



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 12.07.2004
KOM(2004) 473 lõplik

2004/0146 (COD)

Ettepanek

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIVIKS

Ühenduse Lennujuhilitsentsist

(komisjoni esitatud)

SELETUSKIRI

1. SISSEJUHATUS

Euroopa õhuruum on maailma üks ülekoormatumaid lennuliikluspiirkondi. Ühtse Euroopa taeva kõrgetasemeline töörühm nimetas peamise takistusena antud tööstuse arengule asjaolu, et lennuliikluse korraldamise süsteem on killustunud erinevate riikide erinevateks eeskirjadeks, menetlusteks, turgudeks ja tõhususe tasemeteks. Ühtse Euroopa taeva pakett tegeleb nende killustatuse erinevate vormidega mitmete algatuste kaudu: aeronavigatsiooniteenuse pakkujate sertifitseerimine, funktsionaalsete õhuruumiblokkide moodustamine, õhuruumi liigituse ühtlustamine, seadmete koostalitlusvõime jne. Ühenduse lennujuhi litsents aitab kaasa ühenduse eeskirjade kehtestamise kaudu, mis tõstavad pädevuse taset ja muudavad pädevused Euroopa tasandil võrreldavamaks. See on eriti oluline, kuna lennuliikluse korraldamine on töömahukas tööstusharu, mille turu suuruseks on ligikaudu 6 miljardit eurot. Umbes 60% aeronavigatsioonikuludest on seotud personaliga.

2001. aastal töötas Euroopas (15 liikmesriigis) lennuliikluse korraldamises ligikaudu 33 000 inimest, neist 35% ehk umbes 13 500 inimest lennujuhina. Lennujuhi amet on ohutusahelas võtmetähtsusega. Käesolev direktiiv hõlmaks kõiki neid lennujuhte ning sõjaväe lennujuhte, kes on seotud üldise lennuliikluse juhtimisega.

2. ÜHTSE EUROOPA TAEVA PAKETI OSA

Nende nelja määruse vastuvõtmine, mis moodustavad ühtse Euroopa taeva paketi, toob lennuliikluse korraldamises kaasa põhjalikud muutused. Käesolev täiendav ettepanek ühenduse lennujuhi litsentsi kohta on mitmel põhjusel oluline.

Litsents aitab saavutada *tasakaalu* ühtse Euroopa taeva paketi erinevate osade vahel tagades selle, et peale institutsiooniliste, majanduslike ja tehniliste aspektide tegeletakse ka sotsiaalsete aspektidega.

Litsents on osa paketi sisalduvast laiaulatuslikumast *ohutuspoliitikast*: litsents peaks võimaldama korrigeerida ja tugevdada lennuliikluse korraldamise ohutuslaseid aspekte ning kehtestada kõrged nõuded koolitussüsteemile.

Ühtse Euroopa taeva õigusaktid toovad kaasa *piiriüleste* funktsionaalsete õhuruumiblokkide moodustamise. Aeronavigatsiooniteenuse pakkujate konsolideerumine muudab vajalikuks tööjõu paindlikuma kasutamise. Litsents muudab lihtsamaks riigiülese töö korraldamise.

Käesolev ettepanek tunnustab *koolitust* konkreetse teenusena ja aitab kaasa eri liiki koolituste kvaliteedi tõstmisele. Sertifitseerimisprotsess looks koolitusteenustele võrdse mänguruumi.

3. ETTEVALMISTUSTÖÖD

Käesoleva seadusandliku algatuse ettevalmistamiseks korraldas komisjon uurimuse litsentseerimise olukorra kohta erinevates liikmesriikides. Uurimusest selgus, et vaatamata paljudele ICAO ja Eurocontrol poolt väljaantud rahvusvahelistele regulatsioonidele on litsentseerimine ELi liikmesriikides väga killustatud. Uurimuses esitatud soovitude järgi peaksid ühenduse õigusaktid hõlmama järgmisi valdkondi:

- Litsentsi saamise ja säilimise tingimustega seoses peaksid olema ette nähtud vanusepiirangud, pädevuste ja lennujuhtimisüksuste kinnituslehtede kehtivusaeg.
- Kandidaatide koolituse ja pädevusstandarditega seoses tuleks kirjeldada lennujuhtide pädevuskontrolli, koolitusprotsessi ja eksaminõudeid, sealhulgas keeleoskuse nõudeid ja hindamist.
- Koolitusasutuste ja -üksuste tunnustamisega seoses tuleks akrediteerida kõik asutused ja täpsustada instruktorite kvalifikatsiooninõudeid.
- Kirjeldada tuleks asjaolusid ja apelleerimisprotsessi, mis on seotud eksamit mittesooritanud kandidaatide ja atesteerimist mittesooritanud lennujuhtide õigustega.
- Reguleerivate asutuste ja teenusepakkujate sõltumatusena seoses peaks nende eristamine olema ilmne ja selgesti määratletud.
- Koolitusasutuste tunnustamiseks soovitatakse tungivalt Euroopa standardit, sealhulgas läbipaistvat ja järjepidevat enesehindamissüsteemi.
- Ühenduse lennujuhi litsentsi kehtestamist küll tervitatakse, kuid direktiivis peaks siiski hoolikalt vahet tegema sellel, mida tuleks reguleerida ELi tasandil ja mis peaks jääma liikmesriikide pädevusse.
- Ohutute ja tõhusate lennujuhtimisteenuste osutamisel on asjakohane sotsiaaldialoog võtmetähtsusega, ning ettepanud direktiiv peaks sisaldama viidet kolmandate riikide litsentside tunnustamise kohta.
- Ühenduse litsentsi või pädevustunnistuse vastastikune tunnustamine on efektiivne vaid sellisel juhul, kui litsents antakse ühesuguste teadmiste eest.

4. DIREKTIIVI ETTEVALMISTAMINE

Lennujuhtide litsentseerimine on pikaajaline traditsioon. ICAO litsentseerimise alased regulatsioonid hõlmavad nõudeid vanuse, teadmiste, pädevuste, kogemuse, keeleoskuse ja tervises seisundi kohta. Eurocontrol on vastu võtnud Eurocontroli ohutusnõude nr 5 lennuliikluse korraldamise teenindava personali kohta ning rea aktsepteeritavaid menetlusi ESARR5 nõuete täitmiseks. Lennujuhte puudutavate nõuete rakendamise tähtaeg oli 10. november 2003. Need nõuded on suunatud määratud ametiasutustele ja lennuliiklusteenuste osutajatele ning üksikisikutele. Komisjoni ettepanekuga võetakse nimetatud ESARRi asjakohased nõuded üle ühenduse õigusesse.

ESARR5-t täiendab hulk Eurocontrol poolt selle rakendamise hõlbustamiseks väljatöötatud materjali, muuhulgas Euroopa käsiraamat personali litsentseerimise kohta, mis selgitab pädevuste ja kinnituslehtede struktuuri, ning ühine põhisisu, millega kehtestatakse üle-Euroopaline ühtne alus lennujuhtide litsentsidele ja tervisenõuetele. Antud materjali väärtuslikkust tunnustatakse kogu Euroopas ning see materjal, mis tegelikult sillutab teed ühenduse litsentsi kehtestamisele, on aluseks käesoleva ettepaneku põhielementidele. Võttes arvesse ühilduvust ühenduse õigusaktide ja ESARR5 vahel on Eurocontroli dokumentidel jätkuvalt võimalik täita oma rolli ühenduse õigusaktide efektiivse rakendamise tagamisel.

Ettevalmistavast uurimusest selgus, et riiklikud tavad on tugevad vaatamata olemasolevatele rahvusvahelistele regulatsioonidele. Selle tulemuseks on erinev kvaliteeditase ning pädevused, mida on keeruline võrrelda. Selline killustatus pole ühenduse kontekstis enam vastuvõetav, kuna Euroopa ülekoormatud õhuruumis võib see kaasa tuua suurema ohu turvalisusele. Lennujuhtide litsentside ühtlustamine suurendab ohutust, kuna teenusepakkujate pädevustasemed ühtlustatakse, mis aitab kaasa nendevahelise ühilduvuse tõhusamaks ja ohutumaks muutumisele. See viib lennujuhtide tööturu tõhusama korralduseni, hõlbustades funktsionaalsete õhuruumiblokkide moodustamist. Litsents muudab liikumisvabaduse efektiivsemaks, kaotades praegu kehtiva liikmesriikide õiguse otsustada oma äranägemise järgi, mida mõned riigid kasutavad seoses litsentside vastastikuse tunnustamisega.

5. DIREKTIIVI PÕHIMÕTTED

Võttes arvesse asjaolu, et enamikus liikmesriikides juba kehtivad õigusaktid põhinevad ICAO põhimõtetel ja et praegu toimub ühtse Euroopa taeva õigusaktide ja ESARR5 rakendamine, on ülioluline tagada täielik kooskõla käesoleva direktiiviga.

5.1. Sidusus ühtse Euroopa taeva paketiga

Sarnaselt aeronavigatsiooniteenustele hakatakse sertifitseerima ka koolitust. Kuna luuakse konkreetne koolitusturg, pööratakse erilist tähelepanu kohastele kaitsemeetmetele vältimaks „koolitusdumpingut“. Kaks peamist vahendit sellise dumpingu vältimiseks on pädevuste loetelu, mis kirjeldab koolitusprotsessi tulemuste taset ning sertifitseerimisnõuded, mis on vajalikud Euroopa koolitajaks saamiseks. Vaid sertifitseeritud koolitajatel võimaldatakse esitada riiklikule järelevalveasutusele kinnitamiseks kursuseid ja koolitusprogramme.

