VERORDNUNG (EG) Nr. 2096/2005 DER KOMMISSION

vom 20. Dezember 2005

zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Nach Verordnung (EG) Nr. 550/2004 hat die Kommission gemeinsame Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der gesamten Europäischen Gemeinschaft festzulegen. Eine unmittelbar anwendbare Verordnung ist dafür das am besten geeignete Mittel.

(2) Die Erbringung von Flugsicherungsdiensten innerhalb der Gemeinschaft sollte der mitgliedstaatlichen Zertifizierung unterliegen. Den Flugsicherungsorganisationen, die die gemeinsamen Anforderungen erfüllen, sollte ein Zeugnis gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 ausgestellt werden. Flugsicherungsorganisationen, die ohne Zeugnis operieren können, sollten sich um größtmögliche Übereinstimmung mit den gemeinsamen Anforderungen bemühen, soweit es ihnen ihr Rechtsstatus ermöglicht.

(3) Die Anwendung der gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 festzulegenden gemeinsamen Anforderungen sollte unbeschadet der Souveränität der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und unbeschadet der Anforderungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der öffentlichen Ordnung, der öffentlichen Sicherheit und Belangen der Verteidigung erfolgen, wie dies in Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen Luftraums („Rahmenverordnung“) [2] festgelegt ist. Die Anforderungen sollten nicht für militärische Einsätze und Übungen, die in den Anwendungsbereich von Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 fallen, gelten.

(4) Die Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten sollte dem rechtlichen Status der Flugsicherungsorganisationen in den Mitgliedstaaten Rechnung tragen. Des weiteren und für den Fall, dass eine Organisation andere Aktivitäten als die Erbringung von Flugsicherungsdiensten betreibt, sollten die gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 festzulegenden gemeinsamen Anforderungen keine Anwendung weder auf diese Aktivitäten noch auf Ressourcen, die anderen Aktivitäten zugewiesen sind, finden, es sei denn, dies ist ausdrücklich vorgesehen.

(5) Die Anwendung gemeinsamer Anforderungen auf Flugsicherungsorganisationen sollte den Risiken angemessen sein, die mit den Besonderheiten eines jeden Dienstes wie der Anzahl und/oder Art und den Merkmalen der verarbeiteten Flugbewegungen verbunden sind. Sollten bestimmte Flugsicherungsorganisationen sich dafür entscheiden, die Möglichkeit zur Erbringung grenzübergreifender Dienste nicht zu nutzen und daher auf das Recht auf gegenseitige Anerkennung innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums zu verzichten, sollte eine nationale Aufsichtsbehörde diesen Organisationen die Möglichkeit einräumen können, bestimmte allgemeine Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten sowie bestimmte besondere Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf angemessene Weise zu erfüllen. Die an das Zeugnis geknüpften Bedingungen sollten daher Art und Umfang der Freistellung widerspiegeln.

(6) Um die ordnungsgemäße Funktion der Zertifizierungsregelung zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten der Kommission alle einschlägigen Informationen zu den von ihrer nationalen Aufsichtsbehörde erteilten Freistellungen im Zusammenhang mit ihren Jahresberichten vorlegen.

(7) Die verschiedenen Arten von Flugsicherungsdiensten unterliegen nicht notwendigerweise denselben Anforderungen. Es ist daher erforderlich, die gemeinsamen Anforderungen auf die besonderen Merkmale der jeweiligen Dienste abzustimmen.

(8) Der Nachweis der Einhaltung sollte der Flugsicherungsorganisation für die Gültigkeitsdauer des Zeugnisses und für alle davon erfassten Dienste obliegen.

[1] ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.
[2] ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

(9) Um die wirksame Anwendung gemeinsamer Anforderungen zu gewährleisten, sollte ein System der regelmäßigen Beaufsichtigung und Inspektion der Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen und der im Zeugnis angegebenen Bedingungen eingerichtet werden. Die nationale Aufsichtsbehörde sollte die Eignung des Dienstleisters vor der Erteilung eines Zeugnisses prüfen und die fortlaufende Eignung der von ihr zertifizierten Flugsicherungsorganisation jährlich bewerten. Zu diesem Zweck sollte sie ein Richtprogramm für die Inspektion aller von ihr zertifizierten Flugsicherungsorganisationen auf der Grundlage einer Risikobewertung festlegen und jährlich überarbeiten. Das Programm sollte die Inspektion aller einschlägigen Bereiche der Flugsicherungsorganisation innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens ermöglichen. Bei der Begutachtung von benannten Flugsicherungsorganisationen für Flugverkehrsdienste und Wetterdienste, sollte die nationale Aufsichtsbehörde befugt sein, anwendbare Anforderungen zu überprüfen, die sich aus internationalen Verpflichtungen des betreffenden Mitgliedstaats ableiten.

(10) Die gegenseitige Begutachtung der nationalen Aufsichtsbehörden sollte einen gemeinsamen und gemeinschaftsweiten Ansatz bei der Beaufsichtigung der Flugsicherungsorganisationen in der gesamten Gemeinschaft fördern. Die Kommission sollte diese Begutachtungen in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten arrangieren. Die Begutachtungen sollten mit den Aktivitäten im Rahmen des Eurocontrol-Programms zur Überwachung und Unterstützung der Umsetzung der ESARR (ESIMS: ESARR Implementation Monitoring and Support) und des von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) betriebenen Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP: Universal Safety Oversight Audit Programme) koordiniert werden, um Doppelarbeit zu vermeiden. Um den Austausch von Erfahrungen und vorbildlichen Praktiken im Rahmen einer gegenseitigen Begutachtung zu ermöglichen, sollten nationale Sachverständige vorzugsweise einer nationalen Aufsichtsbehörde oder einer anerkannten Organisation entstammen.

(11) Eurocontrol hat Sicherheitsanforderungen (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, ESARR) ausgearbeitet, die für die sichere Erbringung von Flugsicherungsdiensten von höchster Bedeutung sind. Die Kommission hat die einschlägigen Bestimmungen der ESARR 3 über die Nutzung von Sicherheitsmanagementsystemen durch Flugverkehrsmanagement-Dienstleister, ESARR 4 über die Risikobewertung und -minderung im Flugverkehrsmanagement und ESARR 5 über Flugsicherungspersonal, Anforderungen an mit betriebssicherheitsbezogenen Aufgaben betrautes technisches Personal, zu bestimmen und zu billigen. Gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 hat die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zu einer gemeinschaftlichen Fluglotsenzulassung vorgelegt ([1]), der die Bestimmungen der ESARR 5 für Fluglotsen abdeckt. Es ist daher nicht angebracht, diese Bestimmungen in dieser Verordnung zu wiederholen. Es sollten jedoch Bestimmungen aufgenommen werden, die der nationalen Aufsichtsbehörde auferlegen zu prüfen, ob das Personal einer Flugsicherungsorganisation, insbesondere Fluglotsen, ordnungsgemäß zugelassen ist, sofern dies vorgeschrieben ist.

(12) Es ist daher ebenfalls nicht angebracht, die Bestimmungen zur Meldung und Bewertung von Sicherheitsvorkommnissen im Flugverkehrsmanagement, die durch die Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt ([2]) und die Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt ([3]) zu wiederholen. Bestimmungen zu Sicherheitsvorkommnissen sollten eingeführt werden, um einer nationalen Aufsichtsbehörde aufzuerlegen zu prüfen, ob ein Erbringer von Flugverkehrsdiensten wie auch Erbringer von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten die Vorkehrungen einhält, die für die Meldung und Bewertung von Sicherheitsvorkommnissen erforderlich sind. Die einschlägigen Bestimmungen der ESARR 1 zur Sicherheitsaufsicht im Flugverkehrsmanagement und der ESARR 6 zur Software in Flugverkehrsmanagementsystemen sollten benannt und durch getrennte Rechtsakte der Gemeinschaft angenommen werden.

(13) Es sollte insbesondere anerkannt werden, dass erstens das Sicherheitsmanagement eine Funktion der Erbringung von Flugsicherungsdiensten ist, mit der gewährleistet wird, dass alle Sicherheitsrisiken ermittelt, bewertet und zufrieden stellend gemindert wurden und dass zweitens ein förmlicher und systematischer Ansatz beim Sicherheitsmanagement den Sicherheitsnutzen auf sichtbare und nachvollziehbare Weise maximiert. Die Kommission sollte die Sicherheitsanforderungen dieser Verordnung in Bezug auf Flugverkehrsdienste aktualisieren und weiter präzisieren, um ein höchstmögliches Maß an Sicherheit zu gewährleisten, unbeschadet der zukünftig zu bestimmenden Rolle der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) in diesem Bereich.

(14) Flugsicherungsorganisationen sollten beim Betrieb die relevanten ICAO-Standards einhalten. Im Hinblick auf eine erleichterte grenzübergreifende Erbringung von Diensten sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission in enger Zusammenarbeit mit Eurocontrol darauf hinarbeiten, die Unterschiede, die die Mitgliedstaaten bei der Anwendung von ICAO-Standards im Bereich der Flugsicherung notifiziert haben, zu minimieren, um einen gemeinsamen Satz von Standards zwischen Mitgliedstaaten innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums zu erreichen; insbesondere mit dem Ziel, gemeinsame Regeln für den Luftverkehr zu entwickeln.

([1]) KOM(2004) 473, noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

([2]) ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 14.

([3]) ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23.

(15) Unterschiedliche nationale Haftungsregelungen sollten nicht verhindern, dass Flugsicherungsorganisationen Vereinbarungen über die grenzübergreifende Erbringung von Diensten abschließen, sobald sie Vorkehrungen zur Deckung von Schäden getroffen haben, für die nach dem anwendbaren Recht zu haften ist. Die dabei angewandte Methode sollte sich nach den innerstaatlichen rechtlichen Anforderungen richten. Mitgliedstaaten, die die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in dem gesamten ihrer Verantwortung unterliegenden Luftraum oder in einem Teil davon ohne Zertifizierung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 erlauben, sollten die Haftung dieser Diensterbringer abdecken.

(16) Während ESARR 4 eine maximal tolerierbare Wahrscheinlichkeit für Unfälle mit direkter Beteiligung des Flugverkehrsmanagements in der ECAC (Europäische Zivilluftfahrtkonferenz)-Region festlegt, wurden maximal tolerierbare Wahrscheinlichkeiten für alle Schweregradkategorien noch nicht entwickelt. Die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten gemeinsam mit Eurocontrol diese Wahrscheinlichkeiten vervollständigen und aktualisieren und Mechanismen entwickeln, sie unter unterschiedlichen Umständen anzuwenden.

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

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

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

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

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

Diese Verordnung bestimmt und billigt die verbindlichen Vorschriften der folgenden Eurocontrol-Sicherheitsanforderungen (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, ESARR), die für die Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen von Belang sind:

a) ESARR 3 über die Nutzung von Sicherheitsmanagementsystemen durch Flugverkehrsmanagement-Dienstleister, Ausgabe 17. Juli 2000;

b) ESARR 4 über die Risikobewertung und -minderung im Flugverkehrsmanagement, Ausgabe 5. April 2001;

c) ESARR 5 über Flugsicherungspersonal, Anforderungen an mit betriebssicherheitsbezogenen Aufgaben betrautem Personal im technischen Bereich, Ausgabe 11. April 2002.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

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

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

a) „Luftarbeit“ ist Flugbetrieb, bei dem ein Luftfahrzeug für besondere Dienste wie in der Landwirtschaft, bei Bauarbeiten, Fotografie, Vermessung, Beobachtung und Überwachung, Suche und Rettung oder zur Luftwerbung eingesetzt wird;

b) „gewerblicher Luftverkehr“ ist Flugbetrieb, der die entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post umfasst;

c) „funktionales System“ ist eine Kombination von Systemen, Verfahren und Personal mit dem Ziel, eine Funktion im Bereich des Flugverkehrsmanagements zu erfüllen;

d) „allgemeine Luftfahrt“ ist ziviler Flugbetrieb ausgenommen gewerblicher Luftverkehr und Luftarbeit;

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

f) „Gefahr“ ist jede Bedingung, Vorfall oder Umstand, die einen Unfall verursachen könnte;

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

h) „Risiko“ ist die Kombination der Gesamtwahrscheinlichkeit oder Häufigkeit des Vorkommens einer schädlichen Auswirkung, die von einer Gefahr verursacht wird, und der Schwere dieser Auswirkung;

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

j) „Sicherheitsziel“ ist eine qualitative oder quantitative Aussage, die die maximale Häufigkeit oder Wahrscheinlichkeit eines erwarteten Gefahreneintritts angibt;

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

l) „Dienste“ sind entweder ein Flugsicherungsdienst oder ein Bündel von Flugsicherungsdiensten.

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

Artikel 3

Zeugniserteilung

(1) Um das zur Erbringung von Flugsicherungsdiensten erforderliche Zeugnis zu erhalten, und unbeschadet Artikel 7 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 müssen Flugsicherungsorganisationen die allgemeinen gemeinsamen Anforderungen in Anhang I erfüllen, sowie die zusätzlichen, je nach Art der erbrachten Dienste besonderen Anforderungen in den Anhängen II bis V vorbehaltlich der Freistellungen in Artikel 4.

(2) Die nationale Aufsichtsbehörde überprüft die Erfüllung der gemeinsamen Anforderungen durch eine Flugsicherungsorganisation bevor sie ihr ein Zeugnis erteilt.

(3) Eine Flugsicherungsorganisation muss die gemeinsamen Anforderungen nicht später als zu dem Zeitpunkt erfüllen, zu dem ihr ein Zeugnis nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 ausgestellt wird.

Artikel 4

Freistellungen

(1) In Abweichung von den Bestimmungen von Artikel 3 Absatz 1 können sich Flugsicherungsorganisationen dafür entscheiden, keinen Gebrauch von der Möglichkeit zur Erbringung grenzübergreifender Dienste zu machen und auf das Recht auf gegenseitige Anerkennung innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums zu verzichten.

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

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

a) allgemeine Luftfahrt;

b) Luftarbeit;

c) gewerblicher Luftverkehr, der auf Luftfahrzeuge mit weniger als 10 Tonnen für den Abflug zugelassenes Höchstgewicht oder mit weniger als 20 Passagiersitzen beschränkt ist;

d) gewerblicher Luftverkehr mit weniger als 10 000 Flugbewegungen im Jahr (berechnet als Summe der Starts und Landungen) ungeachtet des für den Abflug zugelassenen Höchstgewichts und der Zahl der Passagiersitze. Die Zahl der Flugbewegungen ist als Durchschnitt der vorhergehenden drei Jahre zu berechnen.

