

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

► **B** VERORDNUNG (EG) Nr. 552/2004 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 10. März 2004

über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes

(„Interoperabilitäts-Verordnung“)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26)

Geändert durch:

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



**VERORDNUNG (EG) Nr. 552/2004 DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES**

vom 10. März 2004

**über die Interoperabilität des europäischen
Flugverkehrsmanagementnetzes**

(„Interoperabilitäts-Verordnung“)

(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 ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschus-
ses ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollten Maßnahmen in Bezug auf Systeme, Komponenten und zugehörige Verfahren mit dem Ziel der Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (EATMN) erlassen werden, die mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten gemäß 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“) ⁽⁵⁾ und mit der Ordnung und Nutzung des Luftraums gemäß der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) ⁽⁶⁾ in Einklang stehen.
- (2) In dem Bericht der hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum wurde bestätigt, dass technische Vorschriften auf der Grundlage der „neuen Konzeption“ gemäß der Entschließung des Rates vom 7. Mai 1985 über eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung ⁽⁷⁾ festgelegt werden müssen, in denen grundlegende Anforderungen, Regeln und Normen einander ergänzen und aufeinander abgestimmt sind.

⁽¹⁾ ABl. C 103 E vom 30.4.2002, S. 41.

⁽²⁾ ABl. C 241 vom 7.10.2002, S. 24.

⁽³⁾ ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 13.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 3. September 2002 (ABl. C 272 E vom 13.11.2003, S. 325), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 18. März 2003 (ABl. C 129 E vom 3.6.2003, S. 26) 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.

⁽⁵⁾ Siehe Seite 10 dieses Amtsblatts.

⁽⁶⁾ Siehe Seite 20 dieses Amtsblatts.

⁽⁷⁾ ABl. C 136 vom 4.6.1985, S. 1.

▼B

- (3) Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“)⁽¹⁾ legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.
- (4) In dem Bericht der hochrangigen Gruppe wurde bestätigt, dass in den letzten Jahren zwar Fortschritte in Richtung auf einen nahtlosen Betrieb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes erzielt wurden, dass die Lage jedoch weiterhin unbefriedigend ist, da die Integration der nationalen Flugverkehrsmanagementsysteme nicht sehr weit geht und neue Betriebs- und Technologiekonzepte, die für die Bereitstellung der zusätzlich erforderlichen Kapazität nötig sind, nur langsam eingeführt werden.
- (5) Eine verstärkte Integration auf Gemeinschaftsebene würde Effizienzsteigerungen, niedrigere Beschaffungs- und Instandhaltungskosten und eine verbesserte betriebliche Koordinierung bewirken.
- (6) Das Vorherrschen nationaler technischer Spezifikationen bei der Beschaffung hat zu einer Fragmentierung der Ausrüstungsmärkte geführt und erschwert die industrielle Zusammenarbeit auf gemeinschaftlicher Ebene. Davon ist die Industrie besonders betroffen, da sie ihre Erzeugnisse für jeden nationalen Markt erheblich anpassen muss. Diese Praxis erschwert die Entwicklung und Anwendung neuer Technologien unnötig und verlangsamt die Einführung neuer Betriebskonzepte, die zur Erhöhung der Kapazität erforderlich sind.
- (7) Es liegt daher im Interesse aller am Flugverkehrsmanagement Beteiligten, einen neuen partnerschaftlichen Ansatz zu entwickeln, der eine ausgeglichene Beteiligung aller Betroffenen ermöglicht und die Kreativität sowie den Austausch von Wissen und Erfahrungen und die gemeinsame Übernahme von Risiken fördert. Diese Partnerschaft sollte darauf abzielen, in Zusammenarbeit mit der Industrie stimmige gemeinschaftliche Spezifikationen zu entwickeln, die ein möglichst breites Bedarfsspektrum abdecken können.
- (8) Eines der Ziele der Gemeinschaft ist die Schaffung des Binnenmarkts und deshalb sollten die im Rahmen dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts in diesem Sektor beitragen.
- (9) Es ist daher angebracht, grundlegende Anforderungen festzulegen, die für das europäische Flugverkehrsmanagementnetz sowie dessen Systeme, Komponenten und zugehörigen Verfahren gelten sollten.
- (10) Zur Ergänzung oder weiteren Präzisierung der grundlegenden Anforderungen sollten für die Systeme erforderlichenfalls Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität erlassen werden. Solche Vorschriften sollten bei Bedarf auch erlassen werden, um die koordinierte Einführung neuer, vereinbarter und validierter Betriebskonzepte oder Technologien zu erleichtern. Die Einhaltung der genannten Vorschriften sollte dauerhaft sichergestellt werden. Die Vorschriften sollten auf Vorschriften und Normen beruhen, die von internationalen Organisationen wie Eurocontrol oder der ICAO ausgearbeitet wurden.
- (11) Die Ausarbeitung und Verabschiedung gemeinschaftlicher Spezifikationen für das europäische Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und Komponenten sowie zugehörigen Verfahren ist ein geeignetes Mittel zur Festlegung der technischen und betrieblichen Bedingungen, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität notwendig sind. Bei einer Einhaltung

⁽¹⁾ Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

▼B

der veröffentlichten gemeinschaftlichen Spezifikationen, die weiterhin freiwillig ist, wird davon ausgegangen, dass die grundlegenden Anforderungen und die relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität erfüllt sind.

- (12) Die gemeinschaftlichen Spezifikationen sollten von den europäischen Normungsgremien in Verbindung mit der Europäischen Organisation für Zivilluftfahrt-Ausrüstung (Eurocae) und von Eurocontrol nach den allgemeinen Normungsverfahren der Gemeinschaft festgelegt werden.
- (13) Den Verfahren für die Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Komponenten sollten die Module nach dem Beschluss 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung ⁽¹⁾ zugrunde liegen. Sofern notwendig, sollten diese Module zur Berücksichtigung besonderer Anforderungen der betroffenen Branchen erweitert werden.
- (14) Der betroffene Markt hat ein geringes Volumen und umfasst Systeme und Komponenten, die fast ausschließlich für Zwecke des Flugverkehrsmanagements genutzt werden und nicht für die Allgemeinheit bestimmt sind. Die Anbringung des CE-Zeichens an Komponenten wäre daher unangemessen, da die Konformitätserklärung des Herstellers auf der Grundlage der Bewertung der Konformität und/oder Gebrauchstauglichkeit ausreicht. Die Verpflichtung der Hersteller, auf bestimmten Komponenten das CE-Zeichen anzubringen, um deren Konformität mit anderen dafür geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zu bescheinigen, sollte davon unberührt bleiben.
- (15) Systeme für das Flugverkehrsmanagement sollten erst in Dienst gestellt werden, wenn die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität überprüft wurde. Bei der Anwendung gemeinschaftlicher Spezifikationen sollte von der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität ausgegangen werden.
- (16) Die vollständige Anwendung dieser Verordnung sollte durch eine Übergangstrategie erfolgen, die die Ziele dieser Verordnung verfolgen, dabei jedoch keine ungerechtfertigten Kosten-Nutzen-Barrieren für die Aufrechterhaltung der bestehenden Infrastruktur schaffen sollte.
- (17) Im Rahmen der einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften sollte in angemessener Weise dem Umstand Rechnung getragen werden, dass folgende Punkte sichergestellt werden müssen:
- harmonisierte Bedingungen für die Verfügbarkeit und effiziente Nutzung der Funkfrequenzen, die für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums erforderlich sind, einschließlich der Aspekte der elektromagnetischen Verträglichkeit;
 - Schutz der sicherheitskritischen Anwendungen (Safety-of-Life services) vor schädlichen Störungen;
 - effiziente und angemessene Nutzung von Frequenzen, die ausschließlich dem Luftfahrtsektor zugewiesen und von diesem verwaltet werden.
- (18) Die Richtlinie 93/65/EWG des Rates vom 19. Juli 1993 über die Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifika-

⁽¹⁾ ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 23.

▼B

tionen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement ⁽¹⁾ beschränkt sich auf Auftraggeberpflichten; die vorliegende Verordnung ist umfassender, insofern sie Pflichten aller Beteiligten, einschließlich der Flugsicherungsorganisationen, der Luftraumnutzer, der Industrie und der Flughäfen betrifft und es ermöglicht, sowohl Vorschriften festzulegen, die für alle gelten, als auch gemeinschaftliche Spezifikationen zu verabschieden, die — bei freiwilliger Anwendbarkeit — die Vermutung der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen begründen. Daher sollten die Richtlinie 93/65/EWG, die Richtlinie 97/15/EG der Kommission vom 25. März 1997 zur Übernahme von Eurocontrol-Normen und zur Änderung der Richtlinie 93/65/EWG des Rates über die Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifikation für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement ⁽²⁾, die Verordnung (EG) Nr. 2082/2000 der Kommission vom 6. September 2000 zur Übernahme von Eurocontrol-Normen und zur Änderung der Richtlinie 97/15/EG ⁽³⁾ und die Verordnung (EG) Nr. 980/2002 der Kommission vom 4. Juni 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2082/2002 nach einer Übergangsfrist aufgehoben werden.

- (19) Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte sichergestellt werden, dass bestimmte Vorschriften des Gemeinschaftsrechts, die auf der Grundlage der Richtlinie 93/65/EWG erlassen wurden, in ihrer Substanz unverändert in Kraft bleiben. Für den Erlass der entsprechenden Durchführungsvorschriften im Rahmen der vorliegenden Verordnung ist eine gewisse Zeit erforderlich —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Ziel und Geltungsbereich

- (1) Im Geltungsbereich der Rahmenverordnung betrifft die vorliegende Verordnung die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes.
- (2) Diese Verordnung gilt für die in Anhang I genannten Systeme, ihre Komponenten und zugehörigen Verfahren.
- (3) Ziel dieser Verordnung ist die Verwirklichung der Interoperabilität zwischen den verschiedenen Systemen, Komponenten und zugehörigen Verfahren des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes, wobei den einschlägigen internationalen Normen gebührend Rechnung zu tragen ist. Diese Verordnung zielt ferner darauf ab, die koordinierte und zügige Einführung neuer vereinbarter und validierter Betriebskonzepte oder Technologien im Bereich des Flugverkehrsmanagements sicherzustellen.

⁽¹⁾ ABl. L 187 vom 29.7.1993, S. 52. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

⁽²⁾ ABl. L 95 vom 10.4.1997, S. 16. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2082/2000 (ABl. L 254 vom 9.10.2000, S. 1).

⁽³⁾ ABl. L 254 vom 9.10.2000, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 980/2002 (ABl. L 150 vom 8.6.2002, S. 38).



KAPITEL II

**GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN,
DURCHFÜHRUNGSVORSCHRIFTEN FÜR DIE
INTEROPERABILITÄT UND GEMEINSCHAFTLICHE
SPEZIFIKATIONEN**

Artikel 2

Grundlegende Anforderungen

Das europäische Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und deren Komponenten und zugehörige Verfahren müssen grundlegenden Anforderungen entsprechen. Diese grundlegenden Anforderungen sind in Anhang II festgelegt.

Artikel 3

Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität

- (1) Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität werden ausgearbeitet, wenn dies zur kohärenten Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung erforderlich ist.
- (2) Systeme, Komponenten und zugehörige Verfahren müssen die relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität während ihrer Lebensdauer erfüllen.
- (3) In den Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität ist insbesondere Folgendes vorzusehen:
 - a) Es sind etwaige spezifische Anforderungen zur Ergänzung oder Präzisierung der grundlegenden Anforderungen festzulegen, insbesondere hinsichtlich Sicherheit, nahtlosen Betrieb und Leistung, und/oder
 - b) soweit angezeigt, sind etwaige spezifische Anforderungen zur Ergänzung oder Präzisierung der grundlegenden Anforderungen zu beschreiben, insbesondere hinsichtlich der koordinierten Einführung neuer vereinbarter und validierter Betriebskonzepte oder Technologien, und/oder
 - c) falls die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität sich auf Systeme beziehen, sind darin die Komponenten zu bestimmen, und/oder
 - d) es sind die speziellen Konformitätsbewertungsverfahren zu beschreiben, in die gegebenenfalls die benannten Stellen nach Artikel 8 einzubeziehen sind, und zwar auf der Grundlage der im Beschluss 93/465/EWG festgelegten Module, die zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit der Komponenten sowie zur Überprüfung von Systemen heranzuziehen sind, und/oder
 - e) es sind die Durchführungsbedingungen anzugeben, gegebenenfalls einschließlich des Stichtags, ab dem alle Beteiligten sie einhalten müssen.
- (4) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überprüfung der Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität sind die geschätzten Kosten und der voraussichtliche Nutzen der technischen Lösungen, mit denen sie erfüllt werden können, im Hinblick auf die Festlegung der gangbarsten Lösung und unter gebührender Beachtung der Aufrechterhaltung eines vereinbarten hohen Sicherheitsniveaus zu berücksichtigen. Jedem Entwurf einer Durchführungsvorschrift für die Interoperabilität wird eine Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Lösungen für alle Beteiligten beigelegt.
- (5) Die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität werden nach dem Verfahren des Artikels 8 der Rahmenverordnung festgelegt.

*Artikel 4***Gemeinschaftliche Spezifikationen**

(1) Im Hinblick auf die Erreichung des Ziels dieser Verordnung können gemeinschaftliche Spezifikationen festgelegt werden. Bei diesen Spezifikationen kann es sich handeln um

a) europäische Normen für Systeme oder Komponenten und entsprechende Verfahren, die von den europäischen Normungsgremien in Zusammenarbeit mit Eurocae aufgrund eines Auftrags erarbeitet werden, der von der Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technische Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft ⁽¹⁾ erteilt wurde, wobei den am 13. November 1984 unterzeichneten allgemeinen Leitlinien über die Zusammenarbeit zwischen der Kommission und den Normungsgremien Rechnung zu tragen ist,

oder

b) Spezifikationen, die von Eurocontrol auf Anforderung der Kommission gemäß dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Verfahren in Bereichen erarbeitet werden, die die betriebliche Koordinierung zwischen Flugsicherungsorganisationen betreffen.

(2) Bei Systemen und zugehörigen Verfahren oder Komponenten, die die einschlägigen gemeinschaftlichen Spezifikationen erfüllen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden, wird davon ausgegangen, dass sie die grundlegenden Anforderungen und/oder die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität einhalten.

(3) Die Kommission veröffentlicht die Fundstellen der in Absatz 1 Buchstabe a) genannten europäischen Normen im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

(4) Die Kommission veröffentlicht die Fundstellen der in Absatz 1 Buchstabe b) genannten Eurocontrol-Spezifikationen nach dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Verfahren im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

(5) Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass die Übereinstimmung mit einer veröffentlichten gemeinschaftlichen Spezifikation die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und/oder der Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität, die von den betreffenden gemeinschaftlichen Spezifikationen abgedeckt werden sollen, nicht gewährleistet, so findet das in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannte Verfahren Anwendung.

(6) Im Falle von Mängeln veröffentlichter europäischer Normen kann nach dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Verfahren und nach Anhörung des Ausschusses nach Artikel 5 der Richtlinie 98/34/EG beschlossen werden, die betreffenden Normen oder Nachträge dazu aus den Veröffentlichungen, in denen sie enthalten sind, vollständig oder teilweise zu streichen.

(7) Im Falle von Mängeln veröffentlichter Eurocontrol-Spezifikationen kann gemäß dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Verfahren beschlossen werden, die betreffenden Spezifikationen oder Nachträge dazu aus den Veröffentlichungen, in denen sie enthalten sind, vollständig oder teilweise zu streichen.

⁽¹⁾ ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/48/EG (ABl. L 217 vom 5.8.1998, S. 18).



KAPITEL III

ÜBERPRÜFUNG DER EINHALTUNG DER VORSCHRIFTEN

Artikel 5

EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung für Komponenten

- (1) Den Komponenten ist eine EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung beizufügen. Die Bestandteile dieser Erklärungen sind in Anhang III aufgeführt.
- (2) Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter hat sicherzustellen und mittels der EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung zu bescheinigen, dass er die Bestimmungen der grundlegenden Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität angewandt hat.
- (3) Bei Komponenten, denen die EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung beigelegt ist, wird von der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität ausgegangen.
- (4) In den relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität wird gegebenenfalls angegeben, welche Aufgaben im Zusammenhang mit der Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Komponenten von den benannten Stellen nach Artikel 8 durchzuführen sind.

Artikel 6

EG-Prüferklärung für Systeme

- (1) Die Flugsicherungsorganisation unterzieht die Systeme einer EG-Prüfung gemäß den relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität, um sicherzustellen, dass sie die grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung und die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität bei ihrer Einbindung in das europäische Flugverkehrsmanagementnetz erfüllen.
- (2) Vor der Indienststellung eines Systems stellt die jeweilige Flugsicherungsorganisation eine EG-Prüferklärung aus, mit der die Einhaltung der Vorschriften bestätigt wird, und legt sie zusammen mit technischen Unterlagen der nationalen Aufsichtsbehörde vor. Die Bestandteile dieser Erklärung und der technischen Unterlagen sind in Anhang IV aufgeführt. Die nationale Aufsichtsbehörde kann zusätzliche Informationen anfordern, die zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften erforderlich sind.
- (3) In den relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität wird gegebenenfalls angegeben, welche Aufgaben im Zusammenhang mit der Prüfung des Systems von den benannten Stellen nach Artikel 8 durchzuführen sind.
- (4) Die EG-Prüferklärung steht Bewertungen nicht entgegen, die die nationale Aufsichtsbehörde aus anderen, die Interoperabilität nicht betreffenden Gründen möglicherweise vornehmen muss.

▼ **M1***Artikel 6a***Alternative Überprüfung der Einhaltung von Vorschriften**

Ein gemäß der 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 ⁽¹⁾ ausgestelltes Zeugnis gilt, insofern es sich auf Komponenten oder Systeme bezieht, für die Zwecke von Artikel 5 und 6 dieser Verordnung als EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung oder als EG-Prüferklärung, wenn es den Nachweis der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung und der einschlägigen Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität einschließt.

▼ **B***Artikel 7***Schutzmaßnahmen**

- (1) Stellt die nationale Aufsichtsbehörde fest, dass
- a) eine Komponente, der eine EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung beigelegt ist, oder
 - b) ein System, dem eine EG-Prüferklärung beigelegt ist,
- die grundlegenden Anforderungen und/oder die relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität nicht erfüllt, so trifft sie unter gebührender Berücksichtigung der Notwendigkeit, die Sicherheit und Aufrechterhaltung des Betriebs sicherzustellen, alle gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich der betreffenden Komponente oder des betreffenden Systems zu beschränken oder seine Verwendung durch die Stellen im Zuständigkeitsbereich der Behörde zu verbieten.
- (2) Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet unverzüglich die Kommission unter Angabe der Gründe über diese Maßnahmen und gibt insbesondere an, ob die Nichteinhaltung der grundlegenden Anforderungen seines Erachtens zurückgeht auf
- a) die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen;
 - b) eine nicht ordnungsgemäße Anwendung der Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität und/oder der gemeinschaftlichen Spezifikationen;
 - c) Mängel in den Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität und/oder in den gemeinschaftlichen Spezifikationen.
- (3) Die Kommission konsultiert die betroffenen Parteien so bald wie möglich. Nach dieser Konsultation unterrichtet die Kommission die Mitgliedstaaten über ihre Schlussfolgerungen und darüber, ob die von der nationalen Aufsichtsbehörde getroffenen Maßnahmen ihres Erachtens gerechtfertigt sind.
- (4) Wenn die Kommission zu der Feststellung gelangt, dass die von der nationalen Aufsichtsbehörde getroffenen Maßnahmen nicht gerechtfertigt sind, fordert sie den betreffenden Mitgliedstaat auf, unverzüglich für die Rücknahme der Maßnahmen zu sorgen. Sie unterrichtet hiervon unverzüglich den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten.
- (5) Wenn die Kommission zu der Feststellung gelangt, dass die Nichteinhaltung der grundlegenden Anforderungen auf eine nicht ordnungsgemäße Anwendung der Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität und/oder der gemeinschaftlichen Spezifikationen zurückzuführen ist, trifft der betreffende Mitgliedstaat geeignete Maßnahmen gegen den Aussteller der Konformitätserklärung oder der Gebrauchs-

⁽¹⁾ ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

▼B

tauglichkeitserklärung oder der EG-Prüferklärung und unterrichtet die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten entsprechend.

(6) Wenn die Kommission zu der Feststellung gelangt, dass die Nichteinhaltung der grundlegenden Anforderungen auf Mängel in den gemeinschaftlichen Spezifikationen zurückzuführen ist, kommen die in Artikel 4 Absatz 6 oder Absatz 7 genannten Verfahren zur Anwendung.

*Artikel 8***Benannte Stellen**

(1) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Stellen, die sie mit der Durchführung von Aufgaben im Zusammenhang mit der Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 5 und/oder der Prüfung nach Artikel 6 beauftragt haben, und geben den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle und die ihr von der Kommission erteilte Kennnummer an. Die Kommission veröffentlicht die Liste der Stellen unter Angabe ihrer Kennnummern und Zuständigkeitsbereiche im *Amtsblatt der Europäischen Union* und hält diese Liste auf dem neuesten Stand.

(2) Bei der Beurteilung der zu benennenden Stellen wenden die Mitgliedstaaten die in Anhang V genannten Kriterien an. Diese Kriterien gelten als erfüllt, wenn die Stellen den Bewertungskriterien der einschlägigen europäischen Normen entsprechen.

(3) Die Mitgliedstaaten widerrufen die Benennung, wenn eine benannte Stelle die in Anhang V genannten Kriterien nicht mehr erfüllt. Sie unterrichten unverzüglich die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten darüber.

(4) Unbeschadet der Anforderungen der Absätze 1, 2 und 3 können die Mitgliedstaaten beschließen, gemäß Artikel 3 der Flugsicherungs-dienste-Verordnung anerkannte Organisationen als benannte Stellen zu bestellen.

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN**▼M1***Artikel 9***Überarbeitung der Anhänge**

Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Anhänge, um den technischen oder betrieblichen Entwicklungen Rechnung zu tragen, werden nach dem in Artikel 5 Absatz 4 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

▼B*Artikel 10***Übergangsbestimmungen**

(1) Ab dem 20. Oktober 2005 gelten die grundlegenden Anforderungen für die Indienststellung von Systemen und Komponenten des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes, sofern in den relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität nichts anderes vorgesehen ist.

(2) Alle derzeit in Betrieb befindlichen Systeme und Komponenten des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes müssen die grundlegenden Anforderungen bis zum 20. April 2011 erfüllen, sofern in den

▼B

relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität nichts anderes vorgesehen ist.

▼M1

(2a) Für die Zwecke des Absatzes 2 dieses Artikels können die Mitgliedstaaten die Übereinstimmung von Systemen und Komponenten des europäischen Luftverkehrsmanagementnetzes mit den grundlegenden Anforderungen und ihre Ausnahme von den Bestimmungen der Artikel 5 und 6 erklären.

▼B

(3) In den Fällen, in denen Systeme des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes

- vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung oder gegebenenfalls
- vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens einer oder mehrerer relevanter Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität

bestellt wurden oder entsprechende verbindliche Verträge geschlossen wurden, so dass die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und/oder der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität innerhalb der in Absatz 1 genannten Frist nicht gewährleistet werden kann, übermittelt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission detaillierte Angaben über die grundlegenden Anforderungen und/oder die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität, bei denen eine Unsicherheit hinsichtlich der Einhaltung festgestellt wurde.

Die Kommission konsultiert die betroffenen Parteien und trifft anschließend eine Entscheidung nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Verfahren.

*Artikel 11***Aufhebung von Rechtsvorschriften**

Die Richtlinien 93/65/EWG und 97/15/EG sowie die Verordnungen (EG) Nr. 2082/2000 und Nr. 980/2002 werden zum 20. Oktober 2005 aufgehoben.

*Artikel 12***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.

*ANHANG I***VERZEICHNIS DER SYSTEME FÜR FLUGSICHERUNGSDIENSTE**

Für die Zwecke dieser Verordnung wird das europäische Flugverkehrsmanagementnetz in acht Systeme unterteilt.

1. Systeme und Verfahren für das Luftraummanagement.
2. Systeme und Verfahren für die Verkehrsflussregelung.
3. Systeme und Verfahren für Flugverkehrsdienste, insbesondere Systeme für die Flugdatenverarbeitung und Überwachungsdatenverarbeitung und Mensch-Maschine-Schnittstellensysteme.
4. Kommunikationssysteme und -verfahren für Boden/Boden-Kommunikation, Bord/Boden-Kommunikation und Bord/Bord-Kommunikation.
5. Navigationssysteme und -verfahren.
6. Überwachungssysteme und -verfahren.
7. Systeme und Verfahren für Flugberatungsdienste.
8. Systeme und Verfahren für die Nutzung von Wetterinformationen.

▼B

ANHANG II

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN**Teil A: Allgemeine Anforderungen**

Bei den allgemeinen Anforderungen handelt es sich um Anforderungen, die sich auf das gesamte Netz beziehen und generell für jedes einzelne der in Anhang I genannten Systeme gelten.

1. *Nahtloser Betrieb*

Flugverkehrsmanagementsysteme und ihre Komponenten sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszuliegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass der nahtlose Betrieb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes jederzeit und für alle Flugphasen gewährleistet ist. Ein nahtloser Betrieb kann insbesondere in folgender Form zum Ausdruck kommen: gemeinsame Nutzung von Informationen, einschließlich der relevanten Betriebsstatus-Informationen, einheitliche Interpretation von Informationen, vergleichbare Verarbeitungsleistungen und zugehörige Verfahren als Voraussetzung für einheitliche, für das europäische Flugverkehrsmanagementnetz insgesamt oder Teile davon vereinbarte betriebliche Leistungen.

2. *Unterstützung neuer Betriebskonzepte***▼M1**

Das europäische Luftverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und deren Komponenten haben auf koordinierter Grundlage neue vereinbarte und validierte Betriebskonzepte zu unterstützen, die der Verbesserung von Qualität, Nachhaltigkeit und Effektivität der Flugsicherungsdienste, insbesondere hinsichtlich Sicherheit und Kapazität, dienen.

▼B

Das Potenzial neuer Konzepte wie der kooperativen Entscheidungsfindung, einer verstärkten Automatisierung und alternativer Methoden für die Übertragung der Staffelungsverantwortung ist zu untersuchen, wobei technologischen Entwicklungen und ihrer sicheren Umsetzung im Anschluss an die Validierung gebührend Rechnung zu tragen ist.

3. *Sicherheit*

Systeme und Betriebsweisen des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes müssen vereinbarten hohen Sicherheitsniveaus entsprechen. Zu diesem Zweck sind vereinbarte Methoden für das Sicherheitsmanagement und für Sicherheitsmeldungen auszuarbeiten.

In Bezug auf geeignete bodengestützte Systeme oder Teile davon ist dieses hohe Sicherheitsniveau durch Sicherheitsnetze weiter zu verbessern, für die vereinbarte einheitliche Leistungsmerkmale festgelegt werden.

Im Hinblick auf die Erreichung der vereinbarten Sicherheitsniveaus für alle Flugphasen und für das gesamte europäische Flugverkehrsmanagementnetz sind harmonisierte Sicherheitsanforderungen für Auslegung, Durchführung, Instandhaltung und Betrieb von Systemen und deren Komponenten sowohl unter normalen als auch unter verschlechterten Betriebsbedingungen festzulegen.

Systeme sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszuliegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass die den Lotsen übertragenen Aufgaben sowohl unter normalen als auch unter verschlechterten Betriebsbedingungen mit der menschlichen Leistungsfähigkeit vereinbar und auf die geforderten Sicherheitsniveaus abgestimmt sind.

Systeme sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszuliegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass sie in ihrer normalen Betriebsumgebung gegen schädliche Störungen geschützt sind.

4. *Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen*

Das europäische Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und deren Komponenten sollen die schrittweise Verwirklichung der Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen durch Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung in dem Umfang, der für ein effizientes Luftraummanagement und eine effiziente Verkehrsflussregelung erforderlich ist, sowie eine sichere und effiziente Luftraumnutzung durch alle Nutzer unterstützen.

▼ B

Zur Erreichung dieser Ziele unterstützen das europäische Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und deren Komponenten die zeitnahe gemeinsame Nutzung korrekter und konsistenter Informationen für alle Flugphasen durch zivile und militärische Stellen.

Nationalen Sicherheitserfordernissen ist Rechnung zu tragen.

5. *Umweltbelange*

Systeme und Betriebsweisen des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes müssen der notwendigen Minimierung von Umweltbeeinträchtigungen gemäß den geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften Rechnung tragen.

6. *Grundsätze für die Logikarchitektur der Systeme*

Die Systemauslegung und die schrittweise Systemintegration haben mit dem Ziel zu erfolgen, eine kohärente und in zunehmendem Maße harmonisierte, ausbaufähige und validierte Logikarchitektur im Rahmen des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes zu verwirklichen.

7. *Grundsätze der Systemauslegung*

Systeme sind unter Anwendung sachgerechter technischer Grundsätze — insbesondere in Bezug auf Modularität, Austauschbarkeit von Komponenten, hohe Verfügbarkeit sowie Redundanz und Fehlertoleranz kritischer Komponenten — auszulegen, herzustellen und instand zu halten.

Teil B: Besondere Anforderungen

Die besonderen Anforderungen gelten speziell für jedes einzelne der nachstehend aufgeführten Systeme und ergänzen oder präzisieren die allgemeinen Anforderungen.

1. *Systeme und Verfahren für das Luftraummanagement*1.1. *Nahtloser Betrieb*

Informationen über prätaktische und taktische Aspekte der Luftraumverfügbarkeit sind den Betroffenen korrekt und zeitnah bereitzustellen, um eine effiziente Zuweisung und Nutzung des Luftraums durch alle Luft-raumnutzer sicherzustellen. Dabei sollte den Erfordernissen der nationalen Sicherheit Rechnung getragen werden.

2. *Systeme und Verfahren für die Verkehrsflussregelung*2.1. *Nahtloser Betrieb*

Systeme und Verfahren für die Verkehrsflussregelung haben die gemeinsame Nutzung korrekter, kohärenter und relevanter strategischer, prätaktischer bzw. taktischer Fluginformationen für alle Flugphasen zu unterstützen und Dialogfunktionen im Hinblick auf die optimierte Nutzung des Luftraums aufzuweisen.

3. *Systeme und Verfahren für Flugverkehrsdienste*3.1. *Systeme für die Flugdatenverarbeitung*3.1.1. *Nahtloser Betrieb*

Systeme für die Flugdatenverarbeitung müssen hinsichtlich der zeitnahen gemeinsamen Nutzung korrekter und konsistenter Informationen und hinsichtlich einer einheitlichen betrieblichen Interpretation dieser Informationen interoperabel sein, damit ein kohärentes und konsistentes Planungsverfahren und eine ressourceneffiziente taktische Koordinierung während aller Flugphasen im gesamten europäischen Flugverkehrsmanagementnetz sichergestellt ist.

Um eine sichere, reibungslose und zügige Verarbeitung im gesamten europäischen Flugverkehrsmanagementnetz zu gewährleisten, müssen die Leistungen von Flugdatenverarbeitungssystemen für ein gegebenes Umfeld (Boden, Nahverkehrsbereich, Strecke) bei bekannten Verkehrsmerkmalen gleichwertig und angemessen sein und nach einem vereinbarten und validierten Betriebskonzept betrieben werden, insbesondere hinsichtlich der Genauigkeit und Fehlertoleranz von Verarbeitungsergebnissen.

3.1.2. *Unterstützung neuer Betriebskonzepte***▼ M1**

Systeme für die Flugdatenverarbeitung müssen die schrittweise Einführung fortgeschrittener, vereinbarter und validierter Betriebskonzepte für

▼ M1

alle Flugphasen unterstützen, insbesondere wie im ATM-Masterplan vorgesehen.

▼ B

Die Merkmale hochautomatisierter Werkzeuge sind so zu wählen, dass eine kohärente und effiziente präaktische und taktische Verarbeitung von Fluginformationen in Teilen des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes möglich ist.

Bord- und Bodensysteme und ihre Komponenten, die neue, vereinbarte und validierte Betriebskonzepte unterstützen, sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass sie hinsichtlich der zeitnahen gemeinsamen Nutzung korrekter und konsistenter Informationen und hinsichtlich eines einheitlichen Verständnisses der momentanen und prognostizierten betrieblichen Situation interoperabel sind.

3.2. Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung

3.2.1. Nahtloser Betrieb

Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass die geforderte Leistung und Qualität des Dienstes innerhalb eines gegebenen Umfelds (Boden, Nahverkehrsgebiet, Strecke) bei bekannten Verkehrsmerkmalen geboten wird, insbesondere hinsichtlich der Genauigkeit und Zuverlässigkeit der berechneten Ergebnisse und der Korrektheit, Integrität, Verfügbarkeit, Kontinuität und Aktualität der Informationen am Lotsenarbeitsplatz.

Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung haben die zeitnahe gemeinsame Nutzung relevanter, genauer, konsistenter und kohärenter Informationen untereinander zu leisten, um einen optimierten Betrieb über verschiedene Teile des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes hinweg sicherzustellen.

▼ M1

3.2.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung haben schrittweise verfügbare neue Quellen von Überwachungsinformationen so einzubeziehen, dass die Dienstgüte insgesamt verbessert wird, insbesondere wie im ATM-Masterplan vorgesehen.

▼ B

3.3. Mensch-Maschine-Schnittstellensysteme

3.3.1. Nahtloser Betrieb

Mensch-Maschine-Schnittstellen von Flugverkehrsmanagementsystemen am Boden sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass allen Lotsen ein zunehmend harmonisiertes Arbeitsumfeld, einschließlich der Funktionen und der Ergonomie, geboten wird, das die geforderte Leistung innerhalb eines gegebenen Umfelds (Boden, Nahverkehrsgebiet, Strecke) bei bekannten Verkehrsmerkmalen erbringt.

3.3.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Mensch-Maschine-Schnittstellensysteme haben die schrittweise Einführung neuer, vereinbarter und validierter Betriebskonzepte und eine verstärkte Automatisierung so einzubeziehen, dass die den Lotsen übertragenen Aufgaben sowohl unter normalen als auch unter verschlechterten Betriebsbedingungen mit der menschlichen Leistungsfähigkeit vereinbar bleiben.

4. *Kommunikationssysteme und -verfahren für die Boden/Boden-Kommunikation, Bord/Boden-Kommunikation und Bord/Bord-Kommunikation*

4.1. Nahtloser Betrieb

Kommunikationssysteme sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass sie die geforderten Leistungen innerhalb eines gegebenen Luftraumabschnitts oder für eine bestimmte Anwendung erreichen, insbesondere hinsichtlich Verarbeitungszeit, Integrität, Verfügbarkeit und Funktionskontinuität.

▼B

Das Kommunikationsnetz innerhalb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes ist so auszulegen, dass die Anforderungen an Dienstgüte, Überdeckung und Redundanz erfüllt sind.

▼M1

4.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Kommunikationssysteme haben die Einführung fortgeschrittener, vereinbarter und validierter Betriebskonzepte für alle Flugphasen zu unterstützen, insbesondere wie im ATM-Masterplan vorgesehen.

▼B5. *Navigationssysteme und -verfahren*

5.1. Nahtloser Betrieb

Navigationssysteme sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass sie die geforderte horizontale und vertikale Navigationsleistung, insbesondere hinsichtlich Genauigkeit und Funktionalität, in einem gegebenen Umfeld (Boden, Nahverkehrsbereich, Strecke) bei bekannten Verkehrsmerkmalen und bei Betrieb nach einem vereinbarten und validierten Betriebskonzept erreichen.

6. *Überwachungssysteme und -verfahren*

6.1. Nahtloser Betrieb

Überwachungssysteme sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass die jeweils geforderte Leistung in einem gegebenen Umfeld (Boden, Nahverkehrsbereich, Strecke) bei bekannten Verkehrsmerkmalen und bei Betrieb nach einem vereinbarten und validierten Betriebskonzept geboten wird, insbesondere hinsichtlich Genauigkeit, Überdeckung, Reichweite und Dienstgüte.

Das Überwachungsnetz innerhalb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes ist so auszulegen, dass die Anforderungen hinsichtlich Genauigkeit, Aktualität, Überdeckung und Redundanz erfüllt sind. Das Überwachungsnetz muss eine gemeinsame Nutzung der Überwachungsdaten im Sinne eines wirkungsvolleren Betriebs im gesamten europäischen Flugverkehrsmanagementnetz ermöglichen.

7. *Systeme und Verfahren für Flugberatungsdienste*

7.1. Nahtloser Betrieb

Genauere, zeitnahe und konsistente Flugberatungsinformationen sind schrittweise in elektronischer Form auf der Grundlage eines gemeinsam vereinbarten und genormten Datensatzes bereitzustellen.

Genauere und konsistente Flugberatungsinformationen, insbesondere für bord- und bodengestützte Komponenten oder Systeme, sind zeitnah zur Verfügung zu stellen.

7.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Flugberatungsinformationen zunehmender Genauigkeit, Vollständigkeit und Aktualität sind zeitnah bereitzustellen und zu verwenden, um die fortlaufende Verbesserung der Effizienz der Luftraum- und Flughafennutzung zu unterstützen.

8. *Systeme und Verfahren für die Nutzung von Wetterinformationen*

8.1. Nahtloser Betrieb

Systeme und Verfahren für die Nutzung von Wetterinformationen haben die Konsistenz und Aktualität sowie die Aufmachungsqualität dieser Informationen mit Hilfe eines vereinbarten Datensatzes zu verbessern.

8.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Systeme und Verfahren für die Nutzung von Wetterinformationen haben die Bereitstellungsgeschwindigkeit und die Geschwindigkeit, mit der diese genutzt werden können, zu verbessern, um so eine fortlaufende Verbesserung der Effizienz der Luftraum- und Flughafennutzung zu unterstützen.



ANHANG III
KOMPONENTEN

- EG-Konformitätserklärung
- EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung

1. Komponenten

Die Komponenten werden in den Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität gemäß Artikel 3 dieser Verordnung angegeben.

2. Anwendungsbereich

Die EG-Erklärung betrifft

- entweder die Bewertung der intrinsischen Konformität einer Komponente, die für sich betrachtet wird, mit den zu erfüllenden gemeinschaftlichen Spezifikationen oder
- die Bewertung/Beurteilung der Gebrauchstauglichkeit einer Komponente, die innerhalb ihres Flugverkehrsmanagement-Umfelds betrachtet wird.

Die von den benannten Stellen auf den Stufen der Konstruktion und Fertigung angewendeten Bewertungsverfahren beruhen gemäß den Bedingungen, die in den relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität genannt sind, auf den im Beschluss 93/465/EWG festgelegten Modulen.

3. Inhalt der EG-Erklärung

Die EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung und die Begleitunterlagen sind zu datieren und zu unterschreiben.

Die Erklärung muss in derselben Sprache wie die Anleitungen abgefasst sein und folgende Angaben enthalten:

- Referenznummer der Verordnung;
- Name und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch die Firma des Herstellers);
- Beschreibung der Komponente;
- Beschreibung des zur Erklärung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit angewendeten Verfahrens (Artikel 5 dieser Verordnung);
- alle einschlägigen Bestimmungen, denen die Komponente entspricht, und insbesondere die Bedingungen für die Nutzung der Komponente;
- gegebenenfalls Name und Anschrift der benannten Stelle oder Stellen, die an dem Verfahren bezüglich der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit beteiligt waren, und Datum des Prüfzeugnisses, gegebenenfalls zusammen mit der Geltungsdauer und den Gültigkeitsbedingungen des Zeugnisses;
- gegebenenfalls Bezugnahme auf die befolgten gemeinschaftlichen Spezifikationen;
- Angabe der Person, die im Namen des Herstellers oder im Namen seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten zeichnungsbefugt ist.



ANHANG IV

SYSTEME

EG-Prüferklärung für Systeme

Prüfverfahren für Systeme

1. *Inhalt der EG-Prüferklärung für Systeme*

Die EG-Prüferklärung und die Begleitunterlagen sind zu datieren und zu unterschreiben. Die Erklärung muss in derselben Sprache wie die technischen Unterlagen abgefasst sein und folgende Angaben enthalten:

- Referenznummer der Verordnung;
- Name und Anschrift der Flugsicherungsorganisation (Firma und vollständige Anschrift);
- kurze Beschreibung des Systems;
- Beschreibung des zur Erklärung der Konformität des Systems angewendeten Verfahrens (Artikel 6 dieser Verordnung);
- gegebenenfalls Name und Anschrift der benannten Stelle, die die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Prüfverfahren durchgeführt hat;
- Referenznummern der Dokumente in den technischen Unterlagen;
- gegebenenfalls Bezugnahme auf die gemeinschaftlichen Spezifikationen;
- alle einschlägigen vorläufigen oder endgültigen Bestimmungen, die die Systeme erfüllen müssen, insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen;
- falls vorläufig: Geltungsdauer der EG-Erklärung;
- Angabe der zeichnungsbefugten Person.

2. *Prüfverfahren für Systeme*

Die Prüfung von Systemen ist das Verfahren, in dessen Rahmen eine Flugsicherungsorganisation prüft und bestätigt, dass ein System dieser Verordnung entspricht und gemäß dieser Verordnung in Betrieb genommen werden darf.

Das System wird hinsichtlich jedes der folgenden Aspekte geprüft:

- Gesamtauslegung,
- Entwicklung und Integration des Systems, insbesondere Zusammenbau von Komponenten und Gesamtanpassungen,
- Integration des Systems in den Betrieb,
- gegebenenfalls spezielle Bestimmungen für die Instandhaltung des Systems.

Ist aufgrund der relevanten Durchführungsvorschrift für die Interoperabilität die Einschaltung einer benannten Stelle erforderlich, so stellt sie nach Durchführung der Aufgaben, die ihr gemäß der Vorschrift obliegen, eine Konformitätsbescheinigung in Bezug auf die durchgeführten Aufgaben aus. Diese Bescheinigung ist für die Flugsicherungsorganisation bestimmt. Die Flugsicherungsorganisation stellt daraufhin eine EG-Prüferklärung aus, die für die nationale Aufsichtsbehörde bestimmt ist.

3. *Technische Unterlagen*

Die der EG-Prüferklärung beizufügenden technischen Unterlagen müssen alle erforderlichen Dokumente umfassen, die sich auf die Merkmale des Systems beziehen, einschließlich der Bedingungen und Grenzen für die Nutzung, sowie gegebenenfalls die Dokumente zur Bescheinigung der Konformität von Komponenten.

Es sind mindestens folgende Dokumente beizufügen:

- Angabe der einschlägigen Teile der technischen Spezifikationen, die für die Beschaffung zugrunde gelegt werden und die Einhaltung der anwendbaren Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität sicherstellen, sowie gegebenenfalls der gemeinschaftlichen Spezifikationen;
- Verzeichnis der Komponenten gemäß Artikel 3 dieser Verordnung;

▼B

- Kopien der EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung, die für die oben genannten Komponenten gemäß Artikel 5 dieser Verordnung vorgelegt werden muss, gegebenenfalls zusammen mit einer Kopie der Unterlagen über Tests und Prüfungen durch benannte Stellen;
- falls eine benannte Stelle an der Prüfung der Systeme beteiligt war, eine von der Stelle gegengezeichnete Bescheinigung, dass das System dieser Verordnung entspricht, mit eventuellen Einschränkungen, die bei der Durchführung von Aktivitäten ermittelt und nicht zurückgezogen wurden;
- falls keine benannte Stelle beteiligt war, Unterlagen zu den Tests und Installationskonfigurationen, die zur Sicherstellung der Erfüllung grundlegender Anforderungen und besonderer Anforderungen der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität vorgenommen wurden.

4. Vorlage

Die technischen Unterlagen sind der EG-Prüferklärung, die die Flugsicherungsorganisation der nationalen Aufsichtsbehörde übermittelt, beizufügen.

Kopien der technischen Unterlagen sind von der Flugsicherungsorganisation während der gesamten Nutzungsdauer des Systems aufzubewahren. Die technischen Unterlagen sind jedem anderen Mitgliedstaat auf Anforderung zu übermitteln.

*ANHANG V***BENANNTTE STELLEN**

1. Die Stelle, ihr Leiter und das für die Durchführung der Prüfungen zuständige Personal dürfen weder unmittelbar noch als Bevollmächtigte an der Konstruktion, Herstellung, Vermarktung oder Instandhaltung von Komponenten oder Systemen oder an deren Verwendung beteiligt sein. Dies steht einem Austausch technischer Informationen zwischen dem Hersteller oder Konstrukteur und dieser Stelle nicht entgegen.
2. Die Stelle und das für die Prüfungen zuständige Personal müssen die Prüfungen mit der größtmöglichen professionellen Integrität und technischen Kompetenz durchführen und von jeglichem Druck oder Anreiz, insbesondere finanzieller Art, frei sein, der ihr Urteil oder die Ergebnisse ihrer Überprüfung beeinflussen könnte, insbesondere durch Personen oder Personengruppen, die von den Ergebnissen der Prüfungen betroffen sind.
3. Die Stelle muss Personal beschäftigen und über die Mittel verfügen, die erforderlich sind, um die technischen und verwaltungsmäßigen Aufgaben, die mit den Prüfungen verbunden sind, angemessen durchführen zu können. Sie sollte auch Zugang zu Ausrüstungen haben, die für außergewöhnliche Prüfungen benötigt werden.
4. Das für die Prüfung zuständige Personal muss über Folgendes verfügen:
 - eine umfassende technische und berufliche Ausbildung;
 - eine ausreichende Kenntnis der Anforderungen der von ihnen durchgeführten Prüfungen und angemessene Erfahrung mit derartigen Tätigkeiten;
 - die nötige Fähigkeit zur Erstellung der Erklärungen, Unterlagen und Berichte, mit denen die Durchführung der Prüfungen nachgewiesen wird.
5. Die Unparteilichkeit der Prüfungspersonals muss gewährleistet sein. Seine Vergütung darf weder von der Zahl der durchgeführten Prüfungen noch von deren Ergebnis abhängen.
6. Die Stelle muss eine Haftpflichtversicherung abschließen, sofern nicht der Mitgliedstaat nach innerstaatlichem Recht für die Stelle haftet oder der Mitgliedstaat selbst für die Prüfungen unmittelbar verantwortlich ist.
7. Das Personal der Stelle hat hinsichtlich aller Informationen, von denen es in Durchführung seiner Aufgaben nach dieser Verordnung Kenntnis erlangt hat, das Berufsgeheimnis zu wahren.