KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23.09.1997
KOM(97) 442 endg.
97/0231 (CNS)

Vorschlag für einen

Beschluß des Rates

über das Übereinkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft, der Europäischen Weltraumorganisation und der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt über einen europäischen Beitrag zur Entwicklung eines globalen Navigationssatellitensystems

(von der Kommission vorgelegt)

Begründung

1. *Hintergrund*

Im Dezember 1994 verabschiedete der Rat eine Entschließung zum europäischen Beitrag zur Entwicklung eines globalen Satellitennavigationssystems (GNSS)[1], mit der die Kommission u. a. ersucht wurde, Arbeiten zur Entwicklung und Realisierung einer europäischen Ergänzung der bestehenden Systeme einzuleiten bzw. zu unterstützen sowie Vorarbeiten für ein globales System der nächsten Generation zur zivilen Nutzung (GNSS2) durchzuführen.

Seit der Verabschiedung der Entschließung des Rates wurden mehrere Maßnahmen ergriffen. Hierzu gehört der Entwurf eines Übereinkommens zur Zusammenarbeit[2] mit der Europäischen Weltraumorganisation und EUROCONTROL (hierin enthalten), mit dem eine Abstimmung des europäischen Beitrags bei der Entwicklung eines globalen Satellitennavigationssystems gewährleistet werden soll.

Dieses Übereinkommen bildet die Grundlage zur Realisierung des Aktionsplans, mit dem eine wirksame, sichere und wirtschaftliche Nutzung von Satellitendaten für Navigationszwecke sichergestellt werden soll. Dieser Plan wird von der Kommission mit Unterstützung einer Gruppe aus hochrangigen Vertretern der Mitgliedstaaten, internationaler Organisationen, von Nutzern und der Industrie ausgearbeitet und im Herbst vorgelegt werden. Im Juni 1996 verabschiedeten der Rat und das Parlament darüber hinaus gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes[3] zur Untermauerung der Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der Navigation und Ortung.

Die oben genannten Maßnahmen führten zu einem europäischen Programm zur regionalen Ergänzung des US-amerikanischen Globalen Ortungssystems GPS und des russischen GLONASS. Diese Ergänzung ist ein Beitrag zu Systemen der ersten Generation (GNSS1), "European Geostationary Navigation Overlay Service" (EGNOS) genannt, und steht im Einklang mit den lokalen, auf die jeweiligen Anforderungen zugeschnittenen Ergänzungen. Ferner wurden die Erkundungsarbeiten für GNSS2 aufgenommen.

Mit dem beiliegenden Vorschlag für einen Beschluß soll die Möglichkeit geschaffen werden, einen europäischen Beitrag für ein globales System zu realisieren. Angesichts der potentiellen Beherrschung des Satellitennavigationsmarktes durch die USA wird das Übereinkommen die europäischen Interessen schützen und die vollständige Ausschöpfung des Potentials einer satellitengestützten Navigationstechnik erleichtern helfen. Ferner dürfte ein Beschluß die Aushandlung internationaler Übereinkommen auf politischer und technischer Ebene erleichtern, mit denen die Interoperabilität regionaler Beiträge zu diesem System gewährleistet werden soll. Hierzu ist im Rahmen der neuen

---

1 Entschließung des Rates 94/C379 vom 19.12.1994.

2 Gemäß dem vom Rat am 17.6.1996 verabschiedeten Beschlusses über die Verhandlungsdirektiven.

3 ABl. Nr. L 228 vom 9.9.1996.

Transatlantikagenda eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Europäischen Union und der Vereinigten Staaten zur Erörterung des GNSS-Systems eingesetzt worden. Für die Zusammenarbeit mit der Russischen Föderation wird demnächst eine zweite Arbeitsgruppe eingesetzt: In diesem Kreis soll ein gemeinsames Konzept für die Verwirklichung des GNSS ausgearbeitet werden. Das Übereinkommen sollte auch Koordinierungsmechanismen enthalten und sicherstellen, daß die vielfältigen Anstrengungen, die bei der Systementwicklung unternommen werden, aufeinander abgestimmt sind. Daneben sind für die GNSS-Entwicklung eventuell auch noch mit anderen Ländern und Regionen Kontakte erforderlich.

2. *Übereinstimmung mit anderen Bereichen der Gemeinschaftspolitik*

Der Aufbau eines Navigations- und Ortungsnetzes in Europa ist ein zentrales Anliegen der Gemeinschaftspolitik, mit dem die vollständige Integration der Land-, See- und Luftverkehrswege mit Hilfe einer sicheren, nahtlosen, wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Navigation gewährleistet werden soll. Mit den folgenden Rechtsvorschriften und Maßnahmen der Gemeinschaft wird die Satellitennavigation jetzt Realität:

- Entscheidung des Rates vom 25.2.1992 über Funknavigationssysteme für Europa (92/143/EWG)

- Mitteilung der Kommission für eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr (KOM(93)66 endg.),

- Entschließung des Rates (94/C/379/02) vom 19. Dezember 1994 zum europäischen Beitrag zur Entwicklung eines globalen Satellitennavigationssystems (GNSS),

- Mitteilung der Kommission - Satellitennavigationsdienste: ein europäisches Konzept (KOM(94)248 endg.),

- Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament - die Europäische Union und die Raumfahrt: Förderung von Anwendungen, Märkten und industrieller Wettbewerbsfähigkeit (KOM(96) 617 endg.),

- Entscheidung 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juni 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Ausbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes,

- Beschluß des Rates vom 21.6.1996 über die Ermächtigung der Kommission, ein Übereinkommen zwischen der Gemeinschaft, der Europäischen Weltraumorganisation und EUROCONTROL über den europäischen Beitrag zu einem globalen Satellitennavigationssystem auszuhandeln (8414/96).