5.2. Sidusus olemasolevate määrustega

Ühtse Euroopa taeva õigusaktidega ja eelkõige teenuse osutamise määruse artikliga 4 nähakse ette ESARRide ülevõtmine ühenduse õigusse. Käesoleva direktiiviga võetakse üle kõik kohustuslikud nõuded, mis on seotud lennujuhtidega, ning toetatakse meetmeid, mida liikmesriigid ESARR5 rakendamisel on juba võtnud. Kuna käesolev direktiiv sisaldab hulgaliselt muid ohutuse seisukohast olulise tähtsusega elemente, näiteks koolitajate sertifitseerimist ja kogu litsentseerimisahela auditeerimise kohustust, ei piisa direktiivi rakendamiseks vaid ESARR5 rakendamisest. Samas võivad liikmesriigid direktiivi rakendamise vahenditeks valida Eurocontrol'i dokumendid, kuna puudub vastuolu käesoleva direktiivi ja ESARR5 vahel.

5.3. Võrdlus muude ühenduse litsentsidega

Käesolev direktiiv läheb kaugemale kui olemasolev direktiiv pilootide litsentside kohta tsiviillennunduses (91/670/EMÜ). See on direktiiv riiklike diplomite vastastikuse tunnustamise kohta. Käesolevat direktiivi saab paremini võrrelda merendus- ja raudteesektorite litsentside direktiividega (ettepanek K(2004)142), mille puhul eeskirjad pädevuste kohta kehtestatakse Euroopa, mitte liikmesriikide tasandil. Meremeeste litsents (01/25/EÜ) võtab kasutusele Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste konventsiooni. Erinevus käesolevast direktiivist seisneb selles, et meremeeste litsentsi eesmärgiks on parandada ka ühenduse meremeeste tööhõivet, muutes koolitusstandardid kohustuslikuks ühenduse sadamates peatuvate laevade

personali kõigile liikmetele. On selge, et käesoleva direktiivi mõju ulatub samuti väljaspoole ühenduse piire.

6. DIREKTIIVI STRUKTUUR JA SISU

Direktiivi eesmärk on kehtestada eeskirjad litsentseerimisahela kõikide osade kohta.

Artikkel 1

Käesolev artikkel täpsustab direktiivi kohta tehtud ettepaneku eesmärke ja reguleerimisala.

Artikkel 2

Käesolev artikkel määratleb direktiivis kasutatavad terminid.

Artikkel 3

Käesolev artikkel kohaldab ühtse Euroopa taeva õigusaktides ettenähtud institutsioonilise raamistiku koolitusele. Koolitust käsitletakse samasuguse teenusena nagu aeronavigatsiooniteenuseid, muuhulgas nähakse ette võimalus korraldada kontrollid ja ülevaatusi.

Artikkel 4

Käesolev artikkel sätestab litsentseerimiskava üldpõhimõtted: lennujuhtimise tööturu loomise ja litsentsi põhitunnused; litsents hõlmab nii litsentsi valdaja pädevusi kui riikliku järelevalveasutuse antud luba.

Artiklid 5 ja 6

Käesolevad artiklid täpsustavad litsentsi saamise ja säilimise tingimusi.

Artikkel 7

Käesolev artikkel kirjeldab pädevuste ühtlustamist, kehtestades pädevuste ja kinnituslehtede struktuuri, millega määratakse kindlaks teenuse liik, mida lennujuht on pädev osutama.

Artikkel 8

Käesolev artikkel jõustab keelenõudeid käsitleva ICAO I lisa viimased muudatused.

Artikkel 9

Käesolev artikkel viitab Eurocontrol'i poolt väljatöötatud ja hiljuti vastu võetud tervisenõuetele.

Artiklid 10 ja 11

Käesolevad artiklid määravad kindlaks sertifitseeritud koolitajaks saamise tingimused. Tagatud on täielik kooskõla muude aeronavigatsiooniteenuste sertifitseerimisega.

Artikkel 12

Käesolev artikkel annab täiendava garantii pädevuse kõrgele tasemele, muuhulgas auditeerimisnõude ja eksamineerijate tunnustamise süsteemi kaudu.

Artikkel 13

Käesolev artikkel määrab kindlaks vastastikuse tunnustamise printsiibid kinnitades Euroopa Kohtu pretsedendiõigusega kehtestatud põhimõtteid.

Artiklid 14–18

Käesolevad artiklid sisaldavad standardsätteid, mis on seotud komiteemenetlusega, trahvidega ja direktiivi inkorporeerimisega siseriiklikku seadusandlusse.

I lisa

Käesolev lisa kirjeldab pädevuste omandamiseks ja säilimiseks vajaliku koolituse sisu.

II lisa

Käesolev lisa täpsustab ICAO-lt ülevõetud keelenõudeid.

III lisa

Käesolev lisa sisaldab koolitajaks saamise sertifitseerimiskriteeriumide loetelu ja määrab kindlaks tingimused, mida riiklik järelevalveasutus sertifikaadile lisada võib.

7. KONSULTEERIMISETAPP

Uuringus esitatud soovitude alusel valmistati ette töödokument, toetudes ICAO, Eurocontrol'i ja liikmesriikide kogemustele. Kohtumistel ametiühingute, tööandjate organisatsioonide, Eurocontrol'i ja siseriiklike ametiasutustega toimus töödokumendi põhjalik arutelu. Dokumendis on täielikult arvesse võetud kõiki konsulteerimisetapil tehtud märkusi.

8. DIREKTIIVI MAJANDUSLIK JA FINANTSMÕJU

Direktiivi mõju varieerub vastavalt erinevates liikmesriikides juba kehtivatele koolitusstandarditele.

Riiklike haldusorganite kulud:

Litsentsi väljaandmisega isenesest ei kaasne mingeid lisakulusid, kuna kõikidel liikmesriikidel on litsentside süsteem juba olemas. Olenevalt seire ja auditeerimise hetketasemest võib osutada vajalikuks haldusorganite tugevdamine, et direktiivis sätestatud ülesannetega, nt kinnituse andmisega, mõistliku aja jooksul toime tulla.

Direktiiv sätestab selgesõnaliselt võimaluse tellida teenuseid väljastpoolt, nt auditeerimise võib delegeerida tunnustatud organisatsioonidele.

Järelevalvekulud võib jätta sertifitseerimist ja tunnustamist taotlevate teenusepakkujate kanda või lisada maksustamiskorra kulubaasi.

Aeronavigatsiooniteenuse pakkujate kulud:

Ka siin sõltuvad kulud koolitussüsteemi olemasolevast kvaliteeditasemest. Käesolev direktiiv tõstab koolitussüsteemi kvaliteedi tasemele, mis on vajalik Euroopa tihedast ja keerukast liiklussüsteemist tulenevate ohutusnõuete täitmiseks. Kuna ettevalmistavast uurimusest selgus, et olukord liikmesriikides on väga erinev, pole ühtne tulude-kulude analüüs võimalik. Lisaks sellele on raske eristada käesoleva direktiivi kulusid nendest kuludest, mis tulenevad muudest ühenduse õigusaktidest või ICAO ja Eurocontrol'i nõuetest. Esitada saab vaid mõned kvalitatiivsed näitajad.

Kõrgete standardite kehtestamine algkoolitusele ning garantiid neutraalsete ja objektiivsete eksamineerijate kohta lennujuhtimisüksuse koolituse ajal peaks tõstma lennujuhtimisüksuse koolituse edukuse määra. Tuleb meeles pidada, et lennujuhi koolituse üldkulud, sealhulgas palk, on hinnanguliselt 150 000–400 000 eurot. Seega on ebaõnnestumised koolituse lõppfaasis üsna kulukad.

Kulud lisatööjõule lennujuhtimisüksuse või jätkukoolituse kõrgemate standardite tõttu on piiratud tänu subsidiaarsuspõhimõtte rakendamisele, mille kohaselt on riiklikud järelevalveasutused kõige pädevamad otsustama koolitusprogrammide ja pädevuskavade heakskiitmisel lennujuhtimisüksuste funktsionaalsete vajaduste üle.

Litsentseerimisahela eri elementide jälgimise kulud võivad mõnevõrra kasvada, osaliselt tänu kohustusele säilitada andmeid auditeerimiseks. Jällegi peaks käesolevast direktiivist tulenevate lisakulude hindamisel arvestama kuludega, mis tulenevad muudest nõuetest, nt nõuetest kvaliteedi- ja ohutusjuhtimissüsteemidele.

Ühtlustatud pädevused suurendavad ohutust ja muudavad töökorralduse, sealhulgas funktsionaalsete õhuruumiblokkide moodustamise tõhusamaks.

Järeldused:

Kokkuvõttes peaks kulude võimaliku suurenemise lühiajalises plaanis korvama pikemaajalises plaanis toimuv kulude kokkuhoid tööjõu ratsionaalsema kasutamise kaudu. Samavõrd oluline on see, et direktiiv suurendab lennureisijate ohutust.

