

**RICHTLINIE 2006/23/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 5. April 2006****über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums erfordert detailliertere Rechtsvorschriften, besonders für die Lizenzierung von Fluglotsen, damit ein Höchstmaß an Verantwortungsbewusstsein und Kompetenz gewährleistet, die Verfügbarkeit von Fluglotsen erhöht und die gegenseitige Anerkennung von Lizenzen gefördert wird, wie dies Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum <sup>(3)</sup> vorsieht, wobei gleichzeitig weiter das Ziel einer allgemeinen Verbesserung der Flugverkehrssicherheit und der Kompetenzen des Personals verfolgt wird.
- (2) Mit der Einführung einer gemeinschaftlichen Lizenz wird die besondere Rolle der Fluglotsen bei der sicheren Durchführung der Flugverkehrskontrolle anerkannt. Die Festlegung gemeinschaftlicher Kompetenzstandards wird auch zu einer Verminderung der Uneinheitlichkeit in diesem Bereich führen und eine effizientere Organisation der Arbeit im Rahmen einer zunehmenden regionalen Zusammenarbeit zwischen Flugsicherungsorganisationen ermöglichen. Diese Richtlinie ist daher ein wesentlicher Teil der Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum.
- (3) Eine Richtlinie ist das am beste geeignete Instrument für die Festlegung von Kompetenzstandards, bei denen es den

Mitgliedstaaten überlassen bleibt, festzulegen, auf welche Weise diese Standards erreicht werden sollen.

- (4) Diese Richtlinie sollte auf bestehenden internationalen Standards aufbauen. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat Vorschriften für die Erteilung von Fluglotsenlizenzen einschließlich sprachlicher Anforderungen erlassen. Die Europäische Organisation für Flugsicherung (Eurocontrol), die durch das Internationale Übereinkommen vom 13. Dezember 1960 über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt eingerichtet wurde, hat Eurocontrol-Sicherheitsanforderungen (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, ESARR) erlassen. Gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 werden mit der vorliegenden Richtlinie die in der Eurocontrol-Sicherheitsanforderung Nr. 5 (ESARR 5) bezüglich Fluglotsen festgelegten Anforderungen umgesetzt.
- (5) Die besonderen Merkmale des Luftverkehrs in der Gemeinschaft erfordern die Einführung und eine wirksame Anwendung von gemeinschaftlichen Kompetenzstandards für Fluglotsen, die von Flugsicherungsorganisationen beschäftigt werden, die hauptsächlich am allgemeinen Luftverkehr beteiligt sind. Die Mitgliedstaaten können die einzelstaatlichen Vorschriften, die sie zur Umsetzung dieser Richtlinie erlassen, auch auf auszubildende Fluglotsen und Fluglotsen anwenden, die ihre Tätigkeit unter der Verantwortung von Flugsicherungsorganisationen ausüben, die ihre Dienste hauptsächlich für Luftfahrzeugbewegungen erbringen, die nicht zum allgemeinen Luftverkehr gehören.
- (6) Wo die Mitgliedstaaten Maßnahmen ergreifen, um die Einhaltung der gemeinschaftlichen Anforderungen zu gewährleisten, sollten die Behörden, die die Aufsicht ausüben und die Einhaltung überprüfen, über ausreichende Unabhängigkeit von Flugsicherungsorganisationen und Ausbildungsanbietern verfügen. Die Behörden müssen auch in der Lage sein, ihre Aufgaben effizient zu erfüllen. Bei der aufgrund dieser Richtlinie zu benennenden oder einzurichtenden nationalen Aufsichtsbehörde kann es sich um die Stelle(n) handeln, die gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums <sup>(4)</sup> benannt oder eingerichtet wurde(n).

<sup>(1)</sup> ABl. C 234 vom 22.9.2005, S. 17.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 8. März 2005 (AbI. C 320 E vom 15.12.2005, S. 50), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 14. November 2005 (AbI. C 316 E vom 13.12.2005, S. 1) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 15. Februar 2006 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(3)</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

<sup>(4)</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

- (7) Die Erbringung von Flugsicherungsdiensten erfordert hoch qualifiziertes Personal, dessen Kompetenz auf unterschiedliche Weise nachgewiesen werden kann. Bei der Flugverkehrskontrolle ist das geeignete Mittel die Einführung einer gemeinschaftlichen Lizenz, die als eine Art Zeugnis des einzelnen Fluglotsen anzusehen ist. Die in der Lizenz angegebene Erlaubnis gibt die Art des Flugverkehrsdienstes an, zu dessen Erbringung der Fluglotse befähigt ist. Daneben spiegeln die Befugnisse, Berechtigungen und Vermerke in der Lizenz sowohl die speziellen Fertigkeiten des Lotsen als auch die Genehmigung der Aufsichtsbehörden zur Durchführung von Diensten für einen bestimmten Sektor oder eine bestimmte Gruppe von Sektoren wider. Aus diesem Grund müssen die Aufsichtsbehörden in der Lage sein, bei der Lizenzerteilung oder der Verlängerung der Gültigkeit von Berechtigungen und Vermerken die Kompetenz des Fluglotsen zu beurteilen. Die Behörden müssen auch in der Lage sein, das Ruhen von Lizenzen, Erlaubnissen oder Vermerken anzuordnen, wenn Zweifel an der Kompetenz bestehen. In dem Bemühen darum, die Meldung von Vorfällen zu fördern („just culture“), sollte in dieser Richtlinie keine automatische Verknüpfung zwischen einem Vorfall und der Anordnung des Ruhens einer Lizenz, einer Erlaubnis oder eines Vermerks geschaffen werden. Der Widerruf einer Lizenz sollte als letztes Mittel in extremen Fällen angesehen werden.
- (8) Um das wechselseitige Vertrauen der Mitgliedstaaten in die Lizenzierungssysteme zu stärken, sind gemeinschaftliche Regeln zur Erlangung und Aufrechterhaltung der Lizenz unabdingbar. Zur Gewährleistung eines Höchstmaßes an Sicherheit ist es daher wichtig, die Anforderungen an Qualifikation und Kompetenz sowie für den Zugang zum Beruf des Fluglotsen zu harmonisieren. Dies sollte zur Erbringung sicherer und hochwertiger Flugverkehrskontrolldienste sowie zur Anerkennung der Lizenzen in der gesamten Gemeinschaft führen, was zu einer größeren Freizügigkeit der Arbeitnehmer und zu einer besseren Verfügbarkeit von Fluglotsen beiträgt.
- (9) Die Mitgliedstaaten sollten dafür Sorge tragen, dass die Anwendung dieser Richtlinie nicht zur Umgehung bestehender einzelstaatlicher Vorschriften führt, die die Rechte und Pflichten regeln, die für die Arbeitsbeziehungen zwischen dem Arbeitgeber und dem antragstellenden Fluglotsen gelten.
- (10) Damit die Fertigkeiten in der gesamten Gemeinschaft vergleichbar werden, muss ihnen eine auf eindeutige und allgemein akzeptierte Weise strukturierte Form gegeben werden. Das wird dazu beitragen, die Sicherheit nicht nur innerhalb des Luftraums unter der Kontrolle einer Flugsicherungsorganisation zu gewährleisten, sondern insbesondere auch an der Schnittstelle zwischen verschiedenen Organisationen.
- (11) Bei vielen Vorfällen und Unfällen spielt die Kommunikation eine wesentliche Rolle. Die ICAO hat daher Anforderungen an die Sprachkompetenz verabschiedet. Mit dieser Richtlinie werden diese Anforderungen ausgestaltet und die Möglichkeit zur Durchsetzung dieser international anerkannten Standards geboten. Bei den sprachlichen Anforderungen müssen die Grundsätze der Nichtdiskriminierung, der Transparenz und der Verhältnismäßigkeit eingehalten werden, damit die Freizügigkeit gefördert und gleichzeitig die erforderliche Sicherheit gewährleistet wird.
- (12) Die Ziele der grundlegenden Ausbildung sind in dem erläuternden Material, das auf Antrag der Mitglieder von Eurocontrol ausgearbeitet wurde, dargelegt und gelten als angemessene Standards. Bei der betrieblichen Ausbildung ist das Fehlen allgemein anerkannter Standards durch eine Reihe von Maßnahmen auszugleichen, einschließlich der Zulassung der Prüfer, wodurch hohe Kompetenzstandards gewährleistet werden sollten. Das ist umso wichtiger, als die betriebliche Ausbildung hohe Kosten verursacht und von ausschlaggebender Bedeutung für die Sicherheit ist.
- (13) Medizinische Tauglichkeitsanforderungen wurden auf Antrag der Eurocontrol-Mitgliedstaaten ausgearbeitet und gelten als annehmbare Verfahren für die Einhaltung dieser Richtlinie.
- (14) Die Zertifizierung von Ausbildungsangeboten sollte als eine der für die Sicherheit ausschlaggebenden Säulen, die zur Qualität der Ausbildung beitragen, angesehen werden. Die Ausbildung sollte als Dienstleistung ähnlich den Flugsicherungsdiensten angesehen werden, die ebenfalls Gegenstand eines Zertifizierungsverfahrens sind. Diese Richtlinie sollte es ermöglichen, die Ausbildung nach Art der Ausbildung, nach Paketen von Ausbildungsdiensten oder nach Paketen von Ausbildungs- und Flugsicherungsdiensten zu zertifizieren, ohne die besonderen Merkmale der Ausbildung dabei aus dem Blick zu verlieren.
- (15) Diese Richtlinie greift die ständige Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften im Bereich der gegenseitigen Anerkennung von Zeugnissen und der Freizügigkeit der Arbeitnehmer auf. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, die Begründetheit der Auferlegung von Ausgleichsmaßnahmen und die Schaffung geeigneter Rechtsbehelfsverfahren stellen grundlegende Prinzipien dar, die im Bereich des Flugverkehrsmanagements sichtbar zur Anwendung kommen müssen. Die Mitgliedstaaten sollten das Recht haben, die Anerkennung von Lizenzen abzulehnen, die nicht gemäß dieser Richtlinie erteilt wurden; sie sollten ebenfalls das Recht haben, derartige Lizenzen nach einer angemessenen Gleichwertigkeitsbeurteilung anzuerkennen. Da mit dieser Richtlinie die gegenseitige Anerkennung von Lizenzen erleichtert werden soll, regelt sie nicht die Bedingungen für den Zugang zur Beschäftigung.
- (16) Der Beruf des Fluglotsen ist technischen Neuerungen unterworfen, die es erforderlich machen, die Fertigkeiten der Fluglotsen regelmäßig auf einen neuen Stand zu bringen. Die Richtlinie sollte entsprechende Anpassungen an die technische Entwicklung und den wissenschaftlichen Fortschritt unter Anwendung des Ausschussverfahrens ermöglichen.
- (17) Diese Richtlinie kann sich auf die tägliche Arbeitspraxis der Fluglotsen auswirken. Die Sozialpartner sollten in angemessener Weise über alle Maßnahmen, die merkliche soziale Auswirkungen haben, informiert und dazu

angehört werden. Der Ausschuss für den sektoralen Dialog, der gemäß dem Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene <sup>(1)</sup> eingesetzt worden ist, wurde daher angehört und sollte zu weiteren Durchführungsmaßnahmen der Kommission angehört werden.

- (18) Die Mitgliedstaaten sollten die Sanktionen festlegen, die bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und alle geeigneten Maßnahmen treffen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (19) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse <sup>(2)</sup> erlassen werden.
- (20) Ein Umsetzungszeitraum von zwei Jahren für die Schaffung eines gemeinschaftlichen Lizenzierungsrahmens und die innerhalb dieses Rahmens erfolgende Angleichung bestehender Lizenzen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die Bedingungen für die Aufrechterhaltung von Erlaubnissen und die Weitergeltung von Berechtigungen und Vermerken wird als ausreichend erachtet, da die in diesen Bestimmungen festgelegten Anforderungen bestehende internationale Verpflichtungen erfüllen. Für die Anwendung der sprachlichen Anforderungen sollte außerdem ein weiterer Umsetzungszeitraum von zwei Jahren festgelegt werden.
- (21) Die allgemeinen Lizenzierungsvoraussetzungen sollten keine Auswirkungen für die Inhaber bestehender Lizenzen haben, soweit sie das Alter, die Bildungsanforderungen und die grundlegende Ausbildung betreffen.
- (22) Entsprechend Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung <sup>(3)</sup> sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft eigene Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen der Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

### Ziel und Anwendungsbereich

(1) Ziel dieser Richtlinie ist die Erhöhung der Sicherheitsstandards und die Verbesserung des Betriebs des gemeinschaftlichen Flugverkehrskontrollsystems durch eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz.

(2) Diese Richtlinie gilt für

- Fluglotsen in Ausbildung und
- Fluglotsen,

die ihre Tätigkeit unter der Verantwortung von Flugsicherungsorganisationen ausüben, die ihre Dienste hauptsächlich für Luftfahrzeugbewegungen des allgemeinen Luftverkehrs erbringen.

(3) Vorbehaltlich des Artikels 1 Absatz 2 und des Artikels 13 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 tragen die Mitgliedstaaten in Fällen, in denen regelmäßige und geplante Flugverkehrskontrolldienste für den allgemeinen Luftverkehr unter der Verantwortung von Flugsicherungsorganisationen erbracht werden, die ihre Dienste hauptsächlich für Luftfahrzeugbewegungen außerhalb des allgemeinen Luftverkehrs anbieten, dafür Sorge, dass das Sicherheits- und Qualitätsniveau der Dienste für den allgemeinen Flugverkehr mindestens das Niveau aufweist, das bei Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie erreicht wird.

#### Artikel 2

### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Flugverkehrskontrolldienst“ bezeichnet einen Dienst, dessen Aufgabe es ist, Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen untereinander und zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen auf dem Rollfeld zu verhindern und einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten.
2. „Flugsicherungsorganisation“ bezeichnet eine öffentliche oder private Stelle, die Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Flugverkehr erbringt.
3. „Allgemeiner Luftverkehr“ bezeichnet alle Bewegungen von zivilen Luftfahrzeugen sowie alle Bewegungen von Staatsluftfahrzeugen (einschließlich Luftfahrzeugen der Streitkräfte, des Zolls und der Polizei), soweit diese Bewegungen nach den Verfahren der ICAO erfolgen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27. Geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

<sup>(2)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

<sup>(3)</sup> ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

4. „Lizenz“ bezeichnet unabhängig von der Benennung ein Zeugnis, das nach Maßgabe dieser Richtlinie erteilt und mit Erlaubnissen, Befugnissen, Berechtigungen und Vermerken versehen wurde und den rechtmäßigen Inhaber berechtigt, gemäß den darin enthaltenen Erlaubnissen, Befugnissen und Vermerken Flugverkehrskontrolldienste zu erbringen.
5. „Erlaubnis“ bezeichnet die in einer Lizenz eingetragene oder damit verbundene und einen Teil der Lizenz bildende Genehmigung, in der besondere Bedingungen, Rechte oder Beschränkungen bezüglich der Lizenz angegeben sind; eine Lizenz muss mindestens eine der folgenden Erlaubnisse enthalten:
- Flugplatzkontrolle an Flugplätzen mit Sichtflugbetrieb (aerodrome control visual),
  - Flugplatzkontrolle an Flugplätzen mit Instrumentenflugbetrieb (aerodrome control instrument),
  - Anflugkontrolle ohne elektronische Luftverkehrsdarstellung (approach control procedural),
  - Anflugkontrolle mit elektronischer Luftverkehrsdarstellung (approach control surveillance),
  - Bezirkskontrolle ohne elektronische Luftverkehrsdarstellung (area control procedural),
  - Bezirkskontrolle mit elektronischer Luftverkehrsdarstellung (area control surveillance).
6. „Befugnis“ bezeichnet die in einer Lizenz eingetragene und einen Teil der Lizenz bildende Genehmigung, in der besondere Bedingungen für die Rechte an der oder Beschränkungen der entsprechenden Erlaubnis angegeben sind.
7. „Berechtigung“ bezeichnet die in einer Lizenz eingetragene und einen Teil der Lizenz bildende Genehmigung, in der die ICAO-Ortskennung und die Sektoren und/oder Arbeitsplätze angegeben sind, an denen der Lizenzinhaber zur Ausübung der Tätigkeit befähigt ist.
8. „Sprachenvermerk“ bezeichnet die in einer Lizenz eingetragene und einen Teil der Lizenz bildende Genehmigung, in der die Sprachkompetenz des Inhabers angegeben ist.
9. „Ausbildererlaubnis“ bezeichnet die in einer Lizenz eingetragene und einen Teil der Lizenz bildende Genehmigung, in der die Kompetenz des Inhabers zur Durchführung von Ausbildungsmaßnahmen am Arbeitsplatz angegeben ist.
10. „ICAO-Ortskennung“ bezeichnet den aus vier Buchstaben bestehenden Code, der gemäß den von der ICAO im ICAO-Handbuch DOC 7910 vorgegebenen Regeln gebildet und dem Standort einer festen Flugfernmeldestelle zugeordnet ist.
11. „Sektor“ bezeichnet einen Teil eines Kontrollbezirks und/oder eines Fluginformationsgebiets (auch im oberen Luftraum).
12. „Ausbildung“ bezeichnet die Gesamtheit von theoretischem Unterricht, praktischen Übungen, einschließlich Simulationsübungen, und Ausbildung am Arbeitsplatz zur Vermittlung und Aufrechterhaltung der Fertigkeiten für die Erbringung sicherer und hochwertiger Flugverkehrskontrolldienste; sie umfasst
- die grundlegende Ausbildung mit der Grund- und Erlaubnisausbildung, die zur Erteilung einer Auszubildendenlizenz führt,
  - die betriebliche Ausbildung, einschließlich der Einweisung, der Vorbereitung zur Ausbildung am Arbeitsplatz und der Ausbildung am Arbeitsplatz selbst, die zur Erteilung einer Fluglotsenlizenz führt,
  - das Kompetenzerhaltungstraining zur Aufrechterhaltung der Geltung der Befugnisse, Berechtigungen und Vermerke der Lizenz,
  - die Ausbildung von Ausbildern für die Ausbildung am Arbeitsplatz, die zur Erteilung der Ausbildererlaubnis für die Ausbildung am Arbeitsplatz führt,
  - die Ausbildung von Prüfern und/oder Beurteilern.
13. „Ausbildungsanbieter“ bezeichnet eine Organisation, die von der nationalen Aufsichtsbehörde für die Durchführung einer oder mehrerer Arten von Ausbildung zertifiziert wurde.
14. „Betriebliches Kompetenzprogramm“ bezeichnet ein genehmigtes Programm, das beschreibt, wie die Kontrollstelle die Kompetenz ihrer Lizenzinhaber aufrechterhält.
15. „Betrieblicher Ausbildungsplan“ bezeichnet einen genehmigten Plan mit genauen Angaben zu den Verfahren und zeitlichen Vorgaben, die dazu führen, die Verfahren der Kontrollstelle unter Aufsicht eines Ausbilders am Arbeitsplatz auf den örtlichen Zuständigkeitsbereich anzuwenden.

### Artikel 3

#### Nationale Aufsichtsbehörden

- In den Mitgliedstaaten werden eine oder mehrere Stellen als nationale Aufsichtsbehörde benannt oder eingerichtet, die die Aufgaben wahrnehmen, die einer solchen Behörde aufgrund dieser Richtlinie übertragen werden.
- Die nationalen Aufsichtsbehörden sind von den Flugsicherungsorganisationen und den Ausbildungsanbietern unabhängig. Diese Unabhängigkeit ist durch eine ausreichende Trennung — zumindest auf funktionaler Ebene — zwischen nationalen Aufsichtsbehörden und Flugsicherungsorganisationen bzw. Ausbildungsanbietern sicherzustellen. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die nationalen Aufsichtsbehörden ihre Befugnisse unparteiisch und transparent ausüben.
- Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Namen und Anschriften der nationalen Aufsichtsbehörden und etwaige Änderungen dazu sowie diejenigen Maßnahmen mit, die sie getroffen haben, um Absatz 2 nachzukommen.

## Artikel 4

**Lizenzierungsgrundsätze**

(1) Unbeschadet des Artikels 1 Absatz 3 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Flugverkehrskontrolldienste im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 nur von gemäß dieser Richtlinie lizenzierten Fluglotsen erbracht werden.

(2) Bei Beantragung einer Lizenz hat der Antragsteller nachzuweisen, dass er zur Ausübung der Tätigkeit eines Fluglotsen oder Fluglotsen in Ausbildung befähigt ist. Die Nachweise der Kompetenz haben sich auf Kenntnisse, Erfahrung, Fertigkeiten und Sprachkompetenz zu beziehen.

(3) Die Lizenz ist Eigentum der Person, der die Lizenz erteilt wurde, und ist von dieser Person zu unterzeichnen.

(4) Gemäß Artikel 14 Absatz 1

- a) kann das Ruhen von Lizenzen, Erlaubnissen, Befugnissen, Berechtigungen oder Vermerken angeordnet werden, wenn die Kompetenz des Fluglotsen in Zweifel steht oder dieser sich eines Fehlverhaltens schuldig gemacht hat;
- b) kann die Lizenz in Fällen von grober Fahrlässigkeit oder Missbrauch widerrufen werden.

(5) Die Auszubildendenlizenz berechtigt den Inhaber, Flugverkehrskontrolldienste unter Aufsicht eines Ausbilders für die Ausbildung am Arbeitsplatz zu erbringen.

(6) Die Lizenz muss die in Anhang I genannten Angaben enthalten.

(7) Wird eine Lizenz in einer anderen Sprache als Englisch ausgestellt, muss sie eine englische Übersetzung der in Anhang I genannten Angaben enthalten.

(8) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Fluglotsen ausreichend im Sicherheits-, Gefahrenabwehr- und Krisenmanagement geschult werden.

## Artikel 5

**Lizenzierungsvoraussetzungen**

(1) Auszubildendenlizenzen werden Antragstellern erteilt, die

- a) mindestens 18 Jahre alt sind und mindestens Inhaber eines Abschlusszeugnisses einer weiterführenden Schule oder eines zum Hochschulzugang berechtigenden Abschlusszeugnisses oder eines gleichwertigen Zeugnisses sind.

Die Mitgliedstaaten können festlegen, dass die nationale Aufsichtsbehörde den Bildungsstand der Bewerber bewertet, die diese Bildungsvoraussetzung nicht erfüllen. Ergibt diese Bewertung, dass ein Bewerber einen Erfahrungs- und Bildungsstand aufweist, der ihm angemessene Möglichkeiten bietet, die Ausbildung zum Fluglotsen zu absolvieren, so ist dies als ausreichend zu betrachten;

- b) eine genehmigte grundlegende Ausbildung, die für die Erlaubnis und gegebenenfalls für die Befugnis erforderlich ist, gemäß Anhang II Teil A erfolgreich abgeschlossen haben;
- c) über ein gültiges medizinisches Tauglichkeitszeugnis verfügen und
- d) ausreichende Sprachfähigkeiten gemäß den Anforderungen in Anhang III nachgewiesen haben.

Die Lizenz muss mindestens eine Erlaubnis und gegebenenfalls eine Befugnis enthalten.

(2) Fluglotsenlizenzen werden Antragstellern erteilt, die

- a) mindestens 21 Jahre alt sind. Die Mitgliedstaaten können jedoch in hinreichend begründeten Fällen eine niedrigere Altersgrenze vorsehen;
- b) Inhaber einer Auszubildendenlizenz sind und einen genehmigten Ausbildungsplan absolviert und die entsprechenden Prüfungen oder Beurteilungen gemäß den Anforderungen in Anhang II Teil B bestanden bzw. erhalten haben;
- c) über eine gültige medizinische Tauglichkeitszeugnis verfügen und
- d) ausreichende Sprachfähigkeiten gemäß den Anforderungen in Anhang III nachgewiesen haben.

Die Lizenz enthält dadurch Rechtsgültigkeit, dass eine oder mehrere Erlaubnisse und die entsprechenden Befugnisse, Berechtigungen und Sprachenvermerke, für die die Ausbildung erfolgreich abgeschlossen wurde, in die Lizenz eingetragen werden.

(3) Die Ausbildererlaubnis wird Inhabern einer Fluglotsenlizenz erteilt, die

- a) während eines unmittelbar vorausgehenden Zeitraums von mindestens einem Jahr oder eines längeren Zeitraums, der von der nationalen Aufsichtsbehörde festgelegt wird, Flugverkehrskontrolldienste im Rahmen der Erlaubnisse, Befugnisse, Berechtigungen und Vermerke, für die die Ausbildung erteilt wird, erbracht haben und

- b) einen anerkannten Ausbilderlehrgang für die Ausbildung am Arbeitsplatz erfolgreich abgeschlossen haben, bei dem die erforderlichen Kenntnisse und pädagogischen Fertigkeiten in entsprechenden Prüfungen beurteilt wurden.

#### Artikel 6

#### Erlaubnisse für Fluglotsen

Die Lizenzen enthalten eine oder mehrere der nachstehend genannten Erlaubnisse als Angabe der Art des Dienstes, den der Lizenzinhaber erbringen darf:

- a) die Erlaubnis „Flugplatzkontrolle an Flugplätzen mit Sichtflugbetrieb“ (Aerodrome Control Visual, ADV), die angibt, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr an einem Flugplatz durchzuführen, für den keine Instrumentenanflug- oder -abflugverfahren veröffentlicht sind;
- b) die Erlaubnis „Flugplatzkontrolle an Flugplätzen mit Instrumentenflugbetrieb“ (Aerodrome Control Instrument, ADI), die angibt, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr an einem Flugplatz durchzuführen, für den Instrumentenanflug- oder -abflugverfahren veröffentlicht sind; diese Erlaubnis ist zusammen mit mindestens einer der in Artikel 7 Absatz 1 beschriebenen Befugnisse zu erteilen;
- c) die Erlaubnis „Anflugkontrolle ohne elektronische Luftverkehrsdarstellung“ (Approach Control Procedural, APP), die angibt, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für anfliegende, abfliegende oder durchfliegende Luftfahrzeuge ohne Nutzung von elektronischer Luftverkehrsdarstellung durchzuführen;
- d) die Erlaubnis „Anflugkontrolle mit elektronischer Luftverkehrsdarstellung“ (Approach Control Surveillance, APS), die angibt, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für ankommende, abfliegende oder durchfliegende Luftfahrzeuge mit Nutzung von elektronischer Luftverkehrsdarstellung durchzuführen; diese Erlaubnis ist zusammen mit mindestens einer der in Artikel 7 Absatz 2 beschriebenen Befugnisse zu erteilen;
- e) die Erlaubnis „Bezirkskontrolle ohne elektronische Luftverkehrsdarstellung“ (Area Control Procedural, ACP), die angibt, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für Luftfahrzeuge ohne Nutzung von elektronischer Luftverkehrsdarstellung durchzuführen;
- f) die Erlaubnis „Bezirkskontrolle mit elektronischer Luftverkehrsdarstellung“ (Area Control Surveillance, ACS), die angibt, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für Luftfahrzeuge mit Nutzung von elektronischer Luftverkehrsdarstellung durchzuführen; diese Erlaubnis ist zusammen mit mindestens einer der in Artikel 7 Absatz 3 beschriebenen Befugnisse zu erteilen.

#### Artikel 7

#### Befugnisse

(1) Die Erlaubnis „Flugplatzkontrolle an Flugplätzen mit Instrumentenflugbetrieb“ (Aerodrome Control Instrument, ADI) umfasst mindestens eine der folgenden Befugnisse:

- a) Die Befugnis „Platzverkehrskontrolle“ (Tower Control, TWR) gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Kontrolldienst durchzuführen, wenn die Flugplatzkontrolle von einem einzigen Arbeitsplatz aus erbracht wird.
- b) Die Befugnis „Rollverkehrskontrolle“ (Ground Movement Control, GMC) gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Rollverkehrskontrolle durchzuführen.
- c) Die Befugnis „Nutzung von elektronischer Rollverkehrsdarstellung“ (Ground Movement Surveillance, GMS), die zusätzlich zur Befugnis „Rollverkehrskontrolle“ oder „Platzverkehrskontrolle“ erteilt wird, gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Rollverkehrskontrolle mit Hilfe der Flugplatz-Rollführungssysteme durchzuführen.
- d) Die Befugnis „Luftverkehrskontrolle“ (Air Control, AIR) gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Luftverkehrskontrolle durchzuführen.
- e) Die Befugnis „Nutzung von Radar zur Luftverkehrsbeobachtung“ (Aerodrome Radar Control, RAD), die zusätzlich zur Befugnis „Luftverkehrskontrolle“ oder „Platzverkehrskontrolle“ erteilt wird, gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugplatzkontrolle mit Hilfe von Überwachungsradar durchzuführen.

(2) Die Erlaubnis „Anflugkontrolle mit elektronischer Luftverkehrsdarstellung“ (Approach Control Surveillance, APS) umfasst mindestens eine der folgenden Befugnisse:

- a) Die Befugnis „Radar“ (Radar, RAD) gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Anflugkontrolldienst unter Nutzung von Primär- und/oder Sekundärradar durchzuführen.
- b) Die Befugnis „Präzisionsanflug mit Radar“ (Precision Approach Radar, PAR), die zusätzlich zur Befugnis „Radar“ erteilt wird, gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, bodengeführte Präzisionsanflüge unter Nutzung von Präzisionsanflugradar für Luftfahrzeuge im Endanflug auf die Landebahn durchzuführen.
- c) Die Befugnis „Anflug mit Überwachungsradar“ (Surveillance Radar Approach, SRA), die zusätzlich zur Befugnis „Radar“ erteilt wird, gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, bodengeführte Nichtpräzisionsanflüge unter Nutzung von Überwachungsradar für Luftfahrzeuge im Endanflug auf die Landebahn durchzuführen.

d) Die Befugnis „Automatische bordabhängige Überwachung“ (Automatic Dependent Surveillance, ADS) gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Anflugkontrolldienst unter Nutzung von automatischer bordabhängiger Überwachung durchzuführen.

e) Die Befugnis „Nahbereichskontrolle“ (Terminal Control, TCL), die zusätzlich zur Befugnis „Radar“ oder „Automatische bordabhängige Überwachung“ erteilt wird, gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst unter Nutzung von elektronischer Luftverkehrsdarstellung für Luftfahrzeuge durchzuführen, die in einem bestimmten Nahverkehrsbereich und/oder benachbarten Zuständigkeitsbereichen betrieben werden.

(3) Die Erlaubnis „Bezirkskontrolle mit Radar“ (Area Control Surveillance, ACS) enthält mindestens eine der folgenden Befugnisse:

a) Die Befugnis „Radar“ (Radar, RAD) gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Bezirkskontrolldienst unter Nutzung von Überwachungsradar durchzuführen.

b) Die Befugnis „Automatische bordabhängige Überwachung“ (Automatic Dependent Surveillance, ADS) gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Bezirkskontrolldienst unter Nutzung von automatischer bordabhängiger Überwachung durchzuführen.

c) Die Befugnis „Nahverkehrskontrolle“ (Terminal Control, TCL), die zusätzlich zur Befugnis „Radar“ oder „Automatische bordabhängige Überwachung“ erteilt wird, gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst unter Nutzung von elektronischer Luftverkehrsdarstellung für Luftfahrzeuge durchzuführen, die in einem bestimmten Nahverkehrsbereich und/oder benachbarten Zuständigkeitsbereichen betrieben werden.

d) Die Befugnis „Ozeankontrolle“ (Oceanic Control, OCN) gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für Luftfahrzeuge durchzuführen, die in einem Ozeankontrollbezirk durchgeführt werden.

(4) Unbeschadet der Absätze 1, 2 und 3 können die Mitgliedstaaten in Ausnahmefällen, die sich ausschließlich aufgrund besonderer Merkmale des Luftverkehrs in dem ihrer Verantwortung unterstehenden Luftraum ergeben, einzelstaatliche Befugnisse festlegen. Diese Befugnisse berühren nicht die allgemeine Freizügigkeit der Fluglotsen.

#### Artikel 8

### Sprachenvermerke

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fluglotsen die Fähigkeit nachweisen können, Englisch auf befriedigendem Niveau zu sprechen und zu verstehen. Deren Kompetenz ist nach der Einstufungsskala für Sprachkompetenz in Anhang III einzustufen.

(2) Die Mitgliedstaaten können örtlich sprachliche Anforderungen auferlegen, wenn dies aus Sicherheitsgründen für erforderlich gehalten wird.

(3) Die gemäß den Absätzen 1 und 2 geforderte Kompetenzstufe ist die Stufe 4 der Einstufungsskala für Sprachkompetenz in Anhang III.

(4) Ungeachtet des Absatzes 3 können Mitgliedstaaten in Anwendung der Absätze 1 und/oder 2 die Stufe 5 der Einstufungsskala für Sprachkompetenz in Anhang III verlangen, wenn die betrieblichen Umstände der betreffenden Erlaubnis, Befugnis oder Berechtigung aus zwingenden Sicherheitsgründen ein höheres Niveau erfordern. Eine derartige Anforderung muss sachlich gerechtfertigt, diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent sein.

(5) Die Kenntnisse sind durch ein Zertifikat nachzuweisen, das nach Abschluss eines transparenten, objektiven und von der nationalen Aufsichtsbehörde anerkannten Beurteilungsverfahrens erteilt wird.

#### Artikel 9

### Ausbildererlaubnisse

Die Ausbildererlaubnis gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, die Ausbildung und Beaufsichtigung an einem betrieblichen Arbeitsplatz für Zuständigkeitsbereiche durchzuführen, für die eine gültige Berechtigung vorliegt.

#### Artikel 10

### Berechtigungen

Die Berechtigung gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für einen bestimmten Sektor, eine bestimmte Gruppe von Sektoren oder bestimmte Arbeitsplätze unter der Verantwortung einer Flugsicherungsstelle zu erbringen.

Mitgliedstaaten können festlegen, dass die mit einer Berechtigung verbundenen Rechte nur von Lizenzinhabern unterhalb einer bestimmten Altersgrenze ausgeübt werden dürfen, wenn dies aus Sicherheitsgründen für erforderlich gehalten wird.

#### Artikel 11

### Bedingungen für die Aufrechterhaltung von Erlaubnissen und Befugnissen und die Weitergeltung von Berechtigungen und Vermerken

(1) Berechtigungen sind für einen Anfangszeitraum von 12 Monaten gültig. Ihre Gültigkeit wird um weitere zwölf Monate verlängert, wenn die Flugsicherungsorganisation nachweist, dass

a) der Antragsteller die mit der Lizenz verbundenen Rechte während der letzten zwölf Monate ohne Unterbrechung für eine Mindestzahl von Stunden gemäß dem genehmigten betrieblichen Kompetenzprogramm ausgeübt hat,

- b) die Kompetenz des Antragstellers gemäß Anhang II Teil C beurteilt wurde und
- c) der Antragsteller im Besitz eines gültigen medizinischen Tauglichkeitszeugnisses ist.

Die Mindestzahl der Arbeitsstunden ohne Ausbildungsaufgaben, die für die Weitergeltung einer Berechtigung erforderlich sind, können für Ausbilder für die Ausbildung am Arbeitsplatz um die Zeit gekürzt werden, die diese zur Ausbildung von Auszubildenden auf den Arbeitsplätzen aufgewendet haben, für die die Verlängerung beantragt wird.

(2) Ist die Gültigkeit einer Berechtigung erloschen, muss ein betrieblicher Ausbildungsplan mit Erfolg absolviert werden, damit die Berechtigung wieder Gültigkeit erlangen kann.

(3) Der Inhaber einer Erlaubnis oder Befugnis, der während eines Zeitraums von vier aufeinander folgenden Jahren keinen mit dieser Erlaubnis oder Befugnis verknüpften Flugverkehrskontrolldienst erbracht hat, darf die betriebliche Ausbildung für diese Erlaubnis oder Befugnis nur dann aufnehmen, wenn angemessen beurteilt wurde, ob er die damit verknüpften Bedingungen weiterhin erfüllt, und nachdem er alle sich aus dieser Beurteilung ergebenden Ausbildungserfordernisse erfüllt hat.

(4) Die Sprachkompetenz des Antragstellers ist in regelmäßigen Zeitabständen förmlich zu beurteilen, ausgenommen bei Antragstellern, die die Kompetenzstufe 6 nachgewiesen haben.

Die Zeitabstände dürfen bei Antragstellern, die die Kompetenzstufe 4 nachweisen, drei Jahre und bei Antragstellern, die die Kompetenzstufe 5 nachweisen, sechs Jahre nicht überschreiten.

(5) Die Ausbildererlaubnis gilt für einen verlängerbaren Zeitraum von 36 Monaten.

#### Artikel 12

### Medizinische Tauglichkeitszeugnisse

(1) Tauglichkeitszeugnisse sind von einer zuständigen medizinischen Stelle der nationalen Aufsichtsbehörde oder von Ärzten auszustellen, die von der nationalen Aufsichtsbehörde zugelassen wurden.

(2) Die Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen muss im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs I der ICAO und den Anforderungen des Eurocontrol-Dokuments „Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers“ („Anforderungen für das europäische Tauglichkeitszeugnis Klasse 3 für Fluglotsen“) erfolgen.

(3) Die Gültigkeitsdauer des medizinischen Tauglichkeitszeugnisses beginnt mit dem Tag der ärztlichen Untersuchung und beträgt für Fluglotsen bis zum Alter von 40 Jahren 24 Monate und oberhalb dieser Altersgrenze 12 Monate. Das Tauglichkeitszeugnis kann jederzeit widerrufen werden, wenn der Gesundheitszustand des Inhabers es erfordert.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass wirksame Überprüfungs- und Rechtsbehelfsverfahren mit angemessener Einbindung unabhängiger medizinischer Gutachter eingerichtet sind.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Verfahren für den Umgang mit Fällen eingeschränkter Tauglichkeit eingerichtet sind und es den Lizenzinhabern möglich ist, ihre Arbeitgeber davon in Kenntnis zu setzen, dass sie eine Abnahme ihrer medizinischen Tauglichkeit feststellen oder dass sie unter dem Einfluss psychoaktiver Substanzen oder von Medikamenten stehen, die es ihnen unter Umständen unmöglich machen, die mit der Lizenz verbundenen Rechte sicher und ordnungsgemäß auszuüben.

#### Artikel 13

### Zertifizierung von Ausbildungsanbietern

(1) Die Ausbildung von Fluglotsen und das damit verbundene Beurteilungsverfahren unterliegen der Zertifizierung durch die nationalen Aufsichtsbehörden.

(2) Die Zertifizierungsanforderungen beziehen sich auf die technische und betriebliche Kompetenz und die Eignung zur Durchführung von Ausbildungsgängen gemäß Anhang IV Nummer 1.

(3) Zertifizierungsanträge sind den nationalen Aufsichtsbehörden des Mitgliedstaats vorzulegen, in dem der Antragsteller seinen Hauptbetriebsitz und gegebenenfalls seinen eingetragenen Sitz hat.

Nationale Aufsichtsbehörden erteilen Zertifizierungsbescheinigungen, wenn der antragstellende Ausbildungsanbieter die Anforderungen des Anhangs IV Nummer 1 erfüllt.

Zertifizierungsbescheinigungen können für jede Art der Ausbildung oder in Verbindung mit anderen Flugsicherungsdiensten erteilt werden, womit die jeweilige Ausbildung und der jeweilige Flugsicherungsdienst als Dienstpaket zertifiziert werden.

(4) In den Zertifizierungsbescheinigungen sind die in Anhang IV Nummer 2 genannten Informationen festgelegt.

(5) Die nationalen Aufsichtsbehörden überwachen die Einhaltung der Anforderungen und Bedingungen, die an die Zertifizierungsbescheinigungen geknüpft sind. Stellt eine nationale Aufsichtsbehörde fest, dass der Inhaber einer Zertifizierungsbescheinigung die Anforderungen oder Bedingungen nicht mehr erfüllt, ergreift sie geeignete Maßnahmen und entzieht gegebenenfalls die Zertifizierungsbescheinigung.

(6) Jeder Mitgliedstaat erkennt alle in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Zertifizierungsbescheinigungen an.

#### Artikel 14

### Gewährleistung der Einhaltung von Kompetenzstandards

(1) Um Kompetenzstandards zu gewährleisten, die unabdingbar sind, damit Fluglotsen ihre Aufgaben nach hohen Sicherheitsanforderungen durchführen können, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die nationalen Aufsichtsbehörden deren Ausbildung beaufsichtigen und überwachen.

Die Aufgaben der nationalen Aufsichtsbehörden umfassen

- a) die Erteilung und den Widerruf von Lizenzen, Erlaubnissen, Befugnissen, Berechtigungen und Vermerken, für die die entsprechende Ausbildung und Beurteilung innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs erfolgte;
- b) die Aufrechterhaltung und die Anordnung des Ruhens von Erlaubnissen, Befugnissen, Berechtigungen und Vermerken, deren Rechte innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs ausgeübt werden;
- c) die Zertifizierung von Ausbildungsanbietern;
- d) die Genehmigung von Ausbildungsgängen, betrieblichen Ausbildungsplänen und Kompetenzprogrammen;
- e) die Berufung von Kompetenzprüfern oder Kompetenzzurteilern;
- f) die Überwachung und Überprüfung des Ausbildungssystems;
- g) die Einrichtung geeigneter Rechtsmittel- und Bekanntgabeverfahren.

(2) Die nationalen Aufsichtsbehörden übermitteln den nationalen Aufsichtsbehörden der anderen Mitgliedstaaten sachdienliche Informationen und gewähren einander angemessene Unterstützung, um insbesondere in den Fällen, die die Freizügigkeit von Fluglotsen innerhalb der Gemeinschaft betreffen, eine wirksame Anwendung der Regelungen dieser Richtlinie sicherzustellen.

(3) Die nationalen Aufsichtsbehörden sorgen dafür, dass eine Datenbank mit Angaben zu den Kompetenzen aller in ihren Zuständigkeitsbereichen tätigen Lizenzinhaber und Gültigkeitsdaten der zugehörigen Erlaubnisse, Befugnisse, Berechtigungen und Vermerke geführt wird. Die Betriebsstellen von Flugsicherungsorganisationen führen zu diesem Zweck für jeden Lizenzinhaber der Kontrollstelle Aufzeichnungen über die tatsächlich in den Sektoren, Gruppen von Sektoren oder auf den Arbeitsplätzen geleisteten Arbeitsstunden und stellen diese Daten den nationalen Aufsichtsbehörden auf Antrag zur Verfügung.

(4) Die nationalen Aufsichtsbehörden lassen die Lizenzinhaber zu, die als Kompetenzprüfer oder Kompetenzbeurteiler für die betriebliche Ausbildung und das Kompetenzerhaltungstraining tätig werden dürfen. Die Zulassung ist jeweils für einen verlängerbaren Zeitraum von drei Jahren gültig.

(5) Die nationalen Aufsichtsbehörden führen regelmäßig Überprüfungen der Ausbildungsanbieter durch, um die tatsächliche Einhaltung der in dieser Richtlinie festgelegten Standards zu gewährleisten.

Zusätzlich zu den regelmäßigen Überprüfungen können die nationalen Aufsichtsbehörden stichprobenartig Inspektionsbesuche durchführen, um die wirksame Umsetzung dieser Richtlinie und die Einhaltung der darin festgelegten Standards zu überprüfen.

(6) Die nationalen Aufsichtsbehörden können die Durchführung der in Absatz 5 des vorliegenden Artikels genannten Überprüfungen und Inspektionen vollständig oder teilweise den anerkannten Organisationen gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 übertragen.

(7) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission bis zum 17. Mai 2011 und in der Folgezeit alle drei Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie vor.

#### Artikel 15

### Gegenseitige Anerkennung von Fluglotsenlizenzen

(1) Vorbehaltlich des Artikels 8 erkennt jeder Mitgliedstaat die Lizenz und die zugehörigen Erlaubnisse, Befugnisse und Sprachenvermerke, die von der nationalen Aufsichtsbehörde eines anderen Mitgliedstaats gemäß dieser Richtlinie erteilt wurden, sowie das zugehörige Tauglichkeitszeugnis an. Ein Mitgliedstaat kann jedoch beschließen, eine Lizenz nur dann anzuerkennen, wenn der Lizenzinhaber das in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a vorgesehene Mindestalter von 21 Jahren erreicht hat.

(2) Übt ein Lizenzinhaber die mit der Lizenz verbundenen Rechte in einem anderen Mitgliedstaat aus als in dem Mitgliedstaat, in dem die Lizenz erteilt wurde, so hat der Lizenzinhaber das Recht, seine Lizenz gegen eine in dem Mitgliedstaat, in dem die Rechte ausgeübt werden, erteilte Lizenz auszutauschen, ohne dass zusätzliche Bedingungen gestellt werden.

(3) Für die Erteilung der beantragten Berechtigung verlangen die nationalen Aufsichtsbehörden vom Antragsteller die Erfüllung der besonderen an diese Berechtigung geknüpften Bedingungen für die angegebene Kontrollstelle, den Sektor oder den Arbeitsplatz. Bei der Aufstellung des betrieblichen Ausbildungsplans trägt der Ausbildungsanbieter den erworbenen Kompetenzen und der Erfahrung des Antragstellers Rechnung.

(4) Die nationalen Aufsichtsbehörden prüfen den betrieblichen Ausbildungsplan für die vorgeschlagene Ausbildung des Antragstellers und treffen eine begründete Entscheidung zu diesem Ausbildungsplan innerhalb von sechs Wochen nach Vorlage der Nachweise, unbeschadet von Verzögerungen aufgrund der etwaigen Einlegung von Rechtsmitteln. Bei ihren Entscheidungen gewährleisten die nationalen Aufsichtsbehörden, dass die Grundsätze der Nichtdiskriminierung und Verhältnismäßigkeit gewahrt werden.

*Artikel 16*

**Anpassung an den technischen oder wissenschaftlichen Fortschritt**

In Anbetracht des technischen oder wissenschaftlichen Fortschritts kann die Kommission nach dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Verfahren Änderungen der in Artikel 6 genannten Erlaubnisse, der in Artikel 7 genannten Befugnisse, der Bestimmungen über medizinische Tauglichkeitszeugnisse in Artikel 12 Absatz 3 und der Anhänge beschließen.

*Artikel 17*

**Ausschuss**

(1) Die Kommission wird durch den mit Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 eingesetzten Ausschuss für den einheitlichen Luftraum unterstützt.

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

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

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

*Artikel 18*

**Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften Sanktionen fest und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam,

verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften spätestens bis zum 17 Mai 2008 mit und melden ihre späteren Änderungen unverzüglich.

*Artikel 19*

**Übergangsregelungen**

Artikel 5 Absatz 2 Buchstaben a und b findet keine Anwendung auf Inhaber von Fluglotsenlizenzen, die von den Mitgliedstaaten vor dem 17 Mai 2008 erteilt wurden.

*Artikel 20*

**Umsetzung**

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis spätestens 17 Mai 2008 nachzukommen; hiervon ausgenommen ist Artikel 8, der bis spätestens 17 Mai 2010 umzusetzen ist. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

*Artikel 21*

**Inkrafttreten**

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

*Artikel 22*

**Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 5. April 2006.

*Im Namen des Europäischen  
Parlaments*

*Der Präsident*

J. BORRELL FONTELLES

*Im Namen  
des Rates*

*Der Präsident*

H. WINKLER

## ANHANG I

## ANFORDERUNGEN AN LIZENZEN

Lizenzen, die ein Mitgliedstaat gemäß dieser Richtlinie erteilt, müssen folgenden Anforderungen genügen:

**1. Einzelangaben**

1.1. Folgende Angaben müssen in der Lizenz aufgeführt sein, wobei die mit einem Stern gekennzeichneten Angaben ins Englische zu übersetzen sind:

- a) \*Name des erteilenden Staates oder der erteilenden Behörde (in Halbfettdruck);
- b) \*Titel der Lizenz (in Fettdruck);
- c) laufende Nummer der Lizenz (in arabischen Ziffern), die von der die Lizenz erteilenden Behörde vergeben wird;
- d) vollständiger Name des Inhabers der Lizenz (in lateinischer Schrift, auch wenn die Schrift der Landessprache nicht auf dem lateinischen Alphabet beruht);
- e) Geburtsdatum;
- f) Staatsangehörigkeit des Inhabers;
- g) Unterschrift des Inhabers;
- h) \*Bescheinigung der Gültigkeit und der Ermächtigung für den Inhaber, die mit der Lizenz verbundenen Rechte auszuüben, wobei Folgendes anzugeben ist:
  - i) die Erlaubnisse, Befugnisse, Sprachenvermerke, Ausbildererlaubnis und Berechtigungen,
  - ii) Datum der jeweils erstmaligen Erteilung,
  - iii) Datum des Ablaufs der jeweiligen Gültigkeitsdauer;
- i) Unterschrift der die Lizenz ausstellenden Person und Datum der Erteilung;
- j) Siegel oder Stempel der erteilenden Behörde.

1.2. Der Lizenz muss ein gültiges medizinisches Tauglichkeitszeugnis beigelegt sein.

**2. Material**

Es ist Papier bester Qualität oder ein anderes geeignetes Material zu verwenden, und die in Nummer 1 genannten Angaben müssen darauf deutlich zu erkennen sein.

**3. Farbe**

- 3.1. Verwendet ein Mitgliedstaat für alle von ihm erteilten Lizenzen in der Luftfahrt ein Material in ein und derselben Farbe, so muss diese Farbe weiß sein.
- 3.2. Verwendet ein Mitgliedstaat für Lizenzen in der Luftfahrt unterschiedliche farbliche Kennzeichnungen, so muss die Lizenz für Fluglotsen gelb sein.

## ANHANG II

## AUSBILDUNGSANFORDERUNGEN

## TEIL A

**Anforderungen an die grundlegende Ausbildung von Fluglotsen**

Die grundlegende Ausbildung soll gewährleisten, dass Fluglotsen in Ausbildung mindestens die Ziele der Grund- und Erlaubnisausbildung gemäß dem Eurocontrol-Dokument „Guidelines for air traffic controller Common Core Content Initial Training“ (Leitlinien für gemeinsame Kerninhalte der grundlegenden Ausbildung von Fluglotsen) (Fassung vom 10.12.2004) erreichen, so dass sie in der Lage sind, den Luftverkehr sicher, schnell und effizient abzufertigen.

Die grundlegende Ausbildung umfasst folgende Sachgebiete: Luftrecht, Flugverkehrsmanagement, einschließlich Verfahren für die Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen, Meteorologie, Navigation, Luftfahrzeuge und Grundlagen des Fliegens, einschließlich der Verständigung zwischen Fluglotse und Luftfahrzeugführer, menschliche Faktoren, Ausrüstung und Systeme, berufliches Umfeld, Sicherheit und Sicherheitskultur, Sicherheitsmanagementsysteme, außergewöhnliche Situationen und Notsituationen, Auftreten von Systemmängeln, Sprachkenntnisse, einschließlich Sprechgruppen für den Funkverkehr.

Die Sachgebiete sind so zu unterrichten, dass die Anwärter auf die verschiedenen Arten von Flugverkehrsdiensten vorbereitet und Sicherheitsaspekte hervorgehoben werden. Die grundlegende Ausbildung umfasst theoretische und praktische Lehrgänge, einschließlich Simulationsübungen. Die Dauer wird in den genehmigten Ausbildungsplänen für die grundlegende Ausbildung festgelegt. Die erworbenen Fertigkeiten sollen sicherstellen, dass die Anwärter als befähigt gelten können, komplexe Verkehrssituationen und hohes Verkehrsaufkommen zu handhaben, damit der Übergang zur betrieblichen Ausbildung erleichtert wird. Die Kompetenz des Anwärters nach der grundlegenden Ausbildung ist durch geeignete Prüfungen oder mittels eines Systems kontinuierlicher Beurteilungen zu bewerten.

## TEIL B

**Anforderungen an die betriebliche Ausbildung von Fluglotsen**

In den Plänen für die betriebliche Ausbildung sind die Verfahren und zeitlichen Vorgaben festzulegen, die es ermöglichen, die Verfahren der Kontrollstelle unter Aufsicht eines Ausbilders für die Ausbildung am Arbeitsplatz auf den örtlichen Zuständigkeitsbereich anzuwenden. Der genehmigte Plan umfasst die Angabe aller Bestandteile des Systems zur Beurteilung der Kompetenz, einschließlich Arbeitsvorgehens, Beurteilung des Ausbildungsfortschritts und Prüfungen sowie Verfahren für Mitteilungen an die nationale Aufsichtsbehörde. Die betriebliche Ausbildung kann bestimmte Bestandteile der grundlegenden Ausbildung, die für die einzelstaatlichen Gegebenheiten spezifisch sind, umfassen.

Die Dauer der betrieblichen Ausbildung wird im betrieblichen Ausbildungsplan festgelegt. Die Beurteilung der erforderlichen Fertigkeiten erfolgt in geeigneten Prüfungen oder mittels eines Systems kontinuierlicher Beurteilungen durch zugelassene Kompetenzprüfer oder Kompetenzbeurteiler, die die Beurteilung neutral und objektiv vornehmen. Die nationalen Aufsichtsbehörden richten zu diesem Zweck Rechtsmittelverfahren ein, um eine faire Behandlung der Anwärter zu gewährleisten.

## TEIL C

**Anforderungen an das Kompetenzerhaltungstraining von Fluglotsen**

Die Gültigkeit von Erlaubnissen, Befugnissen und Berechtigungen in Fluglotsenlizenzen ist durch ein genehmigtes Kompetenzerhaltungstraining aufrechtzuerhalten, das aus Schulungen zur Aufrechterhaltung der Fertigkeiten von Fluglotsen, Auffrischungslehrgängen, Notfallschulungen und gegebenenfalls Sprachunterricht besteht.

Das Kompetenzerhaltungstraining umfasst theoretischen und praktischen Unterricht sowie Simulationsübungen. Zu diesem Zweck legt der Ausbildungsanbieter betriebliche Kompetenzprogramme fest, in denen die Verfahren, die Personalausstattung und die Zeitvorgaben angegeben sind, die erforderlich sind, um ein angemessenes Kompetenzerhaltungstraining durchzuführen und die Kompetenz nachzuweisen. Diese Programme werden mindestens alle drei Jahre überprüft und genehmigt. Die Dauer des Kompetenzerhaltungstrainings wird im Einklang mit den funktionellen Anforderungen an die in der Kontrollstelle tätigen Fluglotsen festgelegt, insbesondere im Hinblick auf Änderungen oder geplante Änderungen von Verfahren oder Ausrüstungen oder im Hinblick auf Anforderungen an das Sicherheitsmanagement insgesamt. Die Kompetenz jedes Fluglotsen ist mindestens alle drei Jahre auf geeignete Weise zu beurteilen. Die Flugsicherungsorganisation stellt sicher, dass Verfahren zur Gewährleistung einer fairen Behandlung von Lizenzinhabern angewendet werden, wenn die Gültigkeit der Erlaubnisse, Befugnisse, Berechtigungen und Vermerke ihrer Lizenz nicht verlängert werden kann.

## ANHANG III

**ANFORDERUNGEN AN DIE SPRACHKOMPETENZ**

Die in Artikel 8 festgelegten Anforderungen an die Sprachkompetenz gelten sowohl für den Gebrauch der Sprechgruppen als auch für den Gebrauch normaler Sprache. Zur Erfüllung der sprachlichen Anforderungen ist ein Antragsteller, der eine Lizenz beantragt, oder ein Lizenzinhaber einer Beurteilung zu unterziehen, bei der er mindestens das Erreichen der Kompetenzstufe 4 (Einsatzfähigkeit) in der Einstufungsskala für Sprachkompetenz nach diesem Anhang nachweisen muss.

Personen mit anforderungsgemäßer Sprachkompetenz

- a) kommunizieren wirksam sowohl bei rein akustischem Kontakt (Telefon/Funkverkehr) als auch mit einem anwesenden Gesprächspartner,
- b) kommunizieren zu gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen präzise und deutlich,
- c) verwenden geeignete Kommunikationsstrategien für den Austausch von Mitteilungen und zur Erkennung und Beseitigung von Missverständnissen (z. B. zur Überprüfung, Bestätigung oder Klärung von Informationen) in einem allgemeinen oder arbeitsbezogenen Zusammenhang,
- d) handhaben die sprachlichen Herausforderungen aufgrund von Komplikationen oder unerwarteten Ereignissen, die sich im Zusammenhang mit einer routinemäßigen Arbeitssituation oder Kommunikationsaufgabe ergeben, mit der sie ansonsten vertraut sind, erfolgreich und mit relativer Leichtigkeit und
- e) sprechen einen Dialekt oder mit einem Akzent, der in Luftfahrtkreisen verstanden wird.

## Einstufungsskala für Sprachkompetenz: Expertenniveau, erweitertes Niveau und Einsatzfähigkeit

Stufe	Aussprache	Struktur	Vokabular	Flüssigkeit	Verstehen	Interaktion
Expertenniveau 6	Spricht einen Dialekt und/oder mit einem Akzent, der in Luftfahrkreisen verstanden wird	Relevante grammatische Strukturen und Satzmuster werden durch Sprachfunktionen bestimmt, die der Aufgabe angemessen sind	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind ausreichend, um über eine Vielzahl bekannter und unbekannter Themen effektiv zu kommunizieren. Das Vokabular ist idiomatisch, nuanciert und auf das Register abgestimmt.	Kann einen längeren Redefluss natürlich und mühelos aufrechterhalten. Variiert den Redefluss zu stilistischen Zwecken, z. B. zur Hervorhebung. Verwendet spontane geeignete Diskursmarker und Bindewörter.	Versteht in nahezu allen Zusammenhängen durchgängig richtig, auch sprachliche und kulturelle Feinheiten.	Interagiert mit Leichtigkeit in nahezu allen Situationen. Ist für verbale und nichtverbale Anzeichen sensibilisiert und reagiert angemessen darauf.
Erweitertes Niveau 5	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation, auch wenn sie möglicherweise von der ersten Sprache oder regionalen Varianten beeinflusst sein können, beeinträchtigen die Verständlichkeit fast nie.	Sowohl grundlegende als auch komplexe grammatische Strukturen und Satzmuster werden durchgängig gut beherrscht.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind ausreichend, konkrete und arbeitsbezogene Themen effektiv zu kommunizieren. Umschreibt durchgängig und erfolgreich. Das Vokabular ist manchmal idiomatisch.	Ist in der Lage, länger mit relativer Leichtigkeit über bekannte Themen zu sprechen, variiert den Redefluss jedoch nicht zu stilistischen Zwecken. Kann geeignete Diskursmarker oder Bindewörter verwenden.	Versteht richtig bei gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen und meist richtig bei Konfrontation mit einer sprachlichen oder situationsgebundenen Komplikation oder einem unerwarteten Geschehen. Ist in der Lage, eine Reihe von Sprachvarianten (Dialekt und/oder Akzent) oder Registern zu verstehen.	Antworten erfolgen unmittelbar und sind angemessen und informativ. Wirksame Handhabung der Sprecher-/Hörer-Beziehung.
Einsatzfähigkeit 4	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation sind von der ersten Sprache oder regionalen Varianten beeinflusst, beeinträchtigen die Verständlichkeit jedoch nur manchmal.	Grundlegende grammatische Strukturen und Satzmuster werden kreativ verwendet und in der Regel gut beherrscht. Fehler können auftreten, insbesondere unter ungewöhnlichen oder unerwarteten Umständen, beeinträchtigen den Sinn jedoch selten.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind in der Regel ausreichend, um effektiv zu ungewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen zu kommunizieren. Kann häufig erfolgreich umschreiben, wenn Vokabular bei ungewöhnlichen oder unerwarteten Umständen fehlt.	Produziert zusammenhängende Sprachäußerungen in angemessenem Tempo. Es kann gelegentlich zu einem Abreißen des Redeflusses beim Übergang von eingetragener oder formelhafter Rede zu spontaner Interaktion kommen, dies behindert die wirksame Kommunikation jedoch nicht. Kann beschränkten Gebrauch von Diskursmarkern oder Bindewörtern machen. Füllwörter lenken nicht ab.	Versteht überwiegend richtig bei gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen, wenn der verwendete Akzent oder die verwendete Sprachvariante für einen internationalen Nutzerkreis ausreichend verständlich ist. Bei Konfrontation mit sprachlichen oder situationsbezogenen Komplikationen oder einem unerwarteten Geschehen kann das Verständnis verlangsamt sein oder Verdeutlichungsstrategien erfordern.	Antworten erfolgen in der Regel unmittelbar und sind angemessen und informativ. Leitet den Austausch ein und erhält ihn aufrecht, auch bei Konfrontation mit unerwartetem Geschehen. Handhabt scheinbare Missverständnisse angemessen durch Überprüfung, Bestätigung oder Klärung.



## ANHANG IV

**ANFORDERUNGEN AN ZERTIFIZIERUNGSBESCHEINIGUNGEN FÜR AUSBILDUNGSANBIETER**

1. Die in Artikel 13 genannten Anforderungen dienen dem Nachweis, dass die Ausbildungsanbieter über angemessene Personal- und Sachmittel verfügen und in einem Umfeld arbeiten, das für die Ausbildung zur Erlangung bzw. Aufrechterhaltung der Auszubildendenlizenzen bzw. Fluglotsenlizenzen geeignet ist. Die Ausbildungsanbieter müssen insbesondere
    - a) über eine effiziente Verwaltungsstruktur und genügend Personal mit angemessener Qualifikation und Erfahrung verfügen, um Fluglotsen gemäß den Vorschriften dieser Richtlinie auszubilden;
    - b) über die erforderlichen und für die Art der angebotenen Ausbildung geeigneten Einrichtungen, Geräte und Unterbringungsmöglichkeiten verfügen;
    - c) angeben, nach welcher Methode sie den Inhalt, Organisation und die Dauer der Ausbildungsgänge, die Pläne für die betriebliche Ausbildung und die betrieblichen Kompetenzprogramme im Einzelnen festlegen werden; dazu gehört auch die Art und Weise, wie Prüfungen oder Beurteilungen organisiert werden. Für Prüfungen im Rahmen der grundlegenden Ausbildung, einschließlich Simulationsübungen, müssen die Qualifikationen der Prüfer detailliert aufgeführt werden;
    - d) einen Nachweis über das vorhandene Qualitätsmanagementsystem vorlegen, mit dem die Einhaltung und die Angemessenheit der Systeme und Verfahren kontrolliert wird, die garantieren, dass die durchgeführten Ausbildungsmaßnahmen den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen;
    - e) nachweisen, dass ausreichende Finanzmittel zur Verfügung stehen, um die Ausbildung entsprechend den Vorschriften dieser Richtlinie durchzuführen, und dass für die Tätigkeiten entsprechend der Art der durchgeführten Ausbildungsmaßnahmen ausreichender Versicherungsschutz besteht.
  2. In den Zertifizierungsbescheinigungen ist Folgendes anzugeben:
    - a) die nationale Aufsichtsbehörde, die die Bescheinigung ausstellt,
    - b) Name und Anschrift des Antragstellers,
    - c) Art des Leistungsangebots, das zertifiziert wird,
    - d) Bestätigung, dass der Antragsteller die in Ziffer 1 genannten Anforderungen erfüllt,
    - e) Ausstellungsdatum und Gültigkeitsdauer der Bescheinigung.
-