Mit dem Übereinkommen zwischen der Gemeinschaft, der Europäischen Weltraumorganisation und EUROCONTROL über den europäischen Beitrag zum GNSS wird ein Beitrag zur Erreichung der Ziele der Gemeinschaft, wie die Vollendung des Binnenmarktes und die Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts, geleistet. Die Einrichtung eines Satellitennavigationssystems dürfte auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der dauerhaften umweltfreundlichen Mobilität von Menschen und Gütern in Europa beitragen. Durch das Übereinkommen sollte ferner

ein effizienter europäischer Beitrag zum GNSS gesichert werden. Darüber hinaus wird in den Leitlinien für die Einrichtung transeuropäischer Verkehrsnetze[4] auf die Bedeutung hingewiesen, die dem Aufbau eines satellitengestützten Ortungs- und Navigationsnetzes zukommt (Artikel 17). In der Mitteilung über die Raumfahrtpolitik[5] wird ferner die strategische Bedeutung der Satellitennavigation für die Industrie hervorgehoben und die Notwendigkeit unterstrichen, einen Koordinierungsmechanismus einzurichten, damit die in verwandten Bereichen zur Verfügung stehenden Ressourcen besser genutzt werden können.

3. *Inhalt des vorgeschlagenen Übereinkommens*

Artikel 1

In Artikel 1 wird das grundlegende Ziel des Kooperationsübereinkommens dargelegt: die Einrichtung einer zentralen Koordinierungsstelle für alle Maßnahmen, die zum Aufbau eines Satellitennavigations- und Ortungssystems in Europa ergriffen werden.

Artikel 2

Artikel 2 enthält die Begriffsbestimmungen für die Systeme GNSS 1 und 2 sowie EGNOS. Diese Begriffsbestimmungen werden im technischen Anhang des Übereinkommens vertieft.

Artikel 3

In Artikel 3 werden die drei Ebenen der Zusammenarbeit aufgeführt:

- Zusammenarbeit beim System GNSS1
- Zusammenarbeit zur Erreichung der vollen Betriebsfähigkeit,
- Verbindung zum System GNSS2.

Artikel 4

In diesem Artikel werden Art und Umfang der von jeder Partei des Übereinkommens durchzuführenden Maßnahmen umrissen.

Artikel 5

Artikel 5 enthält eine Beschreibung der Zusammenarbeit der Parteien des Übereinkommens und sieht die Einrichtung eines Sekretariats zur verwaltungstechnischen Unterstützung des Dreiparteienausschusses vor.

Artikel 6

---

4 op. cit. Nr. 3

5 KOM(96) 617 endg.

Dieser Artikel erläutert den Umgang der drei Organisationen mit Informationen zum GNSS-System.

Artikel 7

In diesem Artikel wird die Handhabung der Urheber- und Eigentumsrechte durch die drei Organisationen erläutert.

Artikel 8

Dieser Artikel enthält die Zusage der drei Parteien, die für die Durchführung des Übereinkommens erforderlichen finanziellen Vorkehrungen zu treffen.

Artikel 9

Der Artikel behandelt Vertragsverfahren.

Artikel 10

Artikel 10 enthält Regelungen zur Klärung von Haftungsfragen.

Artikel 11

Artikel 11 enthält die im Falle von höherer Gewalt anwendbare Bestimmung.

Artikel 12

Artikel 12 enthält die Vereinbarungen über die Außenbeziehungen.

Artikel 13

Artikel 13 enthält Bestimmungen im Hinblick auf die Überprüfung und Änderung des Übereinkommens.

Artikel 14

Artikel 14 enthält die Bestimmung, daß das Übereinkommen auch Dritten offensteht.

Artikel 15

Artikel 15 enthält die Bestimmung zur Beilegung von Streitigkeiten.

Artikel 16

Artikel 16 legt fest, daß die Anhänge 1 und 2 Bestandteil des Übereinkommens sind.

Artikel 17

Artikel 17 enthält die Bestimmungen im Hinblick auf das Inkrafttreten und die Beendigung des Übereinkommens.

Anhang 1

Anhang 1 enthält eine Beschreibung des Umfangs der Zusammenarbeit der Parteien.

Anhang 2

Anhang 2 enthält eine detaillierte Aufstellung des von jeder Partei zu leistenden Beitrags.

4. *Schlußfolgerungen*

Die Kommission ist der Auffassung, daß der Entwurf des Übereinkommens von der Gemeinschaft akzeptiert werden kann und dem Auftrag gerecht wird. Sie schlägt deshalb dem Rat vor,

- die Verhandlungsergebnisse zu genehmigen,
- die Unterzeichnung des Übereinkommens zu beschließen und
- die Verfahren zum Abschluß des Übereinkommens einzuleiten.

Deshalb legt die Kommission hiermit einen Entwurf eines Ratsbeschlusses über den Abschluß des Übereinkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft, der Europäischen Weltraumorganisation und EUROCONTROL über einen europäischen Beitrag zur Entwicklung eines globalen Navigationssatellitensystems (GNSS) vor.

VORSCHLAG FÜR EINEN BESCHLUSS DES RATES ÜBER

DAS ÜBEREINKOMMEN ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT, DER EUROPÄISCHEN WELTRAUMORGANISATION UND DER EUROPÄISCHEN ORGANISATION ZUR SICHERUNG DER LUFTFAHRT ÜBER EINEN EUROPÄISCHEN BEITRAG ZUR ENTWICKLUNG EINES GLOBALEN NAVIGATIONSSATELLITENSYSTEMS

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 in Verbindung mit Artikel 228,

gestützt auf den Vorschlag der Kommission,

gestützt auf die Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

gestützt auf die gemäß Artikel 14 der Konvention zur Gründung der Europäischen Weltraumorganisation erteilte Genehmigung des ESA-Rates,

gestützt auf die Maßnahme 83/22 der nach Artikel 11 der Konvention zur Gründung von EUROCONTROL eingesetzten ständigen Kommission,

in der Erwägung, daß das Übereinkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft, der Europäischen Weltraumorganisation und der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt über einen europäischen Beitrag zur Entwicklung eines globalen Navigationssatellitensystems genehmigt werden sollte -

BESCHLIESST:

Artikel 1

Das Übereinkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft, der Europäischen Weltraumorganisation und der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt über einen europäischen Beitrag zur Entwicklung eines globalen Navigationssatellitensystems wird hiermit im Namen der Europäischen Gemeinschaft genehmigt.

Der Wortlaut des Übereinkommens sowie seine technischen Anhänge sind diesem Beschluß beigefügt.

Artikel 2

Der Präsident des Rates wird im Namen der Gemeinschaft den in dem Übereinkommen vorgesehenen Rechtsakt zur Genehmigung des Übereinkommens hinterlegen.

Geschehen zu Brüssel, am

Im Namen des Rates

ANLAGE

ENTWURF

ÜBEREINKOMMEN

zwischen der

EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT

und der

EUROPÄISCHEN WELTRAUMORGANISATION

und der

EUROPÄISCHEN ORGANISATION ZUR SICHERUNG DER LUFTFAHRT

über einen

EUROPÄISCHEN BEITRAG

zur Entwicklung eines

GLOBALEN NAVIGATIONSSATELLITENSYSTEMS

Die Europäische Gemeinschaft (nachfolgend als "EG" bezeichnet), vertreten durch

.....

und

die Europäische Weltraumorganisation (nachfolgend als "ESA" bezeichnet), gegründet durch das am 30. Mai 1975 in Paris zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen der Europäischen Weltraumorganisation, vertreten durch ihren Generaldirektor, Jean-Marie Luton,

und

die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (nachfolgend als "EUROCONTROL" bezeichnet), gegründet durch das Übereinkommen über die Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt vom 13. Dezember 1960 (geändert durch das Protokoll vom 12. Februar 1981), vertreten durch ihren Generaldirektor, Yves Lambert,

nachfolgend gemeinsam als "die Parteien" bezeichnet

IN DEM BEWUSSTSEIN, daß die Untersuchungen zur Satellitennavigation von Forschungsarbeiten zur Definition eines einsatzfähigen Anwendungssystems voranschreiten und eine ausreichende Reife für einen europäischen Beitrag zu einem globalen Navigationssatellitensystem erreicht haben, der die Rolle der europäischen Industrie auf diesem Gebiet stärken wird;

IN KENNTNIS des Interesses, das europäische Regierungen anläßlich der Tagung der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz am 10. Juni 1994 an einem europäischen Beitrag zur Satellitennavigation geäußert haben;

GESTÜTZT auf die Mitteilung der Europäischen Kommission vom 14. Juni 1994 über Satellitennavigationsdienste, die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 13. November 1994, die Entschließung des Rates der Europäischen Union vom 19. Dezember 1994 über den europäischen Beitrag zur Entwicklung eines globalen Navigationssatellitensystems (GNSS), die Schlußfolgerungen des Rates der Europäischen Union vom 14. März 1995, worin die Europäische Kommission ersucht wurde, einen Beitrag zur Errichtung des globalen Navigationssatellitensystems (GNSS-1) zu leisten und zu diesem Zweck alle notwendigen Maßnahmen zur Anmietung der Inmarsat-III-Transponder zu ergreifen, sowie auf die Entscheidung des Rates der Europäischen Union und des Europäischen Parlaments vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes;

GESTÜTZT auf die Billigung dieses Übereinkommens durch den ESA-Rat am ..... nach Artikel XIV Absatz 1 des Übereinkommens der Europäischen Weltraumorganisation;

[redacted]

GESTÜTZT auf die vom Ständigen Ausschuß von EUROCONTROL am 31. Januar 1995 nach Artikel 11 des Übereinkommens über die Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt in der Fassung vom 12. Februar 1981 ergriffene Maßnahme Nr. 83/22;

IN ERKENNTNIS der Notwendigkeit einer besseren Abstimmung ihrer Tätigkeiten zur Gewährleistung der Glaubwürdigkeit und Wirksamkeit eines europäischen Engagements auf diesem Gebiet, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung eines Satellitennavigationssystems unter Verwendung von Inmarsat-III-Navigationsnutzlasten, wofür die Parteien einen Vorschlag mit dem Titel European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS) vorlegten, der vom Inmarsat-Rat am 21. November 1994 sowie am 15. November 1995 angenommen wurde

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

ARTIKEL 1 - ZWECK

Zweck dieses Übereinkommens ist die Regelung der Zusammenarbeit zwischen den Parteien im Hinblick auf einen europäischen Beitrag zur Entwicklung eines globalen Navigationssatellitensystems. Durch diese konzertierte Anstrengung soll Europa in die Lage versetzt werden, Vorkehrungen für die Bereitstellung eines Satellitennavigationsdienstes zu treffen, der den Einsatzanforderungen der zivilen Nutzer unabhängig von anderen Funknavigations- und -ortungshilfen soweit wie möglich gerecht wird.

ARTIKEL 2 - BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Für die Zwecke dieses Übereinkommens gelten folgende Begriffsbestimmungen:

Globales Navigationssatellitensystem (GNSS)

GNSS ist ein satellitengestütztes weltweites System zur Positions-, Geschwindigkeits- und Zeitbestimmung, das den Anforderungen der potentiellen Nutzer für zivile Anwendungen dauerhaft gerecht wird.

GNSS-1

GNSS-1 ist eine erste Verwirklichung des GNSS auf der Grundlage der bestehenden militärischen US- und russischen Satellitennavigationssysteme, die um zivile Systeme erweitert werden, um dem Nutzer eine ausreichend unabhängige Überwachung des Gesamtsystems zu ermöglichen.

[redacted]

[redacted]

GNSS-2

GNSS-2 ist ein weltweites ziviles Navigationssatellitensystem, das internationaler Kontrolle und Verwaltung unterliegen und den Anforderungen aller Nutzerkategorien für die Positions-, Geschwindigkeits- und Zeitbestimmung gerecht werden soll.

European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS)

EGNOS ist eine europäische Erweiterung bestehender Satellitennavigations- und -ortungssysteme, in deren Rahmen geostationäre Satelliten zur Steigerung der Leistung dieser Systeme über Europa und zur Schaffung einer Kapazität für den gesamten geostationären Erfassungsbereich eingesetzt werden. EGNOS ist eine europäische Komponente von GNSS-1.

ARTIKEL 3 - GELTUNGSBEREICH

Dieses Übereinkommen regelt die Zusammenarbeit zwischen den Parteien, die in den Anhängen 1 und 2 näher beschrieben wird. Sie erstreckt sich auf folgende Tätigkeiten:

a) Entwicklung und Validierung der Einsatzbereitschaft eines europäischen Beitrags zu GNSS-1 unter Verwendung bestehender Satellitensysteme und der zur Erfüllung der Nutzeranforderungen erforderlichen Erweiterungen;

b) Koordinierung der Aktionen aller Parteien, um die volle Betriebskapazität von GNSS-1 zu erreichen;

c) parallel zu GNSS-1 Vorbereitungsarbeiten zur Planung und Auslegung von GNSS-2.

ARTIKEL 4 - BEITRÄGE DER PARTEIEN ZU GNSS-1

Die Parteien ergreifen nach ihren Regeln und Verfahren geeignete Maßnahmen und unternehmen alle Anstrengungen, um nach Anhang 2 rechtzeitig folgende Beiträge zu GNSS-1 zu leisten:

a) Der Beitrag der ESA besteht in der Verwirklichung ihres Programms ARTES (Fortgeschrittene Forschung zu Telekommunikationssystemen), insbesondere des Programmteils 9, der die technische Entwicklung von EGNOS und dessen Betrieb zur Erprobung und technischen Validierung umfaßt.

b) EUROCONTROL bringt die Nutzeranforderungen der Zivilluftfahrt ein und validiert das entwickelte System anhand dieser Anforderungen. Ferner unterstützt EUROCONTROL die europäischen Bemühungen, um zu

[redacted]

[redacted]

gewährleisten, daß GNSS-1 für die Zivilluftfahrt betriebstechnisch annehmbar ist.

[redacted]

c) Die EG trägt zur Konsolidierung der Anforderungen aller Nutzer und zur Validierung des entwickelten Systems anhand dieser Anforderungen insbesondere im Rahmen ihrer Aktionen auf dem Gebiet der transeuropäischen Netze sowie der Forschung und Entwicklung unbeschadet der Rechtsvorschriften über die Verfahren der technischen Harmonisierung – z.B. betreffend Ausrüstungen für Luftfahrzeuge und Flugverkehrsmanagement – bei.

Die EG sorgt insbesondere auch für die Errichtung von EGNOS, indem sie alle geeigneten Maßnahmen einschließlich der Anmietung der geostationären Transponder ergreift.

ARTIKEL 5 - ARBEITSBEZIEHUNGEN ZWISCHEN DEN PARTEIEN

5.1 Um die fortschreitende Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen den Parteien zu gewährleisten, wird hiermit ein Gemeinsamer Dreiparteienausschuß aus Vertretern der Parteien eingesetzt mit dem Auftrag, die Durchführung dieses Übereinkommens zu überwachen, Leitlinien zu erstellen und die gemeinsamen Ansätze zur Verwirklichung dieses Übereinkommens zu koordinieren. Der Gemeinsame Dreiparteienausschuß tritt mindestens einmal jährlich oder auf Ersuchen einer Partei nach Bedarf häufiger zusammen und erläßt eigene Verfahrensregeln.

5.2 Der Gemeinsame Dreiparteienausschuß wird von einem Sekretariat unterstützt, das die laufende Verwaltung erledigt und auf Antrag die technische Unterstützung organisiert. Die Parteien tragen nach ihren Regeln und Verfahren gemeinsam zu dieser Verwaltungsunterstützung bei.

5.3 Der Gemeinsame Dreiparteienausschuß erfüllt die in diesem Übereinkommen festgelegten Aufgaben, indem er

a) Informationen über den Stand der Tätigkeiten nach diesem Übereinkommen sowie einschlägige Unterlagen und die Ergebnisse aus den Beiträgen der Parteien nach diesem Übereinkommen austauscht;

b) Vertreter aller Parteien zur Teilnahme an Besprechungen über die Tätigkeiten, die Gegenstand dieses Übereinkommens sind, einlädt;

c) vor der Aufnahme von Kontakten mit nichteuropäischen Stellen, die für dieses Übereinkommen von Belang sind, Informationen austauscht und sich soweit wie möglich abstimmt;

d) Vorschläge für Vorkehrungen ausarbeitet, die für den künftigen Betrieb des Ortungs- und Navigationsdienstes notwendig sind;

e) Vorschläge zur Organisation der Arbeit des Sekretariats vorlegt.

5.4 Änderungen oder Fortschreibungen des technischen Inhalts der Anhänge 1 und 2, die den Geltungsbereich dieses Übereinkommens, insbesondere dessen finanzielle und betriebstechnische Bestimmungen, nicht berühren, können vom Gemeinsamen Dreiparteienausschuß durch einstimmigen Beschluß genehmigt werden.

ARTIKEL 6 - AUSTAUSCH UND WEITERGABE VON INFORMATIONEN

6.1 Jede Partei macht vorbehaltlich ihrer Regeln für den Austausch von Informationen den anderen Parteien alle ihr verfügbaren Informationen zugänglich, die für die Durchführung dieses Übereinkommens notwendig sein können.

6.2 Soweit nichts anderes bestimmt wird, gibt jede Partei die im Rahmen dieses Übereinkommens ausgetauschten Informationen nur an ihre eigenen Beschäftigten und die zum Empfang solcher Informationen amtlich ermächtigten Personen (auch in den Mitgliedstaaten jeder Partei) weiter und nutzt diese Informationen nicht für kommerzielle Zwecke. Die Weitergabe solcher Informationen erfolgt nur, soweit dies für die Zwecke dieses Übereinkommens notwendig ist, und unterliegt strenger Vertraulichkeit.

ARTIKEL 7 - RECHTE UND EIGENTUM

7.1 Jede Partei verwaltet bzw. behält nach ihren Regeln und Verfahren die Eigentums- und kommerziellen Rechte an Software, Geräten und Unterlagen, die sie im Rahmen ihrer Tätigkeiten zur Durchführung dieses Übereinkommens finanziert und entwickelt hat.

7.2 Für gemeinsame Entwicklungen, die für die Zwecke dieses Übereinkommens durchgeführt werden, können besondere Vereinbarungen zwischen den Parteien notwendig werden.

