

DYREKTYWA 2006/23/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 5 kwietnia 2006 r.****w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wprowadzenie w życie prawodawstwa odnoszącego się do Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej wymaga ustanowienia bardziej szczegółowych przepisów, w szczególności dotyczących udzielania licencji kontrolera ruchu lotniczego w celu zapewnienia najwyższych standardów odpowiedzialności oraz wiedzy i umiejętności, zwiększenia dostępności kontrolerów ruchu lotniczego oraz promowania wzajemnego uznawania licencji, jak przewidziano w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej ⁽³⁾, przy jednoczesnym dążeniu do ogólnego zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz wiedzy i umiejętności personelu.
- (2) Wprowadzenie licencji wspólnotowej jest środkiem służącym uznaniu szczególnej roli, jaką pełnią kontrolerzy ruchu lotniczego w bezpiecznym zapewnianiu kontroli ruchu lotniczego. Ustalenie wspólnotowych norm w zakresie wiedzy i umiejętności zredukuje również niejednorodność w tej dziedzinie, przyczyniając się do sprawniejszej organizacji pracy w ramach rozwijającej się współpracy regionalnej pomiędzy podmiotami świadczącymi usługi nawigacji lotniczej. Niniejsza

dyrektywa stanowi zatem zasadniczą część prawodawstwa odnoszącego się do Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

- (3) Dyrektywa jest najodpowiedniejszym instrumentem dla ustalenia norm w zakresie wiedzy i umiejętności, pozostawiając w gestii Państw Członkowskich decyzję co do sposobów osiągnięcia tych norm.
- (4) Niniejsza dyrektywa powinna opierać się na obowiązujących normach międzynarodowych. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) przyjęła przepisy w sprawie udzielania licencji kontrolera ruchu lotniczego, obejmujące wymagania językowe. Europejska Organizacja do spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) ustanowiona Międzynarodową konwencją z dnia 13 grudnia 1960 r. o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej przyjęła wymogi prawne Eurocontrol w zakresie bezpieczeństwa. Zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 niniejsza dyrektywa przenosi do porządku prawnego Wspólnoty wymagania określone w wymaganiach Eurocontrolu w zakresie przepisów bezpieczeństwa nr 5 (ESARR 5) odnoszące się do kontrolerów ruchu lotniczego.
- (5) Szczególne cechy wspólnotowego ruchu lotniczego wymagają wprowadzenia oraz skutecznego stosowania wspólnotowych norm w zakresie wiedzy i umiejętności odnoszących się do kontrolerów ruchu lotniczego zatrudnionych przez podmioty świadczące usługi nawigacji lotniczej głównie w ogólnym ruchu lotniczym. Państwa Członkowskie mogą również stosować przepisy krajowe, przyjęte na mocy niniejszej dyrektywy, do praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego oraz do kontrolerów ruchu lotniczego, wykonujących czynności w ramach odpowiedzialności podmiotów świadczących usługi nawigacji lotniczej w ruchu statków powietrznych innym niż ogólny ruch lotniczy.
- (6) W przypadku gdy Państwa Członkowskie podejmują działania w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami wspólnotowymi, organy sprawujące nadzór i dokonujące weryfikacji zgodności powinny być dostatecznie niezależne od podmiotów świadczących usługi nawigacji lotniczej oraz podmiotów świadczących usługi szkoleniowe. Ponadto organy takie powinny pozostawać zdolne do skutecznego realizowania swoich zadań. Krajowy organ nadzorczy powołany lub ustanowiony na mocy niniejszej dyrektywy może być tym samym organem lub organami, które są powoływane lub ustanawiane zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. C 234 z 22.9.2005, str. 17.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 8 marca 2005 r. (Dz.U. C 320 E z 15.12.2005, str. 50), wspólne stanowisko Rady z dnia 14 listopada 2005 r. (Dz.U. C 316 E z 13.12.2005, str. 1) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 lutego 2006 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 10.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.

- (7) Świadczenie usług nawigacji lotniczej wymaga wysoko wykwalifikowanego personelu, którego wiedzę i umiejętności można wykazać za pomocą różnych środków. W dziedzinie kontroli ruchu lotniczego właściwym środkiem jest wprowadzenie licencji wspólnotowej, którą można uznać za rodzaj dyplomu, dla każdego kontrolera ruchu lotniczego. Uprawnienie wpisane do licencji wskazuje rodzaj usługi ruchu lotniczego, do której świadczenia uprawniony jest kontroler ruchu lotniczego. Równocześnie uprawnienia uzupełniające wpisane do licencji odzwierciedlają zarówno określone umiejętności kontrolera, jak i upoważnienie do świadczenia usług dla określonego sektora lub grupy sektorów, wydane przez organy nadzorcze. Dlatego przy udzielaniu licencji lub przedłużaniu ważności uprawnień uzupełniających organy te muszą być w stanie ocenić wiedzę i umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego. Organy te muszą również mieć możliwość zawieszenia licencji, uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego w przypadku gdy ta wiedza i umiejętności budzą wątpliwości. Niniejsza dyrektywa, podejmując wysiłek promowania zgłaszania zdarzeń („*just culture*”), nie powinna ustanawiać automatycznego związku między określonym zdarzeniem a zawieszeniem licencji, uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego. Cofnięcie licencji powinno być uznane za ostateczny środek stosowany w skrajnych przypadkach.
- (8) W celu zbudowania wzajemnego zaufania Państw Członkowskich do ich systemów udzielania licencji niezbędne są wspólnotowe zasady dotyczące uzyskiwania i zachowywania licencji. Dlatego też w celu zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa istotne jest zharmonizowanie wymagań dotyczących kwalifikacji, wiedzy i umiejętności oraz dostępu do zawodu kontrolera ruchu lotniczego. Powinno to doprowadzić do zapewnienia bezpiecznych i wysokiej jakości usług kontroli ruchu lotniczego i uznawania licencji w całej Wspólnocie, zwiększając tym samym swobodę przepływu kontrolerów ruchu lotniczego oraz ich dostępność.
- (9) Państwa Członkowskie powinny zapewnić, by wdrożenie niniejszej dyrektywy nie prowadziło do omijania obowiązujących przepisów krajowych, regulujących prawa i obowiązki mające zastosowanie do stosunku pracy pomiędzy pracodawcą a kandydatami na kontrolera ruchu lotniczego.
- (10) Aby można było porównywać umiejętności w całej Wspólnocie, wymagane jest, by ich struktura została opracowana w sposób jasny i ogólnie przyjęty. Pomoże to zagwarantować bezpieczeństwo, nie tylko w przestrzeni powietrznej kontrolowanej przez jeden podmiot świadczący usługi nawigacji lotniczej, ale przede wszystkim na styku działania różnych podmiotów świadczących te usługi.
- (11) W wielu zdarzeniach i wypadkach istotne znaczenie ma porozumiewanie się. Dlatego też ICAO przyjęła wymagania w zakresie znajomości języków. Niniejsza dyrektywa wprowadza tego rodzaju wymogi i przewiduje środki zapewniające egzekwowanie tych norm przyjętych na poziomie międzynarodowym. W stosunku do wymagań językowych konieczne jest przestrzeganie zasady niedyskryminacji, przejrzystości i proporcjonalności, tak by wspierać swobodny przepływ, zapewniając jednocześnie bezpieczeństwo.
- (12) Cele szkolenia wstępnego zostały opisane w materiale wyjaśniającym opracowanym na wniosek członków Eurocontrol i uznawane są za odpowiednie normy. Brak ogólnie przyjętych norm dla szkolenia w jednostce wymaga zrównoważenia poprzez przyjęcie szeregu środków obejmujących zatwierdzanie egzaminatorów, którzy powinni gwarantować spełnianie wysokich norm w zakresie wiedzy i umiejętności. Jest to tym bardziej istotne, że szkolenie w jednostce jest bardzo kosztowne i ma decydujący wpływ na bezpieczeństwo.
- (13) Wymogi zdrowotne zostały opracowane na wniosek Państw Członkowskich Eurocontrol i są uznawane za możliwe do zaakceptowania środki zgodności z niniejszą dyrektywą.
- (14) Certyfikacja usług szkoleniowych powinna być postrzegana, dla celów bezpieczeństwa, za jeden z czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo, przyczyniający się do podnoszenia jakości szkolenia. Szkolenie powinno być postrzegane jako usługa podobna do usługi nawigacji lotniczej i także powinno podlegać procesowi certyfikacji. Niniejsza dyrektywa powinna umożliwiać certyfikowanie szkoleń w odniesieniu do rodzaju szkolenia, pakietu usług szkoleniowych lub pakietu usług szkoleniowych wraz z usługami nawigacji lotniczej, z uwzględnieniem cech szczególnych szkolenia.
- (15) Niniejsza dyrektywa potwierdza utrwalone orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich w zakresie wzajemnego uznawania dyplomów i swobody przepływu pracowników. Zasada proporcjonalności, uzasadnione nakładanie środków kompensacyjnych oraz stworzenie właściwych procedur odwoławczych stanowią podstawowe zasady, które powinny w bardziej widoczny sposób znaleźć zastosowanie w sektorze zarządzania ruchem lotniczym. Państwa Członkowskie powinny mieć prawo do odmowy uznania licencji wydanych niezgodnie z niniejszą dyrektywą. Państwa Członkowskie powinny również mieć prawo do uznania takich licencji po dokonaniu odpowiedniej oceny równoważności. W związku z tym, że celem niniejszej dyrektywy jest ułatwienie wzajemnego uznawania licencji, nie reguluje ona warunków dotyczących dostępu do zatrudnienia.
- (16) Zawód kontrolera ruchu lotniczego podlega innowacjom technicznym, które wymagają systematycznej aktualizacji umiejętności takich kontrolerów. Niniejsza dyrektywa powinna umożliwić takie dostosowania do rozwoju technicznego i postępu naukowego poprzez zastosowanie procedury komitetu.
- (17) Niniejsza dyrektywa może mieć wpływ na powszechnie przyjętą praktykę pracy kontrolerów ruchu lotniczego. Powinno się informować partnerów społecznych i konsultować się z nimi w należyty sposób w sprawie wszelkich środków mających istotne implikacje spo-

łeczne. Dlatego też zasięgnięto opinii Komitetu Dialogu Sektorowego ustanowionego zgodnie z decyzją Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog pomiędzy partnerami społecznymi na poziomie europejskim⁽¹⁾; Komitet ten powinien być konsultowany przy przyjmowaniu przez Komisję dalszych środków wykonawczych.

(18) Państwa Członkowskie powinny ustalić zasady dotyczące sankcji za naruszenie krajowych przepisów, przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą, oraz przyjąć wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

(19) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽²⁾.

(20) Dwuletni okres transpozycji uważa się za wystarczający dla ustanowienia ram dla licencji wspólnotowych oraz włączenia w nie licencji obecnych ich posiadaczy, zgodnie z przepisami dotyczącymi warunków zachowywania uprawnień i zachowania ważności uprawnień uzupełniających, jako że wymagania zawarte w tych przepisach są zgodne z istniejącymi obecnie zobowiązaniami międzynarodowymi. Ponadto należy przyznać dodatkowy dwuletni okres transpozycji dla stosowania wymagań językowych.

(21) Ogólne warunki uzyskiwania licencji w zakresie, w jakim odnoszą się one do wieku, wymaganego wykształcenia oraz szkolenia wstępnego, nie powinny dotyczyć posiadaczy obecnych licencji.

(22) Zgodnie z ust. 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽³⁾ zachęca się Państwa Członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, swoich tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy dyrektywą a środkami transpozycji oraz do podawania ich do publicznej wiadomości,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel i zakres

1. Celem niniejszej dyrektywy jest podniesienie poziomu norm bezpieczeństwa oraz udoskonalenie działania wspólnotowego systemu kontroli ruchu lotniczego poprzez wydawanie wspólnotowych licencji kontrolera ruchu lotniczego.

2. Niniejszą dyrektywę stosuje się do:

- praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego, oraz
- kontrolerów ruchu lotniczego

wykonujących czynności w ramach odpowiedzialności podmiotów świadczących usługi nawigacji lotniczej głównie w ruchu statków powietrznych w ogólnym ruchu lotniczym.

3. Z zastrzeżeniem art. 1 ust. 2 i art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, w przypadkach gdy regularne i planowane usługi kontroli ruchu lotniczego świadczone są na rzecz ogólnego ruchu lotniczego w ramach odpowiedzialności podmiotów świadczących usługi nawigacji lotniczej głównie w ruchu statków powietrznych innych niż ogólny ruch lotniczy, Państwa Członkowskie zapewniają, by poziom bezpieczeństwa i jakość usług świadczonych na rzecz ogólnego ruchu lotniczego odpowiadały co najmniej poziomowi wynikającemu ze stosowania przepisów niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

1) „usługa kontroli ruchu lotniczego” oznacza usługę świadczoną w celu zapobiegania kolizjom statków powietrznych oraz – na polu manewrowym – pomiędzy statkiem powietrznym a przeszkodami, a także w celu usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;

2) „podmioty świadczące usługi nawigacji lotniczej” oznaczają każdy publiczny lub prywatny podmiot świadczący usługi nawigacji lotniczej w ogólnym ruchu lotniczym;

3) „ogólny ruch lotniczy” oznacza każdy ruch cywilnych statków powietrznych, a także każdy ruch państwowych statków powietrznych (w tym wojskowych, celnych i policyjnych), jeśli taki ruch odbywa się zgodnie z procedurami ICAO;

⁽¹⁾ Dz.U. L 225 z 12.8.1998, str. 27. Decyzja zmieniona Aktem przystąpienia z 2003 r.

⁽²⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

⁽³⁾ Dz.U. C 321 z 13.12.2003, str. 1.

- 4) „licencja” oznacza świadectwo znane pod dowolną nazwą, wystawione oraz zatwierdzone zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz uprawniające jego prawowitego posiadacza do świadczenia usług kontroli ruchu lotniczego zgodnie z zawartymi w nim uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi;
- 5) „uprawnienie” oznacza upoważnienie wpisane do licencji lub związane z nią i stanowiące jej część, określające szczególne warunki, przywileje lub ograniczenia odnoszące się do takiej licencji; do licencji wpisuje się co najmniej jedno z poniższych uprawnień:
- kontrola lotniska wizualna;
 - kontrola lotniska instrumentalna;
 - kontrola zbliżania proceduralna;
 - kontrola zbliżania radarowa;
 - kontrola obszaru proceduralna;
 - kontrola obszaru radarowa;
- 6) „uprawnienie uzupełniające” oznacza upoważnienie wpisane do licencji i stanowiące jej część, określające szczególne warunki, przywileje lub ograniczenia odnoszące się do stosownego uprawnienia;
- 7) „uprawnienie uzupełniające w jednostce” oznacza upoważnienie wpisane do licencji i stanowiące jej część, określające kod lotniska ICAO oraz sektory lub stanowiska pracy, na których posiadacz licencji uprawniony jest pracować;
- 8) „uprawnienie uzupełniające w zakresie języka” oznacza upoważnienie wpisane do licencji i stanowiące jej część, określające biegłość językową posiadacza;
- 9) „uzupełniające uprawnienia instruktorskie” oznacza upoważnienie wpisane do licencji i stanowiące jej część, określające uprawnienia do prowadzenia szkolenia operacyjnego;
- 10) „kod lotniska ICAO” oznacza czteroliterowy kod utworzony zgodnie z zasadami zaleconymi przez ICAO w podręczniku DOC 7910 i przypisany do miejsca usytuowania stałej stacji lotniczej;
- 11) „sektor” oznacza część obszaru kontroli lub część rejonu/górnego rejonu informacji powietrznej;
- 12) „szkolenie” to całość kursów teoretycznych, ćwiczenia praktyczne obejmujące symulację, i szkolenie operacyjne wymagane w celu zdobycia i zachowania umiejętności niezbędnych dla świadczenia bezpiecznych i wysokiej jakości usług kontroli ruchu lotniczego; szkolenie obejmuje:
- szkolenie wstępne zapewniające szkolenie w zakresie podstawowym i w zakresie uprawnień, prowadzące do udzielenia licencji praktykanta-kontrolera;
 - szkolenie w jednostce, w tym przejściowe szkolenie przedoperacyjne oraz szkolenie operacyjne, prowadzące do udzielenia licencji kontrolera ruchu lotniczego;
 - szkolenie kontynuowane dla utrzymania ważności uprawnień uzupełniających wpisanych do licencji;
 - szkolenie instruktorów szkolenia operacyjnego, prowadzące do przyznania uzupełniającego uprawnienia instruktorskiego;
 - szkolenie egzaminatorów lub osób oceniających;
- 13) „podmiot świadczący usługi szkoleniowe” oznacza organizację, która uzyskała certyfikat odpowiedniego krajowego organu nadzorczego uprawniający do prowadzenia jednego lub kilku rodzajów szkoleń;
- 14) „program utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce” jest zatwierdzonym programem wskazującym metodę, za pomocą której jednostka utrzymuje poziom wiedzy i umiejętności swoich posiadaczy licencji;
- 15) „plan szkoleń w jednostce” jest zatwierdzonym planem podającym szczegółowo przebieg i harmonogram wymagany w celu umożliwienia stosowania pod nadzorem instruktora szkolenia operacyjnego procedur w jednostce w odniesieniu do strefy lokalnej.

Artykuł 3

Krajowe organy nadzorcze

1. Państwa Członkowskie powołują lub ustanawiają podmiot lub podmioty działające jako krajowy organ nadzorczy w celu podjęcia realizacji zadań wyznaczonych takiemu organowi na mocy niniejszej dyrektywy.

2. Krajowe organy nadzorcze są niezależne od podmiotów świadczących usługi nawigacji lotniczej i podmiotów świadczących usługi szkoleniowe. Niezależność ta osiągana jest poprzez odpowiednie rozdzielenie, co najmniej na poziomie funkcjonalnym, krajowych organów nadzorczych i tych podmiotów. Państwa Członkowskie zapewniają realizowanie uprawnień krajowych organów nadzorczych w sposób bezstronny i przejrzysty.

3. Państwa Członkowskie przekazują Komisji nazwy i adresy krajowych organów nadzorczych, a także powiadamiają o każdej ich zmianie oraz o środkach przyjętych w celu zapewnienia zgodności z ust. 2.

Artykuł 4

Zasady udzielania licencji

1. Bez uszczerbku dla art. 1 ust. 3, Państwa Członkowskie zapewniają, aby usługi kontroli ruchu lotniczego, objęte art. 1 ust. 2, były świadczone wyłącznie przez kontrolerów ruchu lotniczego, którzy uzyskali licencję zgodnie z niniejszą dyrektywą.

2. Kandydaci do licencji udowadniają posiadanie wiedzy i umiejętności niezbędnych do wykonywania czynności kontrolera ruchu lotniczego lub praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego. Dowód potwierdzający ich wiedzę i umiejętności odnosi się do wiedzy, doświadczenia, umiejętności i biegłości językowej.

3. Licencja jest własnością osoby, której została udzielona i która składa na niej swój podpis.

4. Zgodnie z art. 14 ust. 1:

a) licencja, uprawnienia lub uprawnienia uzupełniające mogą być zawieszane w przypadku gdy wiedza i umiejętności kontrolera ruchu lotniczego poddane są w wątpliwość lub w przypadku poważnego uchybienia;

b) licencja może zostać cofnięta w przypadku poważnego zaniedbania lub nadużycia.

5. Licencja praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego uprawnia jej posiadacza do świadczenia usług kontrolera ruchu lotniczego pod nadzorem instruktora szkolenia operacyjnego.

6. Licencja zawiera pozycje określone w załączniku I.

7. W przypadku gdy licencja wydana jest w języku innym niż angielski powinna zawierać tłumaczenie na język angielski pozycji określonych w załączniku I.

8. Państwa Członkowskie zapewniają, by kontrolerzy ruchu lotniczego byli wystarczająco przeszkoleni w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i zarządzania sytuacjami kryzysowymi.

Artykuł 5

Warunki uzyskania licencji

1. Licencje praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego przyznawane są kandydatom, którzy:

a) ukończyli co najmniej 18 lat i posiadają co najmniej dyplom szkoły średniej lub dyplom uprawniający do podjęcia nauki na wyższej uczelni lub inny równoważny.

Państwa Członkowskie mogą postanowić, że krajowy organ nadzorczy ocenia poziom wykształcenia kandydatów, którzy nie spełniają wymagań związanych z wykształceniem. Jeżeli ocena taka wskaże, że kandydat posiada doświadczenie i wykształcenie, dające podstawy do sądenia, że będzie on w stanie ukończyć szkolenie dla kontrolera ruchu lotniczego, uznaje się je za wystarczające;

b) pomyślnie ukończyli zatwierdzone szkolenie wstępne odpowiednie dla danego uprawnienia i, w stosownym przypadku, dla uprawnienia uzupełniającego do danego uprawnienia, określone w części A załącznika II;

c) posiadają ważne świadectwo zdrowia; oraz

d) wykazali się odpowiednim poziomem biegłości językowej zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku III.

Licencja zawiera co najmniej jedno uprawnienie i, w stosownych przypadkach, jedno uprawnienie uzupełniające.

2. Licencje kontrolera ruchu lotniczego przyznawane są kandydatom, którzy:

a) ukończyli co najmniej 21 lat. Jednakże Państwa Członkowskie mogą ustanowić niższy próg wiekowy w odpowiednio uzasadnionych przypadkach;

b) są posiadaczami licencji praktykanta i ukończyli zatwierdzone szkolenie w jednostce oraz pomyślnie zdali stosowne egzaminy lub przeszli ocenę zgodnie z wymaganiami określonymi w części B załącznika II;

c) posiadają ważne świadectwo zdrowia; oraz

d) wykazali się odpowiednim poziomem biegłości językowej zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku III.

Licencji nadawana jest ważność poprzez dokonanie wpisu jednego lub kilku uprawnień oraz stosownych uprawnień uzupełniających, uprawnień w jednostce oraz uprawnień w zakresie języka, odnoszących się do zakońzonego pomyślnie szkolenia.

3. Uzupełniające uprawnienie instruktorskie przyznawane jest posiadaczom licencji kontrolera ruchu lotniczego, którzy:

a) świadczyli usługi kontrolera ruchu lotniczego w okresie bezpośrednio poprzedzającym przez okres co najmniej jednego roku lub okres dłuższy ustanowiony przez krajowy organ nadzorczy w odniesieniu do uprawnień i uprawnień uzupełniających, których dotyczy szkolenie; i

- b) pomyślnie ukończyli zatwierdzony kurs instruktora szkolenia operacyjnego, w ramach którego za pomocą stosownych egzaminów ocenione zostały wymagana wiedza i umiejętności pedagogiczne.

Artykuł 6

Uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego

Licencje zawierają jedno lub kilka spośród następujących uprawnień w celu wskazania rodzaju usługi, jaką może świadczyć posiadacz licencji:

- a) uprawnienie kontroli lotniska wizualnej (ADV), które wskazuje, że posiadacz licencji posiada wiedzę i umiejętności do świadczenia usługi kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego na lotnisku, które nie ma opublikowanych żadnych procedur instrumentalnych podejścia lub odlotu;
- b) uprawnienie kontroli lotniska instrumentalnej (ADI), które wskazuje, że posiadacz licencji posiada wiedzę i umiejętności do świadczenia usługi kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego na lotnisku, które opublikowało procedury instrumentalne podejścia lub odlotu, i uprawnieniu temu towarzyszy co najmniej jedno uprawnienie uzupełniające zgodnie z opisem w art. 7 ust. 1;
- c) uprawnienie kontroli zbliżania proceduralnej (APP), które wskazuje, że posiadacz licencji posiada wiedzę i umiejętności do świadczenia usługi kontroli ruchu lotniczego dla przylatujących, odlatujących lub przelatujących statków powietrznych, bez wykorzystywania urządzeń nadzoru;
- d) uprawnienie kontroli zbliżania radarowej (APS), które wskazuje, że posiadacz licencji posiada wiedzę i umiejętności do świadczenia usługi kontroli ruchu lotniczego dla przylatujących, odlatujących lub przelatujących statków powietrznych z wykorzystaniem urządzeń nadzoru i uprawnieniu temu towarzyszy co najmniej jedno uprawnienie uzupełniające opisane w art. 7 ust. 2;
- e) uprawnienie kontroli obszaru proceduralnej (ACP), które wskazuje, że posiadacz licencji posiada wiedzę i umiejętności do świadczenia usługi kontroli ruchu lotniczego dla statków powietrznych bez wykorzystywania urządzeń nadzoru.
- f) uprawnienie kontroli obszaru radarowej (ACS) oznaczające, że posiadacz licencji posiada wiedzę i umiejętności do świadczenia usługi kontroli ruchu lotniczego dla statków powietrznych z wykorzystaniem urządzeń nadzoru, i uprawnieniu temu towarzyszy co najmniej jedno z uprawnień uzupełniających opisanych w art. 7 ust. 3.

Artykuł 7

Uprawnienia uzupełniające

1. Uprawnienie kontroli lotniska instrumentalnej (ADI) zawiera co najmniej jedno z następujących uprawnień uzupełniających:
 - a) uprawnienie uzupełniające kontroli lotniska (TWR) oznaczające, że jego posiadacz posiada wiedzę i umiejętności do świadczenia usług kontroli ruchu lotniczego w przypadku gdy kontrola lotniska jest zapewniana z jednego stanowiska pracy;
 - b) uprawnienie uzupełniające kontroli ruchu naziemnego (GMC) oznaczające, że posiadacz licencji posiada wiedzę i umiejętności do zapewniania kontroli ruchu naziemnego;
 - c) uprawnienie uzupełniające nadzoru ruchu naziemnego (GMS), przyznane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli ruchu naziemnego (GMC) lub uprawnienia uzupełniającego kontroli lotniska (TWR), oznaczające, że jego posiadacz posiada wiedzę i umiejętności do świadczenia usług kontroli ruchu naziemnego za pomocą systemów naprowadzania ruchu na lotnisku;
 - d) uprawnienie uzupełniające kontroli startów i lądowań (AIR) oznaczające, że posiadacz licencji posiada wiedzę i umiejętności do zapewniania kontroli lotniczej;
 - e) uprawnienie uzupełniające kontroli za pomocą radaru (RAD), przyznane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego do kontroli startów i lądowań (AIR) lub uprawnienia uzupełniającego kontroli lotniska (TWR), oznaczające, że posiadacz licencji posiada wiedzę i umiejętności do zapewniania kontroli na lotnisku przy pomocy radarowych urządzeń nadzoru.
2. Uprawnienie kontroli radarowej zbliżania (APS) zawiera co najmniej jedno z następujących uprawnień uzupełniających:
 - a) uprawnienie uzupełniające kontroli za pomocą radaru (RAD) oznaczające, że posiadacz licencji posiada wiedzę i umiejętności do zapewniania kontroli podejścia z wykorzystaniem podstawowych lub drugorzędnych urządzeń radarowych;
 - b) uprawnienie uzupełniające kontroli podejścia za pomocą radaru podejścia precyzyjnego (PAR), przyznane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli za pomocą radaru (RAD), oznaczające, że posiadacz licencji posiada wiedzę i umiejętności do zapewniania kontroli naziemnej podejścia precyzyjnego z wykorzystaniem urządzeń radarowych podejścia precyzyjnego dla statków powietrznych przy końcowym podejściu do pasa startowego;
 - c) uprawnienie uzupełniające kontroli zbliżania za pomocą radaru SRA (SRA), przyznane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli za pomocą radaru (RAD), oznaczające, że posiadacz posiada wiedzę i umiejętności do zapewniania kontroli naziemnej podejścia nieprecyzyjnego z wykorzystaniem urządzeń nadzoru dla statków powietrznych przy końcowym podejściu do pasa startowego;

- d) uprawnienie uzupełniające zarządzania ruchem lotniczym przy użyciu systemu ADS (ADS) oznaczające, że posiadacz posiada wiedzę i umiejętności do zapewniania kontroli podejścia z wykorzystaniem systemów ADS;
- e) uprawnienie uzupełniające kontroli rejonu kontrolowanego lotniska (TCL), przyznane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli za pomocą radaru (RAD) lub uprawnienia uzupełniającego zarządzania ruchem lotniczym przy użyciu systemu ADS (ADS), oznaczające, że posiadacz posiada wiedzę i umiejętności do świadczenia usług kontroli ruchu lotniczego z wykorzystaniem wszystkich urządzeń nadzoru dla statków powietrznych poruszających się w określonym obszarze terminala lub w przyległych sektorach.
3. Uprawnienie kontroli obszaru radarowej (ACS) zawiera co najmniej jedno z następujących uprawnień uzupełniających:
- a) uprawnienie uzupełniające kontroli za pomocą radaru (RAD) oznaczające, że posiadacz posiada wiedzę i umiejętności do świadczenia usług kontroli obszaru kontroli z wykorzystaniem radarowych urządzeń nadzoru;
- b) uprawnienie uzupełniające zarządzania ruchem lotniczym przy użyciu systemu ADS (ADS) oznaczające, że posiadacz posiada wiedzę i umiejętności do świadczenia usług kontroli obszaru z wykorzystaniem systemów ADS;
- c) uprawnienie uzupełniające kontroli rejonu kontrolowanego lotniska (TCL), przyznane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli za pomocą radaru (RAD) lub uprawnienia uzupełniającego zarządzania ruchem lotniczym przy użyciu systemu ADS, oznaczające, że posiadacz posiada wiedzę i umiejętności do świadczenia usług kontroli ruchu lotniczego z wykorzystaniem wszystkich urządzeń nadzoru dla statków powietrznych poruszających się w określonym obszarze terminala lub w przyległych sektorach;
- d) uprawnienie uzupełniające kontroli oceanicznej (OCN) oznaczające, że posiadacz posiada wiedzę i umiejętności do świadczenia usług kontroli ruchu lotniczego dla statków powietrznych poruszających się w Obszarze Kontroli Oceanicznej.

4. Bez uszczerbku dla ust. 1–3, Państwa Członkowskie mogą, w wyjątkowych przypadkach wynikających wyłącznie ze szczególnych właściwości ruchu lotniczego w przestrzeni lotniczej, za którą te Państwa odpowiadają, wprowadzić krajowe uprawnienia uzupełniające. Takie uprawnienia uzupełniające nie wpływają na ogólną swobodę przepływu kontrolerów ruchu lotniczego.

Artykuł 8

Uprawnienia językowe

1. Państwa Członkowskie zapewniają, by kontrolerzy ruchu lotniczego mogli wykazać się umiejętnością mówienia w języku angielskim i rozumienia tego języka w stopniu

zadawalającym. Biegłość kontrolerów ustalana jest według skali klasyfikacji znajomości języka podanej w załączniku III.

2. Państwa Członkowskie mogą nałożyć wymagania w odniesieniu do języka miejscowego, jeśli uznają to za stosowne ze względów bezpieczeństwa.

3. Za poziom wymagany w celu stosowania ust. 1 i 2 uznawany jest poziom 4 skali klasyfikacji biegłości językowej ICAO przedstawionej w załączniku III.

4. Nie naruszając przepisów ust. 3, Państwa Członkowskie mogą wymagać poziomu 5 skali klasyfikacji biegłości językowej ICAO, przedstawionej w załączniku III, w celu stosowania ust. 1 lub 2, jeżeli okoliczności operacyjne związane z danym uprawnieniem lub uprawnieniem uzupełniającym dają podstawę do wymagania wyższego poziomu niezbędnego ze względów bezpieczeństwa. Takie wymaganie jest obiektywnie uzasadnione, niedyskryminacyjne, proporcjonalne i przejrzyste.

5. Dowodem biegłości jest świadectwo wydane po przeprowadzeniu przejrzystej i obiektywnej procedury oceniającej zatwierdzonej przez krajowy organ nadzorczy.

Artykuł 9

Uzupełniające uprawnienia instruktorskie

Uzupełniające uprawnienie instruktorskie oznacza, że posiadacz licencji posiada wiedzę i umiejętności do prowadzenia szkolenia i nadzoru nad stanowiskiem pracy dla obszarów objętych ważnym uprawnieniem.

Artykuł 10

Uprawnienia uzupełniające w jednostce

Uprawnienie w jednostce oznacza, że posiadacz licencji posiada wiedzę i umiejętności do świadczenia usług kontroli ruchu lotniczego dla określonego sektora, grupy sektorów lub stanowisk roboczych w ramach odpowiedzialności jednostki świadczącej usługi ruchu lotniczego.

Państwa Członkowskie mogą, jeśli uznają to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, ustanowić, że z przywilejów związanych z uprawnieniem uzupełniającym w jednostce będą korzystać wyłącznie posiadacze licencji, którzy nie przekroczyli określonego wieku.

Artykuł 11

Warunki zachowywania uprawnień i zachowywania ważności uprawnień uzupełniających

1. Uprawnienia uzupełniające w jednostce ważne są przez wstępny okres 12 miesięcy. Ważność takich uprawnień uzupełniających przedłuża się na następne 12 miesięcy, jeśli podmiot świadczący usługi nawigacji lotniczej wykaże, że:

- a) w ciągu poprzednich 12 miesięcy kandydat korzystał z przywilejów licencji przez minimalną liczbę godzin, zgodnie z zatwierdzonym programem utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce;

- b) wiedza i umiejętności kandydata zostały ocenione zgodnie z częścią C załącznika II; oraz
- c) kandydat posiada ważne świadectwo zdrowia.

W stosunku do instruktorów szkolenia operacyjnego minimalna liczba godzin roboczych, bez wliczania zadań szkoleniowych, wymagana dla utrzymania ważności uprawnień uzupełniającego w jednostce może być zmniejszona proporcjonalnie do czasu spędzonego na szkoleniu osób uczestniczących w szkoleniu prowadzonym na stanowiskach, których dotyczy wnioski o przedłużenie.

2. W przypadku gdy uprawnienie uzupełniające w jednostce traci ważność, konieczne jest ukończenie z pozytywnym wynikiem planu szkoleń w jednostce w celu przywrócenia ważności temu uprawnieniu uzupełniającemu.

3. Posiadacz uprawnień lub uprawnień uzupełniającego, który nie świadczył usług kontroli ruchu lotniczego objętych tym uprawnieniem lub uprawnieniem uzupełniającym przez okres dowolnych czterech kolejnych lat, może rozpocząć szkolenie w jednostce dla tego uprawnienia lub uprawnień uzupełniającego wyłącznie po poddaniu się właściwej ocenie spełnienia warunków dla tego uprawnienia lub uprawnień uzupełniającego oraz po spełnieniu wymogów szkoleniowych wynikających z tej oceny.

4. Biegłość językowa kandydata jest formalnie oceniana w regularnych odstępach czasu, z wyjątkiem przypadku gdy kandydaci wykazują biegłość na poziomie 6.

Taki odstęp czasu nie jest dłuższy niż 3 lata dla kandydatów, którzy wykazują biegłość na poziomie 4, i nie dłuższy niż 6 lat dla kandydatów, którzy wykazują biegłość na poziomie 5.

5. Uzupełniające uprawnienie instruktorskie ważne jest przez okres 36 miesięcy z możliwością przedłużenia.

Artykuł 12

Świadectwa zdrowia

- Świadectwa zdrowia wydawane są przez właściwy organ medyczny krajowego organu nadzorczego lub przez lekarzy orzeczników zatwierdzonych przez krajowy organ nadzorczy.
- Wydawanie świadectw zdrowia jest zgodne z przepisami załącznika I do ICAO oraz wymaganiami dla europejskiej klasy 3 poświadczania stanu zdrowia kontrolerów ruchu lotniczego określonymi przez Eurocontrol.

3. Świadectwa zdrowia ważne są od dnia badania lekarskiego i przez okres 24 miesięcy następujących po nim w przypadku kontrolerów ruchu lotniczego poniżej 40 roku życia i przez okres 12 miesięcy w przypadku kontrolerów ruchu lotniczego powyżej tego wieku. Świadectwo zdrowia może zostać cofnięte w każdej chwili, jeśli stan zdrowia jego posiadacza tego wymaga.

4. Państwa Członkowskie zapewniają przyjęcie skutecznych procedur odwoławczych lub rewizyjnych z udziałem właściwych niezależnych doradców medycznych.

5. Państwa Członkowskie zapewniają ustanowienie procedur dotyczących przypadków obniżonej kondycji zdrowotnej i umożliwiających posiadaczom licencji powiadomienie swoich pracodawców o stwierdzonej u nich obniżonej kondycji zdrowotnej lub o pozostawaniu pod wpływem jakiegokolwiek substancji psychoaktywnej lub lekarstw, co może sprawić, że będą niezdolni do korzystania z licencji w bezpieczny i właściwy sposób.

Artykuł 13

Certyfikacja świadczących usługi szkoleniowe

1. Prowadzenie szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego, w tym związanych z nim procedur oceny, podlega certyfikacji przez krajowe organy nadzorcze.

2. Wymagania certyfikacji dotyczą wiedzy i umiejętności technicznych i operacyjnych oraz predyspozycji do organizowania kursów zgodnie z pkt 1 załącznika IV.

3. Wnioski o certyfikację przedkładane są krajowym organom nadzorczym Państwa Członkowskiego w miejscu prowadzenia głównej działalności składającego wniosek lub w miejscu jego siedziby, jeśli taka istnieje.

Krajowe organy nadzorcze wydają certyfikaty w przypadku gdy składający wniosek o możliwość świadczenia usług szkoleniowych spełnia wymogi określone w pkt 1 załącznika IV.

Certyfikaty mogą być wydawane dla każdego rodzaju szkoleń lub w połączeniu z innymi usługami nawigacji lotniczej, w którym to przypadku rodzaj szkolenia i rodzaj usługi nawigacji lotniczej certyfikowane są jako pakiet usług.

4. Certyfikaty wyszczególniają informacje, o których mowa w pkt. 2 załącznika IV.

5. Krajowe organy nadzorcze monitorują zgodność z wymaganiami i warunkami towarzyszącymi tym certyfikatom. W przypadku stwierdzenia przez krajowy organ nadzorczy, że posiadacz certyfikatu nie spełnia już takich wymagań i warunków, krajowy organ nadzorczy podejmuje stosowne działania, które mogą obejmować cofnięcie certyfikatu.

6. Państwo Członkowskie uznaje certyfikaty wystawione w innym Państwie Członkowskim.

Artykuł 14

Gwarancja zgodności z normami dotyczącymi wiedzy i umiejętności

1. Aby zapewnić poziom wiedzy i umiejętności niezbędny do wykonywania czynności kontrolera ruchu lotniczego z zachowaniem wysokiego poziomu norm bezpieczeństwa, Państwa Członkowskie zapewniają nadzorowanie i monitorowanie szkoleń przez krajowe organy nadzorcze.

Ich zadania obejmują:

- a) wystawianie i cofanie licencji, uprawnień i uprawnień uzupełniających, których dotyczyło ukończone szkolenie oraz przeprowadzona ocena, w ramach odpowiedzialności krajowych organów nadzorczych;
- b) utrzymywanie i zawieszanie uprawnień i uprawnień uzupełniających, z których korzysta się w ramach odpowiedzialności krajowych organów nadzorczych;
- c) certyfikację jednostek świadczących usługi szkoleniowe;
- d) zatwierdzanie kursów szkoleniowych, programów szkolenia w jednostce i programów utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce;
- e) zatwierdzanie poziomu wiedzy i umiejętności egzaminatorów lub doradców;
- f) monitorowanie i przeprowadzanie audytu systemów szkoleniowych;
- g) ustanawianie właściwych mechanizmów składania odwołań i powiadamiania.

2. Krajowe organy nadzorcze udzielają właściwych informacji i wzajemnej pomocy krajowym organom nadzorczym innych Państw Członkowskich w celu zapewnienia skutecznego stosowania niniejszej dyrektywy, szczególnie w przypadkach dotyczących swobodnego przepływu kontrolerów ruchu lotniczego w obrębie Wspólnoty.

3. Krajowe organy nadzorcze zapewniają utrzymanie bazy danych zawierającej wykaz kompetencji wszystkich posiadaczy licencji w ramach ich odpowiedzialności wraz z datami ważności ich uprawnień uzupełniających. W tym celu jednostki operacyjne w ramach podmiotów świadczących usługi nawigacji lotniczej prowadzą rejestry dotyczące faktycznie przepracowanych godzin w sektorach, grupie sektorów lub na stanowiskach pracy dla każdego posiadacza licencji pracującego w danej jednostce, i dane te, na żądanie, udostępniane są krajowym organom nadzorczym.

4. Krajowe organy nadzorcze zatwierdzają posiadaczy licencji uprawnionych do pełnienia funkcji wykwalifikowanych egzaminatorów lub wykwalifikowanych doradców dla celów szkolenia w jednostce lub szkolenia uzupełniającego. Zatwierdzenie ważne jest przez okres trzech lat z możliwością przedłużenia.

5. Krajowe organy nadzorcze przeprowadzają audyt podmiotów świadczących usługi szkoleniowe w celu zagwarantowania faktycznej zgodności z normami określonymi w niniejszej dyrektywie.

Oprócz zwykłego audytu, krajowe organy nadzorcze mogą przeprowadzać wizytacje w celu kontroli skutecznej realizacji niniejszej dyrektywy oraz stwierdzenia zgodności z zawartymi w niej normami.

6. Krajowe organy nadzorcze mogą podjąć decyzję o przekazaniu, w całości lub w części, zadań związanych z audytem i kontrolą wymienionych w ust. 5 niniejszego artykułu uznanym instytucjom, zgodnie z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

7. Państwa Członkowskie przekazują Komisji sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszej dyrektywy do dnia 17 maja 2011 r. oraz następnie w trzyletnich odstępach.

Artykuł 15

Wzajemne uznawanie licencji kontrolera ruchu lotniczego

1. Z zastrzeżeniem art. 8, każde Państwo Członkowskie uznaje licencje i związane z nimi uprawnienia, uprawnienia uzupełniające oraz uprawnienia uzupełniające w zakresie języka przyznane przez krajowe organy nadzorcze innego Państwa Członkowskiego zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy, a także uznaje towarzyszące im świadectwo zdrowia. Jednakże Państwo Członkowskie może podjąć decyzję o uznawaniu jedynie licencji posiadaczy, którzy ukończyli co najmniej 21 rok życia, przewidzianych w art. 5 ust. 2 lit. a).

2. W przypadku gdy posiadacz licencji korzysta z przywilejów licencji w Państwie Członkowskim innym niż państwo, w którym licencja została wydana, posiadacz licencji ma prawo wymienić swoją licencję na licencję wydaną w Państwie Członkowskim, w którym korzysta z licencji bez konieczności spełnienia dodatkowych warunków.

3. W celu przyznania uprawnienia uzupełniającego w jednostce, krajowe organy nadzorcze wymagają, aby kandydat spełnił określone warunki związane z takim uprawnieniem uzupełniającym, określając odpowiednią jednostkę, sektor lub stanowisko robocze. Ustalając plan szkolenia w jednostce, podmiot świadczący usługi szkoleniowe uwzględnia we właściwy sposób nabytą wiedzę, umiejętności i doświadczenie kandydata.

4. Krajowe organy nadzorcze zatwierdzają i wydają uzasadnioną decyzję w sprawie planu szkolenia w jednostce, zawierającego proponowane szkolenia kandydata nie później niż sześć tygodni po przedstawieniu dowodu, z wyłączeniem opóźnienia spowodowanego złożeniem ewentualnego odwołania. W swoich decyzjach krajowe organy nadzorcze zapewniają przestrzeganie zasady niedyskryminacji i proporcjonalności.

Artykuł 16

Dostosowanie do postępu naukowo-technicznego

Mając na uwadze postęp naukowo-techniczny, Komisja może przyjąć, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 17 ust. 2, zmiany w odniesieniu do uprawnień określonych w art. 6 i uprawnień uzupełniających określonych w art. 7, przepisów w sprawie świadectw zdrowia, o których mowa w art. 12 ust. 3, oraz załączników.

Artykuł 17

Komitet

1. Komisja jest wspierana przez Komitet Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej ustanowiony na mocy art. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, w szczególności przepisy jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi jeden miesiąc.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 18

Sankcje

Państwa Członkowskie ustanawiają zasady dotyczące sankcji stosowanych w przypadku naruszenia krajowych przepisów przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich wprowadzenia w życie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach do dnia 17 maja 2008 r. oraz

powiadamiają niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach dotyczących tych przepisów.

Artykuł 19

Ustalenia przejściowe

Artykuł 5 ust. 2 lit. a) i b) nie mają zastosowania do posiadaczy licencji kontrolera ruchu lotniczego wydanych przez Państwa Członkowskie przed dniem 17 maja 2008 r.

Artykuł 20

Transpozycja

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 17 maja 2008 r., z wyjątkiem art. 8, dla którego nieprzekraczalnym terminem jest dzień 17 maja 2010 r. Niezwłocznie przekazują one Komisji teksty tych przepisów.

Środki podjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 21

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 22

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 5 kwietnia 2006 r.

W imieniu Parlamentu
Europejskiego

J. BORRELL FONTELLESS
Przewodniczący

W imieniu
Rady

H. WINKLER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

OPIS LICENCJI

Licencje wydawane przez Państwa Członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą powinny odpowiadać niniejszemu opisowi:

1. Pozycje

1.1. Licencja powinna zawierać następujące pozycje, przy czym pozycjom oznaczonym gwiazdką musi towarzyszyć tłumaczenie na język angielski:

- a) *nazwa państwa lub organu wydającego licencję (wytuszczonym drukiem);
- b) *nazwa licencji (mocno wytuszczonym drukiem);
- c) numer seryjny licencji, zapisany cyframi arabskimi, nadany przez organ wydający licencję;
- d) pełne nazwisko i imię posiadacza (zapisane alfabetem łacińskim, również wtedy gdy pisownia języka danego kraju jest inna niż alfabet łaciński);
- e) data urodzenia;
- f) narodowość posiadacza;
- g) podpis posiadacza;
- h) *poświadczenie ważności oraz wydane posiadaczowi upoważnienie do korzystania z licencji, określające:
 - i) uprawnienia, uprawnienia uzupełniające, uprawnienia uzupełniające w zakresie języka, uzupełniające uprawnienia instruktorskie oraz uprawnienia uzupełniające w jednostce;
 - ii) datę pierwszego ich wydania;
 - iii) datę ważności;
- i) podpis urzędnika wydającego licencję i data wydania;
- j) odcisk pieczęci lub stempla organu wydającego licencję.

1.2. Do licencji musi być załączone ważne świadectwo zdrowia.

2. Materiał

Używa się papieru pierwszej jakości lub innego odpowiedniego materiału, na którym pozycje wymienione w pkt 1 muszą być wyraźnie widoczne.

3. Kolor

3.1. W przypadku gdy do wszystkich licencji związanych z lotnictwem, wydawanych przez Państwo Członkowskie, używane są materiały w tym samym kolorze, będzie to kolor biały.

3.2. W przypadku gdy Państwo Członkowskie wydaje licencje związane z lotnictwem w różnych kolorach, kolorem stosowanym w przypadku licencji kontrolerów ruchu lotniczego będzie kolor żółty.

ZAŁĄCZNIK II

WYMAGANIA SZKOLENIOWE

CZĘŚĆ A

WYMAGANIA DOTYCZĄCE SZKOLENIA WSTĘPNEGO DLA KONTROLERÓW RUCHU LOTNICZEGO

Szkolenie wstępne zapewni realizację przez praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego co najmniej celów szkolenia podstawowego i szkolenia w zakresie uprawnień, zgodnie z „Wytycznymi dotyczącymi podstawowych treści szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego” Eurocontrolu, wydanie z dnia 12 grudnia 2004 r., tak aby kontrolerzy ruchu lotniczego mogli obsługiwać ruch lotniczy w sposób bezpieczny, szybki i skuteczny.

Szkolenie wstępne obejmie następujące przedmioty: Ustawa o lotnictwie, zarządzanie ruchem lotniczym, w tym procedury współpracy cywilno-wojskowej, meteorologia, nawigacja, statki powietrzne i zasady lotu (w tym porozumiewanie się kontrolera ruchu z pilotem), czynnik ludzki, sprzęt i systemy, środowisko zawodowe, bezpieczeństwo i kultura bezpieczeństwa, systemy zarządzania bezpieczeństwem, sytuacje nadzwyczajne/kryzysowe, tryb awaryjny systemów oraz umiejętności językowe, w tym frazeologia radiotelefoniczna.

Przedmioty wykładane będą w sposób przygotowujący kandydatów do świadczenia różnego rodzaju usług ruchu lotniczego z jednoczesnym podkreśleniem kwestii bezpieczeństwa. Szkolenie wstępne będzie się składało z części teoretycznej i praktycznej, z uwzględnieniem symulacji, a długość szkolenia zostanie określona w zatwierdzonych planach szkolenia wstępnego. Nabyte umiejętności powinny umożliwić uznanie kandydata za osobę posiadającą odpowiednie kwalifikacje do kontrolowania sytuacji związanych ze złożonym i natężonym ruchem, ułatwiając przejście do szkolenia w jednostce. Po odbyciu szkolenia wstępnego kompetencje kandydata będą oceniane są poprzez stosowne egzaminy lub system ciągłej oceny.

CZĘŚĆ B

WYMAGANIA DOTYCZĄCE SZKOLEŃ W JEDNOSTCE DLA KONTROLERÓW RUCHU LOTNICZEGO

Plany szkolenia w jednostce będą określać szczegółowo przebieg i harmonogram w celu umożliwienia stosowania pod nadzorem instruktora szkolenia operacyjnego procedur w jednostce w odniesieniu do strefy lokalnej. Zatwierdzony plan będzie wskazywał wszystkie elementy systemu oceny wiedzy i umiejętności, w tym organizację pracy, ocenę postępów oraz egzaminy, a także procedury powiadamiania krajowego organu nadzorczego. Szkolenie w jednostce może zawierać pewne specyficzne dla warunków krajowych elementy szkolenia wstępnego.

Czas trwania szkolenia w jednostce zostanie określony w planie szkolenia w jednostce. Wymagane umiejętności będą oceniane poprzez stosowne egzaminy lub system ciągłej oceny przez zatwierdzonych kompetentnych egzaminatorów lub doradców, którzy w swoich sądach będą bezstronni i obiektywni. W tym celu krajowe organy nadzorcze wdrożą mechanizmy odwoławcze, zapewniające uczciwe traktowanie kandydatów.

CZĘŚĆ C

WYMAGANIA DOTYCZĄCE SZKOLENIA UZUPEŁNIAJĄCEGO DLA KONTROLERÓW RUCHU LOTNICZEGO

Ważność wpisywanych do licencji kontrolera ruchu lotniczego uprawnień i uprawnień uzupełniających w jednostce będzie utrzymywana poprzez zatwierdzone szkolenia uzupełniające, na które składają się szkolenia odbywane w celu utrzymania umiejętności kontrolera ruchu lotniczego, kursy dla przypomnienia zdobytych wiadomości, szkolenie na wypadek awarii, a także, w uzasadnionych przypadkach, szkolenie językowe.

Szkolenie uzupełniające będzie składać się z części teoretycznej i praktycznej, z uwzględnieniem symulacji. W tym celu podmiot prowadzący szkolenie opracuje program utrzymywania wiedzy i umiejętności w jednostce, w którym określa szczegółowo przebieg, obsadę osobową i harmonogram, które są konieczne do prowadzenia właściwych szkoleń uzupełniających oraz wykazania wiedzy i umiejętności. Takie programy będą poddawane przeglądowi i zatwierdzane co najmniej co trzy lata. Czas trwania szkolenia uzupełniającego zostanie określony zgodnie funkcjonalnymi potrzebami kontrolerów ruchu lotniczego pracującymi w jednostce, w szczególności z uwagi na zmiany lub planowane zmiany procedur lub urządzeń, lub z uwagi na ogólne wymogi związane z zarządzaniem bezpieczeństwem. Wiedza i umiejętności każdego kontrolera ruchu lotniczego będą odpowiednio oceniane co najmniej co trzy lata. Podmiot świadczący usługi nawigacji lotniczej zapewni stosowanie mechanizmów gwarantujących sprawiedliwe traktowanie posiadaczy licencji, którym nie można przedłużyć ważności uprawnień uzupełniających.

ZAŁĄCZNIK III

WYMAGANIA DOTYCZĄCE BIEGŁOŚCI JĘZYKOWEJ

Wymagania dotyczące biegłości językowej, określone w art. 8, mają zastosowanie zarówno do frazeologii, jak i do zwykłego języka. Aby spełnić wymagania dotyczące biegłości językowej, kandydat do licencji lub posiadacz licencji będzie podlegał ocenie i musi wykazać, że osiągnął co najmniej poziom operacyjny (poziom 4) skali klasyfikacji biegłości językowej określonej w niniejszym załączniku.

Biegli użytkownicy języka powinni:

- a) skutecznie porozumiewać się, wyłącznie za pomocą głosu (telefon/radiotelefon) oraz w sytuacjach kontaktu osobistego;
- b) dokładnie i precyzyjnie porozumiewać się w zakresie powszechnych, konkretnych i związanych z pracą tematów;
- c) wykorzystywać właściwe strategie komunikacyjne w celu wymiany komunikatów oraz ich rozpoznawania, a także wyjaśniania nieporozumień (np. sprawdzanie, potwierdzanie lub wyjaśnianie informacji) w kontekście ogólnym lub związanym z pracą;
- d) pomyślnie i ze stosunkową łatwością radzić sobie z wyzwaniami językowymi powstałymi w wyniku komplikacji lub nieoczekiwanego obrotu zdarzeń, które występują w kontekście rutynowych sytuacji w pracy, lub z zadaniami komunikacyjnymi, które już znają; oraz
- e) używać dialektu lub akcentu zrozumiałego dla środowiska lotniczego.

Skala klasyfikacji biegłości językowej: poziomy: biegły, rozszerzony i operacyjny.

Poziom	Wymowa	Struktura	Słownictwo	Płynność	Rozumienie	Interakcja
Biegły 6	Postępuje się Dialektem lub akcentem zrozumiałym dla środowiska lotniczego. Wymowa, akcent, rytm i intonacja, mimo ewentualnego wpływu pierwszego języka lub odmiany regionalnej, w zasadzie nigdy nie przeszkadzają w łatwym zrozumieniu.	Stosowne konstrukcje gramatyczne i wzorce zdań wynikają z funkcji językowych właściwych dla zadania. Zarówno podstawowe, jak i złożone konstrukcje gramatyczne oraz wzorce zdań są spójne i dobrze opanowane.	Zakres słownictwa i trafność doboru są wystarczające dla skutecznego porozumiewania się w szerokiej gamie znanych i nieznanymi zagadnień. Słownictwo jest idiomatyczne, uwzględnia niuans znaczeniowe i odpowiedni rejestr.	Zdolność formułowania długich wypowiedzi w sposób płynny, naturalny i bez wysiłku. Różnicuje wypowiedzi w celu uzyskania efektów stylistycznych, np. dla podkreślenia sensu. Spontanicznie stosuje właściwe znaczniki dyskursu i łączniki.	Rozumienie jest poprawne i spójne w prawie wszystkich kontekstach i obejmuje niuans językowe i kulturowe.	Łatwo reaguje w prawie wszystkich sytuacjach. Jest wrażliwy na sygnały werbalne i niewerbalne i odpowiednio na nie reaguje.
Rozszerzony 5	Wymowa, akcent, rytm i intonacja, mimo wpływu pierwszego języka lub odmiany regionalnej, rzadko przeszkadzają w łatwym zrozumieniu.	Podstawowe konstrukcje gramatyczne i wzorce zdań są spójne i dobrze opanowane. Podejmowane są próby tworzenia złożonych konstrukcji, ale z błędami, które czasami zmieniają znaczenie.	Zakres słownictwa i trafność doboru są wystarczające dla skutecznego porozumiewania się w zagadnieniach powszechnych, konkretnych i związanych z pracą. Parafrazuje w sposób spójny i trafny. Słownictwo jest czasem idiomatyczne.	Zdolność formułowania długich wypowiedzi z względną łatwością na tematy znane, ale może nie różnicować wypowiedzi pod względem stylistycznym. Potrafi stosować właściwe znaczniki dyskursu i łączniki.	Rozumienie jest poprawne w sprawach powszechnych, konkretnych i związanych z pracą, i w większości poprawne, gdy mówiący staje w obliczu komplikacji językowej lub sytuacyjnej, lub w obliczu niespodziewanego obrotu wydarzeń. Jest w stanie zrozumieć pewien zakres odmian mowy (dialekt lub akcent) lub rejestry.	Odpowiedzi są natychmiastowe, właściwe i zawierają informacje. Skutecznie radzi sobie w relacji mówcą/słuchacz.
Operacyjny 4	Wymowa, akcent, rytm i intonacja wykazują wpływ pierwszego języka lub regionalnej odmiany, ale tylko czasami przeszkadza to w łatwym zrozumieniu.	Podstawowe konstrukcje gramatyczne i wzorce zdań są wykorzystywane twórczo i są zwykle dobrze opanowane. Mogą występować błędy, szczególnie w okolicznościach nadzwyczajnych i niespodziewanych, ale rzadko zmieniają znaczenie.	Zakres słownictwa i trafność doboru są zazwyczaj wystarczające dla skutecznego porozumiewania się w zagadnieniach powszechnych, konkretnych i związanych z pracą. Może często z powodzeniem parafrazować wypowiedzi, gdy w okolicznościach nadzwyczajnych i niespodziewanych, ale rzadko zmieniają znaczenie.	We właściwym tempie formułuje odpowiednio długie fragmenty wypowiedzi. Sporadycznie może tracić płynność w momencie przejścia z przekazu ćwiczonego lub standardowego na przekaz spontaniczny, co nie przeszkadza w skutecznym porozumiewaniu się. Potrafi czynić ograniczony użytek ze znaczników dyskursu i łączników. Wypełnia nie rozpraszają uwagi.	Rozumienie, jest w większości, poprawne w sprawach powszechnych, konkretnych i związanych z pracą, jeśli używany akcent lub odmiana są dostatecznie czytelne dla międzynarodowego środowiska użytkowników. Mówiący w obliczu komplikacji językowej lub sytuacji nieoczekiwanej, względnie nieoczekiwane obroty wydarzeń rozumie wolniej lub wymaga procesu wyjaśnień.	Odpowiedzi są zwykle natychmiastowe, właściwe i zawierają informacje. Inicjuje i utrzymuje wymianę zdań, nawet gdy ma do czynienia z niespodziewanym obrotem wydarzeń. Odpowiednio radzi sobie z pozornymi nieporozumieniami poprzez sprawdzanie, potwierdzanie lub wyjaśnianie.

ZAŁĄCZNIK IV

**WYMAGANIA TOWARZYSZĄCE CERTYFIKATOM PRYZNANYM PODMIOTOM ŚWIADCZĄCYM
USŁUGI SZKOLENIOWE**

1. Zgodność w wymogami, o których mowa w art. 13, musi być potwierdzona dowodami na to, że podmioty świadczące usługi szkoleniowe dysponują odpowiednią kadrami i wyposażeniem i działają w środowisku odpowiednim dla prowadzenia szkoleń niezbędnych do uzyskania lub utrzymania licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i licencji kontrolera ruchu lotniczego. W szczególności podmioty świadczące usługi szkoleniowe są zobowiązane do:
 - a) posiadania skutecznej struktury zarządczej i dysponowania wystarczająco liczną, odpowiednio wykwalifikowaną i doświadczoną kadrami, niezbędną do prowadzenia szkolenia zgodnie z normami określonymi w niniejszej dyrektywie;
 - b) dysponowania niezbędnymi obiektami, sprzętem i możliwościami zakwaterowania odpowiednimi dla danego typu oferowanego szkolenia;
 - c) zapewnienia metodologii wykorzystywanej do ustalania szczegółów w odniesieniu do treści, organizacji i czasu trwania kursów, planów szkoleń w jednostce oraz programów utrzymania wiedzy i umiejętności w jednostce; obejmuje to również sposób organizacji egzaminów lub oceny. Dla egzaminów związanych ze szkoleniem wstępnym, z uwzględnieniem szkolenia symulacyjnego, kwalifikacje egzaminatorów powinny być szczegółowo określone;
 - d) przedstawienia dowodów posiadania systemu zarządzania jakością w celu monitorowania zgodności oraz odpowiednich systemów i procedur zapewniających przeprowadzenie szkolenia w sposób spełniający normy określone w niniejszej dyrektywie;
 - e) wykazania posiadania wystarczających zasobów finansowych do prowadzenia szkolenia zgodnie z normami określonymi w niniejszej dyrektywie oraz posiadania wystarczającej ochrony ubezpieczeniowej dla swoich działań zgodnie z charakterem oferowanego szkolenia.
 2. Certyfikaty powinny szczegółowo określać:
 - a) krajowy organ nadzorczy wydający certyfikat;
 - b) dane wnioskodawcy (nazwisko i imię/nazwa oraz adres);
 - c) rodzaj usług objętych certyfikatem;
 - d) oświadczenie wnioskodawcy o zgodności z wymaganiami określonymi w pkt 1;
 - e) datę wystawienia i okres ważności certyfikatu.
-