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

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

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

(2) Eine nationale Aufsichtsbehörde kann den Antragstellern, die die Kriterien von Absatz 1 erfüllen, spezifische Freistellungen bewilligen, die ihrem Beitrag zum Flugverkehrsmanagement in dem Luftraum unter der Verantwortung des Mitgliedstaats angemessen sind. Diese Freistellungen dürfen sich nur auf die Anforderungen des Anhangs I beziehen, mit Ausnahme von:

a) Teil 1 technische und betriebliche Fähigkeiten und Eignung;

b) Teil 3.1 Sicherheitsmanagement;

c) Teil 5 Personal;

d) Teil 8.1 offene und transparente Erbringung von Diensten.

(3) Zusätzlich zu den Freistellungen in Absatz 2 kann eine nationale Aufsichtsbehörde den Antragsstellern, die flugplatzbezogene Flugberatungsdiensten mit regelmäßig nicht mehr als einer Arbeitsposition an einem Flughafen erbringen, Freistellungen bewilligen, die ihrem Beitrag zum Flugverkehrsmanagement in dem Luftraum unter der Verantwortung des Mitgliedstaats angemessen sind.

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

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

b) Sicherheitserhebungen (siehe Teil 3.1.3);

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

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

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

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

b) die zeitliche Gültigkeit des Zeugnisses zu begrenzen und

c) zu überwachen, dass die Flugsicherungsorganisation die Voraussetzungen für die Freistellung weiterhin erfüllt.

Artikel 5

Nachweis der Einhaltung

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

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

(3) Ein zertifizierter Erbringer von Flugverkehrsdiensten setzt die nationale Aufsichtsbehörde von geplanten sicherheitsbezogenen Änderungen bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten in Kenntnis.

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

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

Die nationale Aufsichtsbehörde prüft, dass die Abhilfemaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt wurden, bevor sie der betreffenden Flugsicherungsorganisation ihre Genehmigung erteilt. Wenn die Abhilfemaßnahmen nicht ordnungsgemäß innerhalb der vereinbarten Frist durchgeführt wurden, ergreift die nationale Aufsichtsbehörde geeignete Vollstreckungsmaßnahmen gemäß Artikel 7 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und trägt dabei der Notwendigkeit Rechnung, die Kontinuität der Dienstleistung zu gewährleisten.

Artikel 6

Ermöglichung der Überwachung der Einhaltung

Gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 ermöglichen Flugsicherungsorganisationen Inspektionen und Überprüfungen, einschließlich Ortstermine und unangekündigte Besuche der Betriebsstätten, durch die nationale Aufsichtsbehörde oder eine in deren Auftrag tätige anerkannte Organisation. Die berechtigten Personen sind befugt,

a) einschlägige Aufzeichnungen, Daten, Verfahrensanweisungen und sonstiges Material zu prüfen, das für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten relevant ist;

b) Kopien oder Auszüge dieser Aufzeichnungen, Daten, Verfahrensanweisungen und sonstigen Materials anzufertigen;

c) mündliche Erklärungen an Ort und Stelle anzufordern;

d) betreffende Räumlichkeiten, Grundstücke oder Verkehrsmittel zu betreten.

Solche Inspektionen und Überprüfungen erfolgen im Einklang mit den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in denen sie durchzuführen sind.

Artikel 7

Fortlaufende Einhaltung

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

Dazu legt die nationale Aufsichtsbehörde ein jährlich zu aktualisierendes Richtprogramm für die Inspektion aller von ihr zertifizierten Flugsicherungsorganisationen fest, das auf einer Bewertung der Risiken beruht, die mit den verschiedenen Tätigkeiten des Dienstes verbunden sind. Vor der Festlegung des Inspektionsprogramms konsultiert sie die betroffenen Flugsicherungsorganisationen sowie gegebenenfalls andere betroffene nationale Aufsichtsbehörden.

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

Artikel 8

Sicherheitsaufsicht über das Personal im technischen Bereich

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

a) geeignete Sicherheitsvorschriften für Personal im technischen Bereich herauszugeben, das mit der Betriebssicherheit im Zusammenhang stehende Aufgaben wahrnimmt;

b) eine angemessene und geeignete Sicherheitsaufsicht über das Personal im technischen Bereich auszuüben, das von einer Betriebsorganisation mit der Durchführung von Aufgaben, die mit der Betriebssicherheit im Zusammenhang stehen, betraut ist;

c) in begründeten Fällen nach entsprechender Untersuchung geeignete Maßnahmen in Bezug auf die Betriebsorganisation und/oder ihr Personal im technischen Bereich zu ergreifen, das den Bestimmungen von Anhang II, Teil 3.3 nicht entspricht;

d) sich zu vergewissern, dass geeignete Verfahren eingerichtet sind um sicherzustellen, dass Dritte, die mit Aufgaben betraut sind, die mit der Betriebssicherheit im Zusammenhang stehen, die Bestimmungen von Anhang II, Teil 3.3 erfüllen.

Artikel 9

Gegenseitige Begutachtung

(1) Die Kommission wird in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten die gegenseitige Begutachtung nationaler Aufsichtsbehörden gemäß den Absätzen 2 bis 6 ermöglichen.

(2) Eine gegenseitige Begutachtung wird von einem Team nationaler Sachverständiger durchgeführt. Ein Team umfasst Sachverständige aus mindestens drei verschiedenen Mitgliedstaaten. Sachverständige dürfen nicht an Begutachtungen innerhalb des Mitgliedstaats, in dem sie beschäftigt sind, teilnehmen. Die Kommission führt eine Liste zur Verfügung stehender nationaler Sachverständiger, die von den Mitgliedstaaten benannt werden und alle Aspekte der gemeinsamen Anforderungen, die in Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 genannt sind, abdecken.

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

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

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

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

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

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

Artikel 10

Inkrafttreten

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

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

Brüssel, den 20. Dezember 2005

Für die Kommission
Jacques BARROT
Vizepräsident

ANHANG I

ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN BEZÜGLICH DER ERBRINGUNG VON FLUGSICHERUNGSDIENSTEN

1. TECHNISCHE UND BETRIEBLICHE FÄHIGKEITEN UND EIGNUNG

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

2. ORGANISATIONSSTRUKTUR UND MANAGEMENT

2.1 **Organisationsstruktur**

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

In der Organisationsstruktur sind festzulegen:

a) Befugnisse, Pflichten und Verantwortung der benannten Stelleninhaber, insbesondere des für Funktionen im Zusammenhang mit Sicherheit, Qualität, Gefahrenabwehr, Finanzen und Personal zuständigen Managementpersonals;

b) Beziehung und Unterstellungsverhältnisse zwischen verschiedenen Teilen und Prozessen der Organisation.

2.2 **Organisationsmanagement**

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

a) legt die Gesamtziele der Flugsicherungsorganisation und ihre Strategie zu deren Erreichung im Einklang mit ihren längerfristigen Plänen und einschlägigen Gemeinschaftsanforderungen fest, die für die Entwicklung der Infrastruktur oder sonstiger Technologie von Belang sind;

b) enthält geeignete Leistungsziele bezüglich Qualität und Diensteniveau, Sicherheit und Kosteneffizienz.

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

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

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

b) Leistungskennzahlen, anhand deren das Niveau und die Qualität der Dienste vernünftig beurteilt werden können;

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

3. SICHERHEITS- UND QUALITÄTSMANAGEMENT

3.1 **Sicherheitsmanagement**

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

3.2 **Qualitätsmanagementsystem**

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

a) die Qualitätspolitik so festzulegen, dass die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzer so gut wie möglich erfüllt werden;

b) ein Qualitätssicherungsprogramm mit Verfahren einzurichten, mit denen überprüft werden kann, dass alle Tätigkeiten gemäß den anzuwendenden Anforderungen, Standards und Verfahren durchgeführt werden;

c) Nachweise für die Funktion des Qualitätssystems durch Handbücher und Überwachungsunterlagen vorzulegen;

d) Vertreter aus dem Leitungsbereich zu bestimmen, die die Einhaltung von Verfahren, mit denen sichere und effiziente Betriebspraktiken gewährleistet werden, und die Angemessenheit dieser Verfahren überwachen;

e) Überprüfungen des eingerichteten Qualitätssystems durchzuführen und gegebenenfalls Abhilfemaßnahmen zu treffen.

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

3.3 **Betriebshandbücher**

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

a) Betriebshandbücher Anweisungen und Informationen enthalten, die das Betriebspersonal zur Durchführung seiner Aufgaben benötigt;

b) einschlägige Teile der Betriebshandbücher dem betreffenden Personal zugänglich sind;

c) das Betriebspersonal unverzüglich über Änderungen der Betriebshandbücher, die ihre Aufgaben betreffen, sowie deren Inkrafttreten informiert wird.

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

Die Flugsicherungsorganisation richtet ein System zur Gefahrenabwehr ein, um

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

b) den Schutz der Betriebsdaten, die sie erhält oder erzeugt oder auf sonstige Weise nutzt, zu gewährleisten, so dass der Zugang dazu auf Befugte beschränkt ist.

Im Gefahrenabwehrsystem sind festzulegen:

a) Verfahren zur Bewertung des Gefährdungsrisikos und dessen Minderung, Überwachung und Verbesserung der Gefahrenabwehr, Überprüfungen der Gefahrenabwehr und Verbreitung der daraus gezogenen Lehren;

b) die zur Erkennung von Sicherheitsmängeln und zur Alarmierung des Personals durch geeignete Sicherheitswarnungen vorgesehenen Mittel;

c) die Mittel zur Eindämmung der Auswirkungen von Sicherheitsmängeln und zur Ermittlung von Abhilfemaßnahmen und Minderungsverfahren, um eine Wiederholung zu verhindern.

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

5. PERSONAL

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

6. FINANZKRAFT

6.1 **Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit**

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

6.2 **Finanzprüfung**

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

7. HAFTUNGS- UND VERSICHERUNGSDECKUNG

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

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

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

8. QUALITÄT DER DIENSTE

8.1 **Offene und transparente Erbringung von Diensten**

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

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

8.2 **Notfallpläne**

Spätestens ein Jahr nach erfolgter Zertifizierung hat die Flugsicherungsorganisation Notfallpläne für alle von ihr erbrachten Dienste erstellt zu haben, für den Fall, dass Ereignisse eintreten, die zu einer wesentlichen Beeinträchtigung oder Unterbrechung ihrer Dienste führen.

9. BERICHTSPFLICHTEN

Die Flugsicherungsorganisation hat in der Lage zu sein, der zuständigen nationalen Aufsichtsbehörde einen Jahresbericht über seine Tätigkeiten vorzulegen. Unbeschadet Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 sind die Finanzergebnisse Gegenstand des Berichts, ebenso die betriebliche Leistung und sonstige wesentliche Tätigkeiten und Entwicklungen, besonders im Bereich der Sicherheit.

Der Jahresbericht umfasst zumindest:

— eine Bewertung des Niveaus und der Qualität der erbrachten Dienste und des gebotenen Sicherheitsniveaus;

— die Leistung der Flugsicherungsorganisation im Vergleich zu den im Geschäftsplan festgelegten Leistungszielen, wobei die tatsächliche Leistung anhand der im Jahresplan festgelegten Leistungskennzahlen dem Jahresplan gegenüberzustellen ist;

— Entwicklungen bei Betrieb und Infrastruktur;

— die Finanzergebnisse, sofern diese nicht gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Flugsicherungsdiensteverordnung getrennt veröffentlicht werden;

— Informationen zu der förmlichen Konsultation der Nutzer ihrer Dienste;

— Informationen über die Personalpolitik.

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

ANHANG II

BESONDERE ANFORDERUNGEN BEZÜGLICH DER ERBRINGUNG VON FLUGVERKEHRSDIENSTEN

1. EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

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

— seinen rechtlichen Status, seine Eigentumsstruktur und alle Vorkehrungen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Kontrolle seiner Vermögenswerte haben;

— etwaige Verbindungen zu Organisationen, die nicht an der Erbringung von Flugsicherungsdiensten beteiligt sind, einschließlich kommerzielle Tätigkeiten, an denen er unmittelbar oder über mit ihm zusammenhängende Unternehmen beteiligt ist, auf die mehr als 1 % seines erwarteten Umsatzes entfallen. Des Weiteren, meldet er der nationalen Aufsichtsbehörde jede Änderung des Eigentums bei Einzelbeteiligungen, die 10 % oder mehr des gesamten Beteiligungskapitals des Erbringers ausmachen.

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

2. OFFENE UND TRANSPARENTE ERBRINGUNG VON DIENSTEN

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

3. SICHERHEIT DER DIENSTE

3.1 **Sicherheitsmanagementsystem**

3.1.1 *Allgemeine Sicherheitsanforderungen*

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

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

— es gewährleistet, dass jede mit Sicherheitsaspekten der Erbringung von Flugverkehrsdiensten befasste Person individuelle Verantwortung für die eigenen Handlungen trägt, Leiter für die Sicherheitsleistung ihrer jeweiligen Abteilung oder ihres jeweiligen Bereichs verantwortlich sind und die oberste Leitungsebene der Organisation eine umfassende Sicherheitsverantwortung trägt (Sicherheitsverantwortung);

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

— es gewährleistet bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten das Hauptsicherheitsziel, seinen Beitrag zum Risiko eines Flugunfalls so weit wie praktisch möglich zu senken (Sicherheitsziel).

3.1.2 *Anforderungen bezüglich der Erreichung der Sicherheit*

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

— er hat sicherzustellen, dass das Personal zusätzlich zu einer gegebenenfalls erforderlichen Zulassung über eine für die auszuführende Tätigkeit angemessene Ausbildung und Befähigung verfügt, und geltende medizinische Eignungsanforderungen erfüllt (Eignung und Befähigung);

— er hat sicherzustellen, dass eine Stelle für das Sicherheitsmanagement benannt ist, die für die Organisation die Verantwortung für die Entwicklung und Pflege des Sicherheitsmanagementsystems trägt; dass diese verantwortliche Stelle vom Linienmanagement unabhängig ist und unmittelbar der höchsten Ebene der Organisation verantwortlich ist; bei kleinen Organisationen, wo aufgrund der Kombination von Verantwortlichkeiten möglicherweise keine ausreichende Unabhängigkeit in dieser Hinsicht gegeben ist, sind die Vorkehrungen für die Gewährleistung der Sicherheit durch zusätzliche unabhängige Mittel zu ergänzen; weiter hat er sicherzustellen, dass die oberste Leitungsebene der Organisation an der Gewährleistung des Sicherheitsmanagements aktiv beteiligt ist (Verantwortlichkeit für das Sicherheitsmanagement);

— er hat sicherzustellen, dass, wo immer dies praktikabel ist, quantitative Sicherheitsniveaus für alle funktionalen Systeme ermittelt und aufrechterhalten werden (quantitative Sicherheitsniveaus);

— er hat sicherzustellen, dass das SMS systematisch auf eine Weise dokumentiert wird, die klar mit der Sicherheitspolitik der Organisation verknüpft ist (SMS-Dokumentation);

— er hat sicherzustellen, dass die Sicherheit der extern erbrachten Dienste und Versorgungsleistungen unter Berücksichtigung ihrer Sicherheitsrelevanz für die Erbringung seiner Dienste ausreichend dargelegt wird (extern erbrachte Dienste und Versorgungsleistungen);

— er hat zu gewährleisten, dass die Risikobewertung und -minderung bis zu einer angemessenen Stufe durchgeführt wird, um sicherzustellen, dass allen Gesichtspunkten der Erbringung des Flugverkehrsmanagements ausreichend Rechnung getragen wird. Insoweit Änderungen am funktionalen ATM System betroffen sind, finden die Bestimmungen von Teil 3.2 dieses Anhangs Anwendung (Risikobewertung und -minderung);

— er hat sicherzustellen, dass betriebliche oder technische Vorfälle im Flugverkehrsmanagement, deren Auswirkungen als in wesentlichem Maße sicherheitsrelevant angesehen werden, unverzüglich untersucht und alle notwendigen Abhilfemaßnahmen ergriffen werden (sicherheitsrelevante Vorfälle). Im Übrigen hat er darzulegen, dass er die Anforderungen zur Meldung und Bewertung von Sicherheitsvorfällen gemäß anwendbarem innerstaatlichen und Gemeinschaftsrecht umgesetzt hat.

3.1.3 *Anforderungen bezüglich der Gewährleistung der Sicherheit*

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

— Sicherheitserhebungen werden routinemäßig durchgeführt, um gegebenenfalls Verbesserungen empfehlen zu können, den Führungskräften Gewähr für die Sicherheit der Aktivitäten in ihrem Zuständigkeitsbereich zu bieten und die Einhaltung der einschlägigen Bestandteile des SMS zu bestätigen (Sicherheitserhebungen);

— es sind Methoden vorhanden, mit denen Veränderungen von funktionalen Systemen oder Betriebsvorgängen erkannt werden, die darauf hindeuten können, dass sie sich einem Punkt nähern, an dem annehmbare Sicherheitsstandards nicht mehr erfüllt werden, und es werden Abhilfemaßnahmen ergriffen (Sicherheitsüberwachung);

— Sicherheitsunterlagen werden innerhalb der gesamten SMS-Handhabung als Grundlage für die Gewähr der Sicherheit gegenüber allen für die erbrachten Dienste Verantwortlichen oder davon Abhängigen sowie gegenüber der nationalen Aufsichtsbehörde geführt (Sicherheitsunterlagen).

3.1.4 *Anforderungen bezüglich der Förderung der Sicherheit*

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

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

— Die sich aus Untersuchungen von Sicherheitsvorfällen und anderen Sicherheitsaktivitäten ergebenden Lehren werden innerhalb der Organisation auf Führungs- und Mitarbeiterebenen verbreitet (Verbreitung der Lehren).

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

3.2 **Sicherheitsanforderungen bezüglich der Risikobewertung und -minderung im Hinblick auf Änderungen**

3.2.1 *Abschnitt 1*

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

a) der vollständige Lebenszyklus des betreffenden Bestandteils des funktionalen ATM-Systems von der ursprünglichen Planung und Festlegung bis zum Betrieb nach seiner Einführung sowie Instandhaltung und Außerbetriebnahme,

b) Komponenten des funktionalen ATM-Systems an Bord, am Boden und gegebenenfalls im Weltraum in Zusammenarbeit mit den zuständigen Beteiligten sowie

c) Ausrüstung, Verfahren und Personal des funktionalen ATM-Systems, das Zusammenwirken dieser Elemente untereinander sowie das Zusammenwirken des betreffenden Bestandteils mit dem Rest des funktionalen ATM-Systems.

3.2.2 *Abschnitt 2*

Die Verfahren zur Gefahrenermittlung, Risikobewertung und Risikominderung umfassen

a) eine Festlegung des Umfangs, der Grenzen und der Schnittstellen der betreffenden Komponente sowie die Ermittlung der Funktionen, die die Komponente zu erfüllen hat und des Betriebsumfelds, in dem sie betrieben werden soll;

b) eine Festlegung der für die Komponente geltenden Sicherheitsziele unter Einschluss von Folgendem:

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

— Bewertung der Auswirkungen, die sie auf die Sicherheit von Luftfahrzeugen haben können, sowie eine Bewertung der Schwere dieser Auswirkungen anhand des Klassifikationssystems in Abschnitt 4;

— Festlegung ihrer Tolerierbarkeit hinsichtlich der maximalen Eintrittswahrscheinlichkeit, abgeleitet vom Schweregrad und der maximalen Wahrscheinlichkeit der Auswirkungen in Einklang mit Abschnitt 4;

c) gegebenenfalls die Herleitung einer Risikominderungsstrategie, die

— die umzusetzenden Schutzmaßnahmen gegen die risikobehafteten Gefahren angibt,

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

— Zusicherungen der Durchführbarkeit und Wirksamkeit enthält;

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

— bevor die Veränderung umgesetzt wird,

— während etwaiger Phasen des Übergangs zum betrieblichen Einsatz,

— während der betrieblichen Lebensdauer und

— während etwaiger Übergangsphasen bis zur Außerbetriebnahme.

3.2.3 *Abschnitt 3*

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

— vollständig dargelegt wird, dass die betreffende Komponente sowie das gesamte funktionale ATM-System derzeit und künftig tolerierbar sicher sind, indem festgelegte Sicherheitsziele und -anforderungen erfüllt werden; dies schließt gegebenenfalls Spezifikationen verwendeter Techniken für Vorhersage, Überwachung und Überprüfung ein;

— alle Sicherheitsanforderungen im Zusammenhang mit der Umsetzung einer Änderung bis zu den vorgesehenen Betriebstätigkeiten/Funktionen nachverfolgt werden können.

3.2.4 *Abschnitt 4*

Gefahrenermittlung und Bewertung des Schweregrads

Es ist eine systematische Ermittlung der Gefahren durchzuführen. Der Schweregrad der Auswirkungen von Gefahren in einem gegebenen Betriebsumfeld ist anhand der Klassifikation in der folgenden Tabelle zu ermitteln, wobei die Klassifizierung des Schweregrads auf einer spezifischen Argumentation zu beruhen hat, die die wahrscheinlichsten Auswirkungen der Gefahr im schlimmstmöglichen Fall darlegt.

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

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

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

Risikoklassifizierung

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

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

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

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

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

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

a) listet das verantwortliche Führungspersonal für sicherheitsbezogene Funktionen;

b) verzeichnet die relevanten Qualifikationen des technischen und Betriebspersonals in Gegenüberstellung zu den Anforderungen bezüglich Fähigkeiten und Kompetenz;

c) gibt die Stellen und Pflichten an, denen das technische und Betriebspersonal zugewiesen ist, einschließlich der Methodik zur Dienstplangestaltung.

4. ARBEITSMETHODEN UND BETRIEBSVERFAHREN

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

— Anhang 2 über Luftverkehrsregeln (Zehnte Ausgabe, Juli 2005);

— Anhang 10 über den Flugfernmeldedienst, Teil 2 über Meldeverfahren (Sechste Ausgabe, Oktober 2001 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 79);

— Anhang 11 über Flugverkehrsdienste (Dreizehnte Ausgabe, Juli 2000 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 43).

ANHANG III

BESONDERE ANFORDERUNGEN BEZÜGLICH DER ERBRINGUNG VON WETTERDIENSTEN

1. TECHNISCHE UND BETRIEBLICHE FÄHIGKEITEN UND EIGNUNG

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

— Betreibern von Luftfahrzeugen und Flugbesatzungsmitgliedern für die Flugvorbereitung und Planung im Fluge,

— Erbringern von Flugverkehrsdiensten und Fluginformationsdiensten,

— Such- und Rettungsdienststellen sowie

— Flughäfen.

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

2. ARBEITSMETHODEN UND BETRIEBSVERFAHREN

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

— Anhang 3 über den Flugwetterdienst für die internationale Luftfahrt (Fünfzehnte Ausgabe, Juli 2004);

— Anhang 11 über Flugverkehrsdienste (Dreizehnte Ausgabe, Juli 2000 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 43);

— Anhang 14 über Flugplätze (Teil I: Vierte Ausgabe, Juli 2004; Teil II: Zweite Ausgabe, Juli 1995 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 3).

ANHANG IV

BESONDERE ANFORDERUNGEN BEZÜGLICH DER ERBRINGUNG VON FLUGBERATUNGSDIENSTEN

1. TECHNISCHE UND BETRIEBLICHE FÄHIGKEITEN UND EIGNUNG

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

— Flugbetriebspersonal, einschließlich Flugbesatzungen, ebenso wie für die Flugvorbereitung, Flugmanagementsysteme und Flugsimulation sowie

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

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

2. ARBEITSMETHODEN UND BETRIEBSVERFAHREN

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

— Anhang 3 über Flugwetterdienste für die internationale Luftfahrt (Fünfzehnte Ausgabe, Juli 2004);

— Anhang 4 über Luftfahrtkarten (Zehnte Ausgabe, Juli 2001 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 53);

— Anhang 15 über Flugberatungsdienste (Zwölfte Ausgabe, Juli 2004).

ANHANG V

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

1. TECHNISCHE UND BETRIEBLICHE FÄHIGKEITEN UND EIGNUNG

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

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

2. SICHERHEIT DER DIENSTE

Der Erbringer von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten hat die Anforderungen von Anhang 2.3 zu erfüllen.

3. ARBEITSMETHODEN UND BETRIEBSVERFAHREN

Der Erbringer von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten hat in der Lage zu sein, darzulegen, dass seine Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren den Standards entsprechen, die in Anhang 10 (Teil I: Fünfte Ausgabe, Juli 1996; Teil II: Sechste Ausgabe, Oktober 2001; Teil III: Erste Ausgabe, Juli 1995; Teil IV: Dritte Ausgabe, Juli 2002; Teil V: Zweite Ausgabe, Juli 2001 einschließlich aller Änderungen bis hin zu Nummer 79) über den Flugfernmeldedienst des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegt sind, so weit diese für die Erbringung von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten im betroffenen Luftraum relevant sind.