ARTIKEL 8 - FINANZIELLE VEREINBARUNGEN

8.1 Jede Partei stellt sicher, daß nach ihren Verfahren rechtzeitig die zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen und seinen Anhängen notwendigen finanziellen Vorkehrungen getroffen werden.

8.2 Vor Abschluß der Erprobung und technischen Validierung von EGNOS sind neue finanzielle Vereinbarungen zu treffen.

ARTIKEL 9 - VERTRAGSHOHEIT UND VERFAHREN

Unbeschadet des Artikels 7 Absatz 2 werden alle von einer Partei zur Durchführung dieses Übereinkommens zu vergebenden Verträge nach ihrem üblichen Verfahren vergeben.

ARTIKEL 10 — HAFTUNG

10.1 Die Parteien kommen überein, daß in bezug auf die nach diesem Übereinkommen unternommenen Tätigkeiten jede Partei auf alle Ansprüche gegen die anderen Parteien wegen Körperverletzung oder Tod ihrer eigenen Beschäftigten oder Beauftragten oder wegen eigener Vermögensschäden, die von einer Partei verursacht werden, verzichtet, gleichviel ob die Körperverletzung, der Tod oder Vermögensschaden auf Fahrlässigkeit oder andere Ursachen zurückzuführen ist, außer im Falle grober Fahrlässigkeit oder vorsätzlichen Fehlverhaltens.

10.2 Bei Ansprüchen Dritter, die sich aus der Verwirklichung der Beiträge der Parteien nach Anhang 2 ergeben, haftet jede Partei nur, soweit sich der Anspruch auf ihren Beitrag bezieht.

10.3 Die Parteien kommen überein, daß für Ansprüche eines Dritten aus einem Vertrag mit einer der Parteien zur Verwirklichung des Beitrags der Parteien nach Anhang 2 nur die Partei haftet, die den betreffenden Vertrag geschlossen hat.

ARTIKEL 11 - HÖHERE GEWALT

Es gilt nicht als Verstoß gegen dieses Übereinkommen, wenn eine Partei ihren darin vorgesehenen Beitrag infolge höherer Gewalt nicht erbringen kann.

ARTIKEL 12 - ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

12.1 Jede Partei verpflichtet sich, ihre eigenen oder gemeinsame Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, die den Gegenstand dieses Übereinkommens betreffen, im voraus mit den anderen Parteien abzustimmen.

12.2 Bei allen einschlägigen Medienaktivitäten ist die Rolle jeder Partei nach diesem Übereinkommen kenntlich zu machen.

12.3 Die Einzelbestimmungen für die Durchführung der Öffentlichkeitsarbeit nach diesem Artikel werden in gegenseitigem Einvernehmen festgelegt.

ARTIKEL 13 - ÄNDERUNGEN

13.1 Änderungen dieses Übereinkommens bedürfen der schriftlichen Zustimmung aller Parteien.

13.2 Stößt eine Partei bei der Erbringung ihres Beitrags einschließlich ihres Finanzbeitrags auf Schwierigkeiten, so untersuchen die Parteien im Rahmen des Gemeinsamen Dreiparteienausschusses, wie der vorgesehene Beitrag dennoch erbracht werden kann, und überprüfen im erforderlichen Umfang die Ziele und den Inhalt dieses Übereinkommens.

ARTIKEL 14 - BETEILIGUNG DRITTER

Dieses Übereinkommen steht Dritten, die zur Erfüllung der darin vorgesehenen Aufgaben beitragen können, zum Beitritt offen. In diesem Fall werden entsprechende Änderungen nach Artikel 13 vorgenommen.

ARTIKEL 15 - BEILEGUNG VON STREITIGKEITEN

15.1 Alle zwischen den Parteien entstehenden Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens oder seiner Anhänge werden dem Gemeinsamen Dreiparteienausschuß zur direkten Verhandlung vorgelegt.

15.2 Kann die Streitigkeit nicht nach Absatz 1 beigelegt werden, so kann jede Partei den anderen Parteien die Ernennung eines Schiedsrichters anzeigen; die anderen Parteien ernennen daraufhin binnen zwei Monaten ihren Schiedsrichter.

15.3 Der Gemeinsame Dreiparteienausschuß ernennt einstimmig zwei weitere Schiedsrichter.

15.4 Die Schiedsrichter entscheiden mit Stimmenmehrheit.

15.5 Jede an der Streitigkeit beteiligte Partei unternimmt die zur Vollstreckung des Schiedsspruchs notwendigen Schritte.

ARTIKEL 16 - ANHÄNGE

Die Anhänge 1 und 2 sind Bestandteil dieses Übereinkommens. Ihre Fortschreibung erfolgt nach dem in Artikel 5 Absatz 4 vorgesehenen Verfahren.

[redacted]

ARTIKEL 17 - INKRAFTTRETEN UND BEENDIGUNG

17.1 Dieses Übereinkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung durch die Parteien in Kraft und bleibt in Kraft, bis die in den Anhängen 1 und 2 festgelegten Tätigkeiten abgeschlossen sind oder bis dieses Übereinkommen durch ein anderes Kooperationsübereinkommen ersetzt wird.

17.2 Unbeschadet des Absatzes 1 kann jedoch jede Partei dieses Übereinkommen nach Abschluß der technischen und betrieblichen Validierung von EGNOS beenden, indem sie den anderen Parteien sechs Monate im voraus eine Kündigungsanzeige übermittelt.

17.3 Im Falle der Beendigung des Übereinkommens nach Absatz 2 legen die Parteien alle erforderlichen Maßnahmen einvernehmlich fest.

[redacted]

Dieses Übereinkommen wird in drei Urschriften in dänischer, deutscher, englischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, niederländischer, portugiesischer, schwedischer und spanischer Sprache unterzeichnet. Für die Auslegung ist jeder Wortlaut in gleicher Weise maßgebend.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu ..... am .....

Für die Europäische Weltraumorganisation
.....
Jean-Marie Luton, Generaldirektor

Für die Europäische Gemeinschaft
.....

Für die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt
.....
Yves Lambert, Generaldirektor

[redacted]

ANHANG 1

1. Einleitung

Der Gegenstand der Zusammenarbeit der Parteien nach Artikel 3 wird im folgenden näher geregelt.

2. Europäischer Beitrag zu GNSS-1: Artikel 3 Buchstabe a

Dieser Beitrag umfaßt die Entwicklung von Systemen zur Erweiterung der heutigen satellitengestützten Funknavigations- und -ortungssysteme, um den Anforderungen einer zivilen Nutzung (an Land, auf See, in der Luft sowie in nicht verkehrsbezogenen Anwendungen) über Europa und dem gesamten geostationären Erfassungsbereich gerecht zu werden.

Er erstreckt sich hauptsächlich auf folgende Tätigkeiten:

- Ermittlung der Nutzeranforderungen;
- Entwicklung und Erprobung sowie technische und betriebliche Validierung des European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS); hierbei handelt es sich um eine großräumige Erweiterung bestehender satellitengestützter Funknavigations- und -ortungssysteme, die unter Verwendung geostationärer Satelliten den Nutzern zusätzliche satellitengestützte Entfernungsmeßkapazität sowie Integritäts- und großräumige Differentialinformationen (WAD-Informationen) bietet;
- zusätzliche Erweiterungen (z.B. lokale Erweiterung, selbständige Integritätskontrolle durch den Empfänger usw.);
- Entwicklung, Erprobung und Validierung der Nutzerausrüstung;
- Zertifizierung der europäischen GNSS-1-Elemente.

Anhang 2 enthält eine genauere Beschreibung des europäischen Beitrags zu GNSS-1.

3. Übergang zur vollen Betriebskapazität von GNSS-1: Artikel 3 Buchstabe b

Die Parteien legen Verfahren für die mögliche Einbeziehung weiterer Elemente fest, um die volle Betriebskapazität von GNSS-1 zu erreichen. Dazu ist insbesondere zusätzliche Satellitenkapazität erforderlich.

[redacted]

4. Vorbereitungsarbeiten für GNSS-2: Artikel 3 Buchstabe c

Die Parteien stimmen ihre Vorbereitungsarbeiten zur Planung und Auslegung von GNSS-2 ab, wozu auch Untersuchungen zur Vorbereitung einer im Zeitraum 1997-2000 zu unternehmenden Demonstration in der Umlaufbahn gehören. In Frage kommende Systemkonfigurationen werden untersucht, um anschließend kritische Forschungsarbeiten und Technologieentwicklungen zu bestimmen und einzuleiten und erste Versuche für ausgewählte GNSS-2-Konzepte durchzuführen.

Die Vorbereitungsarbeiten für GNSS-2 umfassen folgendes:

- Missionsdefinition (Ermittlung der zusätzlichen Nutzeranforderungen und der Anforderungen an den Signalentwurf, Bestimmung der Anwendungen des Demonstrationssystems);

- Systemdefinition (Systemoptionen, Entwurf des Demonstrationssystems, Festlegung des Demonstrationsprogramms);

- Vorentwicklungsarbeiten zur Vorbereitung der GNSS-2-Technologie;

- Entwicklung einer experimentellen Navigationsnutzlast und Durchführung von Systemsimulationen und Einsatzdemonstrationen in der Umlaufbahn);

- Architektonische Konzeption von GNSS-2 (Entwurf eines vollständigen Navigationssatellitensystems einschließlich seiner logistischen und betriebstechnischen Aspekte).

ANHANG.2

1. Einleitung

In diesem Anhang werden die Beiträge der Parteien nach Artikel 4 genauer festgelegt. Sie umfassen den Entwurf, die Entwicklung und Errichtung von EGNOS bis zum Abschluß einer ersten Aufbauphase unter Verwendung von mindestens zwei geostationären Navigationstranspondern. EGNOS wird nachstehend beschrieben.

Das EGNOS-System ist eine Erweiterung bestehender satellitengestützter Funknavigations- und -ortungssysteme, in deren Rahmen geostationäre Satelliten zur Steigerung der Leistung dieser Systeme über Europa und dem gesamten geostationären Erfassungsbereich eingesetzt werden.

Durch den Einsatz von Navigationstranspondern auf geostationären Satelliten und die Verarbeitung von Daten aus einem Netz von Bodenkontrollstationen bietet EGNOS zusätzliche satellitengestützte Entfernungsmeßkapazität und liefert Dienstintegritäts- und WAD-Korrekturdaten. Der WAD-Dienst soll die Genauigkeit der bestehenden satellitengestützten Funknavigationssysteme vor allem über Europa verbessern. Das EGNOS-System wird die Verfügbarkeit der Satellitennavigationsdienste insgesamt verbessern.

Die Infrastruktur für EGNOS besteht aus:

- Missionskontrollzentren (MCCs);
- Navigationstranspondern auf geostationären Satelliten;
- Navigations-Land-Erdfunkstellen (NLESs) für den Zugang zu den Navigationstranspondern;
- Entfernungsmeß- und Integritätskontrollstationen (RIMs);
- verbesserten RIMs zur genauen Bestimmung der Umlaufbahn der die Navigationstransponder mitführenden geostationären Satelliten;
- einem Netz von Referenzstationen zur Prüfung der Integrität der von EGNOS berechneten WAD-Korrekturen. Als Referenzstationen werden vereinfachte RIMs verwendet.

2. Beitrag der ESA

Der Beitrag der ESA besteht in der Verwirklichung ihres Programms ARTES, insbesondere des Programmteils 9.

Die ESA übernimmt insbesondere folgende Tätigkeiten:

- Projektleitung von EGNOS;
- Missionsanalyse und Systemdefinition;
- erste Versuche;
- Erprobung und Simulationen;

[redacted]

- Entwicklung des Entfernungsmeß-Systems;
- Entwicklung des Integritätssystems;
- Entwicklung des WAD-Systems;
- Erprobung und technische Validierung von EGNOS, einschließlich der Vorkehrungen für die Bodenkommunikation und der MCC-Betriebskosten in der Erprobungs- und Validierungsphase.

