

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zu einer
gemeinschaftlichen Fluglotsenzulassung

KOM(2004) 473 endg.; Ratsdok. 11484/04

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 20. Juli 2004 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 13. Juli 2004 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 877/01 = AE-Nr. 013225
und Drucksache 883/01 = AE-Nr. 013256

BEGRÜNDUNG

1. EINLEITUNG

Der europäische Luftraum ist immer noch einer der weltweit am stärksten überlasteten Verkehrsräume. Die Fragmentierung des Flugsicherungssystems in einzelstaatlich abgegrenzte Vorschriften, Verfahren, Märkte und Leistungsniveaus wurde von der hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum als Haupthindernis für wesentliche Fortschritte der Flugsicherungsbranche erkannt. Mit dem Paket für den einheitlichen europäischen Luftraum werden diese unterschiedlichen Formen der Fragmentierung durch eine Reihe von Initiativen angegangen: Zertifizierung von Flugsicherungsdienstleistern, Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke, Harmonisierung der Luftraumordnung, Interoperabilität der Ausrüstung usw. Die gemeinschaftliche Fluglotsenzulassung trägt durch die Einführung gemeinschaftlicher Regeln, die zu höheren, auf europäischer Ebene besser vergleichbaren Befähigungsniveaus führen, ebenso dazu bei. Dies ist auch deshalb von Bedeutung, da die Flugsicherung eine arbeitsintensive Branche mit einem Marktvolumen von rund 6 Mrd. € ist. Rund 60 % der Kosten der Flugsicherung entfallen auf das Personal.

Im Jahr 2001 waren in der Flugsicherung in den 15 EU-Mitgliedstaaten insgesamt rund 33.000 Personen beschäftigt, davon 35 % (rund 13.500) Fluglotsen. Den Fluglotsen kommt eine Schlüsselposition in der Sicherheitskette zu. Die Richtlinie würde alle diese Fluglotsen, einschließlich der Lotsen der militärischen Flugsicherung, die an der Erbringung von Flugsicherungsdiensten für den Luftverkehr beteiligt sind, erfassen.

2. BESTANDTEIL DES MASSNAHMENPAKETS FÜR DEN EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUM

Die Annahme der vier Verordnungen, aus denen das Maßnahmenpaket für den einheitlichen europäischen Luftraum besteht, wird das Umfeld für das Flugverkehrsmanagement grundlegend verändern. Der ergänzende Vorschlag für eine gemeinschaftliche Fluglotsenzulassung ist aus mehreren Gründen von Bedeutung.

Die Zulassung trägt zu einem *Gleichgewicht* zwischen den verschiedenen Bestandteilen des Pakets für den einheitlichen europäischen Luftraum bei, damit nicht nur institutionelle, wirtschaftliche und technische Aspekte abgedeckt sind, sondern auch soziale Gesichtspunkte berücksichtigt werden.

Die Zulassung ist Teil einer im Maßnahmenpaket verankerten umfassenderen *Sicherheitspolitik*: Sie soll es ermöglichen, Sicherheitsaspekte des Flugverkehrsmanagements zu überprüfen und zu stärken sowie anspruchsvolle Ausbildungsstandards einzuführen.

Die Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum werden zur Einrichtung *grenzübergreifender* funktionaler Luftraumblöcke führen. Die Konsolidierung der Flugsicherungsdienstleister wird einen flexibleren Personaleinsatz erfordern. Die Zulassung wird die Organisation der grenzübergreifenden Arbeit dabei erleichtern.

In dem Vorschlag wird die *Ausbildung* als spezifische Dienstleistung anerkannt und ein Beitrag zur Qualität der verschiedenen Arten der Ausbildung geleistet. Das Zertifizierungsverfahren würden auf wirksame Weise gleiche Bedingungen für Ausbildungseinrichtungen geschaffen.

3. VORARBEITEN

Zur Vorbereitung dieser Legislativinitiative hatte die Kommission eine Studie in Auftrag gegeben, um den Stand der Erteilung von Zulassungen in den verschiedenen Mitgliedstaaten zu ermitteln. Die Studie ergab, dass die Erteilung von Zulassungen trotz vieler internationaler Vorschriften der ICAO oder von EUROCONTROL in den EU-Mitgliedstaaten weiterhin hochgradig unterschiedlich erfolgt. In der Studie wurde empfohlen, dass folgende Bereiche von gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften abgedeckt werden sollten:

- Bezüglich der Bedingungen für die Erlangung und Aufrechterhaltung einer Zulassung sollten Altersbegrenzungen und die Gültigkeit von Berechtigungsvermerken („Rating endorsements“) und Kontrollstellenvermerken („Unit endorsements“) vorgegeben werden.
- Bezüglich der Ausbildung von Lotsenanwärtern und Befähigungsstandards sollten die Überprüfung der Befähigung von Fluglotsen, die Ausbildung und die Prüfungsanforderungen, auch bezüglich der Sprachkenntnisse und ihrer Beurteilung, festgelegt werden.
- Bezüglich der Anerkennung von Ausbildungsinstituten und Ausbildungseinheiten sollten alle Ausbildungseinrichtungen über eine Akkreditierung verfügen und Anforderungen an die Ausbilderqualifikation festgelegt werden.
- Bezüglich der Rechte von Anwärtern, die Prüfungen nicht bestehen, und von Fluglotsen, die als unzureichend beurteilt wurden, sollten Modalitäten und Rechtsmittelverfahren festgelegt werden.
- Bezüglich der gegenseitigen Unabhängigkeit von Flugsicherungsdienstleistern und Regulierungsbehörden sollte die Unterscheidung zwischen beiden nachvollziehbar und eindeutig festgelegt werden.
- Ein europäischer Standard für die Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen wird dringend empfohlen, einschließlich eines Systems für die transparente und kontinuierliche Selbstbeurteilung.
- Obschon die Einführung einer gemeinschaftlichen Fluglotsenzulassung begrüßt wird, sollte in der Richtlinie sorgfältig zwischen dem unterschieden werden, was auf EU-Ebene geregelt und was einzelstaatlichem Ermessen überlassen bleiben sollte.
- Ein ordnungsgemäßer Sozialdialog ist ein bedeutender Beitrag zur Erbringung sicherer und effizienter Flugsicherungsdienste. Die vorgeschlagene Richtlinie sollte eine Bezugnahme auf die Anerkennung von Zulassungen aus Drittländern umfassen.
- Die gegenseitige Anerkennung der gemeinschaftlichen Zulassung oder des gemeinschaftlichen Befähigungsnachweises kann nur dann effektiv erfolgen, wenn die Zulassung denselben Wissensstand bescheinigt.

4. AUSARBEITUNG DER RICHTLINIE

Die Zulassung von Fluglotsen ist seit langem geübte Praxis. ICAO-Vorschriften zur Zulassung betreffen Anforderungen zu Alter, Kenntnissen, Berechtigungen, Erfahrung, Sprachkenntnissen und Tauglichkeit. EUROCONTROL hat die EUROCONTROL-Anforderung im Bereich der Sicherheitsregelung Nr. 5 (ESARR5) zu Flugverkehrsmanagement-Personal zusammen mit annehmbaren Nachweisverfahren für die

Anforderungen von ESARR5 erlassen. Die Anforderungen an Fluglotsen sollten bis 10. November 2003 umgesetzt sein. Diese Anforderungen richteten sich an benannte Behörden, Flugsicherungsdienstleister und Einzelpersonen. Mit dem Vorschlag der Kommission werden die einschlägigen ESARR-Anforderungen in Gemeinschaftsrecht umgesetzt.

ESARR5 wird durch eine Reihe von Unterlagen gestützt, die von EUROCONTROL ausgearbeitet wurden, um die Umsetzung zu erleichtern, namentlich das europäische Handbuch zur Personalzulassung, das Einzelheiten zur Struktur der Berechtigungen und Vermerke enthält; die Darlegung gemeinsamer Kerninhalte mit europaweiten gemeinsamen Grundlagen für die Fluglotsenzulassung und die Tauglichkeitsanforderungen. Diese Unterlagen werden in ganz Europa als nützlich anerkannt. Ihnen entstammen die wesentlichen Elemente dieses Vorschlags, sodass sie faktisch den Weg zur Einführung der Gemeinschaftszulassung geebnet haben. Angesichts der Vereinbarkeit der Gemeinschaftsvorschriften und ESARR5 können die EUROCONTROL-Unterlagen weiterhin einen Beitrag zur wirksamen Umsetzung der Gemeinschaftsvorschriften leisten.

Die vorbereitende Studie hat gezeigt, dass trotz der bestehenden internationalen Rechtsvorschriften die einzelstaatlichen Traditionen stark ausgeprägt sind, was zu unterschiedlichen Qualitätsniveaus und schwer vergleichbaren Befähigungen führt. Diese Fragmentierung ist in einem gemeinschaftlichen Umfeld nicht länger hinnehmbar, da sie im überlasteten Luftraum Europas ein erhöhtes Gefahrenrisiko bedeuten kann. Die Harmonisierung der Fluglotsenzulassung wird die Sicherheit verbessern, da das Befähigungsniveau innerhalb von und zwischen Flugsicherungsdienstleistern harmonisiert wird, was zu effizienteren und sichereren Schnittstellen zwischen ihnen beitragen wird. Dies wird zu einer effizienteren Organisation des Arbeitsmarkts für Fluglotsen führen, ihre Verfügbarkeit erhöhen und die Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke erleichtern. Die Zulassung wird zu einer größeren Freizügigkeit der Arbeitnehmer führen, weil das Ermessen entfällt, das manche Mitgliedstaaten bei der gegenseitigen Anerkennung von Zulassungen derzeit walten lassen.

5. GRUNDSÄTZE DER RICHTLINIE

Angesichts der Tatsache, dass die meisten Mitgliedstaaten bereits über Rechtsvorschriften auf der Grundlage der ICAO-Prinzipien verfügen und derzeit die Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum und zu ESARR5 umsetzen, ist es von größter Bedeutung, die umfassende Vereinbarkeit mit dieser Richtlinie sicherzustellen.

5.1. Kohärenz mit dem Maßnahmenpaket zum einheitlichen europäischen Luftraum

Wie Flugsicherungsdienste würde auch die Durchführung der Ausbildung der Zertifizierung unterliegen. Bei der Herausbildung eines eigenständigen Ausbildungsmarkts wird besonderes Augenmerk auf angemessene Sicherungen gelegt, um ein „Dumping“ bei der Ausbildung zu verhindern. Die beiden Hauptinstrumente zur Verhinderung eines solchen Dumpings sind die Liste der Fähigkeiten, mit der das Abschlussniveau der Ausbildung vorgegeben wird, und die Zertifizierungsanforderungen, die erfüllt werden müssen, um als europäische Ausbildungseinrichtung anerkannt werden zu können. Nur zertifizierten Ausbildungseinrichtungen wäre es möglich, den einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden Lehrgänge und Ausbildungspläne zur Genehmigung vorzulegen.

5.2. Kohärenz mit geltenden Rechtsvorschriften

Die Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum, insbesondere Artikel 4 der Verordnung über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten, sehen die Umsetzung von ESARR-Anforderungen in das Gemeinschaftsrecht vor. Mit der vorliegenden Richtlinie werden alle verbindlichen Anforderungen in Bezug auf Fluglotsen umgesetzt und die bereits von den Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von ESARR5 getroffenen Maßnahmen unterstützt. Da die Richtlinie viele weitere sicherheitsrelevante Bestandteile umfasst, unter anderem die Zertifizierung von Ausbildungseinrichtungen oder die Verpflichtung zu Audits der gesamten Zulassungskette, reicht die bloße Umsetzung von ESARR5 zur Umsetzung der Richtlinie nicht aus. Andererseits bestehen keine Unvereinbarkeiten zwischen dieser Richtlinie und ESARR5, und die Mitgliedstaaten können sich für die EUROCONTROL-Unterlagen als Instrumente zur Umsetzung der Richtlinie entscheiden.

5.3. Vergleich mit anderen gemeinschaftlichen Zulassungen

Die Richtlinie geht über die Bestimmungen bezüglich bestehender Zulassungen in der Zivilluftfahrt für Flugzeugführer (Richtlinie 91/670/EWG) hinaus, bei denen es um die gegenseitige Anerkennung einzelstaatlicher Erlaubnisse geht. Sie ist eher mit Genehmigungen im Seefahrt- und Eisenbahnbereich vergleichbar (Vorschlag in KOM(2004) 142), wonach Regeln zu Befähigungen auf europäischer Ebene festgelegt werden und nicht dem Ermessen der Mitgliedstaaten überlassen bleiben. Mit der Regelung zum Befähigungsnachweis für Seeleute (Richtlinie 2001/25/EG) wird das Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten umgesetzt. Im Unterschied zu der vorliegend vorgeschlagenen Richtlinie soll mit dem Befähigungsnachweis für Seeleute auch die Beschäftigung von Seeleuten der Gemeinschaft gefördert werden, indem Ausbildungsstandards für die gesamte Besatzung von Schiffen, die Häfen der Gemeinschaft anlaufen, auferlegt werden. Es liegt auf der Hand, dass diese Richtlinie für Fluglotsen auch über die Grenzen der Gemeinschaft hinaus wirken wird.

6. AUFBAU UND INHALTE DER RICHTLINIE

Zweck der Richtlinie ist es, Regeln für alle Bestandteile der Zulassungskette festzulegen.

Artikel 1

Ziel der vorgeschlagenen Richtlinie und Anwendungsbereich.

Artikel 2

Definition der in der Richtlinie verwendeten Begriffe.

Artikel 3

Aufgrund dieses Artikels findet der in den Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum festgelegte institutionelle Rahmen auch auf die Ausbildung Anwendung. Die Ausbildung wird als eine den Flugsicherungsdiensten ähnliche Dienstleistung angesehen, wodurch auch die Möglichkeit gegeben ist, Inspektionen und Erhebungen durchzuführen.

Artikel 4

Festlegung der Grundsätze für die Zulassung: Schaffung eines Arbeitsmarkts für Fluglotsentätigkeiten und Grundmerkmale der Zulassung, die sowohl den Nachweis der Befähigung des Inhabers als auch die von der einzelstaatlichen Aufsichtsbehörde erteilte Erlaubnis umfasst.

Artikel 5 und 6

Bedingungen für Erlangung und Aufrechterhaltung einer Zulassung.

Artikel 7

Harmonisierung der Befähigungen durch Festlegung einer Struktur von Berechtigungen und Vermerken, die die Art des Dienstes angeben, zu dessen Durchführung der Fluglotse befähigt ist.

Artikel 8

Anwendung der letzten Änderungen von Anhang I des ICAO-Abkommens zu Anforderungen bezüglich der Sprachkenntnisse.

Artikel 9

Bezugnahme auf die vor kurzem verabschiedeten, von EUROCONTROL ausgearbeiteten Tauglichkeitsanforderungen.

Artikel 10 und 11

Festlegung der Bedingungen für die Zertifizierung als Ausbildungseinrichtung. Die Schlüssigkeit mit der Zertifizierung anderer Flugsicherungsdienste wird umfassend sichergestellt.

Artikel 12

Zusätzliche Garantien für ein hohes Befähigungsniveau, unter anderem durch die Anforderung zur Durchführung von Audits und ein Genehmigungssystem für Prüfer.

Artikel 13

Festlegung, wie die gegenseitige Anerkennung durchzuführen ist, unter Bekräftigung der durch die ständige Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs aufgestellten Grundsätze.

Artikel 14 bis 18

Standardbestimmungen zum Ausschussverfahren, zu Sanktionen und zur Umsetzung der Richtlinie in innerstaatliches Recht.

Anhang I

Zur Erlangung und Aufrechterhaltung der Befähigung erforderliche Ausbildungsinhalte.

Anhang II

Anforderungen bezüglich der Sprachkenntnisse (von der ICAO übernommen).

Anhang III

Kriterien für die Zertifizierung von Ausbildungseinrichtungen und Bedingungen, die eine einzelstaatliche Aufsichtsbehörde an eine Zertifizierungsbescheinigung knüpfen darf.

7. KONSULTATIONSPHASE

Auf der Grundlage der Empfehlungen der Studie wurde ein internes Arbeitspapier erstellt, das den Erfahrungen in der ICAO, von EUROCONTROL und der Mitgliedstaaten Rechnung trug. Das Arbeitspapier wurde auf Sitzungen mit Gewerkschaften, Arbeitgeberorganisationen, EUROCONTROL und einzelstaatlichen Verwaltungen ausgiebig erörtert. Alle während der Konsultationsphase abgegebenen Stellungnahmen wurden in dem Papier berücksichtigt.

8. WIRTSCHAFTLICHE UND FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DER RICHTLINIE

Die Auswirkungen der Richtlinie werden je nach dem bereits in den verschiedenen Mitgliedstaaten gegebenen Ausbildungsniveau unterschiedlich sein.

Kosten für die öffentliche Verwaltung

Mit der Erteilung der Zulassung sind als solche keine zusätzlichen Kosten verbunden, da alle Mitgliedstaaten bereits ein Zulassungssystem betreiben. Je nach derzeitigem Niveau der Überwachung und Auditdurchführung müssen die Verwaltungen gegebenenfalls gestärkt werden, um die in der Richtlinie festgelegten Aufgaben, z. B. die Erteilung einer Genehmigung, innerhalb einer angemessenen Zeitspanne durchführen zu können.

Die Richtlinie sieht die Möglichkeit der Beauftragung externer Stellen ausdrücklich vor, so kann z. B. die Durchführung von Auditprüfungen an anerkannte Organisationen delegiert werden.

Die Kosten der Beaufsichtigung können entweder den Dienstleistern, die eine Zertifizierung oder Genehmigung beantragen, angelastet werden, oder sie können in die Kostengrundlage der Entgeltregelung einbezogen werden.

Kosten für Flugsicherungsdienstleister

Auch in diesem Bereich hängen die Kosten vom derzeitigen Qualitätsniveau des Ausbildungssystems ab. Die Richtlinie bringt die Qualität der Ergebnisse des Ausbildungssystem auf das Niveau, das für die Erfüllung der Sicherheitsanforderungen im dichten und komplexen europäischen Verkehrssystem erforderlich ist. Da die vorbereitende Studie gezeigt hat, wie unterschiedlich die Lage innerhalb der Europäischen Union ist, ist eine einheitliche Kosten-Nutzen-Analyse nicht möglich. Außerdem ist eine Trennung zwischen den durch diese Richtlinie und den durch andere Rechtsvorschriften der Gemeinschaft oder durch Anforderungen der ICAO oder von EUROCONTROL verursachten Kosten schwierig. Es können daher nur einige qualitative Angaben gemacht werden.

Durch die Festlegung hoher Standards für die Erstausbildung und die Durchsetzung besserer Garantien für eine neutrale und objektive Prüfung während der Ausbildung in der Kontrollstelle sollte sich die Erfolgsquote der Kontrollstellenausbildung steigern lassen. Es sei daran erinnert, dass sich die Gesamtkosten für die Ausbildung eines Fluglotsen (einschließlich der Ausbildungsvergütung) schätzungsweise auf 150 000 bis 400 000 € belaufen. Misserfolge am Ende der Ausbildung sind daher sehr kostspielig.

Die Kosten für eine Personalverstärkung aufgrund höherer Standards für die Ausbildung in der Kontrollstelle oder für die Auffrischungsausbildung ist aufgrund der angemessenen Anwendung des Subsidiaritätsprinzips begrenzt, wonach die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden am besten in der Lage sind, die funktionalen Erfordernisse der Kontrollstellen zu beurteilen, wenn Ausbildungspläne oder Befähigungsregelungen zu genehmigen sind.

Die Kosten für Maßnahmen auf den verschiedenen Stufen der Zulassungskette können leicht steigen, teilweise aufgrund der Führung von Unterlagen für Audits. Auch hier sind die zusätzlichen Kosten, die speziell durch diese Richtlinie entstehen, an den Kosten zu messen, die sich aus anderen Anforderungen, z. B. Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystemen, ergeben.

Harmonisierte Befähigungen werden zu mehr Sicherheit und zu einer effizienteren Organisation der Arbeit, einschließlich der Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke, führen.

Schlussfolgerungen

Insgesamt sollten mögliche kurzfristige Kostensteigerungen längerfristig durch Kosteneinsparungen aufgrund eines rationelleren Personaleinsatzes ausgeglichen werden können. Die Richtlinie wird nicht zuletzt auch der Sicherheit der Fluggäste zugute kommen.

9. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Der Vorschlag umfasst keinen Finanzbogen.

Für die nach diesem Vorschlag eingerichteten Verfahren der Entscheidungsfindung wird ein bereits bestehender Ausschuss (Ausschuss für den einheitlichen Luftraum, eingesetzt nach Artikel 5 der Rahmenverordnung (Verordnung (EG) Nr. 549/2004)) genutzt.

10. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Kommission schlägt dem Europäischen Parlament und dem Rat daher vor, den beigefügten Richtlinienvorschlag anzunehmen.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zu einer gemeinschaftlichen Fluglotsenzulassung

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Kommission,¹

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,²

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,³

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag,⁴

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums erfordert detailliertere Rechtsvorschriften, besonders zur Zulassung von Fluglotsen, um deren Verfügbarkeit zu erhöhen und die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen zu fördern, 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 (Flugsicherungsdienste-Verordnung)⁵ vorsieht.
- (2) Mit der Einführung einer solchen gemeinschaftlichen Zulassung wird die besondere Rolle der Fluglotsen bei der sicheren Durchführung der Flugverkehrskontrolle anerkannt. Die Festlegung gemeinschaftlicher Befähigungsstandards wird auch zu einer Verminderung der Uneinheitlichkeit in diesem Bereich führen und eine effizientere Organisation der Arbeit im Rahmen einer zunehmenden regionalen Zusammenarbeit zwischen Flugsicherungsdienstleistern ermöglichen. Diese Richtlinie ist daher ein wesentlicher Teil der Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum.

¹ ABl. ...

² ABl. ...

³ ABl. ...

⁴ ABl. ...

⁵ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

- (3) Eine Richtlinie ist das am beste geeignete Instrument für die Festlegung von Befähigungsstandards, bei denen es den Mitgliedstaaten überlassen bleibt festzulegen, auf welche Weise die gemeinsam vereinbarten Standards erreicht werden.
- (4) Diese Richtlinie sollte auf bestehenden internationalen Standards aufbauen. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat Vorschriften für die Erteilung von Fluglotenzulassungen, einschließlich Anforderungen an Sprachkenntnisse, erlassen. Die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL), die durch das Internationale Übereinkommen vom 13. Dezember 1960 über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt eingerichtet wurde, hat EUROCONTROL-Anforderungen im Bereich der Sicherheitsregelung (ESARR) erlassen. Gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 werden mit dieser Richtlinie die in den EUROCONTROL-Anforderungen im Bereich der Sicherheitsregelung Nr. 5 bezüglich Fluglotsen festgelegten Anforderungen umgesetzt.
- (5) Die besonderen Merkmale des Luftverkehrs in der Gemeinschaft erfordern eine wirksame Anwendung der gemeinschaftlichen Befähigungsstandards für Fluglotsen, die von Flugsicherungsdienstleistern beschäftigt werden, die am allgemeinen Luftverkehr beteiligt sind.
- (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, von Ausbildungseinrichtungen ausreichend unabhängig sein. Die Behörden müssen auch in der Lage sein, ihre Aufgaben effizient zu erfüllen.
- (7) Die Erbringung von Flugsicherungsdiensten erfordert hochqualifiziertes Personal, dessen Befähigung auf unterschiedliche Weise nachgewiesen werden kann. Bei der Flugverkehrskontrolle ist das geeignete Mittel die gemeinschaftliche Zulassung, die als eine Art Zeugnis anzusehen ist, das dem einzelnen Fluglotsen gehört. Die auf der Zulassung angegebene Berechtigung gibt die Art des Flugverkehrsdienstes an, zu dessen Erbringung der Fluglotse befähigt ist. Daneben spiegeln die Vermerke auf der Zulassung sowohl die speziellen Befähigungen des Lotsen als auch die Genehmigung der Aufsichtsbehörden zur Durchführung von Diensten für einen bestimmten Sektor oder eine Gruppe von Sektoren wider. Aus diesem Grund müssen die Behörden in der Lage sein, die Befähigung des Fluglotsen bei der Zulassung oder der Verlängerung der Gültigkeit von Vermerken zu beurteilen; die Behörden müssen auch in der Lage sein, die Zulassung durch Entzug der Vermerke auf der Zulassung auszusetzen, falls die Befähigung in Frage steht. In dem Bemühen um gerechte Behandlung sollte in dieser Richtlinie keine automatische Verknüpfung zwischen einem Vorfall und der Aussetzung der Zulassung geschaffen werden. Der Entzug der Zulassung sollte als letztes Mittel in extremen Fällen angesehen werden, die nicht mit einer in Zweifel stehenden Befähigung zusammenhängen.
- (8) Um das wechselseitige Vertrauen der Mitgliedstaaten in die Zulassungssysteme zu stärken, sind gemeinschaftliche Regeln zur Erlangung und Aufrechterhaltung der Zulassung unabdingbar. Es ist daher wichtig, die Eingangsbedingungen für den Beruf des Fluglotsen zu harmonisieren. Dies sollte zur Anerkennung der Zulassungen in der gesamten Gemeinschaft führen, was zu einer größeren Freizügigkeit der Arbeitnehmer und zu einer besseren Verfügbarkeit von Fluglotsen beiträgt.

- (9) Damit die Befähigungen in der gesamten Gemeinschaft vergleichbar werden, muss ihnen eine auf eindeutige und allgemein akzeptierte Weise strukturierte Form gegeben werden. Dies wird dazu beitragen, die Sicherheit nicht nur innerhalb des Luftraums unter der Kontrolle eines Flugsicherungsdienstleisters zu erhöhen, sondern insbesondere auch an der Schnittstelle zwischen verschiedenen Dienstleistern.
- (10) Die Ziele der Erstausbildung sind in den erläuternden Materialien, die auf Antrag der Mitglieder von EUROCONTROL ausgearbeitet wurden, dargelegt und gelten als angemessene Standards. Bezüglich der Kontrollstellenausbildung ist das Fehlen allgemein akzeptierter Standards durch eine Reihe von Maßnahmen auszugleichen, einschließlich der Zulassung der Prüfer, wodurch hohe Befähigungsstandards gewährleistet werden sollten. Dies ist umso wichtiger, als die Kontrollstellenausbildung hohe Kosten verursacht und von ausschlaggebender Bedeutung für die Sicherheit ist.
- (11) Bei vielen Vorfällen und Unfällen spielt die Kommunikation eine wesentliche Rolle. Die ICAO hat daher Anforderungen bezüglich der Sprachkenntnisse verabschiedet. Mit dieser Richtlinie werden diese international akzeptierten Standards durchgesetzt.
- (12) Medizinische Tauglichkeitsanforderungen wurden auf Antrag der Mitgliedstaaten von EUROCONTROL ausgearbeitet und gelten als annehmbare Nachweisverfahren.
- (13) Die Zertifizierung von Ausbildungseinrichtungen sollte als eine der sicherheitsrelevanten 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 Bündeln von Ausbildungsdiensten oder nach Bündeln von Ausbildungs- und Flugsicherungsdiensten zu zertifizieren, ohne die besonderen Merkmale der Ausbildung dabei aus dem Blick zu verlieren. Eine angemessene Behandlung ist auch für Ausbildungseinrichtungen vorzusehen, die auf die Erlangung militärischer Zulassungen vorbereiten, damit auch militärische Fluglotsen so weit wie möglich erfasst werden.
- (14) Die Richtlinie bestätigt die ständige Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs im Bereich der gegenseitigen Anerkennung von Zeugnissen und der Freizügigkeit der Arbeitnehmer. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, die Notwendigkeit einer Beurteilung der Gleichwertigkeit, die Begründetheit der Auferlegung von Ausgleichsmaßnahmen und die Schaffung geeigneter Rechtsmittelverfahren stellen grundlegende Prinzipien dar, die im Bereich des Flugverkehrsmanagements sichtbarer zur Anwendung kommen müssen.
- (15) Der Beruf des Fluglotsens ist technischen Neuerungen unterworfen, die es erforderlich machen, die Befähigung 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.
- (16) Die 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 1998/500/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 Ebene¹ eingesetzt worden ist, wurde daher angehört.

- (17) 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.
- (18) 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 Durchführungsbefugnisse² erlassen werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1
Ziel und Anwendungsbereich

1. Ziel dieser Richtlinie ist die Erhöhung der Sicherheitsstandards und Verbesserung des Betriebs des gemeinschaftlichen Systems der Flugverkehrskontrolle durch eine gemeinschaftliche Fluglotsenzulassung.

In der Zulassung sind die Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Fluglotsen und dessen Ausübung festgelegt.
2. Die Richtlinie gilt für Bewerber um eine Auszubildendenzulassung und für Fluglotsen, die von Flugsicherungsdienstleistern beschäftigt werden, die ihre Dienste hauptsächlich für den allgemeinen Luftverkehr erbringen.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Fluglotse“ ist die Person, die zur Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten entweder unter der Aufsicht eines Ausbilders am Arbeitsplatz oder selbstverantwortlich berechtigt ist.
2. „Flugverkehrskontrolldienst“ ist ein Dienst, der durchgeführt wird, um Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen sowie zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen auf Bewegungsflächen zu verhindern und einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten.
3. „Flugsicherungsdienstleister“ ist jede öffentliche oder private Stelle, die Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Luftverkehr erbringt.
4. „Zulassung“ ist unabhängig von der Benennung ein Zeugnis, das im Einklang mit dieser Richtlinie erteilt und mit Vermerken versehen wurde und den rechtmäßigen

¹ ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.

² ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Inhaber berechtigt, Flugverkehrskontrolldienste gemäß den darin vorgesehenen Rechten zu erbringen.

5. „Berechtigung“ ist die in einer Zulassung eingetragene oder mit einer Zulassung verbundene und Teil der Zulassung bildende Genehmigung, in der besondere Bedingungen, Rechte oder Beschränkungen bezüglich der Zulassung angegeben sind; Berechtigungen in einer Zulassung sind mindestens eine der Folgenden:
 - a) Flugplatzkontrolle (VFR) [aerodrome control visual]
 - b) Flugplatzkontrolle (IFR) [aerodrome control instrument]
 - c) Anflugkontrolle ohne Radar [approach control procedural]
 - d) Anflugkontrolle mit Radar [approach control surveillance]
 - e) Bezirkskontrolle ohne Radar [area control procedural]
 - f) Bezirkskontrolle mit Radar [area control surveillance].

6. „Vermerk“ bedeutet die in einer Zulassung eingetragene Genehmigung, insbesondere
 - a) ein Berechtigungsvermerk zur Angabe der besonderen Bedingungen, Rechte oder Beschränkungen, die für die Berechtigung gelten;
 - b) ein Kontrollstellenvermerk zur Angabe der ICAO-Ortskennung und der Sektoren und/oder Arbeitspositionen, an denen der Zulassungsinhaber zur Ausübung der Tätigkeit befähigt ist;
 - c) ein Sprachenvermerk zur Angabe der Sprachkenntnisse des Inhabers sowie
 - d) ein Ausbildervermerk zur Angabe der Befähigung zur Durchführung von Ausbildungsmaßnahmen am Arbeitsplatz.

Der Vermerk kann sich auf eine Berechtigung oder auf die Zulassung beziehen und ist Bestandteil derselben.

7. „ICAO-Ortskennung“ ist der aus vier Buchstaben bestehende Code, der gemäß den von der ICAO im ICAO-Handbuch DOC 7910 vorgegebenen Regeln gebildet und dem Standort einer festen Flugfernmeldestelle zugeordnet ist.

8. „Sektor“ ist ein Teil eines Kontrollbezirks und/oder Teil eines Fluginformationsgebiets/oberen Fluginformationsgebiets.

9. „Ausbildung“ ist die Gesamtheit von theoretischem Unterricht, praktischen Übungen, einschließlich Simulatorübungen, und Ausbildung am Arbeitsplatz zur Vermittlung der Fähigkeiten für die Erbringung sicherer und hochwertiger Flugverkehrskontrolldienste; sie umfasst
 - a) die Erstausbildung mit einer Grund- und Berechtigungsausbildung, die zur Erteilung einer Auszubildendenzulassung führt,

- b) die Kontrollstellenausbildung, einschließlich einer Übergangsausbildung vor Ausübung der Tätigkeit und einer Ausbildung am Arbeitsplatz, die zur Erteilung einer Fluglotsenzulassung führt,
 - c) die Auffrischungsausbildung zur Aufrechterhaltung der Geltung der Zulassungsvermerke,
 - d) die Ausbildung von Ausbildern für die Ausbildung am Arbeitsplatz, die zur Erteilung des Ausbildervermerks für die Ausbildung am Arbeitsplatz führt,
 - e) die Ausbildung von Prüfern und/oder Beurteilenden.
10. „Ausbildungseinrichtung“ ist eine Organisation, die von der einzelstaatlichen Aufsichtsbehörde für die Durchführung einer oder mehrerer Arten von Ausbildung gemäß der Begriffsbestimmung in diesem Artikel zertifiziert wurde und berechtigt ist, zu diesem Zweck Ausbildungslehrgänge, Kontrollstellen-Ausbildungspläne oder Regelungen für die Kontrollstellenbefähigung zur Genehmigung vorzulegen.
11. „Befähigungsanforderungen gemäß der Zielfestlegung der Leitlinien für gemeinsame Kerninhalte und Ziele der Fluglotsenausbildung“ sind die Ziele, die auszubildende Fluglotsen in der Grund- und Berechtigungsausbildung zu erreichen haben gemäß EUROCONTROL-Dokument „Guidelines for Common Core Content and Training for Air Traffic Controllers’ Training (Phase 1: Revised)“, HRS/TSP-002-GUI-01, zweite Ausgabe vom 20.7.2001 sowie EUROCONTROL-Dokument „Guidelines for Common Core Content and Training for Air Traffic Controllers’ Training (Phase II)“, HUM.ET1.ST05.1000-GUI-02, erste Ausgabe vom 20.7.2000.
12. „Anforderungen der europäischen Tauglichkeitsklasse 3 für Fluglotsen“ sind die Anforderungen gemäß EUROCONTROL-Dokument „Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers“, HUM.ET1.ST08.10000-STD-02, erste Ausgabe vom 31.1.2003.
13. „Regelung für die Kontrollstellenbefähigung“ ist eine genehmigte Regelung zur Festlegung der Weise, in der die Kontrollstelle die Befähigung ihrer Zulassungsinhaber aufrechterhält.

Artikel 3

Einzelstaatliche Aufsichtsbehörden

1. Die Mitgliedstaaten benennen oder schaffen eine oder mehrere Stellen als einzelstaatliche Aufsichtsbehörde zur Wahrnehmung der Aufgaben, die dieser Behörde in dieser Richtlinie zugewiesen werden.
2. Die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden müssen von Ausbildungseinrichtungen unabhängig sein. Diese Unabhängigkeit ist durch eine zumindest auf funktionaler Ebene ausreichende Trennung von einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden und solchen Ausbildungseinrichtungen sicherzustellen.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden ihre Befugnisse unparteiisch und transparent ausüben.

3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission Namen und Anschrift der einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden und Änderungen dieser Angaben sowie die Maßnahmen mit, mit denen die Einhaltung von Absatz 2 gewährleistet wird.

Artikel 4
Zulassungsgrundsätze

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Flugverkehrskontrolldienste nur von Fluglotsen mit einer entsprechenden Zulassung erbracht werden.
2. Zulassungen sind allen Personen zu erteilen, die zur Ausübung der Tätigkeit eines Fluglotsen oder auszubildenden Fluglotsen befähigt sind.
3. Bei der Erteilung der Zulassung sind darin aufzunehmen:
 - (a) im Fall der Auszubildendenzulassung eine oder mehrere Berechtigungen
 - (b) im Fall der Fluglotsenzulassung eine oder mehrere Berechtigungen und Vermerke.
4. Bei Beantragung einer Zulassung hat der Antragsteller nachzuweisen, dass er zur Ausübung der Tätigkeit eines Fluglotsen oder auszubildenden Fluglotsen befähigt ist. Die Nachweise der Befähigung haben sich auf Kenntnisse, Erfahrung, Fertigkeiten und Sprachkenntnisse zu beziehen.
5. Die Zulassung ist Eigentum der Person, der die Zulassung erteilt wurde, und von dieser Person zu unterzeichnen.

Die Zulassung kann ausgesetzt werden, wenn die Befähigung des Fluglotsen in Zweifel steht, oder im Fall grober Fahrlässigkeit. Sie kann nur im Fall des Missbrauchs entzogen werden.

6. Die Auszubildendenzulassung berechtigt den Inhaber, Flugverkehrskontrolldienste unter Aufsicht eines Ausbilders für die Ausbildung am Arbeitsplatz zu erbringen. Zu diesem Zweck hat die Auszubildendenzulassung die Berechtigung zu umfassen, die der Art des Flugverkehrskontrolldienstes entspricht, für dessen Erbringung der Zulassungsinhaber ausgebildet wird.
7. Die Zulassung ist nur gültig, wenn sie eine gültige Tauglichkeitsbescheinigung umfasst.

Artikel 5
Zulassungsvoraussetzungen

1. Auszubildendenzulassungen mit mindestens einer Berechtigung sind Antragstellern zu erteilen, die
 - (a) mindestens Inhaber eines Abschlusszeugnisses einer weiterbildenden Schule oder eines zum Hochschulzugang berechtigenden Abschlusszeugnisses sind,

- (b) einen genehmigten Erstausbildungslehrgang, der für die Berechtigung oder den Berechtigungsvermerk von Belang ist, einschließlich der praktischen und Simulatorausbildung gemäß Teil A von Anhang I, erfolgreich abgeschlossen haben,
 - (c) über eine gültige Tauglichkeitsbescheinigung verfügen und
 - (d) ausreichende Sprachkenntnisse gemäß den Anforderungen in Anhang II nachgewiesen haben.
2. Fluglotenzulassungen mit den Berechtigungen, für die die Ausbildung erfolgreich abgeschlossen wurde, und den erforderlichen Vermerken sind Antragstellern zu erteilen, die
- (a) mindestens 21 Jahre alt sind; die Mitgliedstaaten können jedoch ein Verfahren zur Freistellung von dieser Anforderung vorsehen, insbesondere wenn der Antragsteller im Laufe seiner Ausbildung nachgewiesen hat, dass er befähigt ist, einen sicheren Betrieb sicherzustellen,
 - (b) Inhaber einer Auszubildendenzulassung sind und einen genehmigten Kontrollstellen-Ausbildungslehrgang abgeschlossen und die entsprechenden Prüfungen oder Beurteilungen gemäß den Anforderungen von Teil B von Anhang I bestanden haben,
 - (c) über eine gültige Tauglichkeitsbescheinigung verfügen und
 - (d) ausreichende Sprachfähigkeiten gemäß den Anforderungen in Anhang II nachgewiesen haben.
3. Der Zulassungsvermerk für die Tätigkeit als Ausbilder für die Ausbildung am Arbeitsplatz ist Inhabern einer Fluglotenzulassung zu erteilen, die
- (a) während der unmittelbar vorausgehenden Zeiträume, deren Länge von der einzelstaatlichen Aufsichtsbehörde festzulegen ist, die mit der Berechtigung und dem Vermerk, bezüglich deren sie in dieser Kontrollstelle ausbilden dürfen, verbundenen Rechte ausgeübt haben,
 - (b) einen Ausbilderlehrgang für die Ausbildung am Arbeitsplatz erfolgreich abgeschlossen haben, bei dem die erforderlichen Kenntnisse und pädagogischen Fertigkeiten in entsprechenden Prüfungen beurteilt wurden.

Artikel 6

Bedingungen für die Aufrechterhaltung von Berechtigungen und Weitergeltung von Vermerken

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Geltung des Vermerks um weitere zwölf Monate verlängert wird, sofern der Flugsicherungsdienstleister nachweist, dass
- (a) der Antragsteller die mit der Zulassung verbundenen Rechte während der letzten zwölf Monate für eine Mindestzahl von Stunden gemäß der genehmigten Regelung für die Kontrollstellenbefähigung ausgeübt hat,

- (b) die Befähigung des Antragstellers zur Ausübung der mit dem Vermerk verbundenen Rechte gemäß den Standards in Teil C von Anhang I beurteilt wurde und
- (c) der Antragsteller im Besitz einer gültigen Tauglichkeitsbescheinigung ist.
2. Unbeschadet Absatz 1 gilt der Vermerk für Ausbilder für die Ausbildung am Arbeitsplatz für einen verlängerbaren Zeitraum von 36 Monaten.
 3. Der Inhaber einer Berechtigung, der während eines Zeitraums von fünf Jahren keine Flugsicherungsdienste nach einem mit dieser Berechtigung verbundenen Vermerk erbracht hat, darf die mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte nur ausüben, wenn er die Beurteilungs- und Ausbildungsanforderungen erfüllt, mit denen sichergestellt wird, dass er zur Aufnahme der Kontrollstellenausbildung für diese Berechtigung befähigt ist.
 4. Unbeschadet Absatz 3 verliert ein Kontrollstellenvermerk seine Gültigkeit, wenn der Inhaber nicht während der in der Regelung für die Kontrollstellenbefähigung festgelegten Zeiträume für eine Mindestzahl von Stunden Flugverkehrskontrolldienste nach diesem Vermerk erbracht hat.
 5. Die Mindestzahl der Arbeitsstunden ohne Ausbildungsaufgaben, die für die Weitergeltung eines Vermerks erforderlich sind, können für Ausbilder für die Ausbildung am Arbeitsplatz im Verhältnis zu der Zeit gekürzt werden, die zur Ausbildung von Auszubildenden an den Arbeitsplätzen aufgewendet wird, für die die Verlängerung beantragt wird.

Artikel 7

Berechtigungen und Vermerke für Fluglotsen

1. Die Zulassungen umfassen eine oder mehrere der in Absatz 2 bis 7 genannten Berechtigungen als Angabe der Art des Dienstes, den der Zulassungsinhaber erbringen darf. Außer durch die in diesem Artikel genannten Berechtigungsvermerke wird der Berechtigung Gültigkeit verliehen durch den Vermerk zu den Sprachkenntnissen, die Angabe der ICAO-Ortskennung und der Kontrollstelle, der Arbeitsposition, des Sektors oder der Gruppe von Sektoren.
2. Die Berechtigung „Flugplatzkontrolle VFR“ (Aerodrome Control Visual, ADV) gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, einen Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr an einem Flugplatz durchzuführen, für den keine Instrumentenanflug- oder -abflugverfahren veröffentlicht sind.
3. Die Berechtigung „Flugplatzkontrolle IFR“ (Aerodrome Control Instrument, ADI) gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, einen Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr an einem Flugplatz durchzuführen, für den Instrumentenanflug- oder -abflugverfahren veröffentlicht sind, und ist zusammen mit mindestens einem der folgenden Berechtigungsvermerke zu erteilen:
 - (a) Der Vermerk „Tower-Kontrolle“ (Tower Control, TWR) gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, Kontrolldienste durchzuführen, wenn die Flugplatzkontrolle von einer einzigen operativen Position aus erbracht wird.

- (b) Der Vermerk „Rollverkehrskontrolle“ (Ground Movement Control, GMC) gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, die Rollverkehrskontrolle durchzuführen.
- (c) Der Vermerk „Rollverkehrskontrolle Radar“ (Ground Movement Surveillance, GMS), der zusätzlich zum Vermerk „Rollverkehrskontrolle“ oder „Tower-Kontrolle“ erteilt wird, gibt an, dass der Inhaber befähigt ist, die Rollverkehrskontrolle mit Hilfe der Flugplatz-Rollführungssysteme durchzuführen.
- (d) Der Vermerk „Luftkontrolle“ (Air Control, AIR) gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, die Luftkontrolle durchzuführen.
- (e) Der Vermerk „Flugplatz-Radarkontrolle“ (Aerodrome Radar Control, RAD), der zusätzlich zum Vermerk „Luftkontrolle“ oder „Tower-Kontrolle“ erteilt wird, gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, die Flugplatzkontrolle mit Hilfe des Überwachungsradars durchzuführen.
4. Die Berechtigung „Anflugkontrolle ohne Radar“ (Approach Control Procedural, APP) gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, einen Flugverkehrskontrolldienst für anfliegende, abfliegende oder durchfliegende Luftfahrzeuge ohne Radarnutzung durchzuführen.
5. Die Berechtigung „Anflugkontrolle mit Radar“ (Approach Control Surveillance, APS) gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, einen Flugverkehrskontrolldienst für ankommende, abfliegende oder durchfliegende Luftfahrzeuge mit Radarnutzung durchzuführen, und ist zusammen mit mindestens einem der folgenden Berechtigungsvermerke zu erteilen:
- (a) Der Vermerk „Radar“ (Radar, RAD) gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, einen Anflugkontrolldienst unter Nutzung des Primär- oder Sekundärradars durchzuführen.
- (b) Der Vermerk „Präzisionsanflug mit Radar“ (Precision Approach Radar, PAR), der zusätzlich zum Vermerk „Radar“ erteilt wird, gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, vom Boden kontrollierte Präzisionsanflüge unter Nutzung des Präzisionsanflugradars für Luftfahrzeuge im Endanflug auf die Landebahn durchzuführen.
- (c) Der Vermerk „Anflug mit Überwachungsradar“ (Surveillance Radar Approach, SRA), der zusätzlich zum Vermerk „Radar“ erteilt wird, gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, vom Boden kontrollierte Nichtpräzisionsanflüge unter Nutzung des Überwachungsradars für Luftfahrzeuge im Endanflug auf die Landebahn durchzuführen.
- (d) Der Vermerk „Automatische bordabhängige Überwachung“ (Automatic Dependent Surveillance, ADS) gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, einen Anflugkontrolldienst unter Nutzung der automatischen bordabhängigen Überwachung durchzuführen.
- (e) Der Vermerk „Nahverkehrskontrolle“ (Terminal Control, TCL), der zusätzlich zum Vermerk „Radar“ oder „Automatische bordabhängige Überwachung“ erteilt wird, gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienste unter Nutzung des Überwachungsradars für Luftfahrzeuge durchzuführen, die in

- einem bestimmten Nahkontrollbezirk und/oder benachbarten Sektoren betrieben werden.
6. Die Berechtigung „Bezirkskontrolle ohne Radar“ (Area Control Procedural, ACP) gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, einen Flugverkehrskontrolldienst für Luftfahrzeuge ohne Radarnutzung durchzuführen.
 7. Die Berechtigung „Bezirkskontrolle mit Radar“ (Area Control Surveillance, ACS) gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, einen Flugverkehrskontrolldienst für Luftfahrzeuge mit Radarnutzung durchzuführen, und ist zusammen mit mindestens einem der folgenden Berechtigungsvermerke zu erteilen:
 - (a) Der Vermerk „Radar“ (Radar, RAD) gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, Bezirkskontrolldienste unter Nutzung des Überwachungsradars durchzuführen.
 - (b) Der Vermerk „Automatische bordabhängige Überwachung“ (Automatic Dependent Surveillance, ADS) gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, Bezirkskontrolldienste unter Nutzung der automatischen bordabhängigen Überwachung durchzuführen.
 - (c) Der Vermerk „Nahverkehrskontrolle“ (Terminal Control, TCL), der zusätzlich zum Vermerk „Radar“ oder „Automatische bordabhängige Überwachung“ erteilt wird, gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienste unter Radarnutzung für Luftfahrzeuge durchzuführen, die in einem bestimmten Nahkontrollbezirk und/oder benachbarten Sektoren betrieben werden.
 - (d) Der Vermerk „Ozeankontrolle“ (Oceanic Control, OCL) gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienste für Luftfahrzeuge durchzuführen, die in einem Ozeankontrollbezirk durchgeführt werden.
 8. Unbeschadet Absatz 1 können die Mitgliedstaaten, wenn dies wegen besonderer Merkmale des Luftverkehrs in dem ihrer Verantwortung unterstehenden Luftraum erforderlich ist, einzelstaatliche Vermerke festlegen.
 9. Der Zulassungsvermerk für den Ausbilder am Arbeitsplatz gibt an, dass der Zulassungsinhaber befähigt ist, die Ausbildung und Beaufsichtigung an einer betrieblichen Arbeitsposition für Bereiche durchzuführen, die von einer gültigen Berechtigung abgedeckt werden.
 10. Änderungen dieses Artikels in Anbetracht des technischen oder wissenschaftlichen Fortschritts werden nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Verfahren beschlossen.

Artikel 8 *Erforderliche Sprachkenntnisse*

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fluglotsen die Fähigkeit nachweisen können, Englisch auf ausreichendem Niveau zu sprechen und zu verstehen. Die Sprachkenntnisse sind nach der Einstufungsskala in Anhang II einzustufen. Sie müssen mindestens Stufe 4 der Sprachkenntnisanforderungen dieses Anhangs erreichen.

2. Änderungen dieses Artikels und des Anhangs II in Anbetracht des technischen oder wissenschaftlichen Fortschritts werden nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Verfahren beschlossen.
3. Die Sprachkenntnisse des Antragstellers sind in regelmäßigen Zeitabständen förmlich zu beurteilen, ausgenommen bei Antragstellern, die die Kenntnisstufe 6 nachweisen.

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

4. Die Mitgliedstaaten können örtliche Anforderungen bezüglich Sprachkenntnissen auferlegen, wenn dies aus Sicherheitsgründen für erforderlich erachtet wird. Die erforderliche Kenntnisstufe darf jedoch Stufe 4 des ICAO-Kenntnistests nicht übersteigen. Die Kenntnisse sind durch eine Bescheinigung der Ausbildungseinrichtung oder durch eine gleichwertige Bescheinigung einer Sprachlehreinrichtung nachzuweisen.
5. Die belegten Sprachkenntnisse sind durch einen besonderen Sprachkenntnisvermerk in der Zulassung anzugeben.

Artikel 9 *Tauglichkeitsanforderungen*

1. Tauglichkeitsbescheinigungen sind gemäß den Anforderungen der europäischen Tauglichkeitsklasse 3 für Fluglotsen auszustellen.

Von der einzelstaatlichen Aufsichtsbehörde zugelassene medizinische Untersuchungsstellen erstellen Befunde auf der Grundlage dieser Anforderungen.

Bei der Tauglichkeitsuntersuchung sind das Alter des Antragstellers und die besonderen Merkmale des Arbeitsplatzes nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen.

2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass wirksame Rechtsmittelverfahren eingerichtet sind, um eine faire Behandlung der Prüflinge zu gewährleisten, und dass Flugsicherungsdienstleister die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, falls Zulassungsinhaber für untauglich befunden werden.
3. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Verfahren für Fälle eingeschränkter Tauglichkeit eingerichtet sind und es den Zulassungsinhabern möglich ist, ihre Arbeitgeber davon in Kenntnis zu setzen, dass ihre Tauglichkeit abnimmt oder sie unter dem Einfluss psychoaktiver Substanzen oder von Medikamenten stehen, die es ihnen unter Umständen unmöglich machen, die mit der Zulassung verbundenen Aufgaben sicher und ordnungsgemäß auszuführen, sodass Flugsicherungsdienstleister die Fluglotsen auf den Missbrauch psychoaktiver Substanzen hin überwachen und Fluglotsen, die Medikamente einnehmen, beraten können.
4. Änderungen der Bezugnahme in Ziffer 12 von Artikel 2 in Anbetracht des technischen oder wissenschaftlichen Fortschritts werden nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Verfahren beschlossen.

Artikel 10
Zertifizierung von Ausbildungseinrichtungen

1. Die Ausbildung von Fluglotsen innerhalb der Gemeinschaft unterliegt der Zertifizierung durch die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden.
2. Die Zertifizierungsanforderungen beziehen sich auf die technische und betriebliche Befähigung und Eignung zur Organisation von Ausbildungsgängen auf pädagogisch wirksame Weise wie in Ziffer 1 von Anhang III dargelegt.
3. Anträge auf Zertifizierung sind den einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden des Mitgliedstaats vorzulegen, in dem der Antragsteller seinen Hauptbetriebsitz und gegebenenfalls seinen eingetragenen Sitz hat.

Einzelstaatliche Aufsichtsbehörden erteilen Zertifizierungsbescheinigungen, wenn die Einrichtungen die in Anhang III Ziffer 1 genannten Anforderungen erfüllen.

Zertifizierungsbescheinigungen können für jede Art der Ausbildung gemäß der Begriffsbestimmung von Artikel 2 Ziffer 9 oder in Verbindung mit anderen Flugsicherungsdiensten erteilt werden, wobei die jeweilige Ausbildung und der jeweilige Flugsicherungsdienst als Dienstebündel zertifiziert werden.

4. In den Zertifizierungsbescheinigungen sind die Rechte und Pflichten der Ausbildungseinrichtungen festgelegt.

Die Zertifizierung darf nur von den Bedingungen der Ziffern 2 und 3 von Anhang III abhängig gemacht werden. Solche Bedingungen müssen objektiv begründet, frei von Diskriminierung, verhältnismäßig und transparent sein.

5. Die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden überwachen die Einhaltung der Anforderungen und Bedingungen, die an die Zertifizierungsbescheinigungen geknüpft sind. Stellt eine einzelstaatliche 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 in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Zertifizierungsbescheinigungen an.

Artikel 11
Rechnungslegung der Ausbildungseinrichtungen

1. Ausbildungseinrichtungen haben unabhängig von der Rechtsform oder den Eigentumsverhältnissen ihren Jahresabschluss prüfen zu lassen und ihn zu veröffentlichen.

Der Jahresabschluss hat den von der Gemeinschaft angenommenen internationalen Rechnungslegungsvorschriften (International Accounting Standards, IAS) zu entsprechen. Wo aufgrund der Rechtsform der Ausbildungseinrichtung eine vollständige Einhaltung der IAS-Vorschriften nicht möglich ist, hat sich die Ausbildungseinrichtung um eine möglichst weit gehende Einhaltung zu bemühen.

2. In jedem Fall haben Ausbildungseinrichtungen einen jährlichen Geschäftsbericht zu veröffentlichen und sich regelmäßig einer unabhängigen Buchprüfung zu unterziehen.
3. Führen die Ausbildungseinrichtungen verschiedene Arten von Ausbildung durch, haben sie in ihrer internen Buchführung die relevanten Aufwendungen und Erträge für Ausbildungsleistungen zu erfassen und gegebenenfalls konsolidierte Konten für andere, nicht ausbildungsbezogene Dienstleistungen zu führen, wie dies erforderlich wäre, wenn die betreffenden Dienste von verschiedenen Einrichtungen erbracht würden.
4. Die Mitgliedstaaten benennen die zuständigen Behörden, die ein Recht auf Einsicht in die Buchführungsunterlagen der Ausbildungseinrichtungen haben.
5. Die Mitgliedstaaten können die Übergangsbestimmungen von Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ auf Ausbildungseinrichtungen anwenden, die in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen.
6. Ausbildungseinrichtungen, deren Ausbildungsgänge zur Erteilung militärischer Zulassungen führen, sind von den Verpflichtungen der Absätze 1, 2 und 3 ausgenommen.

Artikel 12

Gewährleistung der Einhaltung von Befähigungsniveaus

1. Um Befähigungsniveaus zu gewährleisten, die für eine hohen Sicherheitsanforderungen genügende Durchführung der Aufgaben von Fluglotsen unabdingbar sind, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden die Fluglotsenausbildung beaufsichtigen und überwachen.

Diese Aufgabe umfasst

- (a) die Erteilung, Aktualisierung, Aussetzung und Entziehung von Zulassungen,
 - (b) die Zertifizierung von Ausbildungseinrichtungen,
 - (c) die Genehmigung von Ausbildungsgängen, Ausbildungsplänen der Kontrollstelle und Regelungen für die Kontrollstellenbefähigung,
 - (d) die Zulassung von Befähigungsprüfern,
 - (e) die Überwachung und Prüfung des Ausbildungssystems und
 - (f) die Einrichtung geeigneter Rechtsmittel- und Bekanntgabeverfahren.
2. Die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden richten eine Datenbank ein mit Angaben zu den Befähigungen aller Zulassungsinhaber und Gültigkeitsdaten der zugehörigen Vermerke. Die Betriebsstellen von Flugsicherungsdienstleistern führen zu diesem Zweck Aufzeichnungen über die tatsächlich in den Sektoren, Gruppen von Sektoren

¹ ABl. L 243 vom 1.9.2002, S. 1.

oder an Betriebspositionen geleisteten Arbeitsstunden für jeden Zulassungsinhaber der Kontrollstelle und stellen diese Daten den einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden auf Antrag zur Verfügung.

3. Die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden lassen die Zulassungsinhaber zu, die als Befähigungsprüfer oder Befähigungsbeurteilende für die Kontrollstellenausbildung und Auffrischungsausbildung tätig werden dürfen. Die Zulassung ist jeweils für einen verlängerbaren Zeitraum von drei Jahren gültig.
4. Die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden führen regelmäßig Auditprüfungen aller Bestandteile des Zulassungssystems im Hinblick darauf durch, die wirksame Einhaltung der in dieser Richtlinie festgelegten Standards zu gewährleisten.

Zusätzlich zur regelmäßigen Auditprüfung können die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden stichprobenartig Inspektionsbesuche durchführen, um die wirksame Umsetzung dieser Richtlinie und die Einhaltung der darin festgelegten Standards zu überprüfen.

Die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden übermitteln der Kommission einen Jahresbericht über die Anwendung dieser Richtlinie, einschließlich der Ergebnisse der Auditprüfungen.

5. Die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden können die Durchführung der in Absatz 4 genannten Auditaufgaben und Inspektionen vollständig oder teilweise den in Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 genannten anerkannten Organisationen übertragen.

Artikel 13

Gegenseitige Anerkennung von Fluglotenzulassungen

1. Jeder Mitgliedstaat erkennt die Zulassungen und die zugehörigen Berechtigungen und Vermerke an, die von der einzelstaatlichen Aufsichtsbehörde eines anderen Mitgliedstaats gemäß dieser Richtlinie erteilt wurden.
2. Für die Erteilung des beantragten Vermerks verlangen die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden vom Antragsteller die Erfüllung der besonderen an den Vermerk geknüpften Bedingungen für die angegebene Kontrollstelle, den Sektor oder die Arbeitsposition. Bei der Beurteilung der Gleichwertigkeit von Vermerken, die dem Antragsteller bereits erteilt wurden, und denen, die er zu erlangen hat, trägt der Flugsicherungsdienstleister bei der Aufstellung des Ausbildungsplans der Kontrollstelle den erworbenen Befähigungen und der Erfahrung des Antragstellers Rechnung.
3. Ist der Antragsteller Inhaber einer Zulassung mit Vermerken eines Drittstaates oder einer militärischen Zulassung eines Mitgliedstaats, kann die einzelstaatliche Aufsichtsbehörde verlangen, dass der Antragsteller die Bedingungen für den Erwerb der betreffenden Berechtigung und des Vermerks erfüllt. Bei der Beurteilung der Gleichwertigkeit der Zulassung ist den Befähigungen Rechnung zu tragen, die gemäß internationalen Standards erworben wurden.
4. Die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden genehmigen den Ausbildungsplan der Kontrollstelle für die vorgeschlagene Ausbildung des Antragstellers oder treffen eine

Entscheidung mit Begründung zu dem Ausbildungsplan innerhalb von vier Wochen nach Vorlage der Nachweise, unbeschadet von Verzögerungen aufgrund der etwaigen Einlegung von Rechtsmitteln. Bei ihren Entscheidungen gewährleisten die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden, dass die Grundsätze der Nichtdiskriminierung und Verhältnismäßigkeit gewahrt werden.

Artikel 14
Ausschuss

1. Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 eingesetzten Ausschuss für den einheitlichen Luftraum unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so finden die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8 Anwendung.

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 15
Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Bestimmungen spätestens bis zu dem in Artikel 16 genannten Zeitpunkt mit und unterrichten sie so schnell wie möglich von einschlägigen Änderungen.

Artikel 16
Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie bis spätestens [...] ¹ nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften sowie eine Entsprechungstabelle zwischen den Vorschriften und dieser Richtlinie.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

¹ Vierundzwanzig Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie.

*Artikel 17
Inkrafttreten*

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

Artikel 8 ist ab dem [zwei Jahre nach dem in Absatz 1 bestimmten Zeitpunkt] anzuwenden.

*Artikel 18
(Adressaten)*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

ANHANG I

Ausbildungsanforderungen

TEIL A

ANFORDERUNGEN AN DIE ERSTAUSBILDUNG VON FLUGLOTSSEN

Die Erstausbildung soll gewährleisten, dass auszubildende Fluglotsen mindestens die Befähigungsanforderungen gemäß der Zielfestlegung der Leitlinien für gemeinsame Kerninhalte und Ziele der Fluglotseausbildung erfüllen, sodass sie in der Lage sind, den Flugverkehr auf sichere, schnelle und effiziente Weise abzufertigen. Änderungen der Bezugnahme in Artikel 2 Ziffer 11 in Anbetracht des technischen oder wissenschaftlichen Fortschritts werden nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Verfahren beschlossen.

Die Erstausbildung bezieht sich auf folgende Sachgebiete: Luftrecht, Flugverkehrsmanagement, einschließlich Verfahren der zivil-militärischen Zusammenarbeit, Meteorologie, Navigation, Luftfahrzeuge und Grundlagen des Fliegens, einschließlich der Verständigung zwischen Fluglotse und Luftfahrzeugführer, Menschliche Faktoren, Ausrüstung und Systeme, Professionelles Umfeld, Außergewöhnliche und Notsituationen, Auftreten von Systemmängeln, Sprachkenntnisse, einschließlich Funkverkehrsphraseologie.

Die Sachgebiete sind so zu unterrichten, dass die Antragsteller für die verschiedenen Arten von Flugverkehrsdiensten vorbereitet und Sicherheitsaspekte hervorgehoben werden. Die Erstausbildung umfasst theoretische und praktische Lehrgänge, einschließlich Simulatorübungen. Die Dauer wird in den genehmigten Erstausbildungsplänen festgelegt. Die erworbenen Befähigungen sollen sicherstellen, dass die Anwärter als befähigt gelten können, komplexe und dichte Verkehrssituationen zu handhaben, um den Übergang zur Kontrollstellenausbildung zu erleichtern. Die Befähigung des Anwärters nach der Erstausbildung ist durch geeignete Prüfungen zu beurteilen.

TEIL B

ANFORDERUNGEN AN DIE KONTROLLSTELLENAUSBILDUNG VON FLUGLOTSSEN

In den Plänen für die Kontrollstellenausbildung sind die Verfahren und zeitlichen Vorgaben festzulegen, die es dem Antragsteller eines Antrags auf Erteilung einer Fluglotse Zulassung ermöglichen, die Verfahren der Kontrollstelle unter Aufsicht eines Ausbilders am Arbeitsplatz auf den örtlichen Bezirk anzuwenden. Der genehmigte Plan umfasst Angaben aller Bestandteile des Systems zur Beurteilung der Befähigung, einschließlich Arbeitsvorkehrungen, Beurteilung des Ausbildungsfortschritts und Prüfungen sowie Verfahren für Mitteilungen an die einzelstaatliche Aufsichtsbehörde.

Die Dauer der Kontrollstellenausbildung wird im Ausbildungsplan der Kontrollstelle festgelegt. Die Beurteilung der erforderlichen Befähigungen erfolgt in geeigneten Prüfungen oder mittels eines Systems kontinuierlicher Beurteilungen durch zugelassene Befähigungsprüfer oder Beurteilende, die die Beurteilung neutral und objektiv vornehmen. Die einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden richten zu diesem Zweck Rechtsmittelverfahren ein, um eine faire Behandlung der Anwärter zu gewährleisten.

TEIL C**ANFORDERUNGEN AN DIE AUFFRISCHUNGS-AUSBILDUNG VON FLUGLOTSEN**

Die Gültigkeit von Berechtigungen und Kontrollstellenvermerken auf Fluglotsenzulassungen ist durch eine genehmigte Auffrischungsausbildung aufrechtzuerhalten, die aus Schulungen zur Aufrechterhaltung der Einsetzbarkeit von Fluglotsen, Auffrischungslehrgängen, Notfallschulungen und gegebenenfalls Sprachunterricht besteht.

Die Auffrischungsausbildung umfasst theoretischen und praktischen Unterricht zusammen mit Simulatorübungen. Zu diesem Zweck legt die Ausbildungseinrichtung Regelungen für die Kontrollstellenbefähigung fest, in denen die Verfahren, Personalbesetzung und Zeitvorgaben angegeben sind, die erforderlich sind, um eine geeignete Auffrischungsausbildung durchzuführen und die Befähigungen nachzuweisen. Diese Regelungen werden mindestens alle drei Jahre überprüft und genehmigt. Die Dauer der Auffrischungsausbildung wird im Einklang mit den funktionellen Anforderungen der in der Kontrollstelle tätigen Fluglotsen festgelegt, insbesondere angesichts Änderungen oder geplanter Änderungen von Verfahren oder Ausrüstungen oder angesichts der Anforderungen an das Sicherheitsmanagement insgesamt. Die Befähigung jedes Fluglotsen ist mindestens alle drei Jahre auf geeignete Weise zu beurteilen. Der Flugsicherungsdienstleister stellt sicher, dass Verfahren zur Gewährleistung einer fairen Behandlung von Zulassungsinhabern angewendet werden, wenn die Gültigkeit der Vermerke ihrer Zulassung nicht verlängert werden kann.

ANHANG II

ANFORDERUNGEN AN DIE SPRACHKENNTNISSE

Die in Artikel 8 festgelegten Anforderungen an die Sprachkenntnisse gelten sowohl für den Gebrauch der Phraseologien als auch den Gebrauch normaler Sprache. Zur Erfüllung der Anforderungen an die Sprachkenntnisse ist ein Antragsteller, der die Zulassung beantragt, oder ein Zulassungsinhaber einer Beurteilung zu unterziehen, bei der er mindestens das Erreichen der Stufe 4 (Einsatzfähigkeit) in der Einstufungsskala für Sprachkenntnisse nach diesem Anhang nachweisen muss.

Personen mit anforderungsgemäßen Sprachkenntnissen

- 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 Verdeutlichung von Informationen) in einem allgemeinen oder arbeitsbezogenen Zusammenhang,
- d) handhaben die sprachlichen Herausforderungen aufgrund von Komplikationen oder unerwarteter Ereignisse, 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 Sprachkenntnisse: Expertenniveau, erweitertes Niveau und Einsatzfähigkeit

STUFE	AUSSPRACHE	STRUKTUR	VOKABULAR	FLÜSSIGKEIT	VERSTEHEN	INTERAKTION
EXPERTEN- NIVEAU 6	Vorausgesetzt wird ein Dialekt und/oder Akzent, der in Luftfahrtskreisen verstanden wird.	Relevante grammatische Strukturen und Satzmuster werden durch Sprachfunktionen bestimmt, die für die Aufgabe angemessen sind.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind ausreichend, um effektiv zu einer Vielzahl bekannter und unbekannter Themen zu kommunizieren. Das Vokabular ist idiomatisch, nuanciert und auf das Register abgestimmt.	Kann einen längeren Redefluss natürlich und mühelos aufrechterhalten. Variiert den Redefluss in stilistischer Absicht, z.B. zur Hervorhebung. Verwendet spontan geeignete Diskursmarker und Bindewörter.	Versteht in fast allen Zusammenhängen durchgängig richtig, umfasst das Verstehen sprachlicher und kultureller Einheiten.	Interagiert mit Leichtigkeit in fast allen Situationen. Ist für verbale und nichtverbale Anzeichen sensibilisiert und reagiert angemessen darauf.

STUFE	AUSSPRACHE	STRUKTUR	VOKABULAR	FLÜSSIGKEIT	VERSTEHEN	INTERAKTION
ERWEITERTES NIVEAU 5	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation, auch wenn sie von der ersten Sprache oder regionalen Variation beeinflusst sind, beeinträchtigen die Verständlichkeit selten.	Grundlegende grammatische Strukturen und Satzmuster werden durchgängig gut beherrscht. Komplexe Strukturen werden versucht, aber mit Fehlern, die manchmal die Bedeutung beeinträchtigen.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind ausreichend, um effektiv zu gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen 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 als stilistisches Mittel. Kann geeignete Diskursmarker oder Bindewörter verwenden.	Versteht richtig bei gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen und meist richtig, wenn er mit einer sprachlichen oder situationsgebundenen Komplikation oder einem unerwarteten Geschehen konfrontiert wird. Ist in der Lage, eine Reihe von Sprachvarietäten (Dialekt und/oder Akzent) oder Register zu verstehen.	Antworten erfolgen unmittelbar und sind angemessen und informativ. Wirksame Handhabung der Sprecher-/Hörer-Beziehung.

STUFE	AUSSPRACHE	STRUKTUR	VOKABULAR	FLÜSSIGKEIT	VERSTEHEN	INTERAKTION
EINSATZFÄHIGKEIT STUFE 4	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation sind von der ersten Sprache oder regionalen Variation 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 die Bedeutung jedoch selten.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind in der Regel ausreichend, um effektiv zu gewöhnlichen, 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 eingeübter oder formelmäßiger 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 Sprachvarietät 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 einer Konfrontation mit unerwartetem Geschehen. Handhabt scheinbare Missverständnisse angemessen durch Überprüfung, Bestätigung oder Klärung.

Einstufungsskala für Sprachkenntnisse: Unterhalb der Einsatzfähigkeit, elementare Kenntnisse und unterhalb elementarer Kenntnisse

STUFE	AUSSPRACHE VORAUSGESETZT WIRD EIN DIALEKT UND/ODER AKZENT, DER IN LUFTFAHRTKREISEN VERSTANDEN WIRD	STRUKTUR RELEVANTE GRAMMATISCHE STRUKTUREN UND SATZMUSTER WERDEN DURCH SPRACHFUNKTIONEN BESTIMMT, DIE FÜR DIE AUFGABE ANGEMESSEN SIND	VOKABULAR	FLÜSSIGKEIT	VERSTEHEN	INTERAKTION
UNTERHALB DER EINSATZFÄHIGKEIT 3	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation sind von der ersten Sprache oder regionalen Variation beeinflusst und beeinträchtigen die Verständlichkeit häufig.	Grundlegende grammatische Strukturen und Satzmuster, die mit vorhersehbaren Situationen zusammenhängen, werden nicht immer gut beherrscht. Fehler beeinträchtigen häufig die Bedeutung.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind häufig ausreichend für die Kommunikation zu gewöhnlichen, konkreten oder arbeitsbezogenen Themen, der Umfang ist jedoch begrenzt und die Wortwahl häufig unangebracht. Ist häufig nicht in der Lage, erfolgreich zu umschreiben, wenn Vokabular fehlt.	Produziert zusammenhängende Sprechäußerungen, Phrasierung und Pausen sind jedoch häufig unangemessen. Zögern oder Langsamkeit bei der Sprachverarbeitung können eine wirksame Kommunikation verhindern. Füllwörter lenken manchmal ab.	Versteht häufig richtig bei gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen, wenn der verwendete Akzent oder die verwendete Sprachvarietät für einen internationalen Nutzerkreis ausreichend verständlich ist. Versteht unter Umständen sprachliche oder situationsbezogene Komplikationen oder ein unerwartetes Geschehen nicht.	Antworten erfolgen manchmal unmittelbar und sind zum Teil angemessen und informativ. Kann einen Austausch zu bekannten Themen und in vorhersehbaren Situationen mit relativer Leichtigkeit einleiten und aufrechterhalten. Allgemein unzureichend bei einer Konfrontation mit unerwartetem Geschehen.
ELEMENTAR 2	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation sind stark von der ersten Sprache oder regionalen Variation beeinflusst und beeinträchtigen in der Regel die Verständlichkeit.	Beherrscht nur begrenzt einige einfache, auswendig gelernte grammatische Strukturen und Satzmuster.	Beschränkter Umfang des Vokabulars, das nur vereinzelte Wörter und auswendig gelernte Phrasen umfasst.	Kann sehr kurze, vereinzelte, auswendig gelernte Äußerungen mit häufigen Pausen produzieren. Verwendet ablenkende Füllwörter bei der Suche nach Ausdrücken und der Artikulation weniger bekannter Wörter.	Verständnis ist auf vereinzelte, auswendig gelernte Phrasen begrenzt, wenn diese deutlich und langsam artikuliert werden.	Antwortzeiten sind langsam und häufig unangemessen. Die Interaktion ist auf einfachen Routineaustausch begrenzt.

STUFE	AUSSPRACHE VORAUSGESETZT WIRD EIN DIALEKT UND/ODER AKZENT, DER IN LUFT- FAHRTKREISEN VERSTANDEN WIRD	STRUKTUR RELEVANTE GRAMMA- TISCHE STRUKTUREN UND SATZMUSTER WERDEN DURCH SPRACHFUNKTIONEN BESTIMMT, DIE FÜR DIE AUFGABE ANGEMESSEN SIND	VOKABULAR	FLÜSSIGKEIT	VERSTEHEN	INTERAKTION
UNTERHALB DER ELEMENTAREN STUFE 1	Erreicht die elementare Stufe nicht	Erreicht die elementare Stufe nicht	Erreicht die elementare Stufe nicht	Erreicht die elementare Stufe nicht	Erreicht die elementare Stufe nicht	Erreicht die elementare Stufe nicht

Anmerkung: Die Stufe „Einsatzfähigkeit“ (Stufe 4) ist die für den Funksprechverkehr mindestens zu erfüllende Kenntnisstufe. Die Stufen 1 bis 3 betreffen die Stufe unterhalb der elementaren Stufe, die elementare Stufe und die Stufe unterhalb der Einsatzfähigkeit, die alle eine Kenntnisstufe darstellen, die unterhalb der ICAO-Anforderung an die Sprachkenntnisse liegt. Die Stufen 5 und 6 betreffen die erweiterte Stufe und das Expertenniveau, die über der Mindestanforderung liegen. Insgesamt dient die Einstufungsskala als Maßstab für die Ausbildung und Prüfung, um die Bewerber bei der Erreichung der ICAO-Stufe „Einsatzfähigkeit“ („Operational Level“, Stufe 4) zu unterstützen.

ANHANG III**Anforderungen und Bedingungen für Zertifizierungsbescheinigungen von
Ausbildungseinrichtungen**

- (1) Die in Artikel 10 und 11 genannten Anforderungen beziehen sich insbesondere auf
 - (a) Inhalt, Organisation und Dauer der Lehrgänge,
 - (b) die Organisation der Prüfungen,
 - (c) Qualifikation und Erfahrung der Ausbilder und des Lehrpersonals,
 - (d) Einrichtungen, Ausrüstungen und Räumlichkeiten der Ausbildungseinrichtung,
 - (e) System und Verfahren des Qualitätsmanagements,
 - (f) die Qualität der Leistungen,
 - (g) die Finanzkraft,
 - (h) Haftung und Versicherungsdeckung sowie
 - (i) Eigentumsverhältnisse und Organisationsstruktur.
- (2) In den Zertifizierungsbescheinigungen ist anzugeben:
 - (a) einzelstaatliche Aufsichtsbehörde, die die Bescheinigung ausstellt,
 - (b) Name und Anschrift des Antragstellers,
 - (c) Art der Dienste, die zertifiziert werden,
 - (d) Bestätigung der Einhaltung der in Ziffer 1 genannten Anforderungen durch den Antragsteller,
 - (e) Ausstellungsdatum und Gültigkeitsdauer der Bescheinigung.
- (3) Zusätzliche, an die Zertifizierungsbescheinigung geknüpfte Bedingungen können sich gegebenenfalls beziehen auf
 - (a) die operationellen Spezifikationen für bestimmte Dienste,
 - (b) den Zeitpunkt, zu dem die Dienste erbracht werden sollen,
 - (c) andere rechtliche Bedingungen, die nicht im Besonderen für Flugsicherungsdienste gelten, zum Beispiel Bedingungen für die Aussetzung oder Entziehung der Bescheinigung.