

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

► **B** VERORDNUNG (EG) Nr. 549/2004 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
vom 10. März 2004

zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums

(„Rahmenverordnung“)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <b><u>M1</u></b>	Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009	L 300	34	14.11.2009



**VERORDNUNG (EG) Nr. 549/2004 DES EUROPÄISCHEN  
PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 10. März 2004**

**zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen  
europäischen Luftraums**

**(„Rahmenverordnung“)**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN  
UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,  
insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschus-  
ses <sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(3)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(4)</sup>, aufgrund des  
vom Vermittlungsausschuss am 11. Dezember 2003 gebilligten gemein-  
samen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem, das eine sichere und geordnete Abwicklung des Luftverkehrs ermöglicht und dadurch den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr und die Freizügigkeit der Personen erleichtert.
- (2) Auf seiner Sondertagung am 23. und 24. März 2000 in Lissabon hat der Europäische Rat die Kommission aufgerufen, Vorschläge für die Verwaltung des Luftraums, die Kontrolle des Flugverkehrs und die Regelung der Verkehrsflüsse auf der Grundlage der Arbeiten der von der Kommission eingesetzten hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum vorzulegen. Diese Gruppe — hauptsächlich aus Vertretern ziviler und militärischer Flugsicherungsstellen in den Mitgliedstaaten bestehend — hat ihren Bericht im November 2000 vorgelegt.
- (3) Das reibungslose Funktionieren des Luftverkehrssystems setzt ein einheitliches, hohes Sicherheitsniveau der Flugsicherungsdienste voraus, die eine optimale Nutzung des europäischen Luftraums sowie ein einheitliches, hohes Sicherheitsniveau des Flugverkehrs in Übereinstimmung mit dem im allgemeinen Interesse liegenden Auftrag der Flugsicherungsdienste, einschließlich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ermöglichen. Es sollte daher den höchsten Anforderungen an Verantwortlichkeit und Kompetenz genügen.

<sup>(1)</sup> ABl. C 103 E vom 30.4.2002, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. C 241 vom 7.10.2002, S. 24.

<sup>(3)</sup> ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 13.

<sup>(4)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 3. September 2002 (ABl. C 272 E vom 13.11.2003, S. 296), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 18. März 2003 (ABl. C 129 E vom 3.6.2003, S. 1) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 3. Juli 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 29. Januar 2004 und Beschluss des Rates vom 2. Februar 2004.

**▼B**

- (4) Die Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollte in Einklang mit den Verpflichtungen, die sich aus der Eurocontrol-Mitgliedschaft der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten ergeben, sowie in Einklang mit den Grundsätzen des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 vorangetrieben werden.
- (5) Beschlüsse in Bezug auf Inhalt, Umfang oder Durchführung militärischer Einsätze und Übungen fallen nicht in die Zuständigkeit der Gemeinschaft.
- (6) Die Mitgliedstaaten haben eine allgemeine Erklärung zu militärischen Aspekten im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum abgegeben<sup>(1)</sup>. Dieser Erklärung zufolge sollten die Mitgliedstaaten insbesondere die Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen verstärken und, wenn und soweit wie es von allen betroffenen Mitgliedstaaten für erforderlich gehalten wird, die Zusammenarbeit zwischen ihren Streitkräften in allen Angelegenheiten des Flugverkehrsmanagements erleichtern.
- (7) Der Luftraum stellt eine beschränkte Ressource dar, deren optimale und effiziente Nutzung nur möglich ist, wenn die Erfordernisse aller Nutzer berücksichtigt werden und, wenn sie relevant sind, während der gesamten Entwicklung, Festlegung und Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums sowie im Ausschuss für den einheitlichen Luftraum Berücksichtigung finden.
- (8) Aus diesen Gründen und im Hinblick auf die Ausdehnung des einheitlichen europäischen Luftraums auf eine größere Anzahl europäischer Staaten sollte sich die Gemeinschaft unter Berücksichtigung der Entwicklungen innerhalb von Eurocontrol gemeinsame Ziele setzen und ein Maßnahmenprogramm beschließen, mit dem die Gemeinschaft, die Mitgliedstaaten und die verschiedenen Wirtschaftsbeteiligten zu entsprechenden Anstrengungen für die Schaffung eines stärker integriert betriebenen Luftraums, des einheitlichen europäischen Luftraums, mobilisiert werden.
- (9) In den Fällen, in denen die Mitgliedstaaten tätig werden, um die Einhaltung der gemeinschaftlichen Anforderungen sicherzustellen, sollten die Behörden, die die Einhaltung überprüfen, über eine hinreichende Unabhängigkeit gegenüber Flugsicherungsorganisationen verfügen.
- (10) Flugsicherungsdienste, insbesondere Flugverkehrsdienste, die Behörden vergleichbar sind, erfordern eine funktionale oder strukturelle Trennung und nehmen je nach Mitgliedstaat sehr unterschiedliche Rechtsformen an.
- (11) In den Fällen, in denen für Flugsicherungsorganisationen unabhängige Rechnungsprüfungen vorgeschrieben sind, sollten die Kontrollen der amtlichen Rechnungsprüfungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen die betreffenden Dienste durch die Verwaltung oder eine öffentliche Stelle erbracht werden, die der Aufsicht der genannten Behörden unterliegen, als unabhängige Rechnungsprüfungen anerkannt werden, und zwar unabhängig davon, ob die in diesem Rahmen erstellten Prüfungsberichte veröffentlicht werden oder nicht.
- (12) Es ist wünschenswert, den einheitlichen europäischen Luftraum auf europäische Drittländer auszudehnen, und zwar entweder im Rahmen der Beteiligung der Gemeinschaft an den Arbeiten von Eurocontrol nach dem Beitritt der Gemeinschaft zu Eurocontrol oder im Rahmen von Abkommen der Gemeinschaft mit diesen Ländern.

<sup>(1)</sup> Siehe Seite 9 dieses Amtsblatts.

**▼B**

- (13) Der Beitritt der Gemeinschaft zu Eurocontrol ist ein wichtiger Faktor für die Schaffung eines europaweiten einheitlichen Luftraums.
- (14) Im Zuge der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollte die Gemeinschaft, wo dies angezeigt ist, für ein Höchstmaß an Abstimmung mit Eurocontrol sorgen, insbesondere um regelungsbezogene Synergien und aufeinander abgestimmte Konzepte sicherzustellen und Überschneidungen zwischen beiden Seiten zu vermeiden.
- (15) Nach den Schlussfolgerungen der hochrangigen Gruppe verfügt Eurocontrol über den geeigneten Sachverstand zur Unterstützung der Gemeinschaft bei ihrer Regulierungsaufgabe. Daher sollten Durchführungsvorschriften zu Aspekten, die in den Aufgabenbereich von Eurocontrol fallen, aufgrund dieser Organisation zu erteilender Aufträge ausgearbeitet werden, wobei die hierfür geltenden Bedingungen in die Rahmenvereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der Kommission und Eurocontrol aufzunehmen sind.
- (16) Die Ausarbeitung der zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums erforderlichen Maßnahmen bedarf einer umfassenden Anhörung der interessierten Kreise in Wirtschaft und Gesellschaft.
- (17) Die Sozialpartner sollten bei allen Maßnahmen, die bedeutende Sozialauswirkungen haben, informiert und angemessen angehört werden. Darüber hinaus sollte auch der Ausschuss für den sektoralen Dialog, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene<sup>(1)</sup> eingesetzt wurde, gehört werden.
- (18) Beteiligte wie Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzer, Flughäfen, die Herstellerindustrie und Vertretungsorgane des Fachpersonals sollten die Möglichkeit haben, die Kommission hinsichtlich der technischen Aspekte der Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums zu beraten.
- (19) Die Leistungen des gesamten Systems der Flugsicherungsdienste auf europäischer Ebene sollten unter gebührender Berücksichtigung der Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus einer regelmäßigen Bewertung unterzogen werden, um die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen zu überprüfen und neue Maßnahmen vorzuschlagen.
- (20) Die Strafmaßnahmen bei Verstößen gegen diese Verordnung und gegen die in Artikel 3 genannten Maßnahmen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen.
- (21) Die Auswirkungen der zur Durchführung dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen sollten anhand der von der Kommission regelmäßig vorzulegenden Berichte bewertet werden.
- (22) Diese Verordnung lässt die Befugnis der Mitgliedstaaten unberührt, Vorkehrungen in Bezug auf die Organisation ihrer Streitkräfte zu treffen. Aufgrund dieser Befugnis können die Mitgliedstaaten Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass ihren Streitkräften ausreichend Luftraum für angemessene Ausbildungs- und Übungsmaßnahmen zur Verfügung steht. Es sollte daher eine Schutzklausel vorgesehen werden, damit diese Befugnis wahrgenommen werden kann.
- (23) Das Königreich Spanien und das Vereinigte Königreich haben am 2. Dezember 1987 in London in einer gemeinsamen Erklärung

<sup>(1)</sup> ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.

**▼B**

der Außenminister der beiden Länder eine stärkere Zusammenarbeit bei der Nutzung des Flughafens von Gibraltar vereinbart. Diese Vereinbarung ist noch nicht wirksam.

- (24) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums, wegen der grenzüberschreitenden Dimension der Maßnahme auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher unter Gewährleistung von Durchführungsvorschriften, die den örtlichen Besonderheiten Rechnung tragen, besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (25) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse<sup>(1)</sup> erlassen werden.
- (26) Artikel 8 Absatz 2 der Standardgeschäftsordnung<sup>(2)</sup> für gemäß Artikel 7 Absatz 1 des Beschlusses 1999/468/EG eingerichtete Ausschüsse stellt eine Standardregelung dar, der zufolge der Ausschussvorsitzende beschließen kann, Dritte zur Teilnahme an Sitzungen des Ausschusses einzuladen. Der Vorsitzende des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum sollte gegebenenfalls Vertreter von Eurocontrol einladen, als Beobachter oder Sachverständige an Sitzungen teilzunehmen —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

**▼M1***Artikel 1***Ziel und Anwendungsbereich**

(1) Mit der Initiative des einheitlichen europäischen Luftraums wird das Ziel verfolgt, die derzeitigen Sicherheitsstandards des Luftverkehrs zu verbessern, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems zu leisten und die Gesamteffizienz des Flugverkehrsmanagements (ATM) und der Flugsicherungsdienste (ANS) für den allgemeinen Flugverkehr in Europa im Hinblick darauf zu steigern, den Anforderungen aller Luftraumnutzer zu entsprechen. Dieser einheitliche europäische Luftraum besteht aus einem zusammenhängenden europaweiten Netz von Strecken, Streckenmanagement- und Flugverkehrsmanagementsystemen, denen ausschließlich Sicherheits-, Effizienz- und technische Erwägungen zum Vorteil aller Luftraumnutzer zugrunde liegen. Im Rahmen der Verwirklichung dieses Ziels errichtet diese Verordnung einen harmonisierten Rechtsrahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums.

(2) Die Anwendung dieser Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen lässt die hoheitliche Gewalt der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und die Anforderungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit und Verteidigungsfragen nach Maßgabe des Artikels 13 unberührt. Diese Verordnung und die in Artikel 3 genannten Maßnahmen erstrecken sich nicht auf militärische Einsätze oder militärische Übungen.

(3) Die Anwendung dieser Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen lässt die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 unberührt. In diesem Zusammenhang besteht ein weite-

<sup>(1)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

<sup>(2)</sup> ABl. C 38 vom 6.2.2001, S. 3.

**▼M1**

res Ziel in den von dieser Verordnung erfassten Bereichen darin, die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen zu unterstützen, die sich aus dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 ergeben, indem eine Grundlage für die gemeinsame Auslegung und einheitliche Durchführung seiner Bestimmungen geschaffen wird und indem gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des Abkommens in dieser Verordnung und den entsprechenden Durchführungsvorschriften gebührend berücksichtigt werden.

(4) Es wird davon ausgegangen, dass die Anwendung dieser Verordnung auf den Flughafen von Gibraltar den jeweiligen Rechtsstandpunkt des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland hinsichtlich der Streitigkeit über die Staatshoheit über das Gebiet, in dem der Flughafen gelegen ist, nicht berührt.

**▼B***Artikel 2***Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Flugverkehrskontrolldienst“ bezeichnet einen Dienst, dessen Aufgabe es ist,
    - a) Zusammenstöße zu verhindern
      - zwischen Luftfahrzeugen untereinander und
      - auf dem Rollfeld zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen und
    - b) einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten.
  - (2) „Flugplatzkontrolldienst“ bezeichnet den Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr.
  - (3) „Flugberatungsdienst“ bezeichnet einen innerhalb des festgelegten Versorgungsgebietes eingerichteten Dienst, der für die Bereitstellung von Luftfahrtinformationen und -daten zuständig ist, die für die sichere, geordnete und reibungslose Abwicklung von Flügen notwendig sind.
  - (4) „Flugsicherungsdienste“ bezeichnet Flugverkehrsdienste, Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste, Flugwetterdienste sowie Flugberatungsdienste.
  - (5) „Flugsicherungsorganisation“ bezeichnet eine öffentliche oder private Stelle, die Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Flugverkehr erbringt.
  - (6) „Luftraumblock“ bezeichnet einen Luftraum mit festgelegten Abmessungen in Raum und Zeit, in dem Flugsicherungsdienste erbracht werden.
  - (7) „Luftraummanagement“ bezeichnet eine Planungsfunktion, die vorrangig dem Zweck dient, die Nutzung des vorhandenen Luftraums durch dynamische Zeitzuteilung (Timesharing) und, zu bestimmten Zeiten, durch Trennung des Luftraums für verschiedene Kategorien von Luftraumnutzern auf der Grundlage kurzfristiger Erfordernisse zu maximieren.
- ▼M1**
- (8) „Luftraumnutzer“ bezeichnet die Betreiber von Luftfahrzeugen, die im allgemeinen Flugverkehr betrieben werden.
- ▼B**
- (9) „Verkehrsflussregelung“ bezeichnet eine Funktion, die mit dem Ziel eingerichtet wird, zu einem sicheren, geordneten und rei-

**▼B**

nungslosen Verkehrsfluss beizutragen, indem sichergestellt wird, dass die Kapazität der Flugverkehrskontrolle so weit wie möglich ausgeschöpft wird und dass das Verkehrsaufkommen mit den Kapazitäten vereinbar ist, die die entsprechenden Flugsicherungsorganisationen angegeben haben.

**▼M1**

- (10) „Flugverkehrsmanagement (ATM)“ bezeichnet die Zusammenfassung der bordseitigen und bodenseitigen Funktionen (Flugverkehrsdienste, Luftraummanagement und Verkehrsflussregelung), die für die sichere und effiziente Bewegung von Luftfahrzeugen in allen Betriebsphasen erforderlich sind.

**▼B**

- (11) „Flugverkehrsdienste“ bezeichnet wechselseitige Fluginformationsdienste, Flugalarmdienste, Flugverkehrsberatungsdienste und Flugverkehrskontrolldienste (Bezirks-, Anflug- und Flugplatzkontrolldienste).
- (12) „Bezirkskontrolldienst“ bezeichnet einen Flugverkehrskontrolldienst für kontrollierte Flüge in einem Luftraumblock.
- (13) „Anflugkontrolldienst“ bezeichnet einen Flugverkehrskontrolldienst für ankommende oder abfliegende kontrollierte Flüge.

**▼M1**

- (13a) „ATM-Masterplan“ bezeichnet den durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates <sup>(1)</sup> gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates vom 27. Februar 2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR) <sup>(2)</sup> gebilligten Plan.

**▼B**

- (14) „Dienstebündel“ bezeichnet zwei oder mehr Flugsicherungsdienste.

**▼M1**

- (15) „Zeugnis“ bezeichnet eine von einer nationalen Aufsichtsbehörde in beliebiger Form gemäß einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ausgestellte Urkunde, mit der bescheinigt wird, dass eine Flugsicherungsorganisation die Anforderungen für die Erbringung eines bestimmten Dienstes erfüllt.

**▼B**

- (16) „Kommunikationsdienste“ bezeichnet feste und bewegliche Flugfernmeldedienste zur Sicherstellung von Boden/Boden-, Bord/Boden- und Bord/Bord-Kommunikationsverbindungen für die Zwecke der Flugverkehrskontrolle.
- (17) „Europäisches Flugverkehrsmanagementnetz“ bezeichnet die Gesamtheit der in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“) <sup>(3)</sup> aufgeführten Systeme, die die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der Gemeinschaft ermöglichen; darin eingeschlossen sind die Schnittstellen an Grenzen zu Drittländern.
- (18) „Betriebskonzept“ bezeichnet die Kriterien für den betrieblichen Einsatz des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes oder von Teilen davon.
- (19) „Komponenten“ bezeichnet sowohl materielle Objekte wie Geräte als auch immaterielle Objekte wie Software, von denen die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes abhängt.

<sup>(1)</sup> ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41.

<sup>(2)</sup> ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1.

<sup>(3)</sup> Siehe Seite 33 dieses Amtsblatts.

**▼B**

- (20) „Eurocontrol“ bezeichnet die Europäische Organisation für die Sicherung der Luftfahrt, die durch das Internationale Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt vom 13. Dezember 1960 <sup>(1)</sup> gegründet wurde.

**▼M1**

- (22) „Flexible Luftraumnutzung“ bezeichnet ein Konzept für das Luftraummanagement, das im Gebiet der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz gemäß der Eurocontrol-Veröffentlichung „Airspace Management Handbook for the Application of the Concept of the Flexible Use of Airspace“ angewendet wird.

**▼B**

- (23) „Fluginformationsgebiet“ bezeichnet einen Luftraum mit festgelegten Abmessungen, in dem Fluginformationsdienste und Flugalarmdienste erbracht werden.

**▼M1**

- (23a) „Fluginformationsdienst“ bezeichnet die Bereitstellung eines Dienstes zur Erteilung von Hinweisen und Informationen, die für die sichere und effiziente Durchführung von Flügen zweckdienlich sind.
- (23b) „Flugalarmdienst“ bezeichnet die Bereitstellung eines Dienstes zur Unterrichtung der entsprechenden Organisationen über Luftfahrzeuge, die Hilfe von Such- und Rettungsdiensten benötigen, sowie ggf. zur Unterstützung derartiger Organisationen.

**▼B**

- (24) „Flugfläche“ bezeichnet eine Fläche konstanten Luftdrucks, die auf den Druckwert 1 013,2 Hektopascal bezogen und durch bestimmte Druckabstände von anderen derartigen Flächen getrennt ist.

**▼M1**

- (25) „Funktionaler Luftraumblock“ bezeichnet einen nach betrieblichen Anforderungen und ungeachtet des Verlaufs von Staatsgrenzen festgelegten Luftraumblock, in dem die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die damit zusammenhängenden Funktionen leistungsbezogen und optimiert sind um in jedem funktionalen Luftraumblock eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Flugsicherungsorganisationen und gegebenenfalls einem integrierten Anbieter einzuführen.

**▼B**

- (26) „Allgemeiner Flugverkehr“ bezeichnet alle Bewegungen von zivilen Luftfahrzeugen sowie alle Bewegungen von Staatsluftfahrzeugen (einschließlich Luftfahrzeugen der Streitkräfte, des Zolls und der Polizei), soweit diese Bewegungen nach den Verfahren der ICAO erfolgen.
- (27) „ICAO“ bezeichnet die mit dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 gegründete Internationale Zivilluftfahrt-Organisation.
- (28) „Interoperabilität“ bezeichnet eine Gesamtheit von funktionalen, technischen und betrieblichen Eigenschaften, die für Systeme und Komponenten des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes und für die Verfahren für dessen Betrieb vorgeschrieben sind, um dessen sicheren, nahtlosen und effizienten Betrieb zu ermöglichen. Interoperabilität wird dadurch erzielt, dass bei Systemen und Komponenten für die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gesorgt wird.

<sup>(1)</sup> Übereinkommen geändert durch das Änderungsprotokoll vom 12. Februar 1981 und revidiert durch das Protokoll vom 27. Juni 1997.

**▼B**

- (29) „Wetterdienste“ bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die die Luftfahrt mit Wettervorhersagen, Wettermeldungen und Wetterbeobachtungen sowie mit anderen Wetterinformationen und -daten versorgen, die von Staaten für Luftfahrtzwecke bereitgestellt werden.
- (30) „Navigationsdienste“ bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die Luftfahrzeuge mit Positions- und Zeitinformationen versorgen.
- (31) „Betriebsdaten“ bezeichnet die Informationen in allen Flugphasen, die von Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern, Flughafenbetreibern und anderen Beteiligten für betriebliche Entscheidungen benötigt werden.
- (32) „Verfahren“ bezeichnet im Rahmen der Interoperabilitäts-Verordnung eine Standardmethode für den technischen oder betrieblichen Einsatz von Systemen im Zusammenhang mit vereinbarten und validierten Betriebskonzepten, die eine einheitliche Anwendung im gesamten europäischen Flugverkehrsmanagementnetz erfordern.
- (33) „Indienststellung“ bezeichnet die erste betriebliche Nutzung nach der anfänglichen Installation oder nach einer Umrüstung eines Systems.
- (34) „Streckennetz“ bezeichnet ein Netz festgelegter Strecken zur Kanalisierung des allgemeinen Flugverkehrs, wie dies für die Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten erforderlich ist.
- (35) „Streckenführung“ bezeichnet den ausgewählten Streckenverlauf, dem ein Luftfahrzeug während des Fluges folgen muss.
- (36) „Nahtloser Betrieb“ bezeichnet den Betrieb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes in der Weise, dass das Netz aus Nutzersicht wie eine einzige Einheit arbeitet.

**▼M1****▼B**

- (38) „Überwachungsdienste“ bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die zur Ermittlung der jeweiligen Position von Luftfahrzeugen verwendet werden, um so eine sichere Staffelführung zu ermöglichen.
- (39) „System“ bezeichnet die Zusammenfassung bord- und bodengestützter Komponenten sowie weltraumgestützte Ausrüstungen; es bietet Unterstützung für Flugsicherungsdienste in allen Flugphasen.
- (40) „Umrüstung“ bezeichnet Änderungsarbeiten, die eine Änderung der betrieblichen Merkmale eines Systems bewirken.

**▼M1**

- (41) „grenzübergreifende Dienste“ bezeichnet Fälle, in denen Flugsicherungsdienste in einem Mitgliedstaat von einem Dienstleister erbracht werden, dem in einem anderen Mitgliedstaat ein Zeugnis ausgestellt wurde.

**▼B***Artikel 3***Tätigkeitsbereiche der Gemeinschaft**

- (1) Mit dieser Verordnung wird ein harmonisierter Rechtsrahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums in Verbindung mit
- a) der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung

**▼B**

des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum (Luftraum-Verordnung) <sup>(1)</sup>,

- b) der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum (Flugsicherungsdienste-Verordnung) <sup>(2)</sup> und
- c) der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (Interoperabilitäts-Verordnung) <sup>(3)</sup>

sowie in Verbindung mit den Durchführungsvorschriften festgelegt, die von der Kommission auf der Grundlage der vorliegenden Verordnung und der vorstehend genannten Verordnungen erlassen werden.

(2) Die in Absatz 1 genannten Maßnahmen gelten vorbehaltlich der Bestimmungen dieser Verordnung.

**▼M1***Artikel 4***Nationale Aufsichtsbehörden**

(1) Die Mitgliedstaaten benennen oder errichten gemeinsam oder einzeln eine oder mehrere Stellen als nationale Aufsichtsbehörde, die die Aufgaben wahrnimmt, die dieser Behörde aufgrund dieser Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen übertragen werden.

(2) Die nationalen Aufsichtsbehörden sind von den Flugsicherungsorganisationen unabhängig. Diese Unabhängigkeit ist durch eine ausreichende Trennung — zumindest auf funktionaler Ebene — zwischen nationalen Aufsichtsbehörden und Flugsicherungsorganisationen sicherzustellen.

(3) Die nationalen Aufsichtsbehörden üben ihre Befugnisse unparteiisch, unabhängig und transparent aus. Dies wird erreicht, indem entsprechende Verwaltungs- und Kontrollmechanismen angewandt werden, auch innerhalb der Regierungsstellen eines Mitgliedstaats. Dies hindert allerdings die nationalen Aufsichtsbehörden nicht daran, ihre Aufgaben innerhalb der Vorschriften für die Organisation einzelstaatlicher Zivilluftfahrtbehörden oder anderer staatlicher Stellen wahrzunehmen.

(4) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die nationalen Aufsichtsbehörden über die notwendigen Ressourcen und Kapazitäten verfügen, um die ihnen im Rahmen dieser Verordnung zugewiesenen Aufgaben wirksam und fristgerecht zu erfüllen.

(5) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Namen und Adressen der nationalen Aufsichtsbehörden und etwaige Änderungen sowie diejenigen Maßnahmen mit, die sie getroffen haben, um den Absätzen 2, 3 und 4 nachzukommen.

