen für den Informationsaustausch im Hinblick auf die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen sowie die Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen ist nach geeigneten und anerkannten Prüfmethoden durchzuführen.

3. Die Testwerkzeuge für die Prüfung von Systemen für den Informationsaustausch im Hinblick auf die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen sowie die Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen müssen über geeignete Funktionen verfügen.

4. Aus der Prüfung der Systeme für den Informationsaustausch im Hinblick auf die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen sowie die Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen müssen sich die Elemente der technischen Unterlagen ergeben, die laut Anhang IV Ziffer 3 der Interoperabilitäts-Verordnung erforderlich sind; ferner sind vorzulegen:

   — die Beschreibung der Durchführung,

   — ein Bericht über die Inspektionen und Tests, die vor Inbetriebnahme des Systems durchgeführt wurden.

5. Die Flugsicherungsorganisation ist für die Durchführung der Prüfungen zuständig und muss insbesondere

— eine geeignete betriebliche und technische Simulationsumgebung festlegen, die dem Betriebsumfeld entspricht,

— sicherstellen, dass der Testplan für das zu prüfende System die Integration der Vorgänge des Informationsaustauschs im Hinblick auf die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen sowie die Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen in einer betrieblichen und technischen Simulationsumgebung beschreibt,

— sicherstellen, dass der Testplan eine vollständige Abdeckung der Anforderungen dieser Verordnung im Hinblick auf Interoperabilität und Leistung, Qualität und Sicherheit gewährleistet,

— die Stimmigkeit und Qualität der technischen Unterlagen und des Testplans gewährleisten,

— für die Planung der Testdurchführung, der Personalressourcen, der Installation und Konfiguration der Testplattform sorgen,

— die Inspektionen und Tests gemäß dem Testplan durchführen,

— den Bericht mit den Ergebnissen der Inspektionen und Tests erstellen.

6. Die Flugsicherungsorganisation gewährleistet, dass der Informationsaustausch im Hinblick auf die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen sowie die Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen, der über die in eine simulierte Betriebsumgebung integrierten Systeme erfolgt, den Anforderungen an Interoperabilität und Leistung, Qualität und Sicherheit dieser Verordnung entspricht.

7. Nach erfolgreichem Abschluss der Prüfung erstellt die Flugsicherungsorganisation die EG-Prüferklärung für Systeme und legt sie gemäß Artikel 6 der Interoperabilitäts-Verordnung der nationalen Aufsichtsbehörde zusammen mit den technischen Unterlagen vor.

TEIL C ANFORDERUNGEN FÜR DIE PRÜFUNG VON SYSTEMEN GEMÄSS ARTIKEL 8 ABSATZ 2

1. Ziel der Prüfung von Systemen ist der Nachweis ihrer Konformität mit den Anforderungen dieser Verordnung im Hinblick auf Interoperabilität und Leistung, Qualität und Sicherheit in einer simulierten Umgebung, die dem betrieblichen Kontext dieser Systeme entspricht.

2. Die Prüfung von Systemen für den Informationsaustausch im Hinblick auf die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen sowie die Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen ist nach geeigneten und anerkannten Prüfmethoden durchzuführen.

3. Die Testwerkzeuge für die Prüfung von Systemen für den Informationsaustausch im Hinblick auf die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen sowie die Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen müssen über geeignete Funktionen verfügen.

4. Aus der Prüfung der Systeme für den Informationsaustausch im Hinblick auf die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen sowie die Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen müssen sich die Elemente der technischen Unterlagen ergeben, die laut Anhang IV Ziffer 3 der Interoperabilitäts-Verordnung erforderlich sind; ferner sind vorzulegen:

— die Beschreibung der Durchführung,

— ein Bericht über die Inspektionen und Tests, die vor Inbetriebnahme des Systems durchgeführt wurden.

5. Die Flugsicherungsorganisation legt eine geeignete betriebliche und technische Simulationsumgebung fest, die dem Betriebsumfeld entspricht, und lässt die Prüfung durch eine benannte Stelle durchführen.

6. Die benannte Stelle ist für die Durchführung der Prüfungen zuständig und muss insbesondere

   — sicherstellen, dass der Testplan für das zu prüfende System die Integration der Vorgänge des Informationsaustauschs im Hinblick auf die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen sowie die Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen in einer betrieblichen und technischen Simulationsumgebung beschreibt,

   — sicherstellen, dass der Testplan eine vollständige Abdeckung der Anforderungen dieser Verordnung im Hinblick auf Interoperabilität und Leistung, Qualität und Sicherheit gewährleistet,

   — die Stimmigkeit und Qualität der technischen Unterlagen und des Testplans gewährleisten,

   — für die Planung der Testdurchführung, der Personalressourcen, der Installation und Konfiguration der Testplattform sorgen,

   — die Inspektionen und Tests gemäß dem Testplan durchführen,

   — den Bericht mit den Ergebnissen der Inspektionen und Tests erstellen.

7. Die benannte Stelle gewährleistet, dass der Informationsaustausch im Hinblick auf die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen sowie die Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen, der über Systeme in einer simulierten Betriebsumgebung erfolgt, den Anforderungen an Interoperabilität und Leistung, Qualität und Sicherheit dieser Verordnung entspricht.

8. Nach zufrieden stellender Durchführung der Prüfungen erstellt die benannte Stelle hierüber eine Konformitätsbescheinigung.

9. Danach erstellt die Flugsicherungsorganisation die EG-Prüferklärung für das System und legt sie gemäß Artikel 6 der Interoperabilitäts-Verordnung der nationalen Aufsichtsbehörde zusammen mit den technischen Unterlagen vor.

ANHANG V

Bedingungen gemäß Artikel 8

1. Die Flugsicherungsorganisation muss über interne Verfahren der Berichterstattung verfügen, die die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit bei den Prüfungstätigkeiten gewährleisten und nachweisen.

2. Die Flugsicherungsorganisation muss sicherstellen, dass das für die Prüfungen zuständige Personal diese Prüfungen mit der größtmöglichen professionellen Integrität und technischen Kompetenz durchführt und von jeglichem Druck oder Anreiz, insbesondere finanzieller Art, frei ist, der sein Urteil oder die Ergebnisse seiner Prüfungen beeinflussen könnte, insbesondere durch Personen oder Personengruppen, die von den Ergebnissen der Prüfungen betroffen sind.

3. Die Flugsicherungsorganisation muss sicherstellen, dass das mit Prüfungsaufgaben betraute Personal Zugang zu der Ausrüstung hat, die ihm eine korrekte Durchführung der erforderlichen Prüfungen ermöglicht.

4. Die Flugsicherungsorganisation muss sicherstellen, dass das mit Prüfungsaufgaben betraute Personal über eine solide technische und berufliche Ausbildung, ausreichende Kenntnisse der für die Prüfungen geltenden Anforderungen sowie angemessene Erfahrungen bei der Durchführung dieser Aufgaben verfügt und ferner qualifiziert ist, die entsprechenden Erklärungen, Aufzeichnungen und Berichte zu erstellen, die als Nachweis für die Durchführung der Prüfungen dienen.

5. Die Flugsicherungsorganisation muss sicherstellen, dass das mit Prüfungsaufgaben betraute Personal in der Lage ist, seine Aufgaben unparteilich durchzuführen. Die Vergütung dieses Personals darf weder von der Zahl der durchgeführten Prüfungen noch von deren Ergebnis abhängen.