3. Beitrag von EUROCONTROL

EUROCONTROL übernimmt im Rahmen ihrer Tätigkeiten im Bereich der Satellitennavigationsanwendungen und in enger Zusammenarbeit mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) folgendes:

- Einbringung der Nutzeranforderungen der Zivilluftfahrt.

- Betriebstechnische Erprobung und Validierung von GNSS-1 für den Einsatz in der Zivilluftfahrt. Hierzu gehören statische terrestrische Messungen, spezifische Flugversuche und Datenerfassungskampagnen auf Linienflugzeugen.

- Unterstützung der europäischen Tätigkeiten, um zu gewährleisten, daß das GNSS für die Zivilluftfahrt betriebstechnisch annehmbar ist. Dies erfolgt in möglichst breiter Zusammenarbeit mit den Akteuren der Zivilluftfahrt einschließlich der Gemeinsamen Luftfahrtbehörden (JAA).

4. Beitrag der EG

Die EG trägt entsprechend ihren Verfahren im Bereich der transeuropäischen Netze und der Rahmenprogramme für Forschung und Entwicklung zur Erfüllung folgender Aufgaben bei:

- Konsolidierung der Nutzeranforderungen an GNSS-1;
- Entwurf, Entwicklung und Förderung der Normung von GNSS-1-Nutzerausrüstungen für alle Anwendungsarten (Seeverkehr, Zivilluftfahrt, Landverkehr);
- Untersuchung der den Einbau in die Nutzerfahrzeuge betreffenden Fragen zur Vorbereitung von Validierungsversuchen;
- Bereitstellung von mindestens zwei Satellitenverbindungen für die Errichtung von EGNOS (insbesondere Miete von Transpondern auf den Inmarsat-III-Satelliten AOR-E und IOR und der erforderlichen Einrichtungen in entsprechenden NLESs);
- Durchführung von Versuchen zur Validierung der Nutzeranforderungen und der Prototypen von Nutzerausrüstungen unter Einsatzbedingungen.

Finanzbogen

1. BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

Übereinkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft, der Europäischen Weltraumorganisation und der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt über einen europäischen Beitrag zur Entwicklung eines globalen Navigationssatellitensystems (GNSS).

2. HAUSHALTSLINIE(N)

B2 - 702	Besondere Beteiligungen, insbesondere auf dem Gebiet der Verkehrsicherheit
B2 - 704	Einführung und Weiterentwicklung einer auf Dauer tragbaren gemeinsamen Verkehrspolitik
B5 - 700	Finanzielle Unterstützung von Projekten des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die von gemeinsamem Interesse sind
B6 - 7111	Telematikanwendungen von gemeinsamem Interesse
B6 - 7161	Verkehr

3. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 74, Artikel 84 Absatz 2 und Artikel 129 c EG-Vertrag

Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.07.1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEVN)
Verordnung (EG) Nr.°2236/95 des Rates vom 18.09.95 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze

Entscheidung des Rates vom 23. November 1994 über ein spezifisches Programm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration im Bereich der allgemeinrelevanten Telematikanwendungen (1994-98).

Entscheidung des Rates vom 15. Dezember 1994 über ein spezifisches Programm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration im Bereich des Verkehrs (1994- 1998).

4. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

4.1 Allgemeines Ziel der Maßnahme

Mit der vorgeschlagenen Maßnahme soll ein europäischer Beitrag zur Entwicklung eines weltweiten und multimodalen Satellitennavigationssystems ermöglicht werden.
Ziel der Einrichtung eines Satellitennavigationssystems ist es, die Produktivität der Verkehrssysteme zu verbessern, indem den Benutzern ein System zur Verfügung gestellt wird, mit der sie ihre geographische Position bestimmen können. Dadurch trägt diese Maßnahmen zur Entwicklung einer auf Dauer tragbaren, sicheren Mobilität von Menschen und Gütern bei, was ein grundlegendes Ziel der Gemeinsamen Verkehrspolitik ist.
Es soll ein Übereinkommen abgeschlossen werden, damit die Ressourcen der drei Organisationen konvergent genutzt werden.

4.2 Dauer der Maßnahme und ggf. Bestimmungen über ihre Erneuerung oder Verlängerung

1997-2000

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN/EINNAHMEN

5.1 Nichtobligatorische Ausgaben (NOA)

5.2 Getrennte Mittel (GM)

5.3 Betroffene Einnahmen

Entfällt

6. ART DER AUSGABEN

Folgende drei Ausgabenkategorien sind geplant:
- Zuschuß zwecks Kofinanzierung mit der ESA und EUROCONTROL;
- Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten (Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung);
- Durchführbarkeitsstudien (Finanzbeitrag der Gemeinschaft: max. 50%) im Rahmen der finanziellen Unterstützung für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEVN).

7. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

7.1 Berechnungsweise für die Gesamtkosten der Maßnahme (Angabe der Kosten je Einheit)

7.2 Aufschlüsselung nach Kostenelementen

Mio ECU (jeweilige Preise)

Aufschlüsselung	1997	1998	1999	2000	n + 5 und folgende Haushaltsjahre	Insgesamt
Verkehrsmaßnahmen	0.7					0.7
Durchführbarkeitsstudien	6.5	9	9	5		29.5
Verkehrsforschungsmaßnahmen	1					1
Telematikforschungsmaßnahmen	4					4
Telekomm.-maßnahmen						
Insgesamt	12.2	9	9	5		35.2

7.3 Vorläufiger Fälligkeitsplan für Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen

Mio. ECU

	* 1997	* 1998	* 1999	* 2000	n + 5 und folgedne Haus-haltsj-ahre	Insgeamt
Verpflichtungser-mächtigungen	12.2	9	9	5		35.2
Zahlungser-mächtigungen						
Haushaltsjahr 97	4.95					
n + 1	3.25	4.5				
n + 2	4	4	4			
n + 3		0.5	5	2		
n + 4				3		
n + 5						
und folgende Haushaltsjahre						
Insgesamt	12.2	9	9	5		35.2

* Die endgültigen Beträge werden jedes Jahr von der Haushaltsbehörde festgelegt.