**▼B***Artikel 5***Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum (nachstehend „Ausschuss“ genannt) unterstützt, der sich aus zwei Vertretern jedes Mitgliedstaats zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt. Der Ausschuss sorgt für eine angemessene Berücksichtigung der Interessen aller Kategorien von Nutzern.

<sup>(1)</sup> Siehe Seite 20 dieses Amtsblatts.

<sup>(2)</sup> Siehe Seite 10 dieses Amtsblatts.

<sup>(3)</sup> Siehe Seite 26 dieses Amtsblatts.

**▼B**

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Die Frist nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf einen Monat festgesetzt.

**▼M1**

(4) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(5) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1, 2, 4 und 6 sowie Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

*Artikel 6***Branchenkonsultationsgremium**

Unbeschadet der Aufgaben des Ausschusses und von Eurocontrol richtet die Kommission ein Branchenkonsultationsgremium („Industry Consultation Body“) ein, dem Flugsicherungsorganisationen, Verbände der Luftraumnutzer, Flughäfen, Flughafenbetreiber, die Herstellerindustrie und Vertretungsorgane des Fachpersonals angehören. Dieses Gremium hat allein die Aufgabe, die Kommission hinsichtlich der Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums zu beraten.

*Artikel 7***Beziehungen zu europäischen Drittländern**

Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten streben die Ausdehnung des einheitlichen europäischen Luftraums auf Staaten an, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, und unterstützen diese Ausdehnung. Zu diesem Zweck bemühen sie sich entweder im Rahmen von Abkommen mit benachbarten Drittländern oder im Rahmen von Abkommen über funktionale Luftraumböcke darum, die Anwendung dieser Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen auf diese Länder auszudehnen.

*Artikel 8***Durchführungsvorschriften**

(1) Zur Ausarbeitung von Durchführungsvorschriften kann die Kommission Eurocontrol oder gegebenenfalls einer anderen Stelle Aufträge erteilen, in denen im Hinblick auf die Einhaltung der entsprechenden in dieser Verordnung festgelegten Fristen, die durchzuführenden Arbeiten und der zugehörige Zeitplan angegeben sind. Die Kommission wird nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren tätig.

(2) Falls die Kommission beabsichtigt, einen Auftrag gemäß Absatz 1 zu erteilen, bemüht sie sich, bestehende Regelungen zur Anhörung der Beteiligten möglichst sinnvoll anzuwenden, soweit diese Regelungen der Praxis der Kommission in Bezug auf Transparenz und Anhörungsverfahren entsprechen und nicht in Widerspruch zu ihren institutionellen Verpflichtungen stehen.

**▼ M1***Artikel 9***Sanktionen**

Die Sanktionen, die die Mitgliedstaaten insbesondere für von Luftraumnutzern und Dienstleistern begangene Verstöße gegen diese Verordnung und gegen die in Artikel 3 genannten Maßnahmen erlassen, müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

*Artikel 10***Anhörung der Beteiligten**

(1) Die Mitgliedstaaten, die gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, richten Anhörungsverfahren für eine angemessene Einbeziehung der Beteiligten, einschließlich der Vertretungsorgane des Fachpersonals, bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums ein.

(2) Die Kommission richtet auf Gemeinschaftsebene ein Anhörungsverfahren ein. Der gemäß dem Beschluss 98/500/EG eingerichtete Ausschuss für den sektoralen Dialog ist in die Anhörung einzubeziehen.

(3) Die Anhörung der Beteiligten erstreckt sich insbesondere auf die Entwicklung und Einführung neuer Konzepte und Technologien im europäischen Flugverkehrsmanagementnetz.

Zu den Beteiligten können zählen:

- Flugsicherungsorganisationen;
- Flughafenbetreiber;
- relevante Luftraumnutzer oder relevante Luftraumnutzer vertretende Gruppen;
- militärische Stellen;
- Herstellerindustrie und
- Vertretungsorgane des Fachpersonals.

*Artikel 11***Leistungssystem**

(1) Zur Verbesserung der Leistung der Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen im einheitlichen europäischen Luftraum wird ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen eingerichtet. Dieses umfasst:

- a) gemeinschaftsweite Leistungsziele in den zentralen Leistungsbereichen der Sicherheit, der Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz,
- b) nationale Pläne oder Pläne für funktionale Luftraumblöcke, einschließlich Leistungsziele, die Kohärenz mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen gewährleisten, und
- c) periodische Überprüfung, Überwachung und Vergleich der Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen.

(2) Nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren kann die Kommission Eurocontrol oder eine andere unparteiische und kompetente Stelle benennen, die als „Leistungsüberprüfungsgremium“ tätig wird. Das Leistungsüberprüfungsgremium hat die Aufgabe, die Kommission in Absprache mit den nationalen Aufsichtsbehörden sowie die nationalen Aufsichtsbehörden auf Ersuchen bei der Anwendung des in Absatz 1 genannten Leistungssystems zu unterstützen. Die Kommission stellt sicher, dass das Leistungsüberprüfungsgremium bei der

▼ M1

Durchführung der ihm von der Kommission übertragenen Aufgaben unabhängig handelt.

- (3) a) Die gemeinschaftsweiten Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz werden von der Kommission nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren angenommen, nachdem relevanten Hinweisen von nationalen Aufsichtsbehörden auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke Rechnung getragen wurde.
- b) Die in Absatz 1 Buchstabe b genannten nationalen Pläne oder Pläne für funktionale Luftraumblöcke werden von den nationalen Aufsichtsbehörden ausgearbeitet und von dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten angenommen. Diese Pläne enthalten verbindliche nationale Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumblöcke sowie ein System von geeigneten Anreizen, wie es von dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten angenommen wurde. Die Pläne werden in Absprache mit Flugsicherungsorganisationen, Vertretern von Luftraumnutzern sowie ggf. mit Flughafenbetreibern und Flughafenkoordinatoren erstellt.
- c) Die Kohärenz der nationalen Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumblöcke mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen wird von der Kommission anhand der in Absatz 6 Buchstabe d genannten Bewertungskriterien bewertet.

Falls die Kommission feststellt, dass eines oder mehrere nationale Leistungsziele oder Leistungsziele funktionaler Luftraumblöcke die Bewertungskriterien nicht erfüllen, kann sie nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren beschließen, eine Empfehlung zu geben, dass die betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden überarbeitete Leistungsziele vorlegen. Der betreffende Mitgliedstaat bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten nimmt/nehmen überarbeitete Leistungsziele sowie angemessene Maßnahmen an, von denen die Kommission rechtzeitig in Kenntnis gesetzt wird.

Wenn die Kommission zu dem Schluss kommt, dass die überarbeiteten Leistungsziele und die angemessenen Maßnahmen nicht adäquat sind, kann sie nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren beschließen, dass der betreffende Mitgliedstaat Behebungsmaßnahmen zu ergreifen hat.

Alternativ kann die Kommission, wenn sie dieses Vorgehen durch angemessene Nachweise untermauern kann, beschließen, die gemeinschaftsweiten Leistungsziele nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren einer Überprüfung zu unterziehen.

- d) Der Bezugszeitraum für das Leistungssystem beträgt mindestens drei Jahre und höchstens fünf Jahre. Während dieses Zeitraums wenden die Mitgliedstaaten und/oder die nationalen Aufsichtsbehörden in dem Fall, dass die nationalen Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumblöcke nicht erreicht werden, die angemessenen Maßnahmen an, die sie festgelegt haben. Der erste Bezugszeitraum umfasst die ersten drei Jahre nach Annahme der Durchführungsvorschriften gemäß Absatz 6.
- e) Die Kommission bewertet regelmäßig, ob die Leistungsziele erreicht werden, und übermittelt das Ergebnis dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum.
- (4) Für das in Absatz 1 genannte Leistungssystem gelten folgende Verfahren:
- a) die Sammlung, Validierung, Prüfung, Bewertung und Weitergabe von einschlägigen Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen von allen einschlägigen Parteien, einschließlich der Flugsicherungsorganisationen, der Luftraumnutzer, der Flug-

▼ M1

hafenbetreiber, der nationalen Aufsichtsbehörden, der Mitgliedstaaten und Eurocontrol;

- b) die Auswahl geeigneter wesentlicher Leistungsbereiche auf der Grundlage des ICAO-Dokuments Nr. 9854 „Global Air Traffic Management Operational Concept“, die mit denen im Leistungsrahmen des ATM-Masterplans festgestellten Leistungsbereichen abgestimmt sind, einschließlich der Bereiche Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz, und die gegebenenfalls an die besonderen Erfordernisse des einheitlichen europäischen Luftraums und an die einschlägigen Ziele für diese Bereiche angepasst sind, sowie die Festlegung einer Reihe von wesentlichen Leistungsindikatoren für die Leistungsmessung;
- c) Erstellung gemeinschaftsweiter Leistungsziele, bei deren Festlegung Hinweisen von nationaler Ebene oder von der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke Rechnung getragen wird;
- d) Bewertung der nationalen Leistungsziele oder der Leistungsziele funktionaler Luftraumblöcke auf der Grundlage der nationalen Leistungspläne oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumblöcke; und
- e) Überwachung der nationalen Leistungspläne oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumblöcke, einschließlich geeigneter Warnverfahren.

Die Kommission kann die in diesem Absatz genannte Liste von Verfahren ergänzen. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 5 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(5) Bei der Einrichtung des Leistungssystems wird berücksichtigt, dass Streckendienste, Nahverkehrsbereichsdienste und Netzfunktionen unterschiedlich sind und entsprechend behandelt werden sollten, gegebenenfalls auch zum Zweck der Leistungsmessung.

(6) In Bezug auf die Funktionsweise des Leistungssystems im Einzelnen erlässt die Kommission bis zum 4. Dezember 2011 und innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens im Hinblick auf die Einhaltung der in der vorliegenden Verordnung festgesetzten Fristen Durchführungsvorschriften nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren. In diesen Durchführungsvorschriften wird insbesondere Folgendes festgelegt:

- a) der Inhalt und der Zeitplan der in Absatz 4 genannten Verfahren;
- b) der Bezugszeitraum und die Abstände für die Bewertung, ob die Leistungsziele erreicht werden, und die Festlegung neuer Ziele;
- c) Kriterien für die Erstellung der nationalen Leistungspläne oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumblöcke durch die nationalen Aufsichtsbehörden, die die nationalen Leistungsziele oder die Leistungsziele funktionaler Luftraumblöcke und das System von Anreizen enthalten. Für die Leistungspläne gilt Folgendes:
  - i) sie beruhen auf den Geschäftsplänen der Flugsicherungsorganisationen;
  - ii) sie behandeln alle Kostenbestandteile der nationalen Kostenbasis oder der Kostenbasis funktionaler Luftraumblöcke;
  - iii) sie enthalten verbindliche Leistungsziele, die mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen in Einklang stehen;
- d) Kriterien, um zu bewerten, ob die nationalen Leistungsziele oder Leistungsziele funktionaler Luftraumblöcke während des Bezugszeitraums mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen kohärent sind, und um Warnverfahren zu unterstützen;

**▼ M1**

- e) allgemeine Grundsätze für die Erstellung des Systems von Anreizen durch die Mitgliedstaaten;
- f) Grundsätze für die Anwendung eines Übergangsmechanismus, der für die Anpassung an das Funktionieren des Leistungssystems erforderlich ist und nicht länger als zwölf Monate nach der Annahme der Durchführungsbestimmungen angewandt wird.

**▼ B***Artikel 12***Überwachung, Beobachtung und Methoden zur Bewertung der Auswirkungen**

(1) Die Überwachung, die Beobachtung und die Methoden zur Bewertung der Auswirkungen stützen sich auf die Vorlage jährlicher Berichte der Mitgliedstaaten über die Durchführung der aufgrund dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen und die gemäß Artikel 3 zu treffenden Maßnahmen.

**▼ M1**

(2) Die Kommission unterzieht die Anwendung dieser Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen einer regelmäßigen Überprüfung und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht, und zwar erstmals bis zum 4. Juni 2011 und in der Folge zum Ablauf jedes Bezugszeitraums gemäß Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d. Hierzu kann die Kommission, wenn es für diesen Zweck begründet ist, von den Mitgliedstaaten Informationen anfordern, die über die Informationen hinausgehen, die die Mitgliedstaaten in ihren Berichten gemäß Absatz 1 dieses Artikels vorgelegt haben.

**▼ B**

(3) Zur Erarbeitung der in Absatz 2 genannten Berichte holt die Kommission die Stellungnahme des Ausschusses.

**▼ M1**

(4) Die Berichte umfassen eine unter Bezugnahme auf die ursprünglichen Ziele und den künftigen Bedarf vorgenommene Bewertung der Ergebnisse, die mit den aufgrund dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen erreicht wurden, einschließlich angemessener Informationen über die Entwicklungen in dem Sektor, insbesondere unter wirtschaftlichen, sozialen, umweltbezogenen, beschäftigungspolitischen und technologischen Aspekten, sowie über die Qualität des Dienstes, im Hinblick auf die ursprünglichen Ziele und auf künftige Bedürfnisse.

**▼ B***Artikel 13***Schutzmaßnahmen**

Diese Verordnung steht der Anwendung von Maßnahmen eines Mitgliedstaats nicht entgegen, soweit diese zur Wahrung von vitalen sicherheits- oder verteidigungspolitischen Interessen notwendig sind. Dies sind insbesondere Maßnahmen, die zwingend erforderlich sind

- zur Überwachung des gemäß den regionalen ICAO-Luftfahrt-Übereinkommen in seine Zuständigkeit fallenden Luftraums, einschließlich der Fähigkeit, alle diesen Luftraum nutzenden Luftfahrzeuge zu erfassen, zu identifizieren und zu bewerten, um die Sicherheit von Flügen zu gewährleisten, sowie Maßnahmen zur Erfüllung sicherheits- und verteidigungsbezogener Erfordernisse zu ergreifen,
- bei schwerwiegenden innerstaatlichen Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung,
- im Kriegsfall oder im Fall von ernsten, eine Kriegsgefahr darstellenden internationalen Spannungen,

**▼B**

- zur Erfüllung der internationalen Verpflichtungen eines Mitgliedstaats im Hinblick auf die Aufrechterhaltung des Friedens und der internationalen Sicherheit,
- zur Durchführung militärischer Einsätze und Übungen, einschließlich der notwendigen Übungsmöglichkeiten.

**▼M1***Artikel 13a***Europäische Agentur für Flugsicherheit**

Bei der Durchführung der vorliegenden Verordnung sowie der Verordnungen (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004, (EG) Nr. 552/2004 und Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit <sup>(1)</sup> stimmen sich die Mitgliedstaaten und die Kommission in Einklang mit ihren jeweiligen Aufgaben gemäß dieser Verordnung gegebenenfalls mit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit ab, um sicherzustellen, dass alle Sicherheitsaspekte ordnungsgemäß behandelt werden.

**▼B***Artikel 14***Inkrafttreten**

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

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

<sup>(1)</sup> ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.