

ANHANG VI

VORSCHRIFTEN UND NORMEN, DIE BEI DER ANWENDUNG DER IN ANHANG IV DES EUROPA-MITTELMEER-LUFTVERKEHRSABKOMMENS EU-ISRAEL AUFGEFÜHRTEN RECHTSVORSCHRIFTEN ERFÜLLT SEIN MÜSSEN

Haftungsausschluss: Dieser Anhang berührt nicht die Anwendung des EU-Rechts in der EU.

TEIL A.2: Untersuchung von Unfällen/Störungen und Meldung von Ereignissen

A.2.1: Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG)

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/	Norm
-------------	--------------------------------	------

	Art.#/Norm#)	
1	A2.1.1.1	Ziel der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 ist die Verbesserung der Flugsicherheit, indem ein hohes Niveau hinsichtlich Effizienz, Zweckmäßigkeit und Qualität europäischer Sicherheitsuntersuchungen in der Zivilluftfahrt gewährleistet wird, deren ausschließlicher Zweck die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen ohne Klärung der Schuld- oder Haftungsfrage ist. Sie enthält ferner Vorschriften für die fristgerechte Verfügbarkeit von Informationen über alle Personen und gefährlichen Güter an Bord von Luftfahrzeugen, die von einem Unfall betroffen sind. Sie soll auch die Unterstützung der Opfer von Flugunfällen und deren Angehörigen verbessern.
2	A2.1.2.1	Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 996/2010 gelten, soweit anwendbar und angemessen, für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt.
3	A2.1.3.1	Die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften gelten für Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und schweren Störungen, die von den Vertragsparteien gemäß internationalen Normen und empfohlenen Praktiken durchgeführt werden.
4 Abs. 1	A2.1.4.1	Jede Vertragspartei stellt sicher, dass Sicherheitsuntersuchungen ohne Einflussnahme von außen von einer ständigen nationalen Untersuchungsstelle für die Sicherheit der Zivilluftfahrt ("Sicherheitsuntersuchungsstelle"), die in der Lage ist, selbständig eine umfassende Sicherheitsuntersuchung entweder allein oder im Wege von Vereinbarungen mit anderen Sicherheitsuntersuchungsstellen durchzuführen, durchgeführt oder beaufsichtigt werden.
4 Abs. 2	A2.1.4.2	Die Sicherheitsuntersuchungsstelle muss funktionell insbesondere von jenen Luftfahrtbehörden, die für die Lufttüchtigkeit, die Zulassung, den Flugbetrieb, die Instandhaltung, die Erteilung von Erlaubnissen, die Flugverkehrskontrolle und den Flughafenbetrieb zuständig sind, sowie allgemein von allen anderen Beteiligten oder Einrichtungen, deren Interessen oder Auftrag mit der Aufgabe der Sicherheitsuntersuchungsstelle kollidieren oder ihre Objektivität beeinflussen könnten, unabhängig sein.
4 Abs. 3	A2.1.4.3	Die Sicherheitsuntersuchungsstelle holt bei der Durchführung der Sicherheitsuntersuchung von keiner Stelle Anweisungen ein, noch nimmt sie solche entgegen und sie verfügt über uneingeschränkte Autorität bei der Durchführung der Sicherheitsuntersuchungen.
4 Abs. 4	A2.1.4.4	Die der Sicherheitsuntersuchungsstelle übertragenen Tätigkeiten können auch die Sammlung und Analyse von Informationen zur Flugsicherheit beinhalten, insbesondere im Hinblick auf die Unfallverhütung, sofern diese Tätigkeiten die Unabhängigkeit der Stelle nicht beeinträchtigen oder Zuständigkeiten in Regulierungs-, Verwaltungs- oder Normungsfragen mit sich bringen.

4 Abs. 5	A2.1.4.5	Zur Unterrichtung der Öffentlichkeit über das allgemeine Flugsicherheitsniveau wird jährlich ein Sicherheitsbericht auf nationaler Ebene veröffentlicht. Die Quellen vertraulicher Informationen werden in dieser Auswertung nicht offen gelegt.
4 Abs. 6	A2.1.4.6	Die Sicherheitsuntersuchungsstelle wird durch die jeweilige Vertragspartei so ausgestattet, dass sie ihre Aufgaben unabhängig wahrnehmen kann; sie muss hierfür über ausreichende Mittel verfügen.
5 Abs. 1-3	A2.1.5.1	Die Vertragspartei muss jeden Unfall oder jede schwere Störung untersuchen, für die die Untersuchung gemäß Anhang 13 verbindlich vorgeschrieben ist.
5 Abs. 4	A2.1.5.4	Den Sicherheitsuntersuchungsstellen ist es freigestellt, im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften der Vertragsparteien andere als die in Anhang 13 genannten Störungen zu untersuchen, wenn sie daraus Lehren für die Sicherheit erwarten.
5 Abs. 5	A2.1.5.5	Schuld- oder Haftungsfragen sind auf keinen Fall Gegenstand der Sicherheitsuntersuchung. Sie sind unabhängig und getrennt von Justiz- oder Verwaltungsverfahren und ohne Präjudizierung solcher Verfahren zur Feststellung des Verschuldens oder der Haftung durchzuführen.
8	A2.1.8.1	<p>Sofern die Anforderung, dass kein Interessenkonflikt vorliegen darf, erfüllt ist, können die Sicherheitsuntersuchungsstellen die nationalen Zivilluftfahrtbehörden einladen, im Bereich ihrer jeweiligen Zuständigkeit einen Vertreter für die Teilnahme an allen Sicherheitsuntersuchungen, für die die Sicherheitsuntersuchungsstelle zuständig ist, als Berater des Untersuchungsleiters – unter der Aufsicht und nach dem Ermessen des Untersuchungsleiters – zu benennen.</p> <p>Die nationalen Zivilluftfahrtbehörden unterstützen die Untersuchung, bei der sie teilnahmeberechtigt sind, dadurch, dass sie der leitenden Sicherheitsuntersuchungsstelle die angeforderten Informationen bereitstellen. Sie stellen ferner der leitenden Sicherheitsuntersuchungsstelle Berater und Ausrüstungen zur Verfügung, wenn dies erforderlich ist.</p>
9 Abs. 1	A2.1.9.1	Jede beteiligte Person, die Kenntnis vom Eintreten eines Unfalls oder einer schweren Störung hat, hat der zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle des Ereignisstaats unverzüglich darüber Meldung zu erstatten.
9 Abs. 2	A2.1.9.2	Die Sicherheitsuntersuchungsstelle unterrichtet unverzüglich die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und die betroffenen Drittländer gemäß den internationalen Richtlinien und Empfehlungen über alle Unfälle und schweren Störungen, die ihr gemeldet werden. Sie unterrichtet die Europäische Kommission und die EASA, falls an dem Unfall oder der schweren Störung ein in der EU registriertes, betriebenes, hergestelltes oder zugelassenes Luftfahrzeug beteiligt ist.
10 Abs. 1	A2.1.10.1	Nach Eingang der Meldung eines Unfalls oder einer schweren Störung durch ein Drittland informiert die

		Vertragspartei, die der Eintragungs-, Betreiber-, Entwurfs- oder Herstellungsstaat ist, das Drittland, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall oder die schwere Störung ereignet hat, so rasch wie möglich darüber, ob sie beabsichtigen, einen akkreditierten Vertreter gemäß den internationalen Richtlinien und Empfehlungen zu benennen. Wird ein akkreditierter Vertreter benannt, so müssen der Name und die Kontaktangaben mitgeteilt werden sowie der voraussichtliche Zeitpunkt des Eintreffens, falls der akkreditierte Vertreter beabsichtigt, in das Land zu reisen, das die Meldung versandt hat.
10 Abs. 2	A2.1.10.2	Akkreditierte Vertreter des Entwurfsstaats werden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle der Vertragspartei benannt, in deren Hoheitsgebiet sich der Hauptgeschäftssitz des Inhabers der Musterzulassung des Luftfahrzeugs oder Motors befindet.
11 Abs. 1	A2.1.11.1	Nach Ernennung durch eine Sicherheitsuntersuchungsstelle und unbeschadet einer etwaigen justiziellen Untersuchung ist der Untersuchungsleiter befugt, die notwendigen Maßnahmen zu treffen, damit die Anforderungen der Sicherheitsuntersuchung erfüllt werden können.
11 Abs. 2	A2.1.11.2	Unbeschadet etwaiger Vertraulichkeitsverpflichtungen nach einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei ist der Untersuchungsleiter insbesondere berechtigt, <ul style="list-style-type: none"> a) sofortigen, uneingeschränkten und ungehinderten Zugang zum Ort des Unfalls oder der schweren Störung sowie zum Luftfahrzeug, zu seiner Ladung und zu Wrackteilen zu erhalten; b) die sofortige Beweisaufnahme und überwachte Entnahme von Trümmern oder Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken zu gewährleisten; c) sofortigen Zugang zu Flugschreibern und ihrem Inhalt sowie sonstigen einschlägigen Aufzeichnungen und die Kontrolle darüber zu erhalten; d) gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Vertragspartei eine vollständige Autopsie der Leichen der tödlich verletzten Personen zu beantragen und hierzu beizutragen und sofortigen Zugang zu den Ergebnissen dieser Untersuchungen oder der Prüfungen an dabei entnommenen Proben zu erhalten; e) gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Vertragspartei die medizinische Untersuchung von am Betrieb des Luftfahrzeugs beteiligten Personen oder die Durchführung von Prüfungen der bei diesen Personen genommenen Proben zu beantragen und sofortigen Zugang zu den Ergebnissen dieser Untersuchungen oder Prüfungen zu erhalten; f) Zeugen zu laden und zu befragen und sie aufzufordern, Informationen oder Beweismittel, die für die Sicherheitsuntersuchung von Belang sind, bereitzustellen; g) ungehinderten Zugang zu allen sachdienlichen Informationen oder Aufzeichnungen des Eigentümers, des

		Inhabers der Musterzulassung, des für die Instandhaltung zuständigen Betriebs, der Ausbildungseinrichtung, des Betreibers oder des Herstellers des Luftfahrzeugs, der für die Zivilluftfahrt zuständigen Stellen und der Flugsicherungsorganisationen oder der Flugplatzbetreiber zu erhalten.
11 Abs. 3	A2.1.11.3	Der Untersuchungsleiter räumt seinen Untersuchungsbeauftragten und – sofern dies keinen Verstoß gegen die geltenden Rechtsvorschriften der Vertragspartei darstellt – seinen Beratern und den akkreditierten Vertretern und deren Beratern die in Norm A2.1.11.2 aufgeführten Befugnisse in dem zu ihrer wirksamen Beteiligung an der Sicherheitsuntersuchung notwendigen Umfang ein. Diese Befugnisse beeinträchtigen nicht die Befugnisse der von der Stelle, die die justizielle Untersuchung leitet, benannten Untersuchungsbeauftragten und Sachverständigen.
11 Abs. 4	A2.1.11.4	Jede Person, die an einer Sicherheitsuntersuchung teilnimmt, erfüllt ihre Aufgaben unabhängig und darf Weisungen von anderen Personen als dem Untersuchungsleiter weder einholen noch entgegennehmen.
12 Abs. 1-2	A2.1.12.1	<p>Wird auch eine justizielle Untersuchung eines Unfalls oder einer schweren Störung veranlasst, so sollte der Untersuchungsleiter davon in Kenntnis gesetzt werden. In diesem Fall sollte der Untersuchungsleiter die Rückverfolgbarkeit gewährleisten und Flugschreiber und anderes Beweismaterial in Verwahrung halten. Die Justizbehörde kann einen Beamten dieser Behörde dazu bestellen, die Flugschreiber oder das Beweismaterial zu dem Ort zu begleiten, an dem die Auswertung oder Weiterbehandlung erfolgt. Kann dieses Beweismaterial durch die Prüfung oder Analyse verändert oder zerstört werden, ist unbeschadet der nationalen Rechtsvorschriften die vorherige Zustimmung der Justizbehörden erforderlich. Geht diese Zustimmung nicht innerhalb angemessener Zeit ein, so verhindert dies nicht, dass der Untersuchungsleiter die Prüfung oder Analyse durchführt. Ist die Justizbehörde berechtigt, Beweisstücke zu beschlagnahmen, sollte der Untersuchungsleiter sofortigen und unbeschränkten Zugang zu solchen Beweisstücken haben und sie nutzen dürfen.</p> <p>Stellt sich bei der Sicherheitsuntersuchung heraus oder wird vermutet, dass bei dem Unfall oder der schweren Störung ein unrechtmäßiger Eingriff im Sinne der nationalen Rechtsvorschriften, z. B. der Rechtsvorschriften über die Untersuchung von Unfällen, vorlag, hat der Untersuchungsleiter die zuständigen Behörden unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen. Vorbehaltlich Norm A2.1.14.1 sind die bei der Sicherheitsuntersuchung erfassten einschlägigen Informationen diesen Behörden sofort zur Verfügung zu stellen; einschlägiges Material kann auf Ersuchen dieser Behörden ebenfalls an sie übermittelt werden. Die Weiterleitung dieser Informationen und dieses Materials beeinträchtigt nicht das Recht der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die Sicherheitsuntersuchung in Abstimmung mit den Behörden, denen die Kontrolle über die Unfallstelle ggf. übertragen wurde, fortzusetzen.</p>
12 Abs. 3	A2.1.12.2	Die Vertragsparteien stellen sicher, dass die Sicherheitsuntersuchungsstellen einerseits und die anderen Behörden, die voraussichtlich an den Aktivitäten im Zusammenhang mit der Sicherheitsuntersuchung beteiligt sind, wie Justiz- und Zivilluftfahrtbehörden und Such- und Rettungsdienste andererseits, im Wege von im Voraus getroffenen Regelungen zusammenarbeiten.

		Bei diesen Regelungen ist die Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle zu wahren und zu ermöglichen, dass die technische Untersuchung sorgfältig und effizient erfolgt. Die Regelungen sollten vor allem folgende Aspekte betreffen: Zugang zum Ort des Unfalls, Sicherung von Beweismitteln und Zugang zu diesen, Bereitstellung erster Informationen und laufende Unterrichtung über den Stand jedes Verfahrens, Austausch von Informationen, sachgemäße Verwendung der Sicherheitsinformationen, Beilegung von Konflikten.
13 Abs. 1	A2.1.13.1	Die Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet sich der Unfall oder die schwere Störung ereignet hat, ist dafür verantwortlich, während des Zeitraums, der für eine Sicherheitsuntersuchung erforderlich ist, die sichere Behandlung aller Beweismittel zu gewährleisten, alle angemessenen Maßnahmen zum Schutz dieser Beweismittel zu treffen und für die sichere Verwahrung des Luftfahrzeugs, seiner Ladung und der Wrackteile zu sorgen. Zum Schutz von Beweismitteln gehört es auch, dass alle Beweismittel, die entfernt, gelöscht oder zerstört werden könnten oder die verloren gehen könnten, mithilfe fotografischer oder anderer Mittel gesichert werden. Die sichere Verwahrung umfasst auch den Schutz gegen weitere Beschädigung, gegen Zugang durch Unbefugte, gegen Diebstahl und gegen Beeinträchtigung.
13 Abs. 2	A2.1.13.2	Vor dem Eintreffen der Untersuchungsbeauftragten darf niemand den Zustand des Unfallorts ändern oder Proben davon nehmen oder das Luftfahrzeug, seine Ladung oder Wrackteile bewegen oder Proben davon nehmen oder es wegschaffen, es sei denn, dies ist aus Sicherheitsgründen oder zur Versorgung von Verletzten erforderlich oder die für den Unfallort zuständigen Behörden haben, wenn möglich in Abstimmung mit der Sicherheitsuntersuchungsstelle, ihre ausdrückliche Zustimmung erteilt.
13 Abs. 3	A2.1.13.3	Alle beteiligten Personen haben alle notwendigen Schritte zu ergreifen, um Dokumente, Material und Aufzeichnungen bezüglich des Ereignisses zu sichern, insbesondere um die Löschung der Aufzeichnungen von Gesprächen und Alarmmeldungen nach dem Flug zu verhindern.
14	A2.1.14.1	Sensible Sicherheitsinformationen dürfen nicht für andere Zwecke als die Sicherheitsuntersuchung verfügbar gemacht oder genutzt werden. Die Justizverwaltung oder die Behörde, die für die Entscheidung über die Offenlegung der Aufzeichnungen zuständig ist, kann entscheiden, dass der Nutzen einer Weitergabe der sensiblen Sicherheitsinformationen für andere rechtlich zulässige Zwecke die nachteiligen inländischen und internationalen Auswirkungen überwiegt, die eine solche Offenlegung für diese oder künftige Sicherheitsuntersuchungen haben kann.
15 Abs. 1	A2.1.15.1	Das Personal der leitenden Sicherheitsuntersuchungsstelle und alle sonstigen Personen, die zur Beteiligung an der Sicherheitsuntersuchung oder zu einem Beitrag dazu aufgefordert wurden, unterliegen den anwendbaren Regeln über die Schweigepflicht nach den anwendbaren Rechtsvorschriften oder Verfahren, einschließlich hinsichtlich der Anonymität derjenigen, die an einem Unfall oder einer Störung beteiligt sind.

15 Abs. 2	A2.1.15.2	Die leitende Sicherheitsuntersuchungsstelle übermittelt die Informationen, die ihres Erachtens für die Verhütung von Unfällen oder schweren Störungen von Belang sind, den für die Herstellung oder Instandhaltung von Luftfahrzeugen oder Luftfahrzeugausrüstungen zuständigen Personen und den Personen oder Stellen, die für den Betrieb von Luftfahrzeugen oder die Ausbildung von Personal zuständig sind.
15 Abs. 3	A2.1.15.3	Die leitende Sicherheitsuntersuchungsstelle legt der nationalen Zivilluftfahrtbehörde die einschlägigen Sachinformationen offen, die sie im Zuge der Sicherheitsuntersuchung erhalten haben, mit Ausnahme der sensiblen Sicherheitsinformationen oder der Informationen, die einen Interessenkonflikt verursachen. Die Informationen, die die nationalen Zivilluftfahrtbehörden erhalten, werden nach den anwendbaren Rechtsvorschriften der Vertragspartei geschützt.
15 Abs. 4	A2.1.15.4	Die leitende Sicherheitsuntersuchungsstelle ist berechtigt, Opfer und deren Angehörige oder deren Vereinigungen zu informieren oder Informationen zu veröffentlichen über die Tatsachenfeststellungen, den Fortgang der Sicherheitsuntersuchung, etwaige vorläufige Berichte oder Schlussfolgerungen und/oder Sicherheitsempfehlungen, sofern dies die Ziele der Sicherheitsuntersuchung nicht beeinträchtigt und die anwendbaren Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten uneingeschränkt eingehalten werden.
15 Abs. 5	A2.1.15.5	Bevor sie die in Norm A2.1.15.4 genannten Informationen veröffentlicht, teilt die leitende Sicherheitsuntersuchungsstelle den Opfern und deren Angehörigen oder deren Vereinigungen diese Informationen so mit, dass die Ziele der Sicherheitsuntersuchung nicht beeinträchtigt werden.
16 Abs. 1	A2.1.16.1	Jede Sicherheitsuntersuchung ist mit einem Bericht in einer Form abzuschließen, die der Art und Schwere des Unfalls oder der schweren Störung angemessen ist. Im Bericht ist zu erklären, dass das einzige Ziel der Sicherheitsuntersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen ist, ohne eine Schuld oder Haftung festzustellen. Im Bericht sind gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen zu machen.
16 Abs. 2	A2.1.16.2	Der Bericht wahrt die Anonymität aller an dem Unfall oder der schweren Störung beteiligten Personen.
16 Abs. 3	A2.1.16.3	Wenn im Rahmen von Sicherheitsuntersuchungen vor Abschluss der Untersuchung Berichte erstellt werden, kann die Sicherheitsuntersuchungsstelle vor der Veröffentlichung der Berichte Bemerkungen der betroffenen Behörden und des betroffenen Inhabers der Musterzulassung, Herstellers und Betreibers einholen. Sie unterliegen hinsichtlich des Inhalts der Konsultation den anwendbaren Vorschriften über die berufliche Schweigepflicht.
16 Abs. 4	A2.1.16.4	Vor Veröffentlichung des Abschlussberichts kann die Sicherheitsuntersuchungsstelle Bemerkungen der betroffenen Behörden und des betroffenen Inhabers der Musterzulassung, Herstellers und Betreibers einholen, die hinsichtlich des Inhalts der Konsultation den anwendbaren Vorschriften über die berufliche Schweigepflicht unterliegen. Bei der Einholung solcher Bemerkungen befolgt die Sicherheitsuntersuchungsstelle die

		internationalen Richtlinien und Empfehlungen.
16 Abs. 5	A2.1.16.5	Sensible Sicherheitsinformationen werden nur dann in einen Bericht aufgenommen, wenn sie für die Analyse des Unfalls oder der schweren Störung von Belang sind. Informationen oder Teile davon, die für die Analyse nicht relevant sind, sind nicht offenzulegen.
16 Abs. 6	A2.1.16.6	Die Sicherheitsuntersuchungsstelle veröffentlicht den Abschlussbericht so bald wie möglich und möglichst innerhalb von zwölf Monaten nach dem Unfall oder der schweren Störung.
16 Abs. 7	A2.1.16.7	Kann der Abschlussbericht nicht innerhalb von zwölf Monaten veröffentlicht werden, gibt die Sicherheitsuntersuchungsstelle einen Zwischenbericht mindestens zu jedem Jahrestag des Unfalls oder der schweren Störung heraus, in dem der Untersuchungsfortgang und etwaige zu Tage getretene Sicherheitsprobleme dargelegt werden.
16 Abs. 8	A2.1.16.7	Die Sicherheitsuntersuchungsstelle übermittelt so bald wie möglich eine Ausfertigung des Abschlussberichts und der Sicherheitsempfehlungen a) entsprechend den internationalen Richtlinien und Empfehlungen an die Sicherheitsuntersuchungsstellen und Zivilluftfahrtbehörden der betroffenen Staaten und an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation, b) an die Adressaten der in dem Bericht enthaltenen Sicherheitsempfehlungen.
17 Abs. 1	A2.1.17.1	Während der Sicherheitsuntersuchung empfiehlt die Sicherheitsuntersuchungsstelle nach einer angemessenen Konsultation der beteiligten Verkehrskreise in einem datierten Übermittlungsschreiben an die betroffenen Behörden, einschließlich Behörden in Drittländern, etwaige Präventivmaßnahmen, die nach ihrer Auffassung unverzüglich zur Verbesserung der Flugsicherheit zu ergreifen sind.
17 Abs. 2	A2.1.17.2	Eine Sicherheitsuntersuchungsstelle kann Sicherheitsempfehlungen auch auf der Grundlage von Studien oder Analysen einer Reihe von Untersuchungen oder anderer Tätigkeiten herausgeben, die durchgeführt wurden.
17 Abs. 3	A2.1.17.3	Eine Sicherheitsempfehlung darf auf keinen Fall zu einer Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall, eine schwere Störung oder eine Störung führen.
18 Abs. 1	A2.1.18.1	Der Adressat einer Sicherheitsempfehlung hat den Empfang des Übermittlungsschreibens zu bestätigen und die Sicherheitsuntersuchungsstelle, die die Empfehlung herausgegeben hat, innerhalb von 90 Tagen nach Zugang des Übermittlungsschreibens über die getroffenen oder erwogenen Maßnahmen sowie gegebenenfalls über die für deren Durchführung erforderliche Zeit bzw., wenn keine Maßnahmen ergriffen werden, über die Gründe dafür zu informieren.
18 Abs. 2	A2.1.18.2	Innerhalb von 60 Tagen nach Zugang der Antwort hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle dem Adressaten

		mitzuteilen, ob sie die Antwort für angemessen hält oder nicht, und gibt die Gründe an, wenn sie mit der Entscheidung, keine Maßnahmen zu ergreifen, nicht einverstanden ist.
20	A2.1.20.1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Luftfahrtunternehmen der EU und Israels wenden Verfahren an, die es ermöglichen <ol style="list-style-type: none"> a) so früh wie möglich eine auf den besten verfügbaren Informationen basierende geprüfte Liste aller Personen an Bord zu erstellen und b) sofort nachdem das Eintreten eines Unfalls eines Luftfahrzeugs mitgeteilt wurde, die Liste der gefährlichen Güter an Bord zu erstellen. 2. Um eine rasche Unterrichtung der Angehörigen der Fluggäste von der Anwesenheit ihrer Angehörigen an Bord eines Flugzeugs, das an einem Unfall beteiligt ist, zu ermöglichen, bieten die Luftfahrtunternehmen den Reisenden die Möglichkeit, den Namen und die Adresse einer Kontaktperson für den Fall eines Unfalls anzugeben. Diese Informationen dürfen von den Luftfahrtgesellschaften nur im Fall eines Unfalls verwendet werden; sie werden nicht an Dritte weitergegeben und dürfen nicht zu gewerblichen Zwecken verwendet werden. 3. Der Name einer Person an Bord darf nicht öffentlich zugänglich gemacht werden, bevor die Angehörigen dieser Person von den zuständigen Stellen benachrichtigt wurden. Die in Absatz 1 Buchstabe a genannte Liste ist gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei vertraulich zu behandeln, und der Name jeder Person, die auf dieser Liste steht, darf unter dieser Voraussetzung nur öffentlich zugänglich gemacht werden, wenn die Angehörigen der entsprechenden Personen an Bord keine Einwände erhoben haben.
21	A2.1.21.1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zur Sicherstellung einer umfassenderen und harmonisierteren Behandlung von Unfällen erstellen alle Vertragsparteien auf nationaler Ebene einen Notfallplan für Unfälle in der Zivilluftfahrt. Ein solcher Notfallplan umfasst auch die Unterstützung der Opfer von Unfällen in der Zivilluftfahrt und ihrer Angehörigen. 2. Die Vertragsparteien stellen sicher, dass alle in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Luftfahrtunternehmen über einen Plan für die Unterstützung der Opfer von Unfällen in der Zivilluftfahrt und ihrer Angehörigen verfügen. Diese Pläne sollten insbesondere die psychologische Betreuung der Opfer von Unfällen in der Zivilluftfahrt und ihrer Angehörigen berücksichtigen und es dem Luftfahrtunternehmen ermöglichen, einen größeren Unfall zu bewältigen. Die Vertragsparteien prüfen die Unterstützungspläne der in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Luftfahrtunternehmen. 3. Eine Vertragspartei, die angesichts der Tötung oder schweren Verletzung seiner Staatsangehörigen ein besonderes Interesse bei einem Unfall geltend machen kann, der sich in ihrem Hoheitsgebiet ereignet hat, ist berechtigt, einen Sachverständigen zu benennen, der das Recht hat,

		<p>a) den Unfallort aufzusuchen,</p> <p>b) Zugang zu den einschlägigen Tatsacheninformationen, deren öffentliche Freigabe durch die leitende Sicherheitsuntersuchungsstelle genehmigt wurde, sowie zu Informationen über den Untersuchungsforgang zu erhalten,</p> <p>c) eine Ausfertigung des Abschlussberichts zu erhalten.</p> <p>4. Ein gemäß Absatz 3 benannter Sachverständiger kann im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften Unterstützung bei der Identifizierung der Opfer leisten und an Zusammenkünften mit Überlebenden, die Staatsangehörige seines Staats sind, teilnehmen.</p>
23	A2.1.23.1	Die Vertragsparteien legen Regeln für Sanktionen bei Verstößen gegen die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt fest. Die Sanktionen sollen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

A.2.2: Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Norm
1	A2.2.1.1	Zweck dieser Richtlinie ist es, einen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt zu leisten, indem gewährleistet wird, dass sicherheitsrelevante Informationen gemeldet, erfasst, gespeichert, geschützt und verbreitet werden. Die Erfassung von Ereignismeldungen dient ausschließlich der Verhütung von Unfällen und Störungen, nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen.
2	A2.2.2.1	Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Richtlinie 2003/42/EG gelten, soweit anwendbar und angemessen, für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt.
3	A2.2.3.1	Die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt gelten für Ereignisse, die ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährden bzw. - wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden

		- gefährden würden.
4 Abs. 1	A2.2.4.1	Die Vertragsparteien schreiben vor, dass Ereignisse von jeder von dem Ereignis betroffenen Person oder von jeder Person, die über eine Lizenz nach dem Flugsicherungsgesetz verfügt und von jedem Besatzungsmitglied, auch wenn es nicht von dem Ereignis betroffen war, den zuständigen Behörden gemeldet werden.
5 Abs. 1	A2.2.5.1	Die Vertragsparteien benennen eine oder mehrere zuständige Behörden, die ein System zur Erfassung, Auswertung, Verarbeitung und Speicherung von Ereignissen, die gemeldet werden, einrichten.
5 Abs. 2-3	A2.2.5.2	Die zuständigen Behörden speichern die erfassten Meldungen in ihren Datenbanken. Unfälle oder schwere Störungen sind ebenfalls in diesen Datenbanken zu speichern.
6	A2.2.6.1	Israel und die Mitgliedstaaten tauschen erforderlichenfalls Sicherheitsinformationen aus. Die von Israel verwendete Datenbank sollte mit der ECCAIRS-Software kompatibel sein.
8 Abs. 1	A2.2.8.1	Die Vertragsparteien ergreifen im Einklang mit ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften die nötigen Maßnahmen, um einen angemessenen Schutz der von ihnen aufgrund der Richtlinie 2003/42/EG erhaltenen vertraulichen Informationen zu gewährleisten. Sie verwenden diese Informationen nur für die Zwecke der Richtlinie 2003/42/EG.
8 Abs. 2	A2.2.8.2	Ungeachtet der Art oder Klassifizierung von Ereignissen und Unfällen oder schweren Störungen werden Namen oder Anschriften von Einzelpersonen niemals in der Datenbank nach der Norm A2.2.5.2 gespeichert.
8 Abs. 3	A2.2.8.3	Die Vertragsparteien verzichten unbeschadet der geltenden strafrechtlichen Vorschriften auf die Einleitung von Verfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, von denen sie ausschließlich aufgrund einer Meldung im Rahmen des einzelstaatlichen Systems zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse Kenntnis erlangen, außer in Fällen grober Fahrlässigkeit.
9	A2.2.9.1	Jede Vertragspartei richtet ein System der freiwilligen Meldung von Ereignissen ein, um die Erhebung von Informationen über tatsächliche oder potenzielle Sicherheitsmängel, die nicht durch ein System meldepflichtiger Ereignisse erfasst werden können, zu erleichtern.

TEIL B: Flugverkehrsmanagement

B.1: 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'), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
1 Abs. 1– 3	B.1.1.1	A	<p>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 den Vertragsparteien 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. In Verfolgung dieses Ziels errichtet die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 einen harmonisierten Rechtsrahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums.</p> <p>Die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und der in den Grundverordnungen des einheitlichen europäischen Luftraums genannten Maßnahmen lässt die hoheitliche Gewalt der Vertragsparteien über ihren Luftraum und die Anforderungen der Vertragsparteien in Bezug auf die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit und Verteidigungsfragen nach Maßgabe des Artikels 13 unberührt. Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und die in den Grundverordnungen des einheitlichen europäischen Luftraums genannten Maßnahmen erstrecken sich nicht auf militärische Einsätze oder militärische Übungen.</p>

			Die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und der in den Grundverordnungen des einheitlichen europäischen Luftraums genannten Maßnahmen lässt die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien im Rahmen des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 unberührt. In diesem Zusammenhang ist ein weiteres Ziel die Unterstützung der Vertragsparteien bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen, die sich aus dem Abkommen von Chicago ergeben, indem eine Grundlage für die gemeinsame Auslegung und einheitliche Durchführung seiner Bestimmungen geschaffen und gewährleistet wird, dass diese Bestimmungen in der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und den entsprechenden Durchführungsvorschriften gebührend berücksichtigt werden.
2	B.1.2.1	A	Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 gelten, soweit anwendbar und angemessen, für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für das Flugverkehrsmanagement. Jede Bezugnahme auf die Mitgliedstaaten gilt als Bezugnahme auf die Vertragsparteien.
4 Abs. 1	B.1.4.1	A	Die Vertragsparteien benennen oder errichten gemeinsam oder einzeln eine oder mehrere Stellen als nationale Aufsichtsbehörde, die die Aufgaben wahrnimmt, die dieser Behörde aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und der in Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 genannten Maßnahmen übertragen werden.
4 Abs. 2	B.1.4.2	A	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.
4 Abs. 3	B.1.4.3	A	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 einer Vertragspartei. Dies hindert allerdings die nationalen Aufsichtsbehörden nicht daran, ihre Aufgaben innerhalb der Vorschriften für die Organisation einzelstaatlicher Zivilluftfahrtbehörden oder anderer staatlicher Stellen wahrzunehmen.
4 Abs. 4	B.1.4.4	A	Die Vertragsparteien gewährleisten, dass die nationalen Aufsichtsbehörden über die notwendigen Ressourcen und Kapazitäten verfügen, um die ihnen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zugewiesenen Aufgaben wirksam und fristgerecht zu erfüllen.

9	B.1.9.1	A	Die Sanktionen, die die Vertragsparteien insbesondere für von Luftraumnutzern und Dienstleistern begangene Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und gegen die in den Grundverordnungen des einheitlichen europäischen Luftraums genannten Maßnahmen erlassen, müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
10	B.1.10.1	A	Die Vertragsparteien, 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.
11 Abs. 1	B.1.11.1	A	Zur Verbesserung der Leistung der Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen wird ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen eingerichtet. Der Antrag enthält Folgendes: a) nationale Pläne einschließlich Leistungszielen in den zentralen Leistungsbereichen der Sicherheit, der Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz, die die Übereinstimmung mit der Initiative für den einheitlichen europäischen Luftraum gewährleisten, und b) periodische Überprüfung, Überwachung und Vergleich der Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen.
11 Abs. 2	B.1.11.2	A	Nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 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 nationalen Aufsichtsbehörden auf Anfrage bei der Umsetzung des Leistungssystems zu unterstützen. Die Kommission stellt sicher, dass das Leistungsüberprüfungsgremium bei der Durchführung der ihm von der Kommission übertragenen Aufgaben unabhängig handelt.
11 Abs. 3 Buchst. b	B.1.11.3	A	Die in der Norm B.1.11.1 genannten nationalen Pläne werden von den nationalen Aufsichtsbehörden ausgearbeitet und von der Vertragspartei angenommen. Diese Pläne enthalten verbindliche nationale Ziele und ein System von geeigneten Anreizen, wie es von der Vertragspartei angenommen wurde. Die Pläne werden in Absprache mit Flugsicherungsorganisationen, Vertretern von Luftraumnutzern sowie ggf. mit

			Flughafenbetreibern und Flughafenkoordinatoren erstellt.
11 Abs. 3 Buchst. d	B.1.11.4	A	Der Bezugszeitraum für das Leistungssystem beträgt mindestens drei Jahre und höchstens fünf Jahre. Während dieses Zeitraums wenden die Vertragsparteien und/oder die nationalen Aufsichtsbehörden in dem Fall, dass die nationalen Ziele nicht erreicht werden, die angemessenen Maßnahmen an, die sie festgelegt haben.
11 Abs. 4	B.1.11.5	A	Folgende Verfahren gelten für das Leistungssystem: 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 Flughafenbetreiber, der nationalen Aufsichtsbehörden, der Vertragsparteien 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) die Bewertung der nationalen Leistungsziele auf der Grundlage des nationalen Leistungsplans und d) die Überwachung der nationalen Leistungspläne einschließlich geeigneter Warnverfahren.
11 Abs. 5	B.1.11.6	A	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.
11 Abs. 6	B.1.11.7	A	Es gelten die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführten Durchführungsvorschriften für das Leistungssystem.
13	B.1.13.1	A	Die Grundverordnungen des einheitlichen europäischen Luftraums stehen der

			<p>Anwendung von Maßnahmen einer Vertragspartei nicht entgegen, soweit diese zur Wahrung von vitalen sicherheits- oder verteidigungspolitischen Interessen notwendig sind. Dies sind insbesondere Maßnahmen, die zwingend erforderlich sind</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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, — zur Erfüllung der internationalen Verpflichtungen einer Vertragspartei im Hinblick auf die Aufrechterhaltung des Friedens und der internationalen Sicherheit, — zur Durchführung militärischer Einsätze und Übungen, einschließlich der notwendigen Übungsmöglichkeiten.
--	--	--	--

B.2: 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"), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm

2 Abs. 1-2	B.2.2.1	A	Durchführung von Inspektionen und Erhebungen durch die nationale Aufsichtsbehörde, um eine angemessene Beaufsichtigung der Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 550/2004, insbesondere hinsichtlich des sicheren und effizienten Betriebs von Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Zusammenhang mit dem Luftraum erbringen, für den die Vertragspartei zuständig ist, zu gewährleisten. Die betroffenen Flugsicherungsorganisationen unterstützen die Durchführung dieser Arbeiten.
2 Abs. 3	B.2.2.2	B	Länder, die an einem funktionalen Luftraumblock beteiligt sind, schließen Vereinbarungen auf dem Gebiet der Beaufsichtigung, die Inspektionen und Überprüfungen der Flugsicherungsorganisationen gewährleisten, die Dienste im Zusammenhang mit diesen funktionalen Luftraumblocken erbringen.
2 Abs. 4-6	B.2.2.3	A	Länder, deren Flugsicherungsorganisationen Dienste im Luftraum eines anderen Landes erbringen, schließen eine Inspektionen und Erhebungen gewährleistende Vereinbarung über die Beaufsichtigung dieser Flugsicherungsorganisationen. Diese Vereinbarungen enthalten Regelungen für das Vorgehen in Fällen, in denen eine Nichteinhaltung der geltenden gemeinsamen Anforderungen vorliegt.
4		A	Es gelten die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführten Durchführungsvorschriften für die Sicherheitsanforderungen.
7 Abs. 1	B.2.7.1	A	Flugsicherungsorganisationen unterliegen einer Zertifizierung durch die Vertragsparteien.
7 Abs. 3	B.2.7.2	A	Die nationalen Aufsichtsbehörden erteilen den Flugsicherungsorganisationen Zeugnisse, die die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1035/2011 und der geltenden nationalen Rechtsvorschriften erfüllen.
7 Abs. 3	B.2.7.3	A	Zeugnisse können einzeln für jede Kategorie von Flugsicherungsdiensten gemäß der Definition in Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 oder für ein Bündel solcher Dienste erteilt werden.
7 Abs. 3	B.2.7.4	A	Die Zeugnisse werden regelmäßig überprüft.
7 Abs. 4 + Anhang II	B.2.7.5	A	In den Zeugnissen sind die Rechte und Pflichten der Flugsicherungsorganisationen anzugeben, einschließlich des diskriminierungsfreien Zugangs zu Diensten für Luftraumnutzer, unter besonderer Berücksichtigung des Sicherheitsaspekts. Die Zertifizierung kann lediglich an die in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 genannten Bedingungen geknüpft werden. Die Bedingungen müssen sachlich gerechtfertigt, diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und

			transparent sein.
7 Abs. 5	B.2.7.6	A	Die Vertragsparteien können die Erbringung von Flugsicherungsdiensten ohne Zertifizierung zulassen, wenn es sich bei den Flugbewegungen in erster Linie nicht um allgemeinen Luftverkehr handelt.
7 Abs. 6	B.2.7.7	B	Die Erteilung eines Zeugnisses eröffnet den Flugsicherungsorganisationen die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen anderen Vertragsparteien, anderen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen in den Vertragsparteien anzubieten.
7 Abs. 7	B.2.7.8	A	Die nationalen Aufsichtsbehörden überwachen die Konformität mit dem Zeugnis.
7 Abs. 7	B.2.7.9	A	Stellt eine nationale Aufsichtsbehörde fest, dass der Inhaber eines Zeugnisses diese Anforderungen oder Bedingungen nicht mehr erfüllt, so trifft sie unter Gewährleistung der Aufrechterhaltung der Dienste geeignete Maßnahmen. Diese Maßnahmen können den Entzug des Zeugnisses einschließen.
7 Abs. 8	B.2.7.10	B	Eine Vertragspartei erkennt das in einer anderen Vertragspartei gemäß den in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für das Flugverkehrsmanagement erteilte Zeugnis an.
8 Abs. 1	B.2.8.1	A	Die Vertragsparteien sorgen für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf ausschließlicher Grundlage innerhalb bestimmter Luftraumblöcke in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich. Hierzu benennen die Vertragsparteien einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste, der im Besitz eines in den Vertragsparteien gültigen Zeugnisses ist.
8 Abs. 2	B.2.8.2	B	Die Rechtssysteme dürfen nicht die Erbringung grenzübergreifender Dienste verhindern, indem sie vorschreiben, dass Flugsicherungsorganisationen a) unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum eines bestimmten Staats oder seiner Staatsangehörigen sein müssen, b) ihre eingetragene Niederlassung oder Hauptbetriebsstätte in diesem Staat haben müssen oder c) nur Einrichtungen in diesem Staat nutzen dürfen.
8 Abs. 3	B.2.8.3	A	Die Vertragsparteien legen die Rechte und Pflichten der benannten Dienstleister fest. Die Pflichten können Bedingungen für die zeitnahe Bereitstellung relevanter Informationen umfassen, die zur Identifizierung aller Luftfahrzeugbewegungen im Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich geeignet sind.
8 Abs. 4	B.2.8.4	A	Es liegt im Ermessen der Vertragsparteien, einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste auszuwählen, sofern dieser die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für das Flugverkehrsmanagement erfüllt.

8 Abs. 5	B.2.8.4	B	In Bezug auf funktionale Luftraumblocke, die nach Artikel 9a festgelegt wurden und sich über den Luftraum im Zuständigkeitsbereich mehrerer Vertragsparteien erstrecken, benennen die betreffenden Vertragsparteien gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 spätestens einen Monat vor der Umsetzung des Luftraumblocks gemeinsam einen oder mehrere Dienstleister für Flugverkehrsdienste.
9	B.2.9.1	A	Die Vertragsparteien können einen Dienstleister für Wetterdienste benennen, der die Gesamtheit oder einen Teil der Wetterdaten auf ausschließlicher Grundlage in Bezug auf die Gesamtheit oder einen Teil des Luftraums in ihrem Zuständigkeitsbereich bereitstellt; hierbei sind Sicherheitserwägungen zu berücksichtigen.
9a Abs. 1	B.2.9a.1	B	Die Vertragsparteien ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass funktionale Luftraumblocke umgesetzt werden, damit die erforderliche Kapazität und Effizienz des Flugverkehrsmanagementnetzes innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums erreicht und ein hohes Sicherheitsniveau aufrechterhalten sowie ein Beitrag zur Gesamtleistung des Luftverkehrssystems und zur Verringerung der Umweltauswirkungen erbracht wird. Die Vertragsparteien — vor allem Vertragsparteien, die aneinander angrenzende funktionale Luftraumblocke einrichten — arbeiten so weit wie möglich zusammen, um die Einhaltung dieser Bestimmung zu gewährleisten.
9a Abs. 2	B.2.9a.2	B	Für funktionale Luftraumblocke gilt insbesondere: a) sie sind durch eine Sicherheitsanalyse untermauert, b) sie ermöglichen eine optimale Nutzung des Luftraums unter Berücksichtigung des Verkehrsflusses, c) sie gewährleisten die Übereinstimmung mit dem gemäß Artikel 6 der Luftraum-Verordnung festgelegten europäischen Streckennetz, d) sie sind anhand von Kosten-Nutzen-Analysen durch ihren Zusatznutzen gerechtfertigt, einschließlich der optimalen Nutzung technischer und personeller Mittel, e) sie gewährleisten eine reibungslose und flexible Übergabe der Zuständigkeit für die Flugverkehrskontrolle zwischen den Flugverkehrsdienststellen, f) sie stellen die Kompatibilität zwischen den unterschiedlichen Luftraumkonfigurationen sicher und optimieren dabei unter anderem die derzeitigen Fluginformationsgebiete, g) sie entsprechen den Bedingungen, die sich aus regionalen Übereinkünften im Rahmen der ICAO ergeben, h) sie halten die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 bestehenden regionalen Übereinkünfte ein, und i) sie fördern die Kohärenz mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen.
9a Abs. 3	B.2.9a.3	B	Die Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks erfolgt ausschließlich im gegenseitigen Einvernehmen aller Vertragsparteien und gegebenenfalls der Drittstaaten, die für einen Teil des

			Luftraums innerhalb des funktionalen Luftraumblocks zuständig sind. Vor der Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks übermitteln die betreffenden Vertragsparteien den anderen Vertragsparteien und anderen Beteiligten angemessene Informationen, damit sie Gelegenheit zur Abgabe von Bemerkungen erhalten.
9a Abs. 4	B.2.9a.4	B	Falls sich ein funktionaler Luftraumblock auf einen Luftraum bezieht, der ganz oder teilweise in die Zuständigkeit von zwei oder mehr Vertragsparteien fällt, enthält die Vereinbarung zur Festlegung des funktionalen Luftraumblocks die erforderlichen Bestimmungen darüber, wie der Block geändert werden kann und wie eine Vertragspartei aus einem Block ausscheiden kann, sowie Übergangsbestimmungen.
9a Abs. 5	B.2.9a.5	B	Bei Unstimmigkeiten zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien bezüglich eines grenzübergreifenden funktionalen Luftraumblocks, der Luftraum unter ihrer Zuständigkeit betrifft, können die betreffenden Vertragsparteien diese Angelegenheit gemeinsam dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum zur Stellungnahme unterbreiten. Die Stellungnahme ist an die betreffenden Vertragsparteien gerichtet. Unbeschadet der Norm B.2.9a.3 berücksichtigen die Vertragsparteien diese Stellungnahme in ihrem Bemühen um eine Lösung.
10 Abs. 1	B.2.10.1	A	Flugsicherungsorganisationen können die Dienste anderer in den Vertragsparteien zertifizierter Dienstleister in Anspruch nehmen.
10 Abs. 2	B.2.10.2	A	Die Flugsicherungsorganisationen formalisieren ihre Arbeitsbeziehungen durch schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche Abmachungen, in denen die besonderen Aufgaben und Funktionen festgelegt sind, die die einzelnen Dienstleister übernehmen, und die einen Austausch von Betriebsdaten zwischen sämtlichen Dienstleistern im Hinblick auf den allgemeinen Flugverkehr ermöglichen. Diese Vereinbarungen oder Abmachungen werden der bzw. den betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden mitgeteilt.
10 Abs. 3	B.2.10.3	A	In Fällen, in denen die Erbringung von Flugverkehrsdiensten betroffen ist, ist die Zustimmung der betreffenden Vertragsparteien erforderlich. In Fällen, in denen die Erbringung von Wetterdiensten betroffen ist, ist die Zustimmung der betreffenden Vertragsparteien erforderlich, falls sie einen Dienstleister auf ausschließlicher Grundlage gemäß Norm B.2.9.1 benannt haben.
11	B.2.10.4	A	Die Vertragsparteien ergreifen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik die notwendigen Maßnahmen um sicherzustellen, dass zwischen den zuständigen zivilen und militärischen Stellen schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche Abmachungen für die Verwaltung bestimmter Luftraumblocks geschlossen oder erneuert werden.

12 Abs. 1	B.2.12.1	A	Ungeachtet ihrer Eigentumsverhältnisse oder Rechtsform erstellen und veröffentlichen Flugsicherungsorganisationen ihre Rechnungslegung und lassen diese von einer unabhängigen Stelle prüfen.
12 Abs. 2	B.2.12.2	A	Auf jeden Fall veröffentlichen Flugsicherungsorganisationen einen jährlichen Geschäftsbericht und unterziehen sich regelmäßig einer unabhängigen Prüfung.
12 Abs. 3	B.2.12.3	A	Erbringen Flugsicherungsorganisationen Dienstebündel, so erfassen sie die Kosten und Einnahmen aus den Flugsicherungsdiensten und weisen diese aus, und zwar untergliedert gemäß der geltenden Gebührenregelung und führen gegebenenfalls konsolidierte Konten für andere, nicht flugsicherungsbezogene Dienste, wie dies erforderlich wäre, wenn die betreffenden Dienste von verschiedenen Unternehmen erbracht würden.
12 Abs. 4	B.2.12.4	A	Die Vertragsparteien benennen die zuständigen Behörden, die berechtigt sind, die Rechnungslegung von Dienstleistern einzusehen, die Dienste in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich erbringen.
13 Abs. 1	B.2.13.1	B	Im Hinblick auf den allgemeinen Flugverkehr sind relevante Betriebsdaten zur Erfüllung der betrieblichen Erfordernisse der Beteiligten in Echtzeit zwischen allen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen auszutauschen. Die Daten dürfen nur für Betriebszwecke verwendet werden.
13 Abs. 2	B.2.13.2	B	Der Zugang zu relevanten Betriebsdaten wird den zuständigen Behörden, zertifizierten Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen diskriminierungsfrei eingeräumt.
13 Absatz 3	B.2.13.3	B	Zertifizierte Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzer und Flughäfen legen Standardbedingungen für den Zugang zu ihren anderen relevanten Betriebsdaten, die nicht von Absatz 1 erfasst werden, fest. Diese Standardbedingungen sind von den nationalen Aufsichtsbehörden zu genehmigen. Die Einzelbestimmungen für derartige Bedingungen werden gegebenenfalls nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Verfahren festgelegt.
18 Abs. 1-2	B.2.18.1	A	Weder die nationalen Aufsichtsbehörden der Vertragsparteien, die im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, noch die Kommission dürfen Informationen vertraulicher Art weitergeben, insbesondere Informationen über Flugsicherungsorganisationen, deren Geschäftsbeziehungen oder Kostenbestandteile. Dies berührt nicht das Recht auf Offenlegung durch nationale Aufsichtsbehörden der Vertragsparteien oder die Kommission in den Fällen, in denen dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben wesentlich ist, wobei die Offenlegung

			verhältnismäßig sein muss und den berechtigten Interessen von Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern, Flughäfen oder anderen einschlägigen Beteiligten am Schutz ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung zu tragen hat.
--	--	--	--

B.3: 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"), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
1	B.3.1.1	A	Ein Ziel ist die Unterstützung des Konzepts eines schrittweise stärker integriert betriebenen Luftraums im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik und die Festlegung gemeinsamer Gestaltungs-, Planungs- und Verwaltungsverfahren zur Sicherstellung einer effizienten und sicheren Durchführung des Flugverkehrsmanagements. Der Luftraum ist so zu nutzen, dass die Erbringung von Flugsicherungsdiensten als kohärentes und konsistentes Ganzes gemäß der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 unterstützt wird. Diese gilt für den Luftraum innerhalb der ICAO-Regionen EUR und AFI, in dem die Vertragsparteien für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten gemäß der Flugsicherungsdienste-Verordnung (EG) Nr. 550/2004 zuständig sind. Die Vertragsparteien können die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 auch auf den in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Luftraum innerhalb anderer ICAO-Gebiete anwenden, sofern sie die anderen Vertragsparteien davon unterrichten.
3 Abs. 1	B.3.3.1	B	Die Vertragsparteien streben die Einrichtung und Anerkennung eines einzigen europäischen Fluginformationsgebietes für den oberen Luftraum (European Upper Flight Information Region, EUIR) und dessen Anerkennung durch die ICAO an.
3 Abs. 2	B.3.3.2	B	Das EUIR wird so gestaltet, dass es den Luftraum umfasst, der gemäß Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 in die Zuständigkeit der Vertragsparteien fällt; es kann auch den

			Luftraum von europäischen Drittstaaten umfassen.
3 Abs. 3	B.3.3.3	B	Die Festlegung des EUIR erfolgt unbeschadet der Zuständigkeit der Vertragsparteien für die Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste für den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich gemäß Norm B.2.8.1.
3 Abs. 4	B.3.3.4	B	Die Vertragsparteien sind gegenüber der ICAO weiterhin für die geografisch abgegrenzten Fluginformationsgebiete für den oberen Luftraum und für die Fluginformationsgebiete verantwortlich, die ihnen die ICAO zugewiesen hatte.
3a	B.3.3a.1	A	Es gelten die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführten Durchführungsvorschriften für elektronische Luftfahrtinformationen.
4	B.3.4.1	A	Es gelten die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführten Durchführungsvorschriften für die Luftverkehrsregeln und die Luftraumklassifizierung.
6 Abs. 1	B.3.6.1	A	Die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes (ATM-Netz) erlauben eine optimale Luftraumnutzung und gewährleisten, dass die Luftraumnutzer Flugverkehr auf den bevorzugten Flugwegen durchführen können, und ermöglichen dabei einen größtmöglichen Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten. Diese Funktionen des Netzes sollen Initiativen auf nationaler Ebene sowie auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke unterstützen und unter Wahrung der Trennung von regulativen und operativen Aufgaben umgesetzt werden.
6 Abs. 2	B.3.6.2	A	Die vom Netzmanager bei der Gestaltung des Streckennetzes und der Verwaltung knapper Ressourcen wahrgenommenen Funktionen sowie die Möglichkeit, z. B. Eurocontrol als Netzmanager einzusetzen.
6 Abs. 3	B.3.6.3	A	Die Kommission kann die Liste der Funktionen der Norm B.3.6.2 nach entsprechender Konsultation der Interessenvertreter der betroffenen Industrie ergänzen. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 5 Absatz 4 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.
6 Abs. 4	B.3.6.4	A	Es gelten die detaillierten Vorschriften für die Durchführung der in Artikel 6 der Luftraum-Verordnung (551/2004) genannten Maßnahmen, mit Ausnahme der in Artikel 6 Absätze 6 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 genannten Maßnahmen, die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführt sind. Diese Durchführungsvorschriften

			<p>sehen insbesondere vor:</p> <p>a) Koordination und Harmonisierung der Prozesse und Verfahren zur Erhöhung der Effizienz der Verwaltung der Frequenzen für den Luftverkehr, einschließlich der Ausarbeitung von Grundsätzen und Kriterien;</p> <p>b) zentrale Funktion zur Koordination der rechtzeitigen Feststellung und Deckung des Bedarfs an Frequenzen in den Frequenzbereichen, die dem allgemeinen europäischen Flugverkehr zugewiesen wurden, zur Unterstützung der Schaffung und des Betriebs des europäischen Luftverkehrsnetzes;</p> <p>c) zusätzliche Netzfunktionen, wie in dem ATM-Masterplan festgelegt;</p> <p>d) ausführliche Festlegungen für eine kooperative Entscheidungsfindung zwischen den Vertragsparteien, den Flugsicherungsorganisationen und der Netzverwaltungsfunktion;</p> <p>e) Festlegungen für die Konsultation der relevanten Beteiligten an der Entscheidungsfindung auf nationaler und europäischer Ebene und</p> <p>f) innerhalb des Funkfrequenzspektrums, das von der Internationalen Fernmeldeunion für den allgemeinen Flugverkehr zugewiesen wurde, eine Trennung der Aufgaben und Zuständigkeiten zwischen der Netzverwaltungsfunktion und den nationalen Frequenzverwaltern, durch die gewährleistet ist, dass die Funktionen der nationalen Frequenzverwaltung weiterhin die Zuweisungen vornehmen, die keine Auswirkungen auf das Netz haben. In den Fällen, in denen keine Auswirkungen auf das Netz zu verzeichnen sind, arbeiten die nationalen Frequenzverwalter mit den für die Netzverwaltungsfunktionen Verantwortlichen zusammen, um die Nutzung der Frequenzen zu optimieren.</p>
6 Abs. 5	B.3.6.5	A	Andere Aspekte der Gestaltung des Luftraums als die in Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 genannten werden auf nationaler Ebene oder auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke geregelt. Dieser Gestaltungsprozess berücksichtigt die Anforderungen und die Komplexität des Verkehrs sowie Leistungspläne auf nationaler Ebene oder auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke, und er beinhaltet eine umfassende Konsultation der relevanten Luftraumnutzer oder relevanter Gruppen, die Luftraumnutzer vertreten, und gegebenenfalls der Militärbehörden.
6 Abs. 6	B.3.6.6	B	Die Vertragsparteien betrauen Eurocontrol oder eine andere unparteiische und kompetente Stelle — unter Festsetzung entsprechender Aufsichtsvereinbarungen — mit der Durchführung des Verkehrsflussmanagements.

6 Abs. 7	B.3.6.7	A	Es gelten die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführten Durchführungsvorschriften für das Verkehrsflussmanagement.
7 Abs. 1	B.3.7.1	A	Unter Berücksichtigung der Organisation militärischer Belange in ihrem Zuständigkeitsbereich stellen die Vertragsparteien die einheitliche Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung im einheitlichen europäischen Luftraum, wie es von der ICAO beschrieben und von Eurocontrol entwickelt wurde, sicher, um das Luftraummanagement und das Flugverkehrsmanagement im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik zu erleichtern.
7 Abs. 3	B.3.7.2	A	Es gelten die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführten Durchführungsvorschriften für die flexible Luftraumnutzung.
8 Abs. 1	B.3.8.1	A	In Fällen, in denen die Anwendung des Artikels 7 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 mit erheblichen betrieblichen Schwierigkeiten verbunden ist, können die Vertragsparteien die Anwendung zeitweilig unter der Bedingung aussetzen, dass sie dies dem Gemeinsamen Ausschuss unverzüglich mitteilen.
8 Abs. 2	B.3.8.2	A	Nach der Einführung einer zeitweiligen Aussetzung der Anwendung können für den Luftraum im Zuständigkeitsbereich der betroffenen Vertragspartei(en) Anpassungen der gemäß Artikel 7 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 erlassenen Vorschriften vorgenommen werden.

B.4: Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes ("Interoperabilitäts-Verordnung"), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
1 +	B.4.1.1	A	Im Geltungsbereich der Rahmenverordnung betrifft die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 die

Anhang I			Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes. Sie gilt für die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 genannten Systeme, ihre Komponenten und zugehörigen Verfahren. Ziel 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. Außerdem soll die koordinierte und zügige Einführung neuer vereinbarter und validierter Betriebskonzepte oder Technologien im Bereich des Flugverkehrsmanagements sichergestellt werden.
2 + Anhang II	B.4.2.1	A	Das europäische Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und deren Komponenten und zugehörige Verfahren müssen grundlegenden Anforderungen entsprechen. Die grundlegenden Anforderungen sind in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 festgelegt.
3	B.4.3.1	A	<p>Es gelten die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität.</p> <p>Systeme, Komponenten und zugehörige Verfahren müssen die relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität während ihrer Lebensdauer erfüllen.</p> <p>In den Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität ist insbesondere Folgendes vorzusehen:</p> <p>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 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 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.</p> <p>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</p>

			<p>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.</p> <p>Die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität werden nach dem Verfahren des Artikels 8 der Rahmenverordnung festgelegt.</p>
4 Abs. 2		A	<p>Bei Systemen und zugehörigen Verfahren oder Komponenten, die die einschlägigen gemeinschaftlichen Spezifikationen erfüllen, deren Fundstellen im <i>Amtsblatt der Europäischen Union</i> veröffentlicht wurden, wird davon ausgegangen, dass sie die grundlegenden Anforderungen und/oder die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität einhalten.</p>
5 + Anhang III	B.4.5.1	A	<p>Den Komponenten ist eine EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung beizufügen. Die Bestandteile dieser Erklärung sind in Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 festgelegt.</p> <p>Der Hersteller oder sein in den Vertragsparteien 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.</p> <p>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.</p> <p>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 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 durchzuführen sind.</p>
6 + Anhang IV	B.4.6.1	A	<p>Die Flugsicherungsorganisation unterzieht die Systeme einer EG-Prüfung gemäß den relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität, um sicherzustellen, dass sie die grundlegenden Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 und die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität bei ihrer Einbindung in das europäische Flugverkehrsmanagementnetz erfüllen. 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</p>

			<p>Aufsichtsbehörde vor. Die Bestandteile dieser Erklärung und der technischen Unterlagen sind in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 festgelegt. Die nationale Aufsichtsbehörde kann zusätzliche Informationen anfordern, die zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften erforderlich sind.</p> <p>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 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 durchzuführen sind.</p> <p>Die EG-Prüferklärung steht Bewertungen nicht entgegen, die die nationale Aufsichtsbehörde aus anderen, die Interoperabilität nicht betreffenden Gründen möglicherweise vornehmen muss.</p>
6a	B.4.6a.1	A	<p>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 ausgestelltes Zeugnis gilt, insofern es sich auf Komponenten oder Systeme bezieht, für die Zwecke von Artikel 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 als EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung oder als EG-Prüferklärung, wenn es den Nachweis der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen der der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 und der einschlägigen Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität einschließt.</p>
7 Abs. 1	B.4.7.1	A	<p>Stellt die nationale Aufsichtsbehörde fest, dass a) eine Komponente, der eine EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung beigefügt ist, oder b) ein System, dem eine EG-Prüferklärung beigefügt 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.</p>
8 Abs. 1	B.4.8.1	A	<p>Die Vertragsparteien melden dem Gemeinsamen Ausschuss die Stellen, die sie mit der Durchführung von Aufgaben im Zusammenhang mit der Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 und/oder der Prüfung nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 beauftragt haben, und geben den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle und die ihr von der Kommission erteilte Kennnummer an.</p>
8 Abs. 2	B.4.8.2	A	<p>Bei der Beurteilung der zu benennenden Stellen wenden die Vertragsparteien die in Anhang V der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 genannten Kriterien an. Diese Kriterien gelten als erfüllt,</p>

			wenn die Stellen den Bewertungskriterien der einschlägigen europäischen Normen entsprechen.
8 Abs. 3 + Anhang V	B.4.8.3	A	Die Vertragsparteien widerrufen die Benennung, wenn eine benannte Stelle die in Anhang V genannten Kriterien nicht mehr erfüllt. Sie unterrichten unverzüglich den Gemeinsamen Ausschuss darüber.
8 Abs. 4	B.4.8.4	A	Unbeschadet der Anforderungen von Artikel 8 Absätze 1, 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 können die Vertragsparteien beschließen, gemäß Artikel 3 der Flugsicherungsdienste-Verordnung anerkannte Organisationen als benannte Stellen zu bestellen.

B.5: 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, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/23/EG

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor./Art./Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
3	B.5.3.1	A	Die in Artikel 3 Buchstaben da, e, f, g, q, r, und s der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 genannten Begriffsbestimmungen gelten für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften. Jede Bezugnahme auf die Mitgliedstaaten gilt als Bezugnahme auf die Vertragsparteien.
8b Abs. 1	B.5.8b.1	A	Die Bereitstellung von ATM/ANS muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 genügen.
8b Abs. 2	B.5.8b.2	A	Die Anbieter von ATM/ANS müssen im Besitz eines Zeugnisses gemäß der Verordnung (EU)

			Nr. 1035/2011 und des geltenden nationalen Rechts sein. Das Zeugnis wird ausgestellt, wenn der Anbieter nachgewiesen hat, dass er über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügt, die mit den Sonderrechten des Anbieters verbunden sind. Die gewährten Sonderrechte sowie der Umfang der erbrachten Dienstleistungen sind im Zeugnis zu vermerken.
8b Abs. 3	B.5.8b.3	A	Abweichend von Norm B.5.8b.2 können die Vertragsparteien beschließen, dass Anbieter von Fluginformationsdiensten erklären dürfen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit den erbrachten Diensten verbunden sind.
8b Abs. 4	B.5.8b.4	B	Mit den Maßnahmen nach Norm B.5.8b.6 kann ein Zulassungserfordernis für bestimmte, mit der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung von sicherheitskritischen ATM/ANS-Systemen und -Komponenten befassten Organisationen festgelegt werden. Das Zeugnis für diese Organisationen wird erteilt, wenn diese nachgewiesen haben, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit deren Sonderrechten verbunden sind. Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.
8b Abs. 5	B.5.8b.5	A	Mit den Maßnahmen nach Norm B.5.8b.6 kann ein Zulassungserfordernis oder ersatzweise eine Validierung durch den ATM/ANS-Anbieter für sicherheitskritische ATM/ANS-Systeme und -Komponenten festgelegt werden. Das Zeugnis für diese Systeme und Komponenten wird erteilt oder die Validierung erfolgt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Systeme und Komponenten die Einzelspezifikationen erfüllen, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Norm B.5.8b.1 sicherzustellen.
8b Abs. 6	B.5.8b.6	A	Es gelten die in Artikel 8b Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009, genannten Durchführungsvorschriften für ATM/ANS, die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführt sind.
8c Abs. 1	B.5.8c.1	A	Fluglotsen sowie Personen und Organisationen, die an der Ausbildung, Prüfung, Kontrolle und medizinischen Untersuchung von Fluglotsen mitwirken, müssen den einschlägigen grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009 genügen.
8c Abs. 2	B.5.8c.2	A	Fluglotsen müssen im Besitz einer Lizenz und eines ärztlichen Zeugnisses sein, die der ausgeführten Tätigkeit entsprechen.

8c Abs. 3	B.5.8c.3	A	Die in Norm B.5.8c.2 genannte Lizenz wird nur erteilt, wenn der Antragsteller nachweist, dass er die Vorschriften erfüllt, die erlassen wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen an theoretische Kenntnisse, praktische Fertigkeiten, Sprachkenntnisse und Erfahrung gemäß Anhang Vb der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009 sicherzustellen.
8c Abs. 4	B.5.8c.4	A	Das in Norm B.5.8c.2 genannte ärztliche Zeugnis wird nur ausgestellt, wenn der Fluglotse die Vorschriften erfüllt, die erlassen wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit gemäß Anhang Vb der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009 sicherzustellen. Das ärztliche Zeugnis kann von flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentren ausgestellt werden.
8c Abs. 5	B.5.8c.5	A	Die dem Fluglotsen gewährten Sonderrechte sowie der Geltungsbereich der Lizenz und des ärztlichen Zeugnisses sind in der Lizenz und dem Zeugnis zu vermerken.
8c Abs. 6	B.5.8c.6	A	Die Befähigung von Organisationen zur Fluglotseausbildung, von flugmedizinischen Sachverständigen und von flugmedizinischen Zentren, die mit ihren Sonderrechten verbundenen Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Ausstellung von Lizenzen und ärztlichen Zeugnissen wahrzunehmen, wird durch Ausstellung eines Zeugnisses anerkannt.
8c Abs. 7	B.5.8c.7	A	Ein Zeugnis wird Ausbildungsorganisationen, flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren für Fluglotsen erteilt, die nachgewiesen haben, dass sie die Vorschriften erfüllen, die erlassen wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009 sicherzustellen. Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.
8c Abs. 8	B.5.8c.8	A	Für die praktische Ausbildung oder für die Beurteilung der Fertigkeiten von Fluglotsen zuständige Personen müssen im Besitz eines Zeugnisses sein. Das Zeugnis wird erteilt, wenn die betreffende Person nachgewiesen hat, dass sie die Vorschriften erfüllt, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang Vb der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009 sicherzustellen. Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.
8c Abs. 9	B.5.8c.9	A	Synthetische Übungsgeräte müssen den einschlägigen grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 genügen.

8c Abs. 10	B.5.8c.10	A/B (↓)	Es gelten die in Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009, genannten Durchführungsvorschriften, die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführt sind.
Anhang Vb Nummer 1	B.5.Vb.1	A	<p>a) Alle Luftfahrzeuge mit Ausnahme derjenigen, die eine Tätigkeit gemäß Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ausüben, werden in allen Phasen des Fluges oder auf dem Roll- und Vorfeld eines Flugplatzes in Übereinstimmung mit den geltenden allgemeinen Betriebsvorschriften sowie eventuell für die Nutzung dieses Luftraums geltenden Verfahren betrieben.</p> <p>b) Alle Luftfahrzeuge mit Ausnahme derjenigen, die eine Tätigkeit gemäß Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ausüben, werden mit den vorgeschriebenen Komponenten versehen und entsprechend betrieben. Die in ATM/ANS-Systemen verwendeten Komponenten müssen auch mit den Vorschriften in Anhang Vb Nummer 3 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009 übereinstimmen.</p>
Anhang Vb Nummer 2	B.5.Vb.2	A	Es gelten die grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009.
Anhang Vb Nummer 3	B.5.Vb.3	A	Es gelten die grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009.
Anhang Vb Nummer 4	B.5. Vb.4	A/B (↓)	Es gelten die grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009.
Anhang Vb Nummer 5	B.5.Vb.5	A	Es gelten die grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009.

TEIL C: Umwelt

C.1: Richtlinie 2002/30/EG über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
3	C.1.3.1	Die Vertragsparteien stellen sicher, dass zuständige Behörden existieren, die für Angelegenheiten in Zusammenhang mit der Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen verantwortlich sind.
4	C.1.4.1	Die Vertragsparteien beschließen einen ausgewogenen Ansatz bei der Lösung von Lärmproblemen auf Flughäfen ihres Gebiets. Sie können ferner wirtschaftliche Anreize für Lärmschutzmaßnahmen prüfen.
	C.1.4.2	Plant eine zuständige Behörde Betriebsbeschränkungen, so berücksichtigt sie die voraussichtlichen Kosten und den wahrscheinlichen Nutzen der verschiedenen möglichen Maßnahmen sowie die Besonderheiten des Flughafens.
	C.1.4.3	Die getroffenen Maßnahmen oder Maßnahmenpakete sind nicht restriktiver, als es zur Verwirklichung der für einen bestimmten Flughafen festgelegten Umweltziele notwendig ist. Sie stellen keine Diskriminierung wegen der Staatszugehörigkeit oder Identität des Luftfahrtunternehmens oder des Luftfahrzeugherstellers dar.
	C.1.4.4	Für leistungsbedingte Betriebsbeschränkungen ist von dem Lärmwert des Luftfahrzeugs auszugehen, der durch das gemäß Band I des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt durchgeführte Bescheinigungsverfahren ermittelt wurde.
5 + Anhang II Nummern 1-3	C.1.5.1	Bei der Prüfung einer Entscheidung über Betriebsbeschränkungen werden die in Anhang II Absätze 1-3 der Richtlinie 2002/30/EG genannten Informationen berücksichtigt, soweit dies für die betreffenden Betriebsbeschränkungen und die Merkmale des Flughafens angemessen und möglich ist.
7	C.1.7.1	Die Vorschriften für die Prüfung der Betriebsbeschränkungen gelten nicht für a) Betriebsbeschränkungen, die bereits vor Inkrafttreten dieser Norm durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses nach Anhang II Absatz 5 des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel bestätigt worden sind, b) unwesentliche technische Änderungen partieller Betriebsbeschränkungen, die für die Luftfahrtunternehmen auf einem bestimmten Flughafen keine signifikanten Kostenauswirkungen haben und die nach der

		vorstehend genannten Umsetzung dieser Norm vorgenommen werden.
9	C.1.9.1	In Einzelfällen können Vertragsparteien auf Flughäfen in ihrem Gebiet einzelne Flüge von Luftfahrzeugen, die auf der Grundlage anderer Bestimmungen der Richtlinie 2002/30/EG nicht zulässig wären, genehmigen. Dies gilt für a) Luftfahrzeuge, die im Einzelfall unter so außergewöhnlichen Umständen eingesetzt werden, dass die Verweigerung einer vorübergehenden Freistellung nicht gerechtfertigt wäre, b) Luftfahrzeuge, die Flüge ohne Entgelt zum Zweck von Umbauten, Reparaturen oder Wartung durchführen.
10	C.1.10.1	Die Vertragsparteien stellen sicher, dass zur Anwendung der Betriebsbeschränkungen Verfahren zur Konsultation der Betroffenen gemäß dem anzuwendenden nationalen Recht eingeführt werden.
11	C.1.11.1	Jede Vertragspartei unterrichtet unverzüglich die andere Vertragspartei von jeder neuen Betriebsbeschränkung, deren Einführung auf einem Flughafen in ihrem Hoheitsgebiet sie beschlossen hat.
12	C.1.12.1	Die Vertragsparteien gewährleisten das Recht, gegen die Beschlüsse über Betriebsbeschränkungen bei einer Beschwerdestelle, die nicht die Behörde ist, die den angefochtenen Beschluss erlassen hat, gemäß den nationalen Rechtsvorschriften und Verfahren Rechtsbehelfe einzulegen.
Anhang II Nummer 1-3		Informationen gemäß Norm C.1.5.1.

C.2: Richtlinie 2006/93/EG zur Regelung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 3 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988)

Artikel Nr.	Norm Nr.	Norm
1	C.2.1.1	Anwendungsbereich: a) Flugzeuge, deren maximale Startmasse größer oder gleich 34 000 kg ist oder b) Flugzeuge mit einer zugelassenen Sitzkonfiguration von mehr als 19 Passagiersitzen.

2	C.2.2.2	Zivile Unterschallstrahlflugzeuge müssen den Normen gemäß Teil II Kapitel 3 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt entsprechen.
3	C.2.3.1	Freistellungen von der Vorschrift, zivile Unterschallstrahlflugzeuge nach den Normen gemäß Teil II Kapitel 3 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen zu betreiben, können gewährt werden für a) Flugzeuge von historischem Interesse, b) den befristeten Einsatz von Flugzeugen, die für außergewöhnliche Umstände eingesetzt werden, so dass die Versagung einer befristeten Freistellung nicht vertretbar wäre, und c) den befristeten Einsatz von Flugzeugen, die Flüge zu Umrüstungs-, Reparatur- oder Wartungszwecken durchführen und daher keine Einnahmen erzielen.
3	C.2.3.2	Eine Vertragspartei unterrichtet die zuständigen Behörden der übrigen Vertragsparteien über die für Flugzeuge von historischem Interesse gewährten Freistellungen. Die Vertragsparteien erkennen die von einer anderen Vertragspartei gewährten Freistellungen für Flugzeuge an, die in deren Luftfahrzeugrollen eingetragen sind.
5	C.2.5.1	Die Vertragsparteien legen geeignete Durchsetzungsmaßnahmen fest, die bei einem Verstoß gegen die aufgrund der Richtlinie 2006/93/EG erlassenen nationalen Vorschriften zu verhängen sind, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Maßnahmen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

TEIL D: Haftung von Luftfahrtunternehmen

D.1: Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002

Artikel	Norm Nr.	Norm
2 Abs. 1 Buchst. a, 2 Abs. 1 Buchst. c-g	D.1.2.1	Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 gelten für die in diesem Anhang aufgeführten Vorschriften und Normen für die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen.
3	D.1.3.1	Anwendung des Übereinkommens von Montreal von 1999 durch die Vertragsparteien, auch auf Inlandsflüge.

5	D.1.5.1	Die Vertragsparteien stellen sicher, dass Luftfahrtunternehmen schadenersatzberechtigten natürlichen Person einen Vorschuss zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse, und zwar im Verhältnis zur Schwere des Falls, zahlen.
6	D.1.6.1	Die Vertragsparteien stellen sicher, dass alle Luftfahrtunternehmen den Fluggästen an allen Verkaufsstellen eine Zusammenfassung der wesentlichen Bestimmungen über die Haftung für Schäden der Fluggäste und an deren Reisegepäck anbieten.

TEIL E. Verbraucherrechte

E.1: Richtlinie 90/314/EWG über Pauschalreisen

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
1	E.1.1.1	Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Vertragsparteien über Pauschalreisen (einschließlich Pauschalurlaubsreisen und Pauschalrundreisen), die im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien verkauft oder zum Kauf angeboten werden.
2	E.1.2.1	Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Richtlinie 90/314/EWG gelten, soweit anwendbar und angemessen, für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für Pauschalreisen. Für die Zwecke dieses Anhangs gelten folgende Begriffsbestimmungen für Pauschalreisen: "Pauschalreise" bedeutet die im voraus festgelegte Verbindung von mindestens zwei der folgenden Dienstleistungen, die zu einem Gesamtpreis verkauft oder zum Verkauf angeboten wird, einschließlich a) Beförderung, b) Unterbringung, c) anderer touristischer Dienstleistungen, die nicht Nebenleistungen von Beförderung oder Unterbringung sind und einen beträchtlichen Teil der Gesamtleistung ausmachen.

		Auch bei getrennter Berechnung einzelner Leistungen, die im Rahmen ein und derselben Pauschalreise erbracht werden, bleibt der Veranstalter oder Vermittler den Verpflichtungen nach diesem Anhang unterworfen.
3	E.1.3.1	<p>Veranstalter oder Vermittler müssen vollständige und genaue Informationen erteilen. Wenn dem Verbraucher ein Prospekt zur Verfügung gestellt wird, muss dieser deutlich lesbare, klare und genaue Angaben zum Preis und - soweit von Bedeutung - zu folgendem enthalten:</p> <p>a) Bestimmungsort; Transportmittel, ihre Merkmale und Klasse;</p> <p>b) Art, Lage, Kategorie oder Komfort und Hauptmerkmale der Unterbringung sowie ihre Zulassung und touristische Einstufung;</p> <p>c) Mahlzeiten;</p> <p>d) Reiseroute;</p> <p>e) allgemeine Angaben über Pass- und Visumerfordernisse und gesundheitspolizeiliche Formalitäten, die für die Reise und den Aufenthalt erforderlich sind;</p> <p>f) absoluter Betrag oder Prozentsatz des Preises, der als Anzahlung zu leisten ist, und Zeitplan für die Zahlung des Restbetrages;</p> <p>g) Hinweis darauf, ob für das Zustandekommen der Pauschalreise eine Mindestteilnehmerzahl erforderlich ist, und - wenn ja - Angabe, bis wann dem Verbraucher spätestens mitgeteilt wird, ob die Reise storniert wird.</p> <p>Die gemachten Angaben sind verbindlich, es sei denn,</p> <p>— die Änderungen dieser Angaben sind dem Verbraucher vor Abschluss des Vertrages klar mitgeteilt worden; im Prospekt ist ausdrücklich darauf hinzuweisen;</p> <p>— die Änderungen sind später zwischen den Vertragsparteien vereinbart worden.</p>
4 Abs. 1, 4 Abs. 2	E.1.4.1	<p>Der Veranstalter und/oder der Vermittler unterrichtet den Verbraucher vor Vertragsabschluss schriftlich oder in einer anderen geeigneten Form allgemein über die Pass- und Visumerfordernisse, insbesondere über die Fristen für die Erlangung dieser Dokumente sowie über gesundheitspolizeiliche Formalitäten, die für die Reise und den Aufenthalt erforderlich sind.</p> <p>Der Veranstalter und/oder der Vermittler teilt dem Verbraucher schriftlich oder in einer anderen geeigneten Form rechtzeitig vor Beginn der Reise folgendes mit:</p> <p>i) Uhrzeiten und Orte von Zwischenstationen und Anschlussverbindungen; Angabe des vom Reisenden einzunehmenden Platzes (z. B. Kabine oder Schlafkoje auf einem Schiff oder Schlafwagen- oder</p>

		<p>Liegewagenabteil im Zug);</p> <p>ii)Name, Anschrift und Telefonnummer der örtlichen Vertretung des Veranstalters und/oder des Vermittlers oder - wenn nicht vorhanden - der örtlichen Stellen, die dem Verbraucher bei Schwierigkeiten Hilfe leisten können.</p> <p>Falls solche Vertretungen oder Stellen nicht bestehen, sind dem Verbraucher auf jeden Fall eine Notrufnummer oder sonstige Angaben mitzuteilen, mit deren Hilfe er mit dem Veranstalter und/oder dem Vermittler Verbindung aufnehmen kann;</p> <p>iii)bei Auslandsreisen und -aufhalten Minderjähriger Angaben darüber, wie eine unmittelbare Verbindung zu dem Kind oder dem an seinem Aufenthaltsort Verantwortlichen hergestellt werden kann;</p> <p>Je nach der Natur der Pauschalreise umfasst der Vertrag mindestens die nachstehend aufgeführten Bedingungen, sofern sie für die jeweilige Pauschalreise relevant sind:</p> <p>a)Bestimmungsort(e) und, soweit mehrere Aufenthalte vorgesehen sind, die einzelnen Zeiträume und deren Termine.</p> <p>b) Transportmittel, ihre Merkmale und Klasse; Tag und Zeit sowie Ort der Abreise und Rückkehr.</p> <p>c)Schließt die Pauschalreise eine Unterbringung ein, Angaben über Lage, Kategorie oder Komfort und Hauptmerkmale der Unterbringung, ihre Zulassung und touristische Einstufung gemäß den Vorschriften des Gaststaates, Anzahl der inbegriffenen Mahlzeiten.</p> <p>d)Hinweis darauf, ob für das Zustandekommen der Pauschalreise eine Mindestteilnehmerzahl erforderlich ist, und - wenn ja - Angabe, bis wann dem Verbraucher spätestens mitgeteilt wird, ob die Reise storniert wird;</p> <p>e) Reiseroute;</p> <p>f)Besuche, Ausflüge oder sonstige im vereinbarten Gesamtpreis der Pauschalreise inbegriffene Leistungen;</p> <p>g) Name und Anschrift des Veranstalters, des Vermittlers und gegebenenfalls des Versicherers;</p> <p>h)Preis der Pauschalreise sowie Hinweise auf eine etwaige Preisänderung gemäß Norm E.1.4.2 und Hinweise auf etwaige Abgaben für bestimmte Leistungen (Landegebühren, Ein- oder Ausschiffungsgebühren in Häfen und entsprechende Gebühren auf Flughäfen, Aufenthaltsgebühren), sofern diese nicht im Preis der Pauschalreise inbegriffen sind;</p> <p>i) Zeitplan für die Zahlung des Preises sowie Zahlungsmodalitäten;</p> <p>j)alle Sonderwünsche, die der Verbraucher dem Veranstalter oder dem Vermittler bei der Buchung mitgeteilt hat und die beide Parteien akzeptiert haben;</p>
--	--	---

		<p>k) die Fristen, innerhalb derer der Verbraucher etwaige Beanstandungen wegen Nichterfüllung oder mangelhafter Erfüllung des Vertrages erheben muss.</p> <p>Alle Bedingungen des Vertrages werden schriftlich oder in einer anderen dem Verbraucher verständlichen und zugänglichen Form festgelegt und sind ihm vor Vertragsabschluss zu übermitteln; Dem Verbraucher wird ferner ein Exemplar dieser Vertragsbedingungen ausgehändigt.</p>
4 Abs. 4	E.1.4.2	<p>Verbot der Preisänderung, es sei denn, dass der Vertrag die Möglichkeit einer Preiserhöhung oder -senkung ausdrücklich vorsieht und genaue Angaben zur Berechnung des neuen Preises enthält, bei der ausschließlich nachstehenden Änderungen Rechnung getragen werden darf:</p> <ul style="list-style-type: none"> — der Beförderungskosten, darunter auch der Treibstoffkosten; — der Abgaben für bestimmte Leistungen, wie Landegebühren, Ein- oder Ausschiffungsgebühren in Häfen und entsprechende Gebühren auf Flughäfen; — der für die betreffende Pauschalreise geltenden Wechselkurse; — der Kosten für die Hotelunterbringung. <p>Der im Vertrag genannte Preis darf innerhalb einer in den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei festgelegten Frist vor dem vereinbarten Abreiseternin nicht mehr erhöht werden, sofern der Verbraucher den vollen Preis der Pauschalreise bezahlt hat.</p>
4 Abs. 5	E.1.4.3	<p>Wird ein wesentlicher Bestandteil des Vertrages vor der Abreise geändert, so hat der Verbraucher das Recht</p> <ul style="list-style-type: none"> — vom Vertrag ohne Verpflichtung zur Zahlung einer Vertragsstrafe zurückzutreten — oder eine Zusatzklausel zum Vertrag zu akzeptieren, die die vorgenommenen Änderungen und ihre Auswirkung auf den Preis angibt.
4 Abs. 6	E.1.4.4	<p>Wird die Pauschalreise vor dem vereinbarten Abreisetag aus nicht vom Verbraucher verschuldeten Gründen storniert, so hat der Verbraucher folgende Ansprüche:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Teilnahme an einer gleichwertigen oder höherwertigen anderen Pauschalreise, wenn der Veranstalter und/oder der Vermittler in der Lage ist, ihm eine solche anzubieten. Ist die angebotene Pauschalreise von geringerer Qualität, so erstattet der Veranstalter dem Verbraucher den Preisunterschied; oder b) schnellstmögliche Erstattung aller von ihm aufgrund des Vertrages gezahlten Beträge. <p>In diesen Fällen hat der Verbraucher gegebenenfalls Anspruch auf Entschädigung wegen Nichterfüllung des Vertrages, die gemäß den Rechtsvorschriften der betreffenden Vertragspartei vom Veranstalter oder Vermittler</p>

		<p>geleistet wird, es sei denn,</p> <p>i) die Stornierung erfolgt, weil die Anzahl der Personen, die die Pauschalreise gebucht haben, nicht die geforderte Mindestteilnehmerzahl erreicht, und dem Verbraucher die Stornierung innerhalb der in der Beschreibung der Pauschalreise angegebenen Frist schriftlich mitgeteilt wurde oder</p> <p>ii) die Stornierung erfolgt aufgrund höherer Gewalt, d. h. aufgrund ungewöhnlicher und unvorhersehbarer Ereignisse, auf die derjenige, der sich auf höhere Gewalt beruft, keinen Einfluss hat und deren Folgen trotz Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht hätten vermieden werden können; hierzu zählt jedoch nicht die Überbuchung.</p>
4 Abs. 7	E.1.4.5	<p>Wird nach der Abreise ein erheblicher Teil der vertraglich vereinbarten Leistungen nicht erbracht oder stellt der Veranstalter fest, dass er nicht in der Lage sein wird, einen erheblichen Teil der vorgesehenen Leistungen zu erbringen, so hat der Verbraucher folgende Ansprüche:</p> <p>angemessene andere Vorkehrungen – ohne Preisaufschlag für den Verbraucher – damit die Pauschalreise weiter durchgeführt werden kann, und gegebenenfalls Zahlung einer Entschädigung, deren Höhe dem Unterschied zwischen dem Preis der vorgesehenen und der erbrachten Dienstleistungen entspricht</p> <p>Falls solche Vorkehrungen nicht getroffen werden können oder vom Verbraucher aus triftigen Gründen nicht akzeptiert werden, sorgt der Veranstalter – ohne Preisaufschlag für den Verbraucher – gegebenenfalls für eine gleichwertige Beförderungsmöglichkeit, mit der der Verbraucher zum Ort der Abreise oder an einen anderen mit ihm vereinbarten Ort zurückkehren kann, und entschädigt gegebenenfalls den Verbraucher.</p>
5 Abs. 1	E.1.5.1	<p>Die Vertragsparteien treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit der Veranstalter und/oder Vermittler, der Vertragspartei ist, gegenüber dem Verbraucher die Haftung für die ordnungsgemäße Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen unabhängig davon übernimmt, ob er selbst oder andere Dienstleistungsträger diese Verpflichtungen zu erfüllen haben, wobei das Recht des Veranstalters und/oder Vermittlers, gegen andere Dienstleistungsträger Rückgriff zu nehmen, unberührt bleibt.</p>
5 Abs. 2-4	E.1.5.2	<p>Bei Nichterfüllung oder mangelhafter Erfüllung des Vertrags hat der Verbraucher Anspruch auf Entschädigung, es sei denn, bestimmte, in der Richtlinie 90/314/EWG erläuterte Bedingungen sind erfüllt.</p> <p>Der Veranstalter und/oder Vermittler, der Vertragspartei ist, muss sich darum bemühen, dem Verbraucher bei Schwierigkeiten Hilfe zu leisten, selbst wenn der Veranstalter oder Vermittler nicht für die Schäden verantwortlich ist, da diese unvorhersehbaren oder nicht abwendbaren Versäumnisse einem Dritten zuzurechnen sind, der an der Bewirkung der vertraglich vereinbarten Leistungen nicht beteiligt ist, oder aufgrund der Tatsache, dass diese Versäumnisse auf höhere Gewalt entsprechend der Definition in der Norm E.1.4.4 oder auf ein Ereignis zurückzuführen sind, das der Veranstalter und/oder der Vermittler bzw. der Leistungsträger trotz aller gebotenen</p>

		Sorgfalt nicht vorhersehen oder abwenden konnte.
6	E.1.6.1	Im Fall einer Beanstandung bemüht sich der Veranstalter und/oder der Vermittler nach Kräften um geeignete Lösungen.

E.3: Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
1	E.3.1.1	Festlegung von Mindestrechten für Fluggäste in folgenden Fällen: a) Nichtbeförderung gegen ihren Willen, b) Annullierung des Flugs, c) Verspätung des Flugs.
2	E.3.2.1	Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gelten, soweit anwendbar und angemessen, für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen.
3 Abs. 2-3	E.3.3.1	Die Vorschriften und Normen gelten unter der Bedingung, dass die Fluggäste a) über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügen und – außer im Fall einer Annullierung gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – sich — wie vorgegeben und zu der zuvor von dem Luftfahrtunternehmen, dem Reiseunternehmen oder einem zugelassenen Reisevermittler angegebenen Zeit zur Abfertigung einfinden — spätestens zu dem in den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei festzulegenden Zeitpunkt vor der veröffentlichten Abflugzeit zur Abfertigung einfinden oder b) von einem Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen von einem Flug, für den sie eine Buchung besaßen, auf einen anderen Flug verlegt wurden, ungeachtet des Grundes hierfür. Die Vorschriften und Normen gelten nicht für Fluggäste, die kostenlos oder zu einem reduzierten Tarif reisen, der für die Öffentlichkeit nicht unmittelbar oder mittelbar verfügbar ist. Sie gelten jedoch für Fluggäste mit

		Flugscheinen, die im Rahmen eines Kundenbindungsprogramms oder anderer Werbeprogramme von einem Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen ausgegeben wurden.
4 Abs. 1	E.3.4.1	Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass Fluggästen die Beförderung zu verweigern ist, so versucht es zunächst, Fluggäste gegen eine entsprechende Gegenleistung unter Bedingungen, die zwischen dem betreffenden Fluggast und dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zu vereinbaren sind, zum freiwilligen Verzicht auf ihre Buchungen zu bewegen. Die Freiwilligen sind gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zu unterstützen, wobei die Unterstützungsleistungen zusätzlich zu dem in dieser Norm genannten Ausgleich zu gewähren sind.
4 Abs. 2	E.3.4.2	Finden sich nicht genügend Freiwillige, um die Beförderung der verbleibenden Fluggäste mit Buchungen mit dem betreffenden Flug zu ermöglichen, so kann das ausführende Luftfahrtunternehmen Fluggästen gegen ihren Willen die Beförderung verweigern.
4 Abs. 3	E.3.4.3	Wird Fluggästen gegen ihren Willen die Beförderung verweigert, so erbringt das ausführende Luftfahrtunternehmen diesen gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei die Ausgleichsleistungen und die Unterstützungsleistungen (die Fluggäste haben die Wahl zwischen der Erstattung der Flugscheinkosten, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Rückflug oder anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes, vorbehaltlich verfügbarer Plätze; außerdem ist den Fluggästen Folgendes anzubieten: Mahlzeiten und Erfrischungen, zwei Telefongespräche oder Telefaxe oder E-Mails, Hotelunterbringung, falls notwendig, und Beförderung zwischen dem Flughafen und dem Ort der Unterbringung).
5 Abs. 1	E.3.5.1	Bei Annullierung eines Fluges a) werden den betroffenen Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Unterstützungsleistungen angeboten (i) die Wahl zwischen der Erstattung der Flugscheinkosten, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Rückflug oder anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes, vorbehaltlich verfügbarer Plätze und ii) im Falle anderweitiger Beförderung Mahlzeiten und Erfrischungen, zwei Telefongespräche oder Telefaxe oder E-Mails sowie Hotelunterbringung, falls notwendig, und Beförderung zwischen dem Flughafen und dem Ort der Unterbringung) und b) haben die betroffenen Fluggäste Anspruch auf Ausgleichsleistungen durch das ausführende Luftfahrtunternehmen, es sei denn, sie werden über die Annullierung frühzeitig vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet (eine in den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei festzulegende Frist) oder sie werden zu einem späteren Zeitpunkt unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, innerhalb festgelegter Fristen (zeitnah zur planmäßigen Abflug- bzw. Ankunftszeit) abzufliegen und ihr Endziel zu erreichen.

5 Abs. 2	E.3.5.2	Wenn die Fluggäste über die Annullierung unterrichtet werden, erhalten sie Angaben zu einer möglichen anderweitigen Beförderung.
5 Abs. 3	E.3.5.3	Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.
5 Abs. 4	E.3.5.4	Die Beweislast dafür, ob und wann der Fluggast über die Annullierung des Fluges unterrichtet wurde, trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen.
6	E.3.6.1	Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass sich der Abflug um zwei Stunden oder mehr gegenüber der planmäßigen Abflugzeit verzögert, so werden den Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Unterstützungsleistungen angeboten (Mahlzeiten und Erfrischungen sowie zwei Telefongespräche oder Telefaxe oder E-Mails); wenn die Verspätung mindestens fünf Stunden beträgt, haben die Fluggäste die Wahl, auf den ursprünglichen Flug zu warten oder die Flugscheinkosten, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Rückflug, erstattet zu bekommen und Unterstützung bei der Hotelunterbringung, falls eine oder mehrere Übernachtungen erforderlich sind, sowie bei der Beförderung zwischen dem Flughafen und dem Ort der Unterbringung zu erhalten.
7	E.3.7.1	<p>Wird eine Ausgleichszahlung geleistet, so erhalten die Fluggäste Ausgleichszahlungen in folgender Höhe:</p> <p>a) 1 250 NIS oder 250 EUR bei allen Flügen über eine Entfernung von 2 000 km oder weniger,</p> <p>b) 2 000 NIS oder 400 EUR bei allen Flügen über eine Entfernung zwischen 2 000 und 4 500 km,</p> <p>c) 3 000 NIS oder 600 EUR bei allen nicht unter Buchstabe a oder b fallenden Flügen.</p> <p>Bei der Ermittlung der Entfernung wird der letzte Zielort zugrunde gelegt, an dem der Fluggast infolge der Nichtbeförderung oder der Annullierung später als zur planmäßigen Ankunftszeit ankommt.</p> <p>Wird Fluggästen eine anderweitige Beförderung zu ihrem Endziel mit einem Alternativflug angeboten, dessen Ankunftszeit die planmäßige Ankunftszeit des ursprünglichen gebuchten Fluges um nicht mehr als einen bestimmten, in den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei festzulegenden Zeitraum überschreitet, so kann das ausführende Luftfahrtunternehmen die Ausgleichszahlung um 50 % kürzen.</p> <p>Die Ausgleichszahlungen erfolgen durch Barzahlung, durch elektronische Überweisung, durch Scheck oder, mit schriftlichem Einverständnis des Fluggasts, in Form von Reisegutscheinen und/oder anderen Dienstleistungen.</p>
8 Abs. 3	E.3.8.1	Befinden sich an einem Ort, in einer Stadt oder Region mehrere Flughäfen und bietet ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einem Fluggast einen Flug zu einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen an, so trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen die Kosten für die Beförderung des

		Fluggastes von dem anderen Flughafen entweder zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahe gelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort.
10 Abs. 1	E.3.10.1	Verlegt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einen Fluggast in eine höhere Klasse als die, für die der Flugschein erworben wurde, so darf es dafür keinerlei Aufschlag oder Zuzahlung erheben.
10 Abs. 2	E.3.10.2	Verlegt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einen Fluggast in eine niedrigere Klasse als die, für die der Flugschein erworben wurde, so nimmt es eine Erstattung gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei vor.
11 Abs. 1	E.3.11.1	Die ausführenden Luftfahrtunternehmen geben Personen mit eingeschränkter Mobilität und deren Begleitpersonen oder Begleithunden mit entsprechender Bescheinigung sowie Kindern ohne Begleitung bei der Beförderung Vorrang.
11 Abs. 2, 9 Abs. 3	E.3.11.2	Im Fall einer Nichtbeförderung, Annullierung oder Verspätung haben Personen mit eingeschränkter Mobilität und deren Begleitpersonen sowie Kinder ohne Begleitung Anspruch auf baldmögliche Betreuung. Bei der Betreuung hat das ausführende Luftfahrtunternehmen besonders auf die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität und deren Begleitpersonen sowie auf die Bedürfnisse von Kindern ohne Begleitung zu achten.
12	E.3.12.1	Die in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 festgelegten Normen gelten unbeschadet eines weitergehenden Schadenersatzanspruchs des Fluggastes. Die nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gewährte Ausgleichsleistung kann auf einen solchen Schadenersatzanspruch angerechnet werden. Unbeschadet der einschlägigen Grundsätze und Vorschriften des einzelstaatlichen Rechts gelten die vorstehenden Bestimmungen nicht für Fluggäste, die nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 freiwillig auf eine Buchung verzichtet haben.
13	E.3.13.1	In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ergebenden Verpflichtungen erfüllt, kann keine Bestimmung der Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, nach geltendem Recht bei anderen Personen, auch Dritten, Regress zu nehmen. Insbesondere beschränkt die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 in keiner Weise das Recht des ausführenden Luftfahrtunternehmens, Erstattung von einem Reiseunternehmen oder einer anderen Person zu verlangen, mit der es in einer Vertragsbeziehung steht. Gleichfalls kann keine Bestimmung der Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht eines Reiseunternehmens oder eines nicht zu den Fluggästen zählenden Dritten, mit dem das ausführende Luftfahrtunternehmen in einer Vertragsbeziehung steht, beschränkt, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen gemäß den anwendbaren einschlägigen Rechtsvorschriften eine Erstattung oder Entschädigung zu verlangen.

14 Abs. 1	E.3.14.1	Das ausführende Luftfahrtunternehmen stellt sicher, dass bei der Abfertigung ein klar lesbarer Hinweis mit folgendem Wortlaut (oder vergleichbarem Inhalt) für die Fluggäste deutlich sichtbar angebracht wird: "Wenn Ihnen die Beförderung verweigert wird oder wenn Ihr Flug annulliert wird oder verspätet ist, verlangen Sie am Abfertigungsschalter oder am Flugsteig schriftliche Auskunft über ihre Rechte, insbesondere über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen."
14 Abs. 2	E.3.14.2	Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das Fluggästen die Beförderung verweigert oder einen Flug annulliert, händigt jedem betroffenen Fluggast einen schriftlichen Hinweis aus, in dem die Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 dargelegt werden. Ferner wird allen von einer erheblichen Verspätung betroffenen Fluggästen ein entsprechender Hinweis ausgehändigt.
15	E.3.15.1	Die Verpflichtungen gegenüber Fluggästen gemäß dieser Verordnung dürfen - insbesondere durch abweichende oder restriktive Bestimmungen im Beförderungsvertrag - nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden. Wird dennoch eine abweichende oder restriktive Bestimmung bei einem Fluggast angewandt oder wird der Fluggast nicht ordnungsgemäß über seine Rechte unterrichtet und hat er aus diesem Grund einer Ausgleichsleistung zugestimmt, die unter der in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vorgesehenen Leistung liegt, so ist der Fluggast weiterhin berechtigt, die erforderlichen Schritte bei den zuständigen Gerichten oder Stellen zu unternehmen, um eine zusätzliche Ausgleichsleistung zu erhalten.
16	E.3.16.1	Die Vertragsparteien gewährleisten die Durchsetzung dieser sich aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ergebenden Vorschriften und Normen. Die Durchsetzungsmaßnahmen, die Maßnahmen auf der Grundlage von Gerichtsurteilen im Bereich des Zivilrechts umfassen können, müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

E.4: Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
1 Abs. 1	E.4.1.1	Vorschriften für den Schutz und die Hilfeleistung für behinderte Flugreisende und Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität, die diese Personen vor Diskriminierung schützen und sicherstellen sollen, dass sie Hilfe

		erhalten.
2	E.4.2.1	Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 gelten, soweit anwendbar und angemessen, für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für die Rechte von behinderten Fluggästen und Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität.
3	E.4.3.1	Ein Luftfahrtunternehmen, sein Erfüllungsgehilfe oder ein Reiseunternehmen darf sich nicht aus Gründen der Behinderung oder der eingeschränkten Mobilität des Fluggastes weigern, eine Buchung für einen Flug zu akzeptieren oder einen behinderten Menschen oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität auf einem solchen Flughafen an Bord zu nehmen, sofern die betreffende Person über einen gültigen Flugschein und eine gültige Buchung verfügt.
4 Abs. 1	E.4.4.1	<p>Ein Luftfahrtunternehmen, sein Erfüllungsgehilfe oder ein Reiseunternehmen sich aus Gründen der Behinderung des Fluggastes nur weigern, die Buchung eines behinderten Menschen oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität zu akzeptieren oder diese Person an Bord zu nehmen,</p> <p>a)um geltenden Sicherheitsanforderungen, die in internationalen oder nationalen Rechtsvorschriften festgelegt sind, oder den Sicherheitsanforderungen nachzukommen, die die Behörde aufgestellt hat, die dem betreffenden Luftfahrtunternehmen das Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt hat</p> <p>b)wenn wegen der Größe des Luftfahrzeugs oder seiner Türen die Anbordnahme oder die Beförderung dieses behinderten Menschen oder dieser Person mit eingeschränkter Mobilität physisch unmöglich ist.</p> <p>Im Falle einer Weigerung, eine Buchung aus den in Buchstabe a oder b genannten Gründen zu akzeptieren, bemüht sich das Luftfahrtunternehmen, sein Erfüllungsgehilfe oder das Reiseunternehmen im Rahmen des Möglichen nach besten Kräften, der betroffenen Person eine annehmbare Alternative zu unterbreiten.</p> <p>Einem behinderten Menschen oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität, der die Anbordnahme aufgrund ihrer Behinderung oder eingeschränkten Mobilität verweigert wurde, sowie jeder diese Person begleitenden Person muss der Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 angeboten werden. Das Recht auf die Möglichkeit eines Rückfluges oder einer anderweitigen Beförderung ist davon abhängig, dass alle Sicherheitsanforderungen erfüllt sind.</p>
4 Abs. 2	E.4.4.2	Um geltenden Sicherheitsanforderungen, die in internationalen oder nationalen Rechtsvorschriften festgelegt sind, oder den Sicherheitsanforderungen nachzukommen, die die Behörde aufgestellt hat, die dem betreffenden Luftfahrtunternehmen das Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt hat, darf ein Luftfahrtunternehmen, sein Erfüllungsgehilfe oder ein Reiseunternehmen verlangen, dass ein behinderter Mensch oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität von einer anderen Person begleitet wird, die in der Lage ist, die Hilfe zu leisten, die dieser behinderte Mensch oder diese Person mit eingeschränkter Mobilität benötigt.

4 Abs. 3	E.4.4.3	<p>Verpflichtung des Luftfahrtunternehmens oder seines Erfüllungsgehilfen, für Fluggäste mit einer Behinderung Informationen über die Sicherheitsvorschriften, die es bzw. er bei der Beförderung von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität befolgt, sowie über jede Beschränkung in der Beförderung solcher Personen oder von Mobilitätshilfen wegen der Luftfahrzeuggröße bereitzustellen.</p> <p>Ein Reiseunternehmen gibt die Sicherheitsvorschriften und Beschränkungen bekannt, die für die von ihm veranstalteten, verkauften oder zum Verkauf angebotenen, in Pauschalreisen eingeschlossenen Flüge gelten.</p>
4 Abs. 4	E.4.4.4	<p>Macht ein Luftfahrtunternehmen, sein Erfüllungsgehilfe oder ein Reiseunternehmen von den Ausnahmen gemäß Norm E.4.4.1 oder E.4.4.2 Gebrauch, so unterrichtet es bzw. er unverzüglich den behinderten Menschen oder die Person mit eingeschränkter Mobilität über seine Gründe hierfür. Ein Luftfahrtunternehmen, sein Erfüllungsgehilfe oder ein Reiseunternehmen übermittelt diese Gründe auf Verlangen in Schriftform dem behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität innerhalb einer bestimmten Frist nachdem der Antrag eingegangen ist. Diese in den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei festzulegende Frist muss im Interesse von Personen mit eingeschränkter Mobilität so kurz wie möglich sein.</p>
5 Abs. 1-2	E.4.5.1	<p>Das Leitungsorgan eines Flughafens bestimmt unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten innerhalb und außerhalb der Abfertigungsgebäude Ankunfts- und Abfahrtsorte innerhalb der Flughafengrenzen oder an einem Ort unter direkter Aufsicht des Leitungsorgans, an denen behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität ohne Schwierigkeiten ihre Ankunft auf dem Flughafen bekannt geben und um Hilfe bitten können. Die Ankunfts- und Abfahrtsorte werden deutlich ausgewiesen und an ihnen werden grundlegende Informationen über den Flughafen in zugänglicher Form vermittelt.</p>
6 Abs. 1	E.4.6.1	<p>Luftfahrtunternehmen, ihre Erfüllungsgehilfen und Reiseunternehmen ergreifen alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um Meldungen des Hilfsbedarfs von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität an allen ihren Verkaufsstellen, einschließlich Telefon- und Internetverkaufsstellen, in dem unter den Vertrag fallenden Hoheitsgebiet der Vertragsparteien entgegenzunehmen.</p>
6 Abs. 2-3	E.4.6.2	<p>Wird einem Luftfahrtunternehmen, seinem Erfüllungsgehilfen oder einem Reiseunternehmen ein Hilfsbedarf vorab gemeldet, so leitet es bzw. er die betreffenden Informationen vor der für den Flug veröffentlichten Abflugzeit weiter an a) die Leitungsorgane des Abflugflughafens, des Zielflughafens und des Transitflughafens sowie an b) das ausführende Luftfahrtunternehmen, wenn die Buchung nicht bei diesem Luftfahrtunternehmen vorgenommen wurde; in den Fällen, in denen die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens zum Zeitpunkt der Meldung noch nicht bekannt ist, werden die Informationen übermittelt, sobald dies möglich ist. Die genauen Begriffsbestimmungen und Spezifikationen der "Vorabmeldung" werden in den einschlägigen Regeln und Verfahren der Vertragsparteien festgelegt.</p>

6 Abs. 4 + Anhang I		So bald wie möglich nach dem Abflug unterrichtet das ausführende Luftfahrtunternehmen das Leitungsorgan des Zielflughafens, sofern dieser im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegt, über die Zahl der behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität auf diesem Flug, die die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannte Hilfe benötigen, und über die Art dieser Hilfe.
7 Abs. 1	E.4.7.1	Kommt ein behinderter Mensch oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität auf einem Flughafen an, um einen Flug anzutreten, so obliegt es dem Leitungsorgan des Flughafens, dafür Sorge zu tragen, dass die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannte Hilfe so geleistet wird, dass die Person den Flug, für den sie eine Buchung besitzt, antreten kann, sofern die besonderen Bedürfnisse der Person nach einer solchen Hilfe dem betreffenden Luftfahrtunternehmen, seinem Erfüllungsgehilfen oder dem betreffenden Reiseunternehmen vorab gemeldet worden ist. Diese Meldung gilt auch für den Rückflug, wenn der Hin- und der Rückflug bei demselben Luftfahrtunternehmen gebucht wurden. Die genauen Begriffsbestimmungen und Spezifikationen der "Vorabmeldung" werden in den einschlägigen Regeln und Verfahren der Vertragsparteien festgelegt.
7 Abs. 2	E.4.7.2	Ist der Einsatz eines anerkannten Begleithundes erforderlich, so werden die entsprechenden Vorkehrungen getroffen, sofern dies dem Luftfahrtunternehmen, seinem Erfüllungsgehilfen oder dem Reiseunternehmen in Übereinstimmung mit geltenden nationalen Bestimmungen über die Beförderung von Begleithunden an Bord von Luftfahrzeugen – sofern vorhanden – gemeldet worden ist.
7 Abs. 3	E.4.7.3	Erfolgt keine Meldung in Übereinstimmung mit einschlägigen nationalen Bestimmungen, so bemüht sich das Leitungsorgan im Rahmen des Möglichen nach besten Kräften, die Hilfe so zu leisten, dass die betreffende Person den Flug, für den sie eine Buchung besitzt, antreten kann.
7 Abs. 4	E.4.7.4	Norm E.4.7.1 gilt unter folgenden Bedingungen: a) Die Person findet sich selbst rechtzeitig zur Abfertigung ein oder b) die Person findet sich rechtzeitig an einem gemäß Norm E.4.5.1 ausgewiesenen Ort innerhalb der Flughafengrenzen ein. Die genauen Begriffsbestimmungen und Spezifikationen von "rechtzeitig" werden in den einschlägigen Regeln und Verfahren der Vertragsparteien festgelegt.
7 Abs. 5	E.4.7.5	Benutzt ein behinderter Mensch oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität einen Flughafen einer Vertragspartei im Transit oder wird sie von einem Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen von dem Flug, für den sie eine Buchung besitzt, auf einen anderen Flug verlegt, so obliegt es dem Leitungsorgan, dafür Sorge zu tragen, dass die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannte Hilfe so geleistet wird, dass die Person in der Lage ist, den Flug, für den sie eine Buchung besitzt, anzutreten.
7 Abs. 6-7	E.4.7.6	Kommt ein behinderter Mensch oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität auf dem Luftwege auf einem Flughafen einer Vertragspartei an, so obliegt es dem Leitungsorgan des Flughafens, dafür Sorge zu tragen, dass die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannte Hilfe so geleistet wird, dass die Person in der Lage ist,

		den in Norm E.4.5.1 genannten Abfahrtsort von dem Flughafen zu erreichen. Die geleistete Hilfe muss, soweit wie dies möglich ist, auf die besonderen Bedürfnisse des einzelnen Fluggastes zugeschnitten sein.
8	E.4.8.1	<p>Dem Leitungsorgan eines Flughafens obliegt es, dafür Sorge zu tragen, dass behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannte Hilfe ohne zusätzliche Kosten geleistet wird.</p> <p>Das Leitungsorgan kann die Hilfe selbst leisten. Alternativ kann das Leitungsorgan unter Beibehaltung seiner Zuständigkeiten und in jedem Fall unter der Voraussetzung, dass die Qualitätsstandards nach Norm E.4.9.1 eingehalten werden, einem oder mehreren Dritten einen Auftrag erteilen, diese Hilfe zu leisten. Das Leitungsorgan kann – in Zusammenarbeit mit den Flughafennutzern über den Flughafennutzerausschuss, sofern ein solcher besteht – einen solchen Auftrag bzw. solche Aufträge aus eigener Initiative oder auf Antrag unter anderem eines Luftfahrtunternehmens erteilen, wobei bestehende Dienste auf dem betreffenden Flughafen berücksichtigt werden. Im Falle einer Ablehnung eines solchen Antrags legt das Leitungsorgan eine schriftliche Begründung vor.</p>
9	E.4.9.1	<p>Ausgenommen auf Flughäfen mit weniger als 150 000 kommerziellen Fluggästen im Jahr legt das Leitungsorgan in Zusammenarbeit mit den Flughafennutzern über den Flughafennutzerausschuss, sofern ein solcher besteht, und mit den Verbänden, die behinderte Fluggäste und Fluggäste mit eingeschränkter Mobilität vertreten, für die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannte Hilfe Qualitätsstandards und die dafür notwendigen Mittel fest.</p> <p>Bei der Festlegung der Qualitätsstandards trägt es den international anerkannten Strategien und Verhaltenskodizes zur Erleichterung der Beförderung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, insbesondere dem "Code of Good Conduct in Ground Handling for Persons with Reduced Mobility" der ECAC, in vollem Umfang Rechnung.</p> <p>Das Leitungsorgan eines Flughafens veröffentlicht seine Qualitätsstandards.</p> <p>Ein Luftfahrtunternehmen und das Leitungsorgan eines Flughafens können übereinkommen, dass Letzteres Fluggästen, die dieses Luftfahrtunternehmen zu und von dem Flughafen befördert, Hilfe mit einem höheren Standard als den vorstehend genannten Qualitätsstandards oder zusätzliche Hilfe zu der in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannten Hilfe leistet.</p>
10 + Anhang II	E.4.10.1	Ein Luftfahrtunternehmen leistet einem behinderten Menschen oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität, die von einem unter die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 fallenden Flughafen abfliegt, auf einem solchen ankommt oder einen solchen im Transit benutzt, die in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannte Hilfe ohne Aufpreis, sofern die betreffende Person die in den Normen E.4.7.1, E.4.7.2 und E.4.7.4 genannten Bedingungen erfüllt.
11	E.4.11.1	Die Luftfahrtunternehmen und die Leitungsorgane von Flughäfen tragen dafür Sorge, dass a) ihre eigenen

		Mitarbeiter und die Mitarbeiter von Subnehmen, die behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität unmittelbar Hilfe leisten, über Kenntnisse darüber verfügen, wie den Bedürfnissen von Personen mit unterschiedlichen Behinderungen oder Beeinträchtigungen der Mobilität entsprochen werden kann, b) ihre Mitarbeiter, die auf dem Flughafen arbeiten und unmittelbar mit den Fluggästen zu tun haben, in Fragen der Gleichstellung von behinderten Menschen und der Sensibilisierung für Behindertenfragen geschult werden, c) alle neuen Beschäftigten bei der Einstellung in Behindertenfragen geschult werden, und dass die Mitarbeiter gegebenenfalls in Auffrischkursen geschult werden.
12	E.4.12.1	Gehen Rollstühle oder sonstige Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräte während der Abfertigung auf dem Flughafen oder während der Beförderung an Bord des Luftfahrzeugs verloren oder werden sie beschädigt, so wird der Fluggast, dem diese Ausrüstung gehört, gemäß den internationalen und nationalen Rechtsvorschriften entschädigt.
13	E.4.13.1	Verpflichtungen aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 gegenüber behinderten Menschen und Personen eingeschränkter Mobilität dürfen nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden.
14	E.4.14.1	Jede Vertragspartei benennt eine Stelle oder mehrere Stellen, die für die Durchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 bei Flügen von oder zu in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Flughäfen zuständig ist bzw. sind. Gegebenenfalls ergreift bzw. ergreifen diese Stelle(n) die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Rechte von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität gewahrt und die in der Norm E.4.9.1 genannten Qualitätsstandards eingehalten werden. Die Vertragsparteien unterrichten einander über die benannte(n) Stelle(n).
15	E.4.15.1	Ein behinderter Mensch oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität, die der Auffassung ist, dass gegen die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 verstoßen wurde, kann die Angelegenheit je nach Fall dem Leitungsorgan des Flughafens oder dem betreffenden Luftfahrtunternehmen zur Kenntnis bringen. Sofern der behinderte Mensch oder die Person mit eingeschränkter Mobilität auf diesem Wege nicht zufrieden gestellt wird, können Beschwerden über einen angeblichen Verstoß gegen diese Verordnung bei einer bzw. mehreren gemäß Norm E.4.14.1 benannten Stelle bzw. Stellen eingereicht werden. Die Vertragsparteien treffen Maßnahmen, damit die behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität über ihre in der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 verankerten Rechte und die Möglichkeit einer Beschwerde bei dieser/diesen benannten Stelle(n) unterrichtet werden.
16	E.4.16.1	Die Vertragsparteien legen für Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 Vorschriften über Sanktionen fest und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Eine Vertragspartei meldet auf Ersuchen der anderen Vertragspartei dieser die Vorschriften über Sanktionen.

TEIL F:

F.1: Richtlinie 2000/79/EWG des Rates vom 27. November 2000 über die von der Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften (AEA), der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF), der European Cockpit Association (ECA), der European Regions Airline Association (ERA) und der International Air Carrier Association (IACA) geschlossene Europäische Vereinbarung über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt

Klausel Nr. (des Anhangs)	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
1	F.1.1.1	Die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften gelten für die Arbeitszeit des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt.
2	F.1.2.1	Die Begriffsbestimmungen in Klausel 2 der Richtlinie 2000/79/EWG des Rates gelten, soweit anwendbar und angemessen, für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für die Arbeitszeit des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt.
3 Abs. 1	F.1.3.1	Mitglieder der Flugbesatzung in der Zivilluftfahrt haben Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub von mindestens vier Wochen; die Voraussetzungen für diesen Anspruch und für die Gewährung des Jahresurlaubs sind durch die nationalen Rechtsvorschriften und/oder Gepflogenheiten geregelt. Mitglieder der Kabinenbesatzung in der Zivilluftfahrt haben Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Vertragspartei.
4 Abs. 1a	F.1.4.1	Das fliegende Personal der Zivilluftfahrt hat Anspruch auf eine unentgeltliche Untersuchung des Gesundheitszustands vor der erstmaligen Aufnahme der Arbeit und danach in regelmäßigen Abständen.
4 Abs. 1b	F.1.4.2	Leidet ein Mitglied des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt an gesundheitlichen Problemen, die anerkanntermaßen damit zusammenhängen, dass die betreffende Person auch nachts arbeitet, so wird ihr nach Möglichkeit eine ihrer Eignung entsprechende Tätigkeit als Mitglied des fliegenden Personals oder des Bodenpersonals zugewiesen, die nur am Tage ausgeübt wird.
4 Abs. 2	F.1.4.3	Die unentgeltliche Untersuchung des Gesundheitszustandes unterliegt der ärztlichen Schweigepflicht.

4 Abs. 3	F.1.4.4	Die unentgeltliche Untersuchung des Gesundheitszustandes kann im Rahmen des öffentlichen Gesundheitswesens durchgeführt werden.
5 Abs. 1	F.1.5.1	Den Mitgliedern des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt wird ein der Art ihrer Tätigkeit entsprechender Schutz ihrer Sicherheit und Gesundheit gewährt.
5 Abs. 2	F.1.5.2	Für die Sicherheit und Gesundheit des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt stehen jederzeit angemessene Schutz- und Präventionsvorkehrungen oder -einrichtungen zur Verfügung.
6	F.1.6.1	Es werden die erforderlichen Maßnahmen getroffen, um zu gewährleisten, dass ein Arbeitgeber, der beabsichtigt, die Arbeit nach einem bestimmten Rhythmus zu organisieren, den allgemeinen Grundsatz berücksichtigt, dass die Arbeit dem Arbeitnehmer angepasst sein muss.
7	F.1.7.1	Die zuständigen Behörden sind auf Verlangen über spezifische Arbeitsrhythmen für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt zu informieren.
8 Abs. 1	F.1.8.1	Die Arbeitszeit ist unbeschadet etwaiger künftiger Rechtsvorschriften der Vertragspartei über Flugdienstzeitbegrenzungen sowie Ruhezeitregelungen und in Verbindung mit den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften zu betrachten, die bei allen diesbezüglichen Fragen zu berücksichtigen sind.
8 Abs. 2	F.1.8.2	Die Blockzeit ist auf maximal 900 Stunden beschränkt. Zu diesem Zweck bezeichnet "Blockzeit" die Zeit, die ein Mitglied des fliegenden Personals sich an seinem Platz im Cockpit (für Mitglieder der Flugbesatzung) oder in der Kabine (für Mitglieder der Kabinenbesatzung) befindet, zwischen dem erstmaligen Abrollen eines Luftfahrzeugs aus seiner Parkposition zum Zweck des Startens bis zum Stillstand an der zugewiesenen Parkposition und bis alle Triebwerke abgestellt sind. Eine Abweichung von 15 % für Mitglieder der Flugbesatzung und von 20 % für Mitglieder der Kabinenbesatzung von der in dieser Norm genannten Zahl gilt als gleichwertige Norm.
8 Abs. 3	F.1.8.3	Die maximale jährliche Arbeitszeit sollte so gleichmäßig über das Jahr verteilt werden, wie dies in der Praxis möglich ist.
9	F.1.9.1	Das fliegende Personal der Zivilluftfahrt erhält im Voraus bekanntzugebende flugdienstzeitfreie und bereichsfreie Tage wie folgt: a) mindestens 7 Ortstage pro Kalendermonat, die die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einschließen können, und b) mindestens 96 Ortstage pro Kalenderjahr, die die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einschließen können. Eine Abweichung von 20 % von den in dieser Norm genannten Zahlen gilt als gleichwertige Norm.