8. VORGESEHENE BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden aus dem Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung und dem TEVN finanziert. Es werden die dafür jeweils vorgesehen Betrugsbekämpfungsmaßnahmen angewendet. Im einzelnen finden sich für den Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes entsprechende Bestimmungen (Kontrolle, Berichte, Begleitung, Bewertung usw.) in der Verordnung Nr.2236/95 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze, insbesondere in Artikel 12 (Absätze 4 und 5 über die regelmäßig durchzuführenden Kontrollen am Durchführungsort der Projekte durch die Kommissionsdienststellen) und 15 (Absätze 5 und 7 über Begleitung und Bewertung). Für das RP gibt es ähnliche Bestimmungen.

9. ANGABEN ZUR KOSTEN-WIRKSAMKEITS-ANALYSE

9.1 Der europäische Beitrag zur Errichtung eines weltweiten Satellitennavigationssystems bedarf umfangreicher Mittel (siehe Mitteilung der Kommision KOM(94) 248 vom Juni 1994 über Satellitennavigationsdienste). Nur durch eine Zusammenarbeit der drei Organisationen des Übereinkommens kann diese Entwicklung, die für Europa (angesichts der sozio-ökonomischen und industriellen Herausforderungen sowie der Verkehrssicherheit) von vorrangiger Bedeutung ist, gesichert werden. Dank der Verpflichtungen der drei Organisationen wird dem europäischen Projekt für den Zeitraum 1996-2000 ein Gesamtbudget von rund 200 Mio. ECU zur Verfügung gestellt werden können.
Das Hauptziel läßt sich in mehrere Einzelziele aufschlüsseln, anhand derer der Wert der Maßnahme beurteilt werden kann:

- Verbesserung der Verkehrssystems (Erhöhung der Kapazität des Luftraums, Minderung der verkehrsbedingten Umweltbelastung. Überwachung von Gefahrguttransporten);
- verbesserte Zusammenarbeit der betroffenen Stellen auf europäischer Ebene;
- Erschließung neuer Märkte;
- bessere Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie;
- Unterstützung der technologischen Entwicklung im Raumfahrtbereich (Möglichkeit der Nutzung einer neuen Satellitentechnologie).

9.2 Begründung der Maßnahme

- Die Intervention der Gemeinschaft erfolgt im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Leitlinien für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEVN), insbesondere des Navigations- und Ortungssystems. Nur durch eine organisierte Koordinierung der in Europa verfügbaren Ressourcen kann die Gemeinschaft an der Entwicklung eines globalen Satellitennnavigationssystems mitwirken.

- Eine Gemeinschaftsinitiative ermöglicht den Aufbau einer Rauminfrastruktur zugunsten ganz Europas: Die Navigationssignale sollen über Satelliten in ganz Europa übertragen werden. Deshalb bedarf es eines Projekts auf europäischer Ebene. Darüber hinaus wurde die Kommission in einer Entschließung des Rats (378/94 vom 19.12.1994) ersucht, diesbezügliche Vorschläge zu erarbeiten. Im Juni 1996 erteilte der Rat der Kommission ein Verhandlungsmandat.

9.3 Follow-up und Bewertung der Maßnahme

Die Maßnahme ist anhand folgender Kriterien zu bewerten und zu verfolgen:
- Erhöhung der Kapazität des Luftraums, Minderung der verkehrsbedingten Umweltbelastung. Überwachung von Gefahrguttransporten
- Möglichkeit der Nutzung einer neuen Satellitentechnologie
- Interoperabilität der Navigationssysteme

- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie
- Erschließung neuer Märkte (kommerzielle Nutzungen der Navigationsdienste).

10. VERWALTUNGSAUSGABEN (EINZELPLAN III TEIL A DES HAUSHALTSPLANS)

Über die tatsächliche Verwendung der notwendigen Verwaltungsmittel entscheidet die Kommission durch einen jährlichen Beschluß über die Mittelverteilung unter Berücksichtigung des Personalbestands und der von der Haushaltsbehörde zusätzlich genehmigten Mittel.

10.1 Auswirkungen auf den Personalbestand

Art der Stelle		Verwaltungspersonal		Quelle		Dauer 4 Jahre (1997-2000)
		Plan-stellen	zeitlich befristete Stellen	Vorhandenes Personal der GD bzw. der betreffenden Dienststelle	Zusätzliches Personal	
Beamter oder Bediensteter auf Zeit	A	2,0		2		
	B	1,0		1		
	C	0,5		0,5		
Sonstiges Personal						
Insgesamt		3,5		3,5		

Falls zusätzliches Personal erforderlich ist, ist anzugeben, wann es zur Verfügung zu stellen ist.

10.2 Finanzielle Auswirkungen des zusätzlichen Personals

ECU

	Betrag	Berechnungsmethode
Beamte Bedienstete auf Zeit Sonstiges Personal (Angabe der Haushaltslinie)		
Insgesamt		

In den Beträgen sind die Gesamtkosten der zusätzlichen Stellen für die gesamte Laufzeit der Maßnahme, falls diese festgelegt ist, ansonsten für 12 Monate, enthalten.

Die Ausgaben für das Personal, das für die Durchführung dieser Maßnahem erforderlich ist, werden mit vorhandenen Mitteln gedeckt: 3,5 Beamte (Laufbahngruppen A1, A2, A4, A5), d.h. 350000 ECU im Jahr.

10.3 Anstieg anderer Verwaltungsausgaben aufgrund der Maßnahme

ECU

Haushaltslinie (Nr. und Bezeichnung)	Betrag	Berechnungsmethode
Insgesamt		

Die Ausgaben für Dienstreisen (Artikel A-130), die durch Umschichtung vorhandener Mittel gedeckt werden, werden auf 14800 ECU veranschlagt (6 Dienstreisen innerhalb der Gemeinschaft, 5 Dienstreisen außerhalb der Gemeinschaft) [1997]

ISSN 0254-1467

KOM(97) 442 endg.

DOKUMENTE

DE **07 15 08**

Katalognummer : CB-CO-97-452-DE-C

ISBN 92-78-24355-8

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg