

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 805/2011****z dnia 10 sierpnia 2011 r.****ustanawiające szczegółowe zasady licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego oraz wydawania określonych certyfikatów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 8c ust. 10,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 ma na celu ustanowienie i utrzymanie wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie. Rozporządzenie to określa środki realizacji tego celu, a także pozostałych celów w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
- (2) Wykonanie rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz nowy pakiet przepisów dotyczący jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES II)<sup>(2)</sup> wymaga ustanowienia bardziej szczegółowych przepisów wykonawczych, dotyczących zwłaszcza licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego, w celu utrzymania wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie, osiągnięcia najwyższych standardów odpowiedzialności oraz wiedzy i umiejętności, zwiększenia dostępności kontrolerów ruchu lotniczego oraz promowania wzajemnego uznawania licencji z jednoczesnym dążeniem do ogólnego podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz wiedzy i umiejętności personelu.
- (3) Kontrolerzy ruchu lotniczego, a także osoby i organizacje zaangażowane w szkolenie, testowanie, kontrolę oraz badania lekarskie kontrolerów ruchu lotniczego, muszą spełniać stosowne zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Zgodnie z tym rozporządzeniem kontrolerzy ruchu lotniczego, a także osoby i organizacje zaangażowane w szkolenie powinny być certyfikowane lub licencjonowane po stwierdzeniu, że spełniają oni zasadnicze wymagania.
- (4) Licencja wprowadzona na podstawie dyrektywy 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego<sup>(3)</sup> okazała się skutecznym środkiem służącym uznaniu szczególnej roli kontrolerów ruchu lotniczego w bezpiecznym zapewnianiu kontroli ruchu lotniczego. Ustalenie ogólnounijnych norm w zakresie wiedzy i umiejętności zredukowało niejednorodność w tej dziedzinie i przyczyniło się do sprawniejszej organizacji pracy w ramach rozwijającej się współpracy regionalnej pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej. W związku z tym utrzymanie i udoskonalenie wspólnego systemu licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego w Unii to zasadnicze elementy europejskiego systemu kontroli ruchu lotniczego.
- (5) Dyrektywa 2006/23/WE została zastąpiona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009<sup>(4)</sup>. Przepisy dyrektywy 2006/23/WE nadal jednak obowiązują do dnia stosowania środków określonych w art. 8c ust. 10 rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Niniejsze rozporządzenie zawiera wymienione środki.
- (6) Przepisy niniejszego rozporządzenia odzwierciedlają najnowszy stan wiedzy, w tym najlepsze praktyki oraz postęp naukowy i techniczny, w dziedzinie szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego. Zostały one opracowane na podstawie dyrektywy 2006/23/WE i przewidują wspólną transpozycję przez państwa członkowskie norm i zalecanych metod postępowania określonych w Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., oraz wymagań w zakresie przepisów bezpieczeństwa przyjętych przez Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) ustanowioną na mocy postanowień międzynarodowej konwencji z dnia 13 grudnia 1960 r.
- (7) W celu zapewnienia jednolitego stosowania wspólnych wymogów w zakresie licencjonowania oraz poświadczania stanu zdrowia kontrolerów ruchu lotniczego właściwe organy państw członkowskich oraz, w razie konieczności, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (zwana dalej „Agencją”) powinny stosować wspólne procedury, aby dokonać oceny przestrzegania tych wymagań. Agencja powinna opracować specyfikacje certyfikacyjne, akceptowalne sposoby potwierdzania zgodności, jak również materiały zawierające wytyczne, aby ułatwić utrzymanie koniecznego stopnia ujednolicenia regulacji.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34).<sup>(3)</sup> Dz.U. L 114 z 27.4.2006, s. 22.<sup>(4)</sup> Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 51.

- (8) Szczególne cechy ruchu lotniczego w Unii wymagają wprowadzenia oraz skutecznego stosowania wspólnych norm w zakresie wiedzy i umiejętności odnoszących się do kontrolerów ruchu lotniczego zatrudnionych przez instytucje zapewniające zarządzanie ruchem lotniczym oraz służby żeglugi powietrznej (ATM/ANS) na powszechny użytek.
- (9) Państwa członkowskie powinny jednak w możliwie najszerszym zakresie dopilnować tego, aby służby zapewniane lub udostępniane przez personel wojskowy na powszechny użytek zapewniały poziom bezpieczeństwa odpowiadający co najmniej poziomowi wyznaczonemu w zasadniczych wymaganiach określonych w załączniku Vb do rozporządzenia podstawowego. W związku z tym państwa członkowskie mogą także zdecydować o stosowaniu zasad niniejszego rozporządzenia w przypadku swojego personelu wojskowego zapewniającego służby na powszechny użytek, o którym mowa w art. 1 ust. 2 lit. c) tego rozporządzenia.
- (10) Organy sprawujące nadzór i dokonujące weryfikacji zgodności powinny być w wystarczającym stopniu niezależne od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz podmiotów świadczących usługi szkoleniowe. Ponadto organy takie powinny pozostawać zdolne do skutecznego realizowania swoich zadań. Właściwy organ wyznaczony do celów niniejszego rozporządzenia 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<sup>(1)</sup>, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009. Agencja powinna działać jako właściwy organ do celów niniejszego rozporządzenia, aby mogła wydawać i wznawiać certyfikaty organizacjom szkolącym kontrolerów ruchu lotniczego, znajdującym się poza terytorium państw członkowskich, a także, w odpowiednich przypadkach, ich personelowi.
- (11) Zapewnianie służb żeglugi powietrznej wymaga wysoko wykwalifikowanego personelu, którego wiedzę i umiejętności można wykazać na różne sposoby. W dziedzinie kontroli ruchu lotniczego właściwym środkiem jest utrzymanie wspólnego systemu licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego w Unii, a licencję można uznać za rodzaj dyplomu, przyznany każdemu kontrolerowi ruchu lotniczego. Klasyfikacja na licencji powinna wskazywać rodzaj usługi ruchu lotniczego, do świadczenia których kontroler ruchu lotniczego jest kompetentny. Równocześnie uprawnienia uzupełniające wpisane do licencji odzwierciedlają zarówno określone umiejętności kontrolera, jak i upoważnienie do zapewniania służb w określonym sektorze lub określonej grupie sektorów wydane przez właściwe organy. Dlatego, przy udzielaniu licencji lub przedłużaniu ważności uprawnień uzupełniających organy te powinny być w stanie ocenić wiedzę i umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego. Właściwe organy powinny również mieć możliwość zawieszenia licencji, uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego, jeśli wiedza i umiejętności budzą wątpliwości.
- (12) Uznając potrzebę dalszego rozwijania kultury bezpieczeństwa, zwłaszcza poprzez stosowanie zasad wiarygodnego zgłaszania incydentów i zasady „Just Culture”, umożliwiających wyciąganie wniosków z incydentów, w niniejszym rozporządzeniu nie powinno się ustanawiać automatycznego związku między określonym incydentem a zawieszeniem licencji, uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego. Cofnięcie licencji powinno być uznane za ostateczny środek stosowany w skrajnych przypadkach.
- (13) W celu zwiększenia wzajemnego zaufania państw członkowskich do ich systemów licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego niezbędne są wspólne zasady dotyczące uzyskiwania i zachowywania ważności licencji. Dlatego też w celu zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa istotne jest wprowadzenie jednolitych wymagań dotyczących szkoleń, kwalifikacji, wiedzy i umiejętności oraz dostępu do zawodu kontrolera ruchu lotniczego. Powinno to doprowadzić do zapewnienia bezpiecznych i wysokiej jakości służb kontroli ruchu lotniczego i przyczynić się do uznawania licencji w całej Unii, a tym samym zwiększyć swobodę przepływu kontrolerów ruchu lotniczego oraz ich dostępność.
- (14) Niniejsze rozporządzenie nie powinno prowadzić do omijania obowiązujących przepisów krajowych, regulujących prawa i obowiązki mające zastosowanie do stosunku pracy pomiędzy pracodawcą a kandydatami na kontrolera ruchu lotniczego.
- (15) Aby można było porównywać umiejętności w całej Unii, wymagane jest, by ich struktura została opracowana w sposób jasny i ogólnie przyjęty. Pomoże to zapewnić bezpieczeństwo, nie tylko w przestrzeni powietrznej kontrolowanej przez jedną instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, lecz przede wszystkim na styku działania różnych instytucji zapewniających te służby.
- (16) W wielu zdarzeniach i wypadkach komunikacja odgrywa znaczną rolę. W związku z tym niniejsze rozporządzenie ustanawia wymagania w zakresie znajomości języków dla kontrolerów ruchu lotniczego. Wymagania te opierają się na wymaganiach przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i wprowadzają środki zapewniające egzekwowanie tych norm przyjętych na szczeblu międzynarodowym. W odniesieniu do wymagań językowych konieczne jest przestrzeganie zasady niedyskryminacji, przejrzystości i proporcjonalności, co umożliwi wspieranie swobodnego przepływu i jednocześnie zapewni bezpieczeństwo.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.

- (17) Cele szkolenia wstępnego zostały opisane w specyfikacji EUROCONTROL dotyczącej podstawowych, jednolitych treści szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego opracowanej na wniosek członków EUROCONTROL i są uznawane za odpowiednie normy. Brak ogólnie przyjętych norm dla szkoleń w jednostce wymaga zrównoważenia poprzez przyjęcie szeregu środków obejmujących zatwierdzanie egzaminatorów i asesorów, którzy powinni gwarantować spełnianie rygorystycznych norm w zakresie wiedzy i umiejętności. Jest to tym bardziej istotne, że szkolenie w jednostce jest bardzo kosztowne i ma decydujący wpływ na bezpieczeństwo. ICAO opracowała normy także w obszarach, w których brak jest wspólnych europejskich wymagań szkoleniowych. Wobec braku europejskich wymagań szkoleniowych państwa członkowskie mogą opierać się na takich normach ICAO.
- (18) Wymogi zdrowotne zostały opracowane na wniosek państw członkowskich EUROCONTROL i są uznawane za odpowiednie normy w dziedzinie zapewniania zgodności z niniejszym rozporządzeniem. W szczególności wydawanie orzeczeń lotniczo-lekarskich powinno być zgodne z wymaganiami europejskiej klasy 3 poświadczania stanu zdrowia kontrolerów ruchu lotniczego określonymi przez EUROCONTROL.
- (19) Certyfikacja organizacji szkoleniowych powinna być postrzegana, dla celów bezpieczeństwa, jako jeden z czynników mających decydujący wpływ na jakość szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego. Dlatego konieczne jest ustanowienie wymagań dla organizacji szkoleniowych. Szkolenie powinno być traktowane jak usługa podobna do usług nawigacji lotniczej, która również powinna podlegać procesowi certyfikacji. Niniejsze rozporządzenie powinno umożliwiać certyfikowanie szkoleń w odniesieniu do rodzaju szkolenia, pakietu usług szkoleniowych lub usług szkoleniowych wraz ze służbami żeglugi powietrznej, z uwzględnieniem szczególnych cech szkolenia.
- (20) Niniejsze rozporządzenie potwierdza utrwalone orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w zakresie wzajemnego uznawania dyplomów i swobody przepływu pracowników. Zasada proporcjonalności, uzasadnione nakładanie środków kompensacyjnych oraz stworzenie właściwych procedur odwoławczych stanowią podstawowe normy, 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 niniejszym rozporządzeniem. Biorąc pod uwagę, że celem niniejszego rozporządzenia jest zapewnienie wzajemnego uznawania licencji, nie reguluje ono warunków dotyczących dostępu do zatrudnienia.
- (21) Zawód kontrolera ruchu lotniczego podlega innowacjom technicznym, które wymagają systematycznej aktualizacji umiejętności takich kontrolerów. Niezbędne dostosowania niniejszego rozporządzenia do rozwoju technicznego i naukowego powinny odbywać się zgodnie z odpowiednią procedurą połączoną z kontrolą określoną w art. 5a decyzji Rady 1999/468/WE <sup>(1)</sup>.
- (22) Niniejsze rozporządzenie może mieć wpływ na powszechnie przyjętą praktykę pracy kontrolerów ruchu lotniczego. Partnerzy społeczni powinni, we właściwy sposób, być informowani oraz należy im przekazywać wskazówki na temat wszelkich środków we wszystkich sprawach skutkujących istotnymi implikacjami społecznymi.
- W związku z tym Agencja przeprowadziła konsultacje z partnerami społecznymi z zastosowaniem przyspieszonej procedury. W sprawie przyjmowanych przez Komisję kolejnych środków wykonawczych należy zasięgnąć 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 między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim <sup>(2)</sup>.
- (23) Ogólne warunki uzyskiwania licencji w zakresie, w jakim odnoszą się one do wieku, wymogów zdrowotnych, wykształcenia i szkolenia wstępnego, nie powinny dotyczyć posiadaczy obecnych licencji. Licencje i orzeczenia lotniczo-lekarskie wydawane przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą 2006/23/WE należy traktować jako wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, aby zapewnić ciągłość przywilejów wynikających z posiadanych licencji oraz ułatwić wszystkim posiadaczom licencji i właściwym organom dostosowanie się do nowych wymagań.
- (24) Należy przyznać odstępstwa, aby zezwolić na dalsze stosowanie różniących się praktyk krajowych w odniesieniu do kwestii, w których nie ustanowiono jeszcze wspólnych zasad w ramach procedury przyspieszonej zastosowanej w odniesieniu do środków wykonawczych pierwszego etapu.
- (25) Agencja powinna dokonać oceny europejskiego systemu licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego i dalszych niezbędnych ulepszeń w kierunku podejścia do lotnictwa w „ujęciu systemowym” oraz zapewnienia pełnej zgodności z zasadniczymi wymaganiami opisanymi w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, z myślą o przedłożeniu Komisji opinii obejmującej ewentualne zmiany niniejszego rozporządzenia.
- (26) W opinii tej należy także uwzględnić kwestie, w przypadku których w pierwszym etapie w ramach procedury przyspieszonej nie było możliwości ustanowienia wspólnych zasad w miejsce rozbieżnych praktyk krajowych, dlatego w stosownych przypadkach proponuje się utrzymanie w mocy przepisów krajowych państw członkowskich w okresie przejściowym.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27.

- (27) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii wydanej przez Agencję zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) i art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (28) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu utworzonego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I

### PODSTAWOWE ZASADY

#### Artykuł 1

##### Cel

Celem niniejszego rozporządzenia jest podniesienie poziomu standardów bezpieczeństwa oraz udoskonalenie działania systemu kontroli ruchu lotniczego w Unii poprzez wydawanie licencji kontrolera ruchu lotniczego w oparciu o wspólne wymogi licencjonowania.

#### Artykuł 2

##### Przedmiot i zakres stosowania

- Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe przepisy dotyczące wydawania, zawieszania i cofania licencji kontrolerów ruchu lotniczego i praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego, powiązanych z tym uprawnień, uprawnień uzupełniających, orzeczeń lotniczo-lekarskich i certyfikatów organizacji szkoleniowych, a także warunki ich ważności, wznowiania, przywracania im ważności i wykorzystywania.
- Niniejsze rozporządzenie stosuje się do:
  - praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego,
  - kontrolerów ruchu lotniczego realizujących swoje zadania w ramach zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 216/2008, oraz
  - osób i organizacji zaangażowanych w licencjonowanie, szkolenie, egzaminowanie, kontrolę oraz badania lekarskie kandydatów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- Z zastrzeżeniem art. 1 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 państwa członkowskie dopilnowują w możliwie najszerszym zakresie tego, aby służby zapewniane lub udostępniane przez personel wojskowy na powszechny użytek, o którym mowa w art. 1 ust. 2 lit. c) tego rozporządzenia, zapewniały poziom bezpieczeństwa odpowiadający co najmniej poziomowi wyznaczonemu w zasadniczych wymaganiach określonych w załączniku Vb do tego rozporządzenia.
- Aby osiągnąć zharmonizowany poziom bezpieczeństwa w europejskiej przestrzeni powietrznej, państwa członkowskie mogą zdecydować o stosowaniu zasad określonych w niniejszym rozporządzeniu w przypadku swojego personelu wojskowego zapewniającego służby na powszechny użytek, o którym mowa w art. 1 ust. 2 lit. c) tego rozporządzenia.
- Służby kontroli ruchu lotniczego objęte zakresem stosowania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 są zapewniane

wyłącznie przez kontrolerów ruchu lotniczego, którzy uzyskali licencję zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

#### Artykuł 3

##### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- „służba kontroli ruchu lotniczego” oznacza służbę zapewnianą w celu zapobiegania kolizjom pomiędzy statkami powietrznymi oraz na polu manewrowym, pomiędzy statkiem powietrznym a przeszkodami, a także w celu usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;
- „instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej” oznaczają każdą publiczną lub prywatną instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w ogólnym ruchu lotniczym;
- „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;
- „licencja” oznacza dokument znany pod dowolną nazwą, wydany oraz zatwierdzony zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz uprawniający jego prawowitego posiadacza do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego zgodnie z zawartymi w nim uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi;
- „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;
- „uprawnienie uzupełniające” oznacza upoważnienie wpisane do licencji i stanowiące jej część, określające szczególne warunki, przywileje lub ograniczenia odnoszące się do stosownego uprawnienia;
- „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 jest uprawniony do pracy;
- „uprawnienie uzupełniające w zakresie języka” oznacza upoważnienie wpisane do licencji i stanowiące jej część, określające biegłość językową posiadacza;
- „uzupełniające uprawnienie 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” oznacza całość kursów teoretycznych, ćwiczenia praktyczne obejmujące symulację i szkolenie operacyjne wymagane w celu zdobycia i zachowania umiejętności niezbędnych do zapewniania bezpiecznych i wysokiej jakości służb kontroli ruchu lotniczego; szkolenie obejmuje:
- szkolenie wstępne zapewniające szkolenie w zakresie podstawowym i w zakresie uprawnień, prowadzące do wydania licencji praktykanta-kontrolera;
  - szkolenie w jednostce, w tym szkolenie przygotowawcze oraz szkolenie operacyjne, prowadzące do wydania licencji kontrolera ruchu lotniczego;
  - szkolenie uzupełniające, utrzymujące ważność uprawnień uzupełniających wpisanych do licencji;
  - szkolenie instruktorów szkolenia operacyjnego, prowadzące do przyznania uzupełniającego uprawnienia instruktorskiego;
  - szkolenie posiadaczy licencji uprawnionych do pełnienia funkcji wykwalifikowanego egzaminatora lub asesora zgodnie z art. 24;
13. „organizacja szkoleniowa” oznacza organizację, która uzyskała certyfikat właściwego organu uprawniający do prowadzenia jednego rodzaju szkolenia lub kilku rodzajów szkoleń;
14. „program utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce” oznacza zatwierdzony program wskazujący metodę, za pomocą której jednostka utrzymuje poziom wiedzy i umiejętności swoich posiadaczy licencji;
15. „plan szkoleń w jednostce” oznacza zatwierdzony plan określający szczegółowo przebieg i harmonogram wymagane na potrzeby umożliwienia stosowania procedur w jednostce pod nadzorem instruktora szkolenia operacyjnego i w odniesieniu do strefy lokalnej.

#### Artykuł 4

#### Właściwy organ

Do celów niniejszego rozporządzenia właściwy organ to organ powołany lub ustanowiony przez każde państwo członkowskie jako jego krajowy organ nadzoru w celu podjęcia realizacji zadań wyznaczonych takiemu organowi na mocy niniejszego

rozporządzenia z wyjątkiem certyfikacji organizacji szkoleniowych zgodnie z art. 27, w przypadku której właściwy organ to:

- organ powołany lub ustanowiony przez państwo członkowskie będące miejscem prowadzenia głównej działalności kandydata lub, jeśli dotyczy, jego siedziby, chyba że dwustronna lub wielostronna umowa między państwami członkowskimi lub właściwymi organami stanowi inaczej;
- Agencja, jeśli miejsce prowadzenia głównej działalności kandydata lub, jeśli dotyczy, jego siedziby znajduje się poza terytorium państw członkowskich.

## ROZDZIAŁ II

### LICENCJE, UPRAWNIENIA I UPRAWNIENIA UZUPEŁNIAJĄCE

#### Artykuł 5

#### Wydawanie licencji, uprawnień i uprawnień uzupełniających

- Wniosek o wydanie, przywrócenie ważności i wznowienie licencji, związanych z nimi uprawnień lub uprawnień uzupełniających, a także wniosek o przywrócenie im ważności, są przedkładane właściwemu organowi zgodnie z procedurą określoną przez ten organ.
- Do wniosku dołącza się dowody na to, że kandydat posiada kompetencje niezbędne do wykonywania czynności kontrolera ruchu lotniczego lub praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego zgodnie z wymaganiami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu. Dokument stwierdzający kompetencje kandydata będzie dotyczyć wiedzy, doświadczenia, umiejętności i biegłości językowej.
- Licencja zawiera wszelkie istotne informacje odnoszące się do przywilejów wynikających z posiadania takiego dokumentu i spełnia warunki określone w załączniku I.

- Licencja jest własnością osoby, której została wydana i która składa na niej swój podpis.

#### Artykuł 6

#### Zawieszenie i cofnięcie licencji, uprawnień i uprawnień uzupełniających

Zgodnie z artykułem 22 ust. 2:

- licencja, uprawnienie lub uprawnienie uzupełniające mogą być zawieszane w przypadku, gdy wiedza i umiejętności kontrolera ruchu lotniczego podane są w wątpliwość lub w przypadku poważnego uchybienia;
- licencja może zostać cofnięta w przypadku poważnego zaniedbania lub nadużycia.

**Artykuł 7****Korzystanie z przywilejów wynikających z posiadania licencji**

Korzystanie z przywilejów wynikających z posiadania licencji jest uzależnione od ważności uprawnień, uprawnień uzupełniających i orzeczenia lotniczo-lekarskiego.

**Artykuł 8****Licencja praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego**

1. Posiadacze licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego są uprawnieni do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego pod nadzorem instruktora szkolenia operacyjnego zgodnie z uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi wpisanymi do licencji.

2. Kandydaci ubiegający się o licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego:

- a) ukończyli co najmniej 18 lat;
- b) mają przynajmniej dokument uprawniający do podjęcia nauki na wyższej uczelni lub inny równoważny dokument albo wykształcenie średnie innego rodzaju umożliwiające im ukończenie szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego;
- c) pomyślnie ukończyli zatwierdzone szkolenie wstępne odpowiednie do danego uprawnienia i, w stosownym przypadku, szkolenie do uprawnienia uzupełniającego do danego uprawnienia, określone w części A załącznika II;
- d) posiadają ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie;
- e) wykazali się odpowiednim poziomem biegłości językowej zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 13.

3. Licencja praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego zawiera uprawnienie (uprawnienia) uzupełniające w zakresie języka, co najmniej jedno uprawnienie i, w stosownych przypadkach, jedno uprawnienie uzupełniające.

**Artykuł 9****Licencja kontrolera ruchu lotniczego**

1. Posiadacze licencji kontrolera ruchu lotniczego są uprawnieni do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego zgodnie z uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi wpisanymi w licencji.

2. Przywileje wynikające z posiadania licencji kontrolera ruchu lotniczego obejmują przywileje nadane na mocy licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego określone w art. 8 ust. 1.

3. Kandydaci ubiegający się o licencję kontrolera ruchu lotniczego:

- a) ukończyli co najmniej 21 lat. Jednak w uzasadnionych przypadkach państwo członkowskie może ustalić niższy próg wieku;
- b) mają licencję kontrolera ruchu lotniczego;
- c) ukończyli zatwierdzone szkolenia w jednostce oraz pomyślnie zdali stosowne egzaminy lub przeszli ocenę zgodnie z wymaganiami określonymi w części B załącznika II;
- d) posiadają ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie;
- e) wykazali się odpowiednim poziomem biegłości językowej zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 13.

4. Licencji kontrolera ruchu lotniczego nadawana jest ważność poprzez dokonanie wpisu jednego uprawnienia lub kilku uprawnień oraz stosownych uprawnień uzupełniających, uprawnień w jednostce oraz uprawnień w zakresie języka, uzyskanych w wyniku zakończonego pomyślnie szkolenia.

**Artykuł 10****Uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego**

1. Licencje zawierają jedno uprawnienie lub kilka uprawnień spośród następujących, co umożliwia wskazanie rodzaju służby, do której zapewniania uprawniony jest posiadacz licencji:

- a) uprawnienie kontroli lotniska wizualnej (ADV), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służby 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 ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego na lotnisku, które opublikowało procedury instrumentalne podejścia lub odlotu, a uprawnieniu temu towarzyszy co najmniej jedno uprawnienie uzupełniające zgodnie z opisem w art. 11 ust. 1;
- c) uprawnienie kontroli zbliżania proceduralnej (APP), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służby 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 ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla przylatujących, odlatujących lub przelatujących statków powietrznych z wykorzystaniem urządzeń nadzoru, a uprawnieniu temu towarzyszy co najmniej jedno uprawnienie uzupełniające opisane w art. 11 ust. 2;

e) uprawnienie kontroli obszaru proceduralnej (ACP), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla statków powietrznych bez wykorzystywania urządzeń nadzoru;

f) uprawnienie kontroli obszaru radarowej (ACS) oznaczające, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla statków powietrznych z wykorzystaniem urządzeń nadzoru, a uprawnieniu temu towarzyszy co najmniej jedno z uprawnień uzupełniających opisanych w art. 11 ust. 3.

2. Posiadacz uprawnienia, który nie korzystał z przywilejów związanych z tym uprawnieniem przez okres dowolnych czterech kolejnych lat, może rozpocząć szkolenie w jednostce dotyczącej tego uprawnienia wyłącznie po poddaniu się właściwej ocenie co do spełnienia warunków uprawnienia oraz po spełnieniu wymagań szkoleniowych wynikających z tej oceny.

#### Artykuł 11

#### 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 ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służb 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 ma 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 ma wiedzę i umiejętności do zapewniania kontroli ruchu naziemnego za pomocą systemów naprowadzania ruchu na lotnisku;

d) uprawnienie uzupełniające kontroli startów i lądowań (AIR) oznaczające, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności do zapewniania kontroli w powietrzu;

e) uprawnienie uzupełniające kontroli za pomocą radaru (RAD), przyznane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli startów i lądowań (AIR) lub uprawnienia uzupełniającego kontroli lotniska (TWR), oznaczające, że

posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności do zapewniania kontroli na lotnisku za pomocą 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 ma wiedzę i umiejętności do zapewniania kontroli podejścia z wykorzystaniem radaru pierwotnego lub wtórnego;

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 ma 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 ma 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 ma wiedzę i umiejętności do zapewniania kontroli podejścia z wykorzystaniem automatycznego zależnego dozoru;

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, oznaczające, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego z wykorzystaniem wszystkich urządzeń nadzoru dla statków powietrznych poruszających się w zatwierdzonym obszarze kontrolowanym lotniska 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 ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służb kontroli obszaru z wykorzystaniem radarowych urządzeń nadzoru;

- b) uprawnienie uzupełniające zarządzania ruchem lotniczym przy użyciu systemu ADS (ADS) oznaczające, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służb kontroli obszaru z wykorzystaniem automatycznego zależnego dozoru;
- 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 ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego z wykorzystaniem wszystkich urządzeń nadzoru dla statków powietrznych poruszających się w zatwierdzonym obszarze kontrolowanym lotniska lub w przyległych sektorach;
- d) uprawnienie uzupełniające kontroli oceanicznej (OCN) oznaczające, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego dla statków powietrznych poruszających się w Obszarze Kontroli Oceanicznej.

4. Posiadacz uprawnienia uzupełniającego, który nie korzystał z przywilejów związanych z tym uprawnieniem przez okres dowolnych czterech kolejnych lat, może rozpocząć szkolenie w jednostce dotyczące tego uprawnienia wyłącznie po poddaniu się właściwej ocenie co do spełnienia warunków uprawnienia uzupełniającego oraz po spełnieniu wymagań szkoleniowych wynikających z tej oceny.

#### Artykuł 12

##### Uprawnienia uzupełniające w jednostce

1. Uprawnienie uzupełniające w jednostce oznacza, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego dla określonego sektora, określonej grupy sektorów lub stanowisk pracy w ramach odpowiedzialności organu służb ruchu lotniczego.
2. Uprawnienia uzupełniające w jednostce ważne są przez wstępny okres 12 miesięcy.
3. Ważność takich uprawnień uzupełniających przedłuża się na okres kolejnych 12 miesięcy następujących po wstępnym okresie, o którym mowa w ust. 2, jeśli instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wykaże przed właściwym organem, że:
  - a) w ciągu poprzednich 12 miesięcy kandydat korzystał z przywilejów wynikających z posiadania 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;
  - c) kandydat posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.

Jeśli chodzi o stosowanie lit. a) jednostki operacyjne w ramach instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej prowadzą rejestry dotyczące faktycznie przepracowanych godzin w sektorach, grupie sektorów lub na stanowiskach pracy dla każdego posiadacza licencji pracującego w danej jednostce, a dane te są udostępniane na żądanie właściwym organom i posiadaczowi licencji.

4. W stosunku do instruktorów szkolenia operacyjnego minimalna liczba godzin roboczych wymagana do utrzymania ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce, bez wliczania zadań szkoleniowych, może być zmniejszona proporcjonalnie do czasu spędzonego na szkoleniu prowadzonym na stanowiskach, których dotyczy wnioski o przedłużenie, zgodnie z zatwierdzonym programem utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce.

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

#### Artykuł 13

##### Uprawnienia uzupełniające w zakresie języka

1. Kontrolerzy ruchu lotniczego i praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego mogą korzystać z przywilejów wynikających z posiadania licencji pod warunkiem, że mają uprawnienie uzupełniające w zakresie języka w odniesieniu do języka angielskiego.
2. Państwa członkowskie mogą nałożyć wymagania w odniesieniu do języka miejscowego, jeśli uznają to za stosowne ze względów bezpieczeństwa.
3. Do celów ust. 1 i 2 kandydat ubiegający się o uprawnienie uzupełniające w zakresie języka wykazuje się biegłością językową przynajmniej na poziomie operacyjnym (poziomie 4) zarówno w zakresie frazeologii, jak i zrozumiałej komunikacji.

Wymagania takie są niedyskryminacyjne, proporcjonalne i przejrzyste, a Agencja jest o nich bezzwłocznie powiadamiana.

Oznacza to, że kandydat:

- a) skutecznie porozumiewa się wyłącznie za pomocą głosu (telefon/radiotelefon) oraz w sytuacjach kontaktu osobistego;
- b) dokładnie i precyzyjnie porozumiewa się w zakresie powszechnych, konkretnych i związanych z pracą tematów;
- c) wykorzystuje właściwe strategie komunikacyjne w celu wymiany komunikatów oraz ich rozpoznawania, a także wyjaśnia nieporozumienia w kontekście ogólnym lub związanym z pracą;



- d) pomyślnie kieruje i z odpowiednią łatwością językowymi wyzwaniami powstałymi w wyniku komplikacji lub nieoczekiwanego obrotu zdarzeń, które wystąpią w stosunku do rutynowych sytuacji w pracy, lub dialogowego zadania, w czym spikerzy mają zazwyczaj wprawę;
- e) mówi dialektem lub z akcentem, który jest zrozumiały dla wspólnoty aeronautycznej.
4. Poziom biegłości językowej kontrolerów ustalany jest według skali klasyfikacji podanej w załączniku III.

5. Nie naruszając przepisów ust. 3, instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej może wymagać poziomu rozszerzonego (poziomu 5) skali klasyfikacji biegłości językowej, przedstawionej w załączniku III, w celu stosowania ust. 1 i 2, jeżeli okoliczności operacyjne związane z danym uprawnieniem lub uprawnieniem uzupełniającym dają podstawę do wymagania wyższego poziomu niezbędnego ze względów bezpieczeństwa. Wymaganie takie jest niedyskryminacyjne, proporcjonalne, przejrzyste i obiektywnie uzasadnione przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, która chce zastosować wyższy poziom biegłości językowej, a także zatwierdzone przez właściwy organ.

6. Biegłość językowa kandydata jest formalnie oceniana w regularnych odstępach czasu.

Z wyjątkiem kandydatów, którzy wykazali się biegłością językową na poziomie eksperckim (poziom 6) zgodnie z załącznikiem III, uprawnienie uzupełniające w zakresie języka jest ważne przez następujący okres z możliwością przedłużenia:

- a) trzy lata w przypadku kandydatów, którzy wykazali się poziomem operacyjnym (poziomem 4) zgodnie z załącznikiem III;
- b) sześć lat w przypadku kandydatów, którzy wykazali się poziomem rozszerzonym (poziomem 5) zgodnie z załącznikiem III.

7. Dowodem biegłości językowej jest świadectwo wydane po przeprowadzeniu przejrzystej i obiektywnej procedury oceniającej zatwierdzonej przez właściwy organ.

#### Artykuł 14

##### Uzupełniające uprawnienia instruktorskie

1. Posiadacze uzupełniających uprawnień instruktorskich są upoważnieni do prowadzenia szkolenia operacyjnego i nadzoru nad stanowiskiem pracy na obszarach objętych ważnym uprawnieniem uzupełniającym w jednostce.
2. Kandydaci ubiegający się o uzupełniające uprawnienie instruktorskie:
- a) mają licencję kontrolera ruchu lotniczego;
- b) bezpośrednio przed ubieganiem się o uprawnienie uzupełniające korzystali z przywilejów wynikających z posiadania licencji kontrolera ruchu lotniczego przez co najmniej jeden

rok lub przez dłuższy czas określony przez właściwy organ w odniesieniu do uprawnień i uprawnień uzupełniających, których dotyczy szkolenie;

- c) pomyślnie ukończyli zatwierdzony kurs instruktora szkolenia operacyjnego, w ramach którego za pomocą stosowanych egzaminów ocenione zostały wymagana wiedza i umiejętności pedagogiczne.
3. Uzupełniająca uprawnienie instruktorskie ważne jest przez okres trzech lat z możliwością przedłużenia.

#### ROZDZIAŁ III

##### ORZECZENIA LOTNICZO-LEKARSKIE

##### Artykuł 15

##### Wydawanie orzeczeń lotniczo-lekarskich

1. Wnioski o wydanie, przywrócenie ważności lub wznowienie orzeczeń lotniczo-lekarskich przedkłada się właściwemu organowi zgodnie z procedurą określoną przez ten organ.
2. Orzeczenia lotniczo-lekarskie wydawane są przez odpowiedni organ medyczny właściwego organu lub przez lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie, lub przez centra medycyny lotniczej zatwierdzone przez właściwy organ.
3. Wydawanie orzeczeń lotniczo-lekarskich jest zgodne z przepisami załącznika 1 do Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz wymaganiami dla europejskiej klasy 3 poświadczania stanu zdrowia kontrolerów ruchu lotniczego określonymi przez EUROCONTROL.
4. Właściwe organy zapewniają przyjęcie skutecznych procedur odwoławczych lub procedur kontroli z udziałem właściwych niezależnych doradców medycznych.

##### Artykuł 16

##### Ważność orzeczeń lotniczo-lekarskich

1. Orzeczenia lotniczo-lekarskie są ważne przez okres:
- a) 24 miesięcy do momentu ukończenia przez kontrolera ruchu lotniczego 40 roku życia;
- b) 12 miesięcy po ukończeniu 40 roku życia.
2. Okresy, o których mowa w ust. 1 obliczane są od dnia badania lekarskiego w przypadku pierwszego wydania i wznowienia oraz od daty wygaśnięcia poprzedniego orzeczenia lotniczo-lekarskiego w przypadku przywrócenia ważności.
3. Badania wymagane w przypadku przywrócenia ważności orzeczenia lotniczo-lekarskiego mogą zostać przeprowadzone do 45 dni przed datą wygaśnięcia poprzedniego orzeczenia.
4. W przypadku gdy kontroler ruchu lotniczego nie przejdzie badania wymaganego w przypadku przywrócenia ważności orzeczenia lotniczo-lekarskiego przed datą jego wygaśnięcia, konieczne jest badanie medyczne wymagane do wznowienia orzeczenia.

5. Orzeczenie lotniczo-lekarskie może zostać w każdej chwili ograniczone, zawieszono lub cofnięte, jeśli wymaga tego stan zdrowia jego posiadacza.

#### Artykuł 17

### Oslabiona kondycja zdrowotna

1. Posiadacze licencji:

a) nie korzystają z przywilejów wynikających z posiadania licencji, ilekroć mają świadomość jakiegokolwiek osłabienia kondycji zdrowotnej, które może uniemożliwić im bezpieczne korzystanie z tych przywilejów;

b) powiadamiają właściwą instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej o stwierdzeniu u nich osłabienia kondycji zdrowotnej lub o pozostawaniu pod wpływem jakiegokolwiek substancji psychoaktywnej w tym lekarstw, które mogą sprawić, że będą niezdolni do bezpiecznego korzystania z przywilejów wynikających z posiadania licencji.

2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ustanawiają procedury w zakresie zarządzania skutkami operacyjnymi osłabionej kondycji zdrowotnej i informują właściwe organy w przypadku uznania posiadacza licencji za niezdolnego ze względów zdrowotnych.

3. Procedury, o których mowa w ust. 2, zatwierdza właściwy organ.

## ROZDZIAŁ IV

### WYMAGANIA DOTYCZĄCE ORGANIZACJI SZKOLENIOWYCH

#### Artykuł 18

### Certyfikacja organizacji szkoleniowych

1. Wnioski o certyfikację organizacji szkoleniowych są przedkładane właściwemu organowi zgodnie z procedurą określoną przez ten organ.

2. Organizacje szkoleniowe udowadniają, że dysponują odpowiednią kadrą i odpowiednim wyposażeniem oraz że działają w środowisku odpowiednim do prowadzenia szkoleń niezbędnych do uzyskania lub zachowania licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i licencji kontrolera ruchu lotniczego.

3. Organizacje szkoleniowe udostępniają odpowiednie obiekty każdemu, kto uzyskał zezwolenie od właściwego organu, aby umożliwić zbadanie odpowiednich rejestrów, danych, procedur i wszelkich innych materiałów związanych z realizacją zadań właściwego organu.

#### Artykuł 19

### System zarządzania organizacją szkoleniowych

Organizacje szkoleniowe:

a) mają skuteczny system zarządzania i dysponują wystarczająco liczną, odpowiednio wykwalifikowaną i doświadczoną kadrą, które są niezbędne do prowadzenia szkolenia zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;

b) wyraźnie określają kwestie odpowiedzialności za bezpieczeństwo w ramach zatwierdzonej organizacji szkoleniowej, w tym kwestie bezpośredniej odpowiedzialności kierownictwa;

c) dysponują niezbędnymi obiektami, sprzętem i możliwościami zakwaterowania odpowiednimi do danego typu oferowanego szkolenia;

d) przedstawiają dowody na posiadanie systemu zarządzania jakością stanowiącego część systemu zarządzania, służącego do monitorowania zgodności z normami jakości, oraz odpowiednich systemów i procedur zapewniających przeprowadzenie szkolenia zgodnie z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu;

e) mają system prowadzenia rejestrów umożliwiający właściwe przechowywanie danych oraz skuteczne monitorowanie informacji dotyczących odpowiednich działań;

f) wykazują, że dysponują wystarczającymi zasobami finansowymi do prowadzenia szkolenia zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz że mają wystarczającą ochronę ubezpieczeniową swoich działań zgodnie z charakterem oferowanego szkolenia.

#### Artykuł 20

### Wymagania w odniesieniu do kursów szkoleniowych, szkoleń wstępnych i planów szkoleń w jednostce oraz programów utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce

1. Organizacje szkoleniowe zapewniają właściwemu organowi metodologię wykorzystywaną do ustalania szczegółów w odniesieniu do treści, organizacji i czasu trwania kursów szkoleniowych, a także, w odpowiednich przypadkach, planów szkoleń w jednostce oraz programów utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce.

2. Obejmuje to również sposób organizacji egzaminów lub oceny. W przypadku egzaminów związanych ze szkoleniem wstępnym, z uwzględnieniem szkolenia symulacyjnego, kwalifikacje egzaminatorów i asesorów powinny być szczegółowo określone.

## ROZDZIAŁ V

### WYMAGANIA DOTYCZĄCE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW

#### Artykuł 21

### Niezależność właściwego organu

1. Właściwe organy są niezależne od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i organizacji szkoleniowych. Niezależność ta osiągnięta jest poprzez odpowiednie rozdzielenie, co najmniej na poziomie funkcjonalnym, właściwych organów i tych instytucji. Państwa członkowskie zapewniają wykonywanie uprawnień właściwych organów w sposób bezstronny i przejrzysty.

2. Państwa członkowskie przekazują Agencji nazwy i adresy właściwych organów, a także powiadamiają o każdej ich zmianie.

*Artykuł 22***Zadania właściwych organów**

1. Aby zapewnić poziom wiedzy i umiejętności niezbędny do wykonywania czynności kontrolera ruchu lotniczego z zachowaniem wysokiego poziomu norm bezpieczeństwa, właściwe organy nadzorują i monitorują szkolenia.
2. Zadania właściwych organów obejmują:
  - a) wydawanie i cofanie licencji, uprawnień i uprawnień uzupełniających, których dotyczyły ukończone szkolenie oraz przeprowadzona ocena, w ramach odpowiedzialności właściwego organu;
  - b) przywracanie ważności, wznawianie i zawieszanie uprawnień oraz uprawnień uzupełniających, z których korzysta się w ramach odpowiedzialności właściwych organów;
  - c) certyfikację organizacji szkoleniowych;
  - d) zatwierdzanie kursów szkoleniowych, planów szkoleń w jednostce i programów utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce;
  - e) zatwierdzanie egzaminatorów lub asesorów;
  - f) monitorowanie i przeprowadzanie audytu systemów szkoleniowych;
  - g) ustanawianie właściwych mechanizmów składania odwołań i powiadamiania;
  - h) zatwierdzanie wymagania poziomu rozszerzonego biegłości językowej (poziomu 5) zgodnie z art. 13 ust. 5;
  - i) zatwierdzanie procedur związanych z osłabioną kondycją zdrowotną zgodnie z art. 17 ust. 3.

*Artykuł 23***Wydawanie i utrzymywanie licencji, uprawnień, uprawnień uzupełniających i certyfikatów**

1. Właściwy organ ustanawia procedury dotyczące występowania o licencje, wydawania, wznawiania i przywracania ważności licencji, związanych z nimi uprawnień, uprawnień uzupełniających i orzeczeń lotniczo-lekarskich.
2. Po otrzymaniu wniosku właściwy organ sprawdza, czy kandydat spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia.
3. W przypadku stwierdzenia, że kandydat spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia, właściwy organ wydaje lub wznawia odpowiednią licencję, związane z nią uprawnienie, uprawnienie uzupełniające lub orzeczenie lotniczo-lekarskie albo przywraca im ważność.
4. Licencja wydana przez właściwy organ zawiera także pozycje określone w załączniku I.
5. W przypadku gdy licencja wydana jest w języku innym niż angielski, powinna zawierać tłumaczenie na język angielski pozycji określonych w załączniku I.

*Artykuł 24***Ocena wiedzy i umiejętności**

1. Właściwe organy zatwierdzają posiadaczy licencji uprawnionych do pełnienia funkcji wykwalifikowanych egzaminatorów lub asesorów dla celów szkolenia w jednostce lub szkolenia uzupełniającego.
2. Zatwierdzenie ważne jest przez okres trzech lat z możliwością przedłużenia.

*Artykuł 25***Prowadzenie rejestrów**

Właściwe organy zapewniają utrzymanie bazy danych zawierającej wykaz kompetencji wszystkich posiadaczy licencji podlegających odpowiedzialności tych organów, wraz z datami ważności uprawnień uzupełniających tych osób.

*Artykuł 26***Wymiana informacji**

Z odpowiednim poszanowaniem zasad poufności określonych w art. 15 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 właściwe organy wymieniają się stosownymi informacjami i udzielają sobie wzajemnie pomocy w celu zapewnienia skutecznego stosowania niniejszego rozporządzenia, szczególnie w przypadkach dotyczących swobodnego przepływu kontrolerów ruchu lotniczego w obrębie Unii.

*Artykuł 27***Procedura certyfikacji organizacji szkoleniowych**

1. Właściwe organy ustanawiają procedury dotyczące występowania o certyfikaty organizacji szkoleniowych, ich wydawania oraz utrzymywania ważności.
2. Właściwe organy wydają certyfikaty w przypadku gdy organizacja składająca wniosek o możliwość świadczenia usług szkoleniowych spełnia wymogi określone w rozdziale IV.
3. Certyfikat może zostać wydany dla każdego rodzaju szkolenia lub w połączeniu z innymi służbami żeglugi powietrznej, w którym to przypadku rodzaj szkolenia i rodzaj służby żeglugi powietrznej certyfikowane są jako pakiet służb.
4. W certyfikacie wyszczególnia się informacje z załącznika IV.

*Artykuł 28***Monitorowanie działalności organizacji szkoleniowych i egzekwowanie przepisów**

1. Właściwe organy monitorują zgodność z wymaganiami i warunkami związanymi z certyfikatami organizacji szkoleniowych.
2. Właściwe organy regularnie przeprowadzają audyt organizacji szkoleniowych w celu zapewnienia faktycznej zgodności z normami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

3. Poza regularnym audytem właściwe organy mogą przeprowadzać niezapowiedziane inspekcje mające na celu sprawdzenie zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia.

4. Jeśli właściwy organ stwierdzi, że posiadacz certyfikatu organizacji szkoleniowej nie spełnia już wymagań ani warunków związanych z certyfikatem, wprowadza stosowne środki wykonawcze, które mogą obejmować cofnięcie certyfikatu.

5. Certyfikaty wydane zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia są wzajemnie uznawane.

#### Artykuł 29

### Uznanie licencji

1. Państwa członkowskie uznają licencje kontrolera ruchu lotniczego i praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i związane z nimi uprawnienia, uprawnienia uzupełniające oraz uprawnienia uzupełniające w zakresie języka, a także związane z nimi orzeczenia lotniczo-lekarskie wydane przez inne państwa członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

W przypadku jednak, gdy państwo członkowskie ustaliło niższy limit wieku niż 21 lat zgodnie z art. 9 ust. 3, prawo korzystania z przywilejów wynikających z posiadania licencji ogranicza się do terytorium państwa członkowskiego, które wydało licencję, aż do momentu osiągnięcia przez jej posiadacza wieku 21 lat.

W przypadku gdy posiadacz licencji korzysta z przywilejów wynikających z 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.

W celu przyznania uprawnienia uzupełniającego w jednostce właściwy organ wymaga, aby kandydat spełnił określone warunki związane z takim uprawnieniem uzupełniającym, określając odpowiednią jednostkę, sektor lub stanowisko pracy. Ustalając plan szkoleń w jednostce, organizacja szkoleniowa uwzględnia we właściwy sposób nabytą wiedzę, umiejętności i doświadczenie kandydata.

2. Właściwy organ zatwierdza lub odrzuca plan szkoleń w jednostce, zawierający proponowane szkolenia kandydata, nie później niż sześć tygodni po przedstawieniu dowodu, z wyłączeniem opóźnienia spowodowanego złożeniem ewentualnego odwołania. Właściwy organ zapewnia przestrzeganie zasady niedyskryminacji i proporcjonalności.

## ROZDZIAŁ VI

### PRZEPISY KOŃCOWE

#### Artykuł 30

### Zgodność z zasadniczymi wymaganiami

Agencja dokonuje oceny systemu licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego ustanowionych na podstawie niniejszego

rozporządzenia i dalszych niezbędnych ulepszeń w kierunku podejścia do lotnictwa w „ujęciu systemowym” oraz zapewnienia pełnej zgodności z zasadniczymi wymaganiami opisanymi w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, z myślą o przedłożeniu Komisji opinii obejmującej ewentualne zmiany niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 31

### Odstępstwa

1. W drodze odstępstwa od art. 11 niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie, które wprowadziły krajowe uprawnienia uzupełniające w oparciu o art. 7 ust. 4 dyrektywy 2006/23/WE, mogą nadal stosować właściwe przepisy krajowe obowiązujące w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia

2. W drodze odstępstwa od art. 12 niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie, które postanowiły zgodnie z art. 10 dyrektywy 2006/23/WE, że z przywilejów związanych z uprawnieniem uzupełniającym w jednostce będą korzystać wyłącznie posiadacze licencji, którzy nie przekroczyli określonego wieku, mogą nadal stosować właściwe przepisy krajowe obowiązujące w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia

3. Jeśli państwo członkowskie korzysta z przepisów ust. 1 lub 2, powiadamia o tym Komisję i Agencję.

#### Artykuł 32

### Przepisy przejściowe

1. W drodze odstępstwa od części A załącznika II do rozporządzenia organizacje szkoleniowe mogą nadal stosować plany szkoleń opierające się na wytycznych EUROCONTROL, wydanych dnia 10 grudnia 2004 r., zatytułowanych „Guidelines for air traffic controllers Common Core Content Initial Training”, przez okres jednego roku od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Licencje, uprawnienia, uprawnienia uzupełniające, orzeczenia lotniczo-lekarskie oraz certyfikaty organizacji szkoleniowych wydane zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi w oparciu o przepisy dyrektywy 2006/23/WE w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia uznaje się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

3. Kandydaci do otrzymania licencji, uprawnienia, uprawnienia uzupełniającego, orzeczenia lotniczo-lekarskiego lub certyfikatu organizacji szkoleniowej, którzy przedłożyli wnioski przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia i którym nie wydano jeszcze licencji, uprawnienia, uprawnienia uzupełniającego, orzeczenia lotniczo-lekarskiego ani certyfikatu organizacji szkoleniowej, wykazują zgodność z przepisami niniejszego rozporządzenia przed wydaniem licencji, uprawnienia, uprawnienia uzupełniającego, orzeczenia lotniczo-lekarskiego lub certyfikatu organizacji szkoleniowej.

4. Właściwy organ państwa członkowskiego, do którego organizacje szkoleniowe, dla których Agencja jest właściwym organem zgodnie z art. 4, wystąpiły o wydanie certyfikatu przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, finalizuje proces certyfikacji w porozumieniu z Agencją i przekazuje Agencji dokumentację po wydaniu certyfikatu.

5. Właściwy organ państwa członkowskiego, który odpowiadał za nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad organizacjami

szkoleniowymi, dla których Agencja jest właściwym organem zgodnie z art. 4, przekazuje Agencji obowiązki dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad tymi organizacjami sześć miesięcy po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 33*

### **Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 sierpnia 2011 r.

W imieniu Komisji  
José Manuel BARROSO  
Przewodniczący

---

## ZAŁĄCZNIK I

## OPIS LICENCJI

Licencje wydawane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem odpowiadają poniższemu 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 (wyłuszczoneym drukiem);
- b) \*nazwa licencji (mocno wyłuszczoneym 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, zawierające:
  - (i) uprawnienia, uprawnienia uzupełniające, uprawnienia uzupełniające w zakresie języka, uzupełniające uprawnienia instruktorskie oraz uprawnienia uzupełniające w jednostce,
  - (ii) datę ich pierwszego wydania,
  - (iii) datę ważności;
- i) podpis urzędnika wydającego licencję i datę wydania;
- j) pieczęć lub stempel organu wydającego licencję.

1.2. Do licencji musi być załączone ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.

## 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. Jeśli 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 wobec kontrolerów ruchu lotniczego**

Szkolenie wstępne zapewnia realizację przez praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego co najmniej celów szkolenia podstawowego i szkolenia w zakresie uprawnień, zgodnie ze specyfikacją EUROCONTROL dotyczącą podstawowych, jednolitych treści szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego, wydaną dnia 21 października 2008 r.<sup>(1)</sup>, tak aby kontrolerzy ruchu lotniczego mogli obsługiwać ruch lotniczy bezpiecznie, szybko i skutecznie.

Szkolenie wstępne obejmuje następujące przedmioty: prawo lotnicze, zarządzanie ruchem lotniczym, w tym procedury współpracy cywilno-wojskowej, meteorologia, nawigacja, statek powietrzny i zasady lotu (w tym porozumiewanie się kontrolera ruchu lotniczego z pilotem), czynnik ludzki, sprzęt i systemy, środowisko zawodowe, bezpieczeństwo i kultura bezpieczeństwa, systemy zarządzania bezpieczeństwem, sytuacje nadzwyczajne/niebezpieczne, tryb awaryjny systemów oraz znajomość języka, w tym frazeologia radiotelefoniczna.

Przedmioty wykładane są tak, aby przygotować kandydatów do zapewniania różnego rodzaju służb ruchu lotniczego, z uwzględnieniem kwestii bezpieczeństwa. Szkolenie wstępne składa się z części teoretycznej i praktycznej, z uwzględnieniem symulacji, a długość szkolenia zostanie określona w zatwierdzonych programach szkolenia wstępnego. Nabyte umiejętności umożliwiają uznanie kandydata za osobę mającą odpowiednie kwalifikacje do kontrolowania sytuacji związanych ze złożonym i natężonym ruchem oraz ułatwiają przejście do szkoleń w jednostce.

Po odbyciu szkolenia wstępnego wiedza i umiejętności kandydata są oceniane poprzez stosowne egzaminy lub w ramach systemu ciągłej oceny.

## CZĘŚĆ B

**Wymagania dotyczące szkoleń w jednostce wobec kontrolerów ruchu lotniczego**

Plany szkoleń w jednostce określają szczegółowo ich przebieg i harmonogram, co umożliwi stosowanie procedur w jednostce w odniesieniu do strefy lokalnej pod nadzorem instruktora szkolenia operacyjnego. Zatwierdzony plan wskazuje wszystkie elementy systemu oceny wiedzy i umiejętności, w tym organizację pracy, ocenę postępów oraz egzaminy, a także procedury powiadamiania właściwego organu. Szkolenie w jednostce może zawierać pewne specyficzne dla warunków krajowych elementy szkolenia wstępnego.

Podczas szkoleń w jednostce kontrolerzy ruchu lotniczego zostają przeszkoleni w wystarczającym stopniu w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i zarządzania sytuacjami kryzysowymi.

Czas trwania szkoleń w jednostce jest określony w planie szkoleń w jednostce. Wymagane umiejętności są oceniane poprzez stosowne egzaminy lub w ramach systemu ciągłej oceny przez zatwierdzonych wykwalifikowanych egzaminatorów lub asesorów, którzy są bezstronni i obiektywni w swoich sądach. W tym celu właściwe organy wdrażają mechanizmy odwoławcze, zapewniające uczciwe traktowanie kandydatów.

## CZĘŚĆ C

**Wymagania dotyczące szkolenia uzupełniającego wobec kontrolerów ruchu lotniczego**

Ważność uprawnień i uprawnień uzupełniających w jednostce wpisywanych do licencji kontrolera ruchu lotniczego jest utrzymywana poprzez zatwierdzone szkolenia uzupełniające, na które składają się szkolenia odbywane w celu utrzymania umiejętności kontrolera ruchu lotniczego, kursy odświeżające, szkolenia w sytuacjach niebezpiecznych, a także, w uzasadnionych przypadkach, szkolenia językowe.

Podczas szkoleń uzupełniających kontrolerzy ruchu lotniczego zostają przeszkoleni w wystarczającym stopniu w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i zarządzania sytuacjami kryzysowymi.

Szkolenie uzupełniające składa się z części teoretycznej i praktycznej, z uwzględnieniem symulacji. W tym celu organizacja szkoleniowa opracowuje 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 są poddawane przeglądowi i zatwierdzane co najmniej co trzy lata. Czas trwania szkolenia uzupełniającego jest określony zgodnie z funkcjonalnymi potrzebami kontrolerów ruchu lotniczego pracujących w jednostce, zwłaszcza z uwagi na zmiany lub planowane zmiany procedur lub urzędzeń lub z uwagi na ogólne wymogi związane z zarządzaniem bezpieczeństwem. Wiedza i umiejętności każdego kontrolera ruchu lotniczego są odpowiednio oceniane co najmniej co trzy lata. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zapewnia stosowanie mechanizmów zapewniających sprawiedliwe traktowanie posiadaczy licencji, którym nie można przedłużyć ważności uprawnień uzupełniających.

<sup>(1)</sup> Wydanie 1.0, data wydania: 21.10.2008 r., nr ref.: EUROCONTROL-SPEC-0113.

## ZAŁĄCZNIK III

## WYMAGANIA DOTYCZĄCE BIEGŁOŚCI JĘZYKOWEJ

Skala klasyfikacji biegłości w języku: poziomy: biegły, rozszerzony i operacyjny

Poziom	Wymowa Zakłada gwarę i/lub akcent zrozumiały dla wspólnoty aeronautycznej.	Struktura Stosowne konstrukcje gramatyczne i wzory zdań są określone funkcjami językowymi właściwymi dla zadania.	Słownictwo	Łatwość wysławiania się	Zrozumienie	Zrozumienie
Biegły 6	Wymowa, akcent, rytm, i intonacja, mimo prawdopodobnego wpływu pierwszego języka lub regionalnej odmiany, w zasadzie nigdy nie kolidują w łatwym zrozumieniu.	Zarówno, podstawowe, jak i złożone konstrukcje gramatyczne oraz wzory zdań są spójne i dobrze opanowane.	Zakres słownictwa i trafność są wystarczające dla skutecznej komunikacji w szerokiej gamie znanych i nieznanymi zagadnień. Słownictwo jest idiomatyczne, uwzględnia subtelne różnice w znaczeniu, i nadaje się do szybkiego reagowania.	Potrafi mówić szczegółowo, bez wymuszania i wysiłku. Różnicuje wymowę dla efektów stylistycznych, np. dla uwytknienia sedna sprawy. Spontanicznie stosuje w rozmowie właściwe znaczniki i łączniki.	Zrozumienie jest dokładne i spójne w prawie wszystkich kontekstach i obejmuje zrozumienie subtelności językowych i kulturowych.	Łatwa reakcja w prawie wszystkich sytuacjach. Jest wrażliwy na słowne i niesłowne repliki, i stosownie na nie reaguje.
Rozszerzony 5	Wymowa, akcent, rytm, i intonacja, mimo wpływu pierwszego języka lub regionalnej odmiany, rzadko kolidują w łatwym zrozumieniu.	Podstawowe konstrukcje gramatyczne i wzory zdań są spójne i dobrze opanowane. Widać starania konstruowania składni złożonej, ale z błędami, które czasami kolidują ze znaczeniem.	Zakres słownictwa i trafność są wystarczające dla skutecznej komunikacji w zagadnieniach powszechnych, zasadniczych i związanych z pracą. Wypowiedzi są spójne i trafne. Czasami słownictwo jest idiomatyczne.	Potrafi mówić szczegółowo, z właściwą łatwością na tematy znane, ale nie różnicuje potoku słów jako narzędzia stylistycznego. W rozmowie potrafi stosować właściwe znaczniki i łączniki.	Zrozumienie jest dokładne w sprawach powszechnych, zasadniczych i związanych z pracą, i w większości dokładne, gdy mówiący staje w obliczu komplikacji językowej lub sytuacyjnej, lub w obliczu niespodziewanego obrotu zdarzeń. Jest w stanie zrozumieć lub rejestrować zakres odmian mowy (dialekt i/lub akcent).	Odpowiedzi są natychmiastowe, właściwe, i zawiera informacje. Skutecznie radzi sobie w relacji mówca / słuchacz.
Operacyjny 4	Wymowa, akcent, rytm, i intonacja wykazują wpływ pierwszego języka lub regionalnej odmiany, ale tylko czasami kolidują to w łatwym zrozumieniu.	Podstawowe konstrukcje gramatyczne i wzory zdań są wykorzystywane twórczo i zwykle dobrze opanowane. Mogą występować błędy, szczególnie w okolicznościach nadzwyczajnych i niespodziewanych, które rzadko kiedy kolidują ze znaczeniem.	Zakres słownictwa i trafność są zazwyczaj wystarczające dla skutecznej komunikacji w zagadnieniach powszechnych, zasadniczych i związanych z pracą. Wypowiedzi często są trafne, gdy w okolicznościach nadzwyczajnych i niespodziewanych brakuje słownictwa.	Z właściwym tempem wytwarza napięcie językowe. Sporadycznie może tracić biegłość w szczegółowym przekazie usłyszanego lub sformułowanego słowa przy wzajemnym spontanicznym reagowaniu, co nie przeszkadza w skutecznej komunikacji. Potrafi ograniczyć stosowanie znaczników i łączników w rozmowie. Nie łatwo rozproszyć jego uwagę.	Zrozumienie, w większości, jest dokładne w sprawach powszechnych, zasadniczych i związanych z pracą, jeśli akcent i odmiana są dostatecznie przystępne dla międzynarodowej wspólnoty użytkowników. Mówca, w obliczu komplikacji językowej lub sytuacyjnej, względnie nieoczekiwanego obrotu zdarzeń, rozumie wolniej lub wymaga procesu wyjaśnienia.	Odpowiedzi są zwykle natychmiastowe, właściwe i zawierają informacje. Inicjuje i utrzymuje wymianę zdań, nawet gdy ma do czynienia z niespodziewanym obrotem zdarzeń. Odpowiednio radzi sobie z oczywistymi nieporozumieniami przez sprawdzenie, potwierdzenie lub wyjaśnienie.





## ZAŁĄCZNIK IV

**Opis certyfikatów organizacji szkoleniowych**

Certyfikaty organizacji szkoleniowych wydawane przez właściwy organ zgodnie z niniejszym rozporządzeniem zawierają informacje dotyczące:

- a) właściwego organu wydającego certyfikat;
  - b) danych wnioskodawcy (nazwisko i imię/nazwa oraz adres);
  - c) odpowiednio rodzaju szkolenia lub zapewnianych służb objętych certyfikatem;
  - d) oświadczenia o zgodności wnioskodawcy z wymaganiami określonymi w rozdziale V;
  - e) daty wystawienia i okresu ważności certyfikatu.
-