9. FINANTSMÕJU

Käesolev ettepanek ei sisalda finantsaruannet.

Käesolevas ettepanekus sätestatud otsustamisprotsessides rakendatakse olemasolevat komiteed (raammääruse (2004/549/EÜ) artikliga 5 moodustatud ühtse taeva komiteed).

10. JÄRELDUSED

Seega teeb komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku võtta vastu lisatud ettepanek direktiivi kohta.

Ettepanek

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIVIKS

Ühenduse Lennujuhilitsentsist

(EEA relevantsusega tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

Arvestades Euroopa Ühenduse asutamislepingut ja eriti selle artikli 80 lõiget 2, seega,

Arvestades Komisjoni ettepanekut,¹

Arvestades Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,²

Arvestades Regioonide Komitee arvamust,³

Käitudes vastavalt asutamislepingu artiklis 251 määratud toimingule,⁴

Ning arvestades järgmist:

- (1) Ühtse Euroopa õhuruumi seadusandluse elluviimine nõuab üksikasjalikuma seadusandluse rajamist, konkreetsemalt lennujuhtide litsenseerimist puudutavates lepingutes, eesmärgiga arendada nende kättesaadavust ja edendada litsentside vastastikust tunnustamist vastavalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EC) nr 550/2004 10. märtsist 2004 artiklile 5, mis puudutab õhunavigatsiooniteenistuste tingimusi ühtses Euroopa õhuruumis (teenistuse tingimuste määrus) 5.
- (2) Sellise Ühenduse litsentsi tutvustamine on vahend, et mõista lennujuhtide eriomast rolli lennuliikluse kontrolli turvalises ettevalmistuses. Ühenduse pädevusstandardite rajamine vähendab ka killustumist antud valdkonnas, muutes töökorralduse kasvava regionaalse koostöö raamistikus lennuliikluseteenuste pakkujate vahel tõhusamaks. Käesolev direktiiv on seetõttu ühtse Euroopa õhuruumi seadusandluse oluline osa.
- (3) Direktiiv on sobivaim vahend, et määrata pädevusstandardid, mis jätavad ühiselt tunnustatud standardite elluviimise viisid liikmesriikide otsustada.
- (4) Käesolev direktiiv rajatakse olemasolevatele rahvusvahelistele standarditele. Rahvusvaheline tsiviillennunduse organisatsioon (ICAO) on vastu võtnud lennujuhi

¹ EÜT
² EÜT
³ EÜT
⁴ EÜT
⁵ EÜT 96, 31.03.2004, lk 10

litsenseerimistingimused, sealhulgas keelenõuded. Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon (Eurocontrol), mis asutati Rahvusvahelise konventsiooni ajal 13. detsembril 1960 ja mis on seotud koostööga lennuliikluse julgeoleku organisatsioonile, on vastu võtnud Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni julgeoleku regulatiivsed nõuded. Vastavalt määruse (EC) nr 550/2004 artiklile 4 paigutab kõnealune direktiiv ümber Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni julgeoleku regulatiivses nõudes nr 5 määratud nõuded, mis puutuvad lennujuhtidesse.

- (5) Ühenduse lennuliikluse eriline iseloom nõuab Ühenduse pädevusstandardite tõhusat kasutamist üldise lennuliiklusega seotud lennuliiklusteenuste pakkujate värvatud lennujuhtidelt.
- (6) Juhul, kui liikmesriigid astuvad samme, et tagada kooskõla Ühenduse nõudmistega, peavad järelevalvet ja nõustumise kinnitamist teostavad asutused olema piisavalt iseseisvad väljaõppe pakkujatest. Need asutused peavad samuti olema suutelised oma ülesandeid tõhusalt täitma.
- (7) Lennuliiklusteenuste eest hoolitsemine nõuab kõrgelt kvalifitseeritud personali, kelle pädevust on võimalik tõestada mitmel viisil. Lennujuhile on kohased vahendid ühenduse litsents, mida vaadeldakse kui teatud laadi diplomit ja mis kuulub konkreetsele lennujuhile. Litsentsi klassifikatsioon näitab ära lennuliikluse teenuse laadi, mida konkreetne lennujuht on pädev pakkuma. Samal ajal peegeldavad litsentsis sisalduvad toetusavaldused nii lennujuhi eriomaseid oskuseid ja järelevalveasutuste ametlikku kinnitust teenuste pakkumise kohta konkreetnes sektoris või sektorite grupis. Seetõttu peavad asutused litsentsi väljastamisel või toetusavalduste kehtivust pikendades olema valmis hindama lennujuhtide oskusi; asutused peavad olema valmis ka pädevuse kahtluse korral litsentsi ajutiseks kõrvaldamiseks selle toetusavalduste eemaldamise teel. Katsega õiglase kultuuri edendamiseks ei peaks kõnealune direktiiv moodustama automaatse ühenduslülili juhtumi ja litsentsi ajutise kõrvaldamise vahel. Litsentsi kõrvaldamist tuleks kaalutleda kui viimast abinõud äärmuslikel juhtudel, millel ei ole seost kahtlusaluse pädevusega.
- (8) Eesmärgiga rajada liikmesriikide usaldust üksteise litsenseerimissüsteemide suhtes on Ühenduse litsentsi omandamist ja säilitamist puudutavad reeglid kohustuslikud. Seetõttu on tähtis kooskõlastada lennujuhierialale sissesäämistingimused. Selline teguviis peaks viima litsentside tunnustamiseni kogu Ühenduse piires kasvatades seeläbi liikumisvabadust ja arendades lennujuhtide kättesaadavust.
- (9) Eesmärgiga muuta oskused võrreldavaks kogu Ühenduse piires tuleb need struktureerida selgel ja üldiselt aktsepteeritaval viisil. Selline teguviis aitab garanteerida mitte ainult julgeoleku ühe lennuliikluse teenuse pakkuja kontrollialases õhuruumis, vaid eriti just erinevate teenusepakkujate vahelises kasutajaalas.
- (10) Esialgse koolituse eesmäärke kirjeldatakse Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni liikmete palvel koostatud juhtmaterjalides ja neid eesmäärke vaadeldakse kui asjakohaseid standarde. Üksuskoolituse jaoks on vajalik üldiselt aktsepteeritud standardite puuduse korvamine hulgaliste meetmetega, sealhulgas eksamineerijate heakskiiduga, mis peaks garanteerima kõrged pädevusstandardid. See kõik on sedavõrd tähtsam, sest üksuse väljaõpe on väga kallis ja julgeolekukriitiline.

- (11) Paljude juhtumite ja õnnetuste puhul on märkimisväärne roll suhtlusel. Seetõttu on Rahvusvaheline tsiviillennunduse organisatsioon vastu võtnud keelenõuded. Kõnealune direktiiv on nende rahvusvaheliselt aktsepteeritud standardite maksmapanemiseks.
- (12) Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni liikmesriikide palvel on välja arendatud meditsiinilised nõuded ja neid vaadeldakse kui nõustumise aktsepteeritavaid vahendeid.
- (13) Koolitustingimuste sertifitseerimist tuleks vaadelda kui ühte julgeolekukriitilisematest sammastest koolituskvaliteedi toetamiseks. Koolitus tuleb vaadelda lennuliikluse teenustele sarnase teenusena ja ka sertifitseerimisprotsessiobjektina. Kõnealune direktiiv peaks tegema võimalikuks koolituse sertifitseerimise koolitustüübi, koolitusteenuste paketi või koolitus- ja lennuliiklusteenuste paketi järgi, kaotamata sihikult koolituse erilist iseloomu. Koolitusasutusi tuleb samuti vastavalt kohelda, valmistades neid ette militaarlitsentside andmiseks, eesmärgiga hõlmata ka militaarsed lennujuhid niipalju kui võimalik
- (14) Kõnealune direktiiv kinnitab Euroopa Kohtu pikaajalist õigussüsteemi vastastikuse diplomite tunnustamise ja tööliste vaba liikumise valdkonnas. Proportsionaalsuse põhimõtte, samaväärse hinnangu vajadus, kompensatsioonimeetmete kehtestamise põhjendatud õigustamine ja asjakohaste apellatsioonitoimingute säte moodustavad põhiprintsiibid, mida on vajalik rakendada lennuliikluse juhtimissektoris nähtavamal moel.
- (15) Lennujuhi elukutse on tehniliste uuenduste objekt, mis nõuavad oskuste regulaarset värskendamist. Direktiiv peaks lubama selliseid kohandusi tehnilisele arengule ja teaduslikule progressile komitoloogia kasutamise kaudu.
- (16) Käesolev direktiiv võib avaldada mõju lennujuhtide igapäevasele töökorraldusele. Suhtluspartnereid tuleb teavitada ja kohasel moel konsulteerida kõigist tähelepanuväärset sotsiaalset mõju avaldavatest meetmetest. Seetõttu on konsulteeritud Komisjoni otsuse 1998/500/EC 20. maist 1998 järgi määratud sektoraalse dialoogi komiteed sektoraalse dialoogi komiteede asutamises, mis edendavad dialoogi suhtluspartnerite vahel Euroopa tasemel⁶.
- (17) Liikmeriigid peaksid määrama riiklike tingimuste rikkumistele rakendatavate trahvide reeglid, mis võetakse vastu vastavalt käesolevale direktiivile ja võtma kasutusele kõik meetmed, et tagada reeglite rakendamine. Kõnealused trahvid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja mahalahtivad.
- (18) Käesoleva direktiivi teostamiseks vajalikud meetmed tuleb vastu võtta vastavalt Nõukogu otsusele 1999/468/EC 28. juunist 1999, mis määrab Komisjonis arutatud kasutustoimingud täideviivatele jõududele⁷,

⁶ EÜT 225, 12.8.1998, lk 27

⁷ EÜT 184, 17.7.1999, lk 23

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1 Eesmärk ja tegevusulatus

1. Käesoleva direktiivi eesmärk on tõhustada Ühenduse lennuliikluse kontrollisüsteemi julgeolekustandardeid ja arendada selle tegevust Ühenduse lennujuhi litsentsi väljastamise kaudu.

Litsents kehtestab lennujuhi elukutse taotlemiseks ja omandamiseks vajalikud tingimused.
2. Käesolev direktiiv kehtib lennujuhi õpilase litsentsi taotlejatele ja lennuliikluse informatoritele, kelle on värvanud eelkõige üldises lennuliikluses teenuseid pakkuvate õhunavigatsiooni teenuste pakkujad.

Artikkel 2 Mõisted

Käesolevas direktiivis kehtivad järgmised mõisted:

1. "lennujuht"-isik, kes omab õigust pakkuda lennuliikluse kontrolli teenuseid kas koolitusinstruktori järelevalve all või iseseisvalt;
2. "lennuliikluse kontrolli teenus" – teenus, mida pakutakse lennukite kokkupõrke ärahoidmise eesmärgil ja lennuki ning takistuste vahelisel manööverdamisalal ja lennuliikluse korrapärase voolu kiirendamise ja säilitamise eesmärgil;
3. "õhunavigatsiooni teenuse pakkujad" – iga füüsiline isik või juriidiline isik, mis pakub õhunavigatsiooniteenuseid üldisele lennuliiklusele;
4. "litsents" – ükskõik millise nimega tuntud sertifikaat, mis on väljastatud ja tunnustatud vastavalt käesolevale direktiivile ja annab selle seadusjärgsele omanikule õiguse pakkuda lennuliikluse kontrolli teenuseid vastavalt selles sisalduvatele privileegidele;
5. "tase" – litsentsis sisalduv või sellega seostuv volitus, mis moodustab seega litsentsi osa ja sätestab kõnealusesse litsentsi puutuvad eritingimused, privileegid või piirangud; litsentsitasemed on vähemalt üks järgnevatest:
 - a) lennuvälja visuaalne kontroll;
 - b) lennuvälja kontrollvahend;
 - c) juurdepääs metoodilisele kontrollile;
 - d) juurdepääs järelevalvekontrollile;
 - e) metoodilise kontrolli piirkond;
 - f) järelevalvekontrolli piirkond;

6. “toetusavaldus” – litsentsis kirja pandud volitus, konkreetsemalt:
- a) taseme toetusavaldus, mis näitab ära taset puudutavad eritingimused, privileegid ja piirangud,
 - b) üksuse toetusavaldus, mis näitab ära Rahvusvahelise tsiviillennunduse organisatsiooni asukoha indikaatori ning sektorid ja/või ametipositsioonid, milles litsentsiomanik on pädev töötama,
 - c) keele toetusavaldus, mis näitab ära omaniku keeleoskuse , ja
 - d) juhendi toetusavaldus, mis näitab ära pädevuse tökohakoolituse juhendamiseks;
- toetusavaldus võib olla seostatud taseme või litsentsiga ja seega moodustada taseme või litsentsi osa;
7. “Rahvusvahelise tsiviillennunduse organisatsiooni asukohanäitaja” – neljätäheline koodigrupp, mis on moodustatud vastavalt Rahvusvahelise tsiviillennunduse organisatsiooni käsikirjalises dokumendis 7910 ettekirjutatud reeglitele ja mis on määratud kindla lennundusjaama asukohaks;
8. “sektor” – osa kontrollpiirkonnast ja/või osa lennuteaberegioonist/ülemregioonist;
9. “koolitus” – tervik teoreetilistest kursustest, praktilistest harjutustest (sealhulgas simulatsioon) ja mis viiakse läbi tökohakoolitusel nõutud eesmärgiga omandada turvaliste ja kõrgekvaliteetsete lennuliikluse kontrolli teenuste esitamise oskused, koolitus koosneb:
- a) esialgne koolitus, mis tagab baaskoolituse ja tasemekoolituse ja mille läbinu omandab õpilase litsentsi;
 - b) üksuskoolitus, mis sisaldab üleminekukoolitust, tökohaeelset koolitust ja tökohakoolitust ja mille läbinu omandab lennujuhilitsentsi;
 - c) jätkukoolitus, mis hoiab litsentsi toetusavaldusi kehtivana;
 - d) tökohakoolituse juhendajate koolitus, mille läbinu omandab tökohakoolituse juhendaja toetusavalduse;
 - e) eksamineerijate ja/või hindajate koolitus;
10. “koolituspakkuja” – iga organisatsioon, mille riiklik järelvalveasutus on sertifitseerinud ühe või rohkemat tüüpi koolituse pakkujaks vastavalt käesolevas artiklis määratud ja mis on sellel eesmärgil saanud õiguse viia läbi koolituskursusi, üksuse koolituskavasid või üksuse pädevuskavasid nende tunnustamise saavutamiseks;
11. “Baas- ja tasemeõppe koolituste moodulprogrammi ja lennujuhtide koolituseesmärkide moodulprogrammi eesmärkides määratud pädevusnõuded” – eesmärgid, mille lennujuhiõpilased peavad saavutama baas- ja tasemekoolituseks vastavalt Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni “Baas- ja tasemeõppe

koolituste moodulprogrammi ja lennujuhtide koolitusprogrammi” koolitusel (I faas: redigeeritud), HRS/TSP-002-GUI-01, teine trükk 20.07.2001 kirjutatule; ja Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni “Baas- ja tasemeõppe koolituste moodulprogrammi ja lennujuhtide koolitusprogrammi” koolitusel (II faas), HUM.ET1.ST05.1000-GUI-02, esimene trükk 20.07.2000 kirjutatule;

12. “Nõuded Euroopa lennujuhtide 3 klassi meditsiinisertifikaadile” on kogutud Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni dokumenti “Nõuded Euroopa lennujuhtide 3 klassi meditsiinisertifikaadile HUM.ET1.ST08.10000-STD-02, esimene trükk 31. jaanuarist 2003;
13. “Üksuse pädevusskava” on tunnustatud kava, mis näitab ära üksuse kasutatava meetodi litsentsiomanike pädevuse säilitamisel.

Artikkel 3

Riiklikud järelevalveasutused

1. Liikmesriik nimetab või rajab asutuse või asutused oma riiklike järelevalveasutustena eesmärgiga võtta enda peale sellistele asutustele käesoleva direktiiviga määratud ülesanded.
2. Riiklikud järelevalveasutused on koolitusepakkujatest eraldi olevad iseseisvad asutused. Selline iseseisvus saavutatakse vähemalt funktsionaalsel tasandil läbi adekvaatse eraldamise riiklike järelevalveasutuste ja kõnealuste teenuspakkujate vahel.

Liikmesriigid tagavad riiklike järelevalveasutuste erapooletu ja läbipaistva tegevuse.

3. Liikmesriigid annavad Komisjonile teada oma riiklike järelevalveasutuste nimed ja aadressid ja teavitavad Komisjoni ka edaspidistest muudatustest ja lõike 2 järgimise tagamiseks kasutusele võetud meetmetest.

Artikkel 4

Litsenseerimis põhimõtted

1. Liikmesriigid tagavad, et lennuliikluse kontrollteenuseid osutavad ainult asjakohaselt litsenseeritud lennujuhid.
2. Litsentsid antakse kõigile isikutele, kes on pädevad tegutsema lennujuhina või lennujuhi õpilasena.
3. Litsentsi andmine on objekt järgneva kaasamiseks:
 - (a) üks või rohkem tasemeid lennujuhi õpilase litsentsile ja,
 - (b) üks või rohkem tasemeid ja toetusavaldusi lennujuhilitsentsile.
4. Litsentsitaotlejad peavad esitama tõestusmaterjali, et nad on pädevad tegutsema lennujuhtide või lennujuhtide õpilasena. Kõnealune pädevust näitav tõestusmaterjal on seotud teadmiste, kogemuste, võimete ja keeleoskusega.

5. Litsents jääb selle isiku omanduseks, kellele litsents on antud ja kes on sellele alla kirjutanud.

Litsentsi võib peatada, kui lennujuhi pädevus on kahtluse all või suure hooletuse puhul. Litsentsi kehtivuse võib lõpetada ainult selle kuritarvitamise korral.

6. Lennujuhi õpilase litsents volitab omanikku pakkuma lennuliikluse kontrollteenuseid töökohakoolituse juhendaja järelevalve all. Sellel eesmärgil sisaldab lennujuhi õpilase litsents taset, mis täpsustab lennuliikluse kontrolli teenuse tüübi, mida litsentsiomanik on koolitatud pakkuma.
7. Litsents kehtib ainult koos käibiva meditsiinisertifikaadiga.

Artikkel 5 *Tingimused litsentsi omandamiseks*

1. Vähemalt üht taset sisaldav lennujuhi õpilase litsents antakse taotlejatele, kes:
 - (a) on vähemalt keskhariduse või sellega võrdsustatava haridusega ;
 - (b) on edukalt lõpetanud tunnustatud asjakohase algkoolituskursuse taseme või taseme toetusavalduse saamiseks, sealhulgas praktilise ja simulatsioonikoolituse vastavalt käesoleva direktiivi I lisa A osas määratule;
 - (c) omab meditsiinilist sertifikaati; ja
 - (d) on tõestanud adekvaatset keeleoskuse taset vastavalt II lisas määratud nõutele.
2. Lennujuhtide litsentsid, mis sisaldavad tasemeid, mille koolitus edukalt lõpetati ja vajalikud toetusavaldused antakse taotlejatele, kes:
 - (a) on vähemalt 21-aastased; siiski võivad liikmesriigid teostada toimingut sellest nõudest kõrvalekaldumisest, konkreetselt juhul, kui taotleja on tõestanud koolituskursuse ajal oma kompetentsi julgeolekutegevuste tagamiseks ;
 - (b) omab õpilase litsentsi ja on läbinud tunnustatud üksuse koolituskursuse ja edukalt sooritanud eksamid või hindamised vastavalt I lisa B osas määratud nõuetele;
 - (c) omab kehtivat meditsiinilist sertifikaati; ja
 - (d) on tõestanud adekvaatset keeleoskuse taset vastavalt II lisas määratud nõutele.
3. Litsentsi toetusavaldus töökohakoolituse juhendajaks saamiseks antakse lennujuhilitsentsi omanikele, kes:
 - (a) on harjutanud vahetult eelnevatel perioodidel, mille kestuse fikseerib riiklik järelevalveasutus, taseme ja toetusavalduse privileege, mida nad üksuses juhendada võivad;
 - (b) on edukalt läbinud tunnustatud töökohakoolituse juhendaja kursuse, mille kestel hinnati nõutud teadmisi ja pedagoogilisi võimeid asjakohaste eksamitega.

Artikkel 6

Tasemete säilitamise ja toetusavalduste kehtivana hoidmise tingimused

1. Liikmesriigid tagavad toetuavalduse kehtivuse pikendamise järgneva 12 kuu jooksul juhul, kui õhunavigatsiooni teenuse pakkuja tõestab, et:
 - (a) taotleja on praktiseerinud litsentsi privileege minimaalse tundide arvu vastavalt üksuse pädevuskavas näidatule viimase 12 kuu jooksul;
 - (b) taotleja pädevust toetusavalduse privileege praktiseerida on hinnatud I lisa C osas määratud standardeid järgides; ja
 - (c) taotleja omab kehtivat meditsiinilist sertifikaati.
2. Välja arvatud lõike 1 suhtes kehtib töökohakoolituse juhendajate toetusavaldus pikendatavaks perioodiks 36 kuuks.
3. Taseme omanik, kes ei ole pakkunud selle tasemega seostatud ükskõik millisele toetusavaldusele vastavaid lennuliikluse kontrollteenuseid ükskõik millisel perioodil viie aasta jooksul, kaotab õiguse kõnealuse taseme privileegide kasutamiseks ilma rahuldava hinnangu ja koolitusnõueteta, mis tagavad litsentsiomaniku pädevuse alustada sellele tasemele vastavat üksuse koolitust.
4. Välja arvatud lõike 3 suhtes, lakkab üksuse toetuavaldus kehtimast, kui litsentsiomanik ei ole pakkunud vastavalt toetusavaldusele minimaalset hulka tunde lennuliikluse kontrollteenust ühenduse pädevuskavas sätestatud perioodi jooksul.
5. Minimaalse hulga töötundide arvu (arvestamata juhendusülesandeid), mida nõutakse toetuavalduse säilitamiseks, võib töökohakoolituse juhendajatele vähendada proportsionaalselt ajaga, mille nad veedavad, juhendades praktikante töökohtadel, millele taotletakse pikendust.

Artikkel 7

Lennujuhitasemed ja toestuavaldused

1. Litsentsid sisaldavad ühte või rohkemat taset vastavalt lõikudes 2-7 kirjeldatule, eesmärgiga näidata teenusetüübid, mida litsentsiomanik pakkuda võib. Lisaks käesolevas artiklis näidatud taseme toetusavaldustele teeb taseme seadusjärgeliseks toetusavaldus, mis näitab keeleoskust, Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni asukohanäitajat ja üksust, töökohta, sektorit või sektorite gruppi.
2. Lennuvälja visuaalse kontrolli tase (ADV) näitab litsentsiomaniku pädevust pakkuda lennuliikluse kontrollteenust lennuväljal, kus ei ole avalikku lennuvahendi juurdepääsu või ei sooritata väljasõidutoiminguid.
3. Lennuvälja kontrollvahendi tase (ADI) näitab litsentsiomaniku pädevust pakkuda lennuliikluse kontrollteenust lennuväljal, kus on avalik lennuvahendi juurdepääs või sooritatakse väljasõidutoimingud. Selle tasemega kaasneb vähemalt üks järgnevatest taseme toetusavaldustest:

- (a) Tornikontrolli toetuavaldus (TWR) näitab litsentsiomaniku pädevust pakkuda kontrollteenuseid juhul, kui lennuväljakontrolli pakutakse ühest tegevuslikust positsioonist lähtuvalt;
 - (b) Maapinnaliikumise kontrolli toetusavaldus (GMC) näitab litsentsiomaniku pädevust pakkuda maapinnaliikumise kontrolli;
 - (c) Maapinnaliikumise seire toetusavaldus (GMS), mis antakse lisaks maapinnaliikumise kontrolli toetusavaldusele või tornikontrolli toetusavaldusele, näitab litsentsiomaniku pädevust pakkuda maapinnaliikumise kontrolli lennuvälja pinnaliikumissüsteemide abil;
 - (d) Õhukontrolli toetusavaldus (AIR) näitab litsentsiomaniku pädevust pakkuda õhukontrolli;
 - (e) Lennuvälja radarikontrolli toetusavaldus, mis antakse lisaks õhukontrolli toetusavaldusele või tornikontrolli toetusavaldusele, näitab litsentsiomaniku pädevust pakkuda lennuväljakontrolli seireradarivarustuse abil.
4. Juurdepääsu kontrolli toimnguline tase (APP) näitab litsentsiomaniku pädevust pakkuda lennuliikluse kontrollteenust lennuki saabumisel, väljumisel või transiidil seirevarustuse abita.
5. Juurdepääsu kontrolli seire tase (APS) näitab litsentsiomaniku pädevust pakkuda lennuliikluse kontrollteenust lennuki saabumisel, väljumisel või transiidil, kasutades seirevarustust ja selle tasemega kaasneb vähemalt üks järgnevatest taseme toetusavaldustest:
- (a) Radari toetuavaldus (RAD) näitab litsentsiomaniku pädevust pakkuda lennuki lähenemise kontrollteenust esmajärgulist ja/või teisejärgulist radarvarustust kasutades;
 - (b) Täpse lähenemise radari toetusavaldus (PAR), mis antakse lisaks radari toetusavaldusele, näitab litsentsiomaniku pädevust pakkuda maapealselt kontrollitavat täpseid lähenemisi lennuki lõplikul lähenemisel maandumisrajale täpset radarivarustust kasutades;
 - (c) Seireradarilähenemise toetusavaldus (SRA), mis antakse lisaks radari toetusavaldusele, näitab omaniku pädevust pakkuda maapealselt kontrollitavaid mittetäpseid lähenemisi lennuki lõplikul lähenemisel maandumisrajale täpset radarivarustust kasutades;
 - (d) Automaatse sõltuvusseire toetusavaldus (ADS) näitab omaniku pädevust pakkuda lähenemiskontrolliteenust automaatset sõltuvusseiret kasutades;
 - (e) Terminali kontrolli toetusavaldus (TCL), mis antakse lisaks radari toetusavaldusele või automaatse sõltuvusseire toetusavaldusele, näitab omaniku pädevust pakkuda lennuliikluse kontrollteenust lennuki liikumisel üksiasjalikult täpsustatud terminalipiirkonnas ja/või lähedalasuvates sektorites ükskõik mis seirevarustust kasutades.

6. Piirkonnakontrolli metoodiline tase (ACP) näitab omaniku pädevust pakkuda lennuliikluse kontrollteenust lennukile seirevarustust kasutamata.
7. Piirkonnakontrolli seire tase (ACS) näitab omaniku pädevust pakkuda lennuliikluse kontrollteenust lennukile seirevarustust kasutades ja selle tasemega kaasneb vähemalt üks järgnevatest taseme toetuavaldustest:
 - (a) Radari toetuavaldus (RAD) näitab omaniku pädevust pakkuda piirkonna kontrollteenuseid seireradarivarustust kasutades;
 - (b) Automaatse sõltuvusseire toetusavaldus (ADS) näitab omaniku pädevust pakkuda piirkonna kontrollteenuseid automaatset sõltuvusseiret kasutades;
 - (c) Terminali kontrolli toetusavaldus (TCL), mis antakse lisaks radari toetusavaldusele või automaatse sõltuvusseire toetusavaldusele, näitab omaniku pädevust pakkuda lennuliikluse kontrollteenuseid lennuki liikumisel üksikasjalikult täpsustatud piirkonnas ja/või lähedalasuvates sektorites ükskõik millist seirevarustust kasutades;
 - (d) Ookeanikontrolli (OCL) toetusavaldus näitab omaniku pädevust pakkuda lennuliikluse kontrollteenuseid lennuki liikumisel ookeani kontrollipiirkonnas.
8. Välja arvatud lõike 1 suhtes, võivad liikmesriigid arendada riiklikke toetusavaldusi, kui seda nõuab nende vastutusallas oleva õhuruumi lennuliikluse vastav iseloom.
9. Töökohakoolituse juhendaja litsentsi toetuavaldus näitab litsentsiomaniku pädevust viia läbi koolitust ja järelevalvet tegevuslikel töökohtadel kehtiva tasemega hõlmatavates valdkondades.
10. Käesoleva artikli täiendused tehnilise või teadusliku arengu vaatepunktist võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud toimingule.

Artikkel 8
Keelenõuded

1. Liikmesriigid peavad tagama, et lennujuhid on võimelised suhtlema ja aru saama rahuldaval tasemel inglise keelest. Lennujuhtide keeleoskus peab hõlmama II lisa määratud tasemeskaala. Kõnealune keeleoskus küündib vähemalt kõnealuses lisa üksikasjalikult esitatud keelenõuete 4 tasemele.
2. Käesoleva artikli ja II lisa täiendused tehnilise või teadusliku arengu vaatepunktist võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud toimingule.
3. Taotleja keeleoskuse nõudeid hinnatakse formaalselt regulaarsete ajavahemike järel, välja arvatud taotlejate puhul, kes tõestavad keeleoskuse 6 taseme.

Kõnealune ajavahemik ei ole taotlejate puhul, kes tõestavad keeleoskuse 4 taseme, pikem kui 3 aastat ja taotlejate puhul, kes tõestavad keeleoskuse 5 taseme, pikem kui 6 aastat.

4. Liikmesriigid võivad kehtestada kohalikud keelenõuded, juhul, kui seda peetakse julgeolekueesmärkidel tarvilikuks. Siiski ei ole nõutud keeleoskustase kõrgem kui Rahvusvahelise tsiviillennunduse organisatsiooni keeleoskustesti 4 tase. Keeleoskust tõestatakse sertifikaadiga, mille on välja andnud koolituspakkuja või samaväärse sertifikaadiga, mille on välja andnud keeleõppeinstituut.
5. Keeleoskuse tõendusmaterjal lisatakse litsentsile eriomase keeleoskuse toetusavalduse abil.

Artikkel 9 *Meditsiinilised nõuded*

1. Meditsiinilised sertifikaadid väljastatakse vastavalt Euroopa lennujuhtide 3 klassi meditsiinilisele sertifitseerimisele.

Riikliku järelevalveasutuse tunnustatud meditsiinilised hindajad koostavad kõnealuste nõuete alusel ettekanded.

Taotlejate hindamine viiakse läbi taotleja iga ja töökoha konkreetset iseloomu arvestades vastavalt proportsionaalsuse printsiibile.

2. Liikmesriigid tagavad tõhusad apellatsioonitoimingud, et garanteerida eksamineeritavate õiglane kohtlemine ja õhunavigatsiooni teenuste pakkujate vastavate meetmete kasutusele võtmine juhul, kui meditsiinilise sertifikaadi omanikud ei saa kehtivat meditsiinilist raportit.
3. Liikmesriigid tagavad vastavate toimingute läbiviimise vähenenud meditsiinilise sobivuse juhtudel ja toimingute läbiviimise, mis võimaldavad litsentsiomanikel teavitada töandjaid meditsiinilise sobivuse vähenemise teadlikkusest või ükskõik millise psühhoaktiivse aine või ravimite mõju all olekust, mis võivad muuta nad võimetuks sooritada litsentsiprivileege turvaliselt ja korralikult, nii et õhunavigatsiooni teenuse pakkujad saavad järgida lennujuhte psühhoaktiivsete ainete kuritarvitamise suhtesja nõustada ravimeid võtvaid lennujuhte.
4. Artikli 2 punkti (12) täiendused tehnilise või teadusliku arengu vaatenurgast võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud toimingule.

Artikkel 10 *Koolituspakkujate sertifitseerimine*

1. Lennujuhtide koolituse pakkumine Ühenduse piires on riikliku järelevalveasutuste sertifitseerimisobjekt.
2. Sertifitseerimisnõuded on seotud tehnilise ja tegevusliku pädevusega ja sobivusega koolituskursuste organiseerimiseks pedagoogiliselt tõhusal moel vastavalt III lisa punktis (1) määratule.
3. Sertifitseerimistaotlused esitatakse selle liikmesriigi riiklikele järelevalveasutustele, kus on taotleja põhimõtteline tegevuskoht ja, juhul kui see olemas on, tema registreeritud kontor.

Riiklikud järelevalveasutused väljastavad sertifikaadid, kus nad kinnitavad oma nõusolekut III lisa punktis (1) määratud nõuetega.

Sertifikaate võib vastavalt artikli 2 punktis (9) määratule väljastada iga koolitustüübi jaoks või teiste õhunavigatsiooniteenustega ühendatuna, kusjuures koolitustüüp ja õhunavigatsiooniteenuse tüüp sertifitseeritakse teenuste pakulina.

4. Sertifikaadid täpsustavad koolituspakkujate õigused ja kohustused.

Sertifikaat võib olla ainult III lisa punktides (2) ja (3) määratud tingimuste objekt. Need tingimused on objektiivselt õigustatud, võrdselt kohtlevad, proportsionaalsed ja läbipaistvad.

5. Riiklikud järelevalveasutused järgivad sertifikaatidele lisatud nõuete ja tingimuste järgimist. Juhul kui riiklik asutus leiab, et sertifikaadi omanik ei vasta enam kõnealustele nõuetele või tingimustele, võib asutus kasutusel võtta asjakohased meetmed, mis võivad sisaldada sertifikaadi tühistamist.
6. Liikmesriik tunnustab ükskõik millist teise liikmesriigi väljastatud sertifikaati.

Artikkel 11

Koolitusepakkujate majandusjuhtimine

1. Mis tahes omandivormis või õiguslikus vormis koolitusepakkujad koostavad, esitavad revisjonile ja avalikustavad oma rahandusaruande.

Aruanded peavad vastama Ühenduse vastu võetud Rahvusvahelisele aruannete standarditele. Juhul, kui koolitusepakkuja õigusliku staatuse tõttu ei ole täielik vastavus Rahvusvahelise aruannete standarditele võimalik, pürib koolitusepakkuja maksimaalse standarditele vastava võimalikkuse määra suunas.

2. Igal juhul avaldavad koolitusepakkujad iga-aastase aruande ja sooritavad regulaarselt iseseisva rahandusliku revisjoni.
3. Erinevaid koolitustüüpe pakkudes identifitseerivad teenusepakkujad sisemises raamatupidamises koolitusteenuste asjakohased kulud ja tulud ja, kus kohane, peavad ühendatud arvepidamist teiste, koolitusteenustega mittes seotud teenuste jaoks, nagu seda nõutaks neilt juhult, kui kõnealused teenused pakutaks eraldi ettevõtmisena.
4. Liikmesriigid määravad pädevad võimud, mis omavad õigust juurdepääsule koolitusepakkujate raamatupidamisele.
5. Liikmesriigid võivad rakendada Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EC) nr 1606/2002 artikli 9⁸ üleminekutingimusi käesoleva määruse tegevusulatuses olevatele koolitusepakkujatele.
6. Militaarlitsentsi omandamiseni viiva koolituse pakkujad vabastatakse lõigetes 1,2 ja 3 määratud tingimustest.

⁸ EÜT 243, 1.9.2002, lk 1

Artikkel 12
Pädevusstandarditele vastavuse garantiid

1. Eesmärgiga tagada lennujuhtidele asendamatud pädevustasemed nende töö kõrgel julgeolekustandardil sooritamiseks kindlustavad liikmesriigid riiklike järelevalveasutuste järelevalve ja järgimise lennujuhtide koolitusel.

Kõnealune vastutus sisaldab:

- (a) litsentside väljastamist, hoidmist, peatamist ja lõpetamist;
 - (b) koolitusepakkujate sertifitseerimist;
 - (c) koolituskursuste, üksuse koolituskavade ja üksuse pädevuskavade tunnustamist;
 - (d) eksamineerijate pädevuse tunnustamist;
 - (e) koolitusüsteemi järgimist ja auditeerimist; ja
 - (f) asjakohaste apellatsiooni- ja teavitamismehhanismide asutamist.
2. Riiklik järelevalveasutus koostab andmebaasi, kus hoitakse teavete kõikide litsentsiomanike oskuste ning pädevustaseme kohta ja nende toetusavalduste kehtivuskuupäevi. Selle ulatuses peavad õhunavigatsiooni teenuse pakkujate tegevusüksused arvestust iga üksuses töötava litsentsiomaniku sektorites, sektorite grupis või tööpositsioonidel tõhusalt töötatud töötundide arvu kohta ja esitavad need andmed nõudmisel riiklikule järelevalveasutusele.
 3. Riiklik järelevalveasutus tunnustab litsentsiomanikud, kes omavad õigust tegutseda pädevate eksamineerijate või pädevate hindajatena üksuses ja jätkukoolitusel. Tunnustus kehtib pikendatavaks perioodiks kolmeks aastaks.
 4. Riiklik järelevalveasutus auditeerib kõiki litsenseerimissüsteemi elemente regulaarselt käesolevas direktiivide määratud standardite tõhusa vastavuse garanteerimise eesmärgil.

Lisaks regulaarsele auditeerimisele võib riiklik järelevalveasutus sealsamas ette võtta reide käesoleva direktiivi tõhusa rakendamise kontrollimiseks ja selles olevate standardite vastavuse kontrollimiseks.

Riiklik järelevalveasutus saadab Komisjonile iga-aastase ettekande käesoleva direktiivi rakendamisest, mis sisaldab ka auditeerimiste tulemusi.
 5. Riiklik järelevalveasutus võib otsustada käesoleva artikli 4 lõikes mainitud auditeerimisfunktsioonide ja –kontrollide täismahus või osalises mahus volitamise määruse (EC) nr 550/2004 artiklis 3 osutatud tunnustatud organisatsioonidele.

Artikkel 13
Lennujuhilitsentside vastastikune tunnustamine

1. Iga liikmesriik tunnustab vastavalt käesoleva direktiivi sätetele teises liikmesriigis väljastatud litsentsi ja sellega seostuvaid tasemeid ning toetusavaldusi.
2. Taotletava toetusavalduse väljastamise eesmärgil nõuab riiklik järelevalveasutus taotlejatelt toetusavaldusega seotud konkreetsete tingimuste täitmist, üksuse, sektori või ametipositsiooni täpsustamist. Taotleja hetkel olemasolevate toetusavalduste ja vajalike taotletavate toetusavalduste vahel samaväärsust hinnates arvestab õhunavigatsiooni teenuse pakkuja üksuse koolituskava koostades taotleja omandatud oskusi ja kogemusi.
3. Juhul, kui taotleja omab kolmanda riigi toetatud litsentsi või liikmesriigi militaarlitsentsi, võib järelevalveasutus nõuda taotlejalt konkreetse taseme ja toetusavalduse omandamiseks vajalikke tingimusi. Litsentsi samaväärsuse hindamisel arvestatakse vastavalt omandatud oskusi kooskõlas rahvusvaheliste standarditega.
4. Riiklik järelevalveasutus tunnustab ja annab põhjendatud otsuse taotlejale soovitatud koolitust sisaldava üksuse koolituskavale mitte hiljem kui neli nädalat pärast tõendusmaterjali esitamist, vnkja arvatud iga võimaliku tehtava apellatsiooni tulemusest tuleneva viivituse suhtes. Oma otsustes tagab riiklik järelevalveasutus võrdse kohtlemise ja proportsionaalsuse põhimõtete austamise.

Artikkel 14
Komitee

1. Komiteed assisteerib määruse EC/549/2004 algatatud Ühise õhuruumi komitee.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kehtivad otsuse 1999/468/EC artiklid 5 ja 7, arvestades artikli 8 sätet.

Otsuse 1999/468/EC artikli 5 lõikes 6 määratud periood on üks kuu.
3. Komitee võtab vastu oma toimingureeglid.

Artikkel 15
Trahvid

Liikmesriigid määravad vastavalt käesolevale direktiivile vastu võetud riiklike sätete rikkumistele määratavate trahvide reeglid ja võtavad kasutusele kõik vajalikud meetmed kõnealuste tingimuste rakendamiseks. Trahvid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja mahalaitvad. Liikmesriigid teatavad Komisjonile kõnealustest tingimustest hiljemalt artiklis 16 täpsustatud kuupäevaks ja teavitavad Komisjoni viivitamata igast kõnealuseid tingimusi mõjutavast järgnevast täiendusest.

Artikkel 16
Transpositsioon

1. Liikmesriigid kehtestavad käesoleva direktiiviga nõustumiseks vajalikud seadused, määrused ja administratiivsed tingimused hiljemalt⁹. Liikmesriigid edastavad Komisjonile otsekohe kõnealuste tingimuste teksti ja korrelatsioonitabeli kõnealuste tingimuste ja käesoleva direktiivi vahel.

Kui liikmesriigid võtavad kõnealused tingimused vastu, peavad need sisaldama viidet käesolevale direktiivile või selline viide peab kaasnema ametliku avaliku avaldamise korral. Liikmesriigid määravad sellise viite esitamise korra.

2. Liikmesriigid edastavad Komisjonile käesoleva direktiivi hõlmatavas valdkonnas vastu võetud riikliku seaduse põhisätete teksti.

Artikkel 17
Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal kuupäeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 8 kehtib [kaks aastat pärast lõikes 1 sätestatud kuupäeva].

Artikkel 18
(Adressaadid)

Käesolev direktiiv on suunatud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
President

Nõukogu nimel
President

9 Jõustumiskuupäevale järgnevad 24 kuud

ILISA

Koolitusnõuded

A OSA

LENNUJUHTIDE ESIALGSE KOOLITUSE NÕUDED

Esialgne koolitus tagab lennujuhi vastavuse vähemalt baas- ja tasemeõppekoolituste moodulprogrammi ja lennujuhtide koolitusprogrammi eesmärkide juhendis määratud pädevusnõuetele, nii et lennujuhid on võimelised käsitlema lennuliiklust turvalisel, kiirel ja tõhusal moel. Teadise täiendused tehnilise ja teadusliku arengu vaatepunktist vastavalt artikli 2 punktis (11) määratule võetakse vastu kooskõlas artikli 14 lõikes 2 osutatud toiminguga.

Esialgne koolitus hõlmab järgmiseid aineid: lennundusseadus, lennuliikluse juhtimine, sealhulgas tsisviilisikute ja sõjaväe koostöötoimingud, meteoroloogia, navigatsioon, lennuk ja lendamisõhimõtted, sealhulgas üksteistmõistev suhtlus lennujuhi ja lennukijuhi vahel, inimtegurid, varustus ja süsteemid, professionaalne keskkond, eriolukorrad ja hädaolukorrad, kulunud süsteemid, keeleteadmised, sealhulgas raadiotelefoni fraseoloogia.

Aineid õpetatakse viisil, mis valmistab taotlejad ette erinevate lennuliikluse teenuste pakkumiseks ja esiletõstetud julgeolekuaspektideks. Esialgne koolitus koosneb teoreetilistest ja praktilistest kursustest, sealhulgas simulatsioon, ja selle kestus määratakse tunnustatud esialgse koolituse kavades. Omandatud oskused tagavad, et kandidaati vaadeldakse kui pädevat isikut käsitlema keerulisi ja tihedaid liiklusolukordi ja kergendavad üleminekuperioodi üksuskoolitusele. Kandidaadi pädevust esialgset koolituse järel hinnatakse vastavate eksamitega.

B OSA

LENNUJUHTIDE ÜKSUSKOOLITUSE NÕUDED

Üksuse koolituskavad täpsustavad toimingud ja ajastuse, mida nõutakse lennuliikluse kontrollilitsentsi taotlejalt tema lubamiseks üksuse toimingute taotlemiseks kohalikus piirkonnas töökohajuhendaja järelevalve all. Tunnustatud kava sisaldab kõikide pädevuse hindamissüsteemi elementide tunnuseid (sealhulgas töölepingud, edu hindamine ja uurimine) koos teavitamistoiminguga riiklikule järelevalveasutusele.

Üksuskoolituse kestus määratakse üksuse koolituskavas. Nõutud oskusi hindavad asjakohaste eksmate või jätkuva hindamise süsteemiga tunnustatud oskuseksamineerijad või hindajad, kes on oma arvamuses neutraalsed ja objektiivsed. Selleks otstarbeks seab riiklik järelevalveasutus sisse apellatsioonimehhanismid kandidaatide õiglase kohtlemise tagamiseks.

C OSA

LENNUJUHTIDE JÄTKUKOOLITUSE NÕUDED

Lennujuhtide litsentside tasemed ja üksuse toetusavaldused hoitakse kehtivana tunnustatud jätkukoolituse läbi, mis koosneb lennujuhtide ametisoleku säilitamise koolitusest, täienduskursustest, hädaolukorrakoolitusest ja kus kohane, keelekoolitusest.

Jätkukoolitus koosneb teoreetilistest ja praktilistest kursustest koos simulatsiooniga. Sellel eesmärgil koostab koolituse pakkuja üksuse pädevuskavad, mis täpsustavad asjakohase jätkukoolituse ja oskuste tõetamiseks vajalikke toiminguid, inimressursse ja ajastust. Kõnealuseid kavasad uuendatakse ja tunnustatakse vähemalt iga kolme aasta tagant. Jätkukoolituse kestus otsustatakse vastavalt üksuses töötavate lennujuhtide funktsionaalsetele vajadustele, konkreetselt toimngute või varustuse muutmise või kavandatud muutmise vaatepunktist või üleüldise julgeolekujuhtimise nõuete vaatepunktist. Iga lennujuhi pädevust hinnatakse asjakohaselt vähemalt iga kolme aasta tagant. Õhunavigatsiooniteenuse pakkuja kindlustab mehhanismide teostamise, mis garanteerivad nende litsentsiomanike õiglase kohtlemise, kelle toetuavalduse kehtivust ei ole võimalik pikendada.

II LISA

KEELEOSKUSENÕUDED

Artiklis 8 määratud keeleoskusenõuded kehtivad nii fraseologismide kui puhta keele kasutamisel. Keeleliste nõuete täitmiseks hinnatakse litsentsitaotlejat või litsentsiomanikku ja ta peab tõestama oma keeleoskuse vastavust vähemalt käesolevas lisas kirjeldatud keeleoskustaseme skaala töötasemel (4 tase).

Asjatundlikud kõnelejad:

- a) suhtlevad tõhusalt ainult hääle abil (telefon/raadiotelefon) ja näost näkku olukordades;
- b) suhtlevad täpselt ja selgelt üldistel, konkreetsetel ja tööga seotud teemadel;
- c) kasutavad üldises või tööga seotud kontekstis teadete vahetamiseks ja arusaamatuste lahendamiseks ning kontrollimiseks (näiteks teabe kontrollimiseks, kinnitamiseks ja selgitamiseks) asjakohaseid suhtlusstrateegiaid;
- d) käsitlevad edukalt ja suhtelise kergusega keerulises olukorras või rutiinse tööolukorra konteksti raames ettetulevate sündmuste ootamatus käigus esitatavaid keelelisi väljakutseid või suhtlusülesannet, millega kõnelejad on muudmoodi tuutavad; ja
- e) kasutavad lennunduskogukonnas arusaadavat dialekti või aktsenti.

Keeleoskustaseme skaala: eksperttase, edasijõudnute tase ja töötase.

TASE	HÄÄLDUS EELDAB LENNUNDUSKOGUKONNAS ARUSAADAVAT DIALEKTI VÕI AKTSENTI.	STRUKTUUR ÜLESANDEKOHASED KEELEFUNKTSIOONID MÄÄRAVAD VASTAVAD GRAMMATILISED STRUKTUURID JA LAUSEMUSTRID.	SÕNAVARA	LADUSUS	ARUSAAMINE	KOOSTOIMED
EKSPERTTASE 6	Hääldus, rõhk, rütm ja intonatsioon võivad olla mõjutatud emakeelest või piirkondlikust variatsioonist, aga peaaegu mitte kunagi ei takista see arusaamise kergust.	Nii põhilisi kui ka keerukamaid grammatilisi struktuure ja lausemustreid kontrollitakse jätkuvalt hästi.	Sõnavara ulatus ja täpsus on piisavad tõhusaks suhtluseks laialatuslikel nii hästi tuntud kui tundmatutel teemadel. Sõnavara on idiomaatiline, nüansirikas ja registritundlik.	Võimeline rääkima loomuliku pingutusteta ladusega. Vahelduv kõnevool stilistilise mõjuga, näiteks mõtte rõhutamine. Kasutab spontaanselt asjakohaseid edasiandmistähiseid ja üleminekuid.	Arusaamine on peaaegu kõigis kontekstides jätkuvalt täpne ja sisaldab keeleliste ja kultuuriliste peensuste mõistmist.	On võimeline vastatsikuses suhtluses kergesti koos toimima peaaegu igasugustes olukordades. Tundlik verbaalsetele ja mitteverbaalsetele märguannetele ja vastab nendele asjakohaselt.
EDASIJÕUDNUD 5	Hääldus, rõhk, rütm ja intonatsioon võivad olla mõjutatud emakeelest või piirkondlikust variatsioonist, aga peaaegu mitte kunagi ei takista see arusaamise kergust.	Nii põhilisi kui ka keerukamaid grammatilisi struktuure ja lausemustreid kontrollitakse jätkuvalt hästi. Püütakse moodustada keerulisi struktuure, aga mõnikord tähenduse mõistmist takistavate vigadega.	Sõnavara ulatus ja täpsus on piisavad tõhusaks suhtluseks üldistel, konkreetsetel ja tööga seotud teemadel. Parafraaseerib jätkuvalt ja edukalt. Sõnavara on mõnikord idiomaatiline.	Võimeline rääkima pikalt ja laialt suhtelise kergusega hästi tuntud teemadel, aga võib mitte varieerida kõnevoolu stilistilise vahendina. Võib osata kasutada asjakohaseid edasiandmistähiseid ja üleminekuid.	Arusaamine on täpne üldistel, konkreetsetel ja tööga seotud teemadel, kui kõneleja seisab peaaegu täpne, kui kõneleja seisab keelelise või situatsioonilise keerukuse või ootamatu sündmuse käiguga. On võimeline mõistma kõnevariantide (dialekt ja/või aktsent) või registre valikut.	Vastused on kohesed, täpsed ja informatiivsed. Valdab tõhusalt kõneleja/kuulaja suhet.
TÖÖTASE 4 TASE	Hääldus, rõhk, rütm ja intonatsioon on mõjutatud emakeelest või piirkondlikust variatsioonist, kuid ainult mõnikord takistab see arusaamise kergust.	Põhilisi grammatilisi struktuure ja lausemustreid kasutatakse loominguks ja kontrollitakse tavaliselt hästi. Peamiselt ebaharilikes või ootamatutes tingimustes võib ilmnedu vigu, mis aga harva segavad tähenduse mõistmist.	Sõnavara ulatus ja täpsus on tavaliselt piisavad tõhusaks suhtluseks üldistel, konkreetsetel ja tööga seotud teemadel. Sõnavara puudumisel ebaharilikes või ootamatutes tingimustes oskab edukalt parafraaseerida.	Kasutab asjakohase tempoga keele elastsust. Võib esineda juhuslikku laduse kadu üleminekul harjutatud või vormelitest koosnevalt kõnelt spontaanselt vastatikusele suhtlusele, aga see ei takista tõhusat suhtlust. Võib osata piiratud hulgal kasutada edasiandmistähiseid ja üleminekuid. Täitesõnad ei ole häirivad.	Arusaamine on enamasti täpne üldistel, konkreetsetel ja tööga seotud teemadel, kus kasutatud aktsent või varieerumine on piisavalt arusaadav sisemisele kasutajate kogukonnale. Kui kõneleja seisab vastamisi keelelise või situatsioonilise keerukuse või ootamatu sündmuse käiguga, võib arusaamine olla aeglasem ja nõuda selgitamisstrateegiaid.	Vastused on tavaliselt kohesed, täpsed ja informatiivsed. Algateb ja säilitab muutusi isegi ootamatus sündmuse käigus. Tegeleb adekvaatselt ilmsete kontrollides, kinnitades või selgitades.

ET

ET

Keeleoskustaseme skaala: töötaseme eelne tase, algtase ja algtaseme-eelne tase.

TASE	HÄÄLDUS	STRUKTUUR	SÕNAVARA	LADUSUS	ARUSAAMINE	KOOSTOIMED
	EELDAB LENNUNDUSKOGUKONNAS ARUSAADAVAT DIALEKTI VÕI AKTSENTI.	ÜLESANDEKOHASED KEELEFUNKTSIOONID MÄÄRAVAD ASJAKOHASED GRAMMATILISED STRUKTUURID JA LAUSEMUSTRID.				
TÖÖTASEME EELNE TASE 3	Hääldus, rõhk, rütm ja intonatsioon on mõjutatud emakeelest või piirkondlikust variatsioonist ja see segab tihti arusaamise kergust.	Põhilisi etteennustatavate olukordadega grammatilisi struktuure ja lausemustrite kontrollita alati hästi. Veetakistavad sageli tähenduse mõistmist.	Sõnavara ulatus ja täpsus on tihti piisavad suhtlemiseks üldistel, konkreetsel või teotöö seotud teemadel, aga sõnavara hulk on piiratud ja sõnavalk tihti sobimatu. Tihti on võimetu sõnavara puudumisel parafraseerima.	Kasutab keele elastsust, kuid rõhutamine ja pausipidamine on tihti sobimatud. Kõhklused võivad keelekasutuseaegluses tõhusat suhtlemist takistada mõnikord häirivad.	Arusaamine on üldistel, konkreetsetel ja tööga seotud teemadel enamasti täpne, kui kasutatud aktsent või varieerumine on piisavalt arusaadav suhtelise kergusega tuntu kasutajate sisemises kogukonnas. Võib esineda mõistmisprobleeme keelelise või situatsioonilise keerukuse või olukorras või sündmuste ootamatuse käigu tingimustes..	Vastused on mõnikord kohesed, täpsed ja informatiivsed. Võib algatada ja säilitada muutusi kergusega tuntu teemadel või etteennustatavates olukordades. Sündmuste ootamatu käiguga tegeledes üldiselt ebaadekvaatne.
ALGTASE 2	Hääldus, rõhk, rütm ja intonatsioon on tugevalt mõjutatud emakeelest või piirkondlikust variatsioonist, mis tavaliselt takistab arusaamise kergust.	Näitab ainult piiratud kontrolli mõningate lihtsate meeldejäetud grammatiliste struktuuride ja lausemustrite üle.	Piiratud sõnavara hulk, mis koosneb ainult isoleeritud sõnadest ja meeldejäetud fraasidest.	Suudab kasutada väga lühikesi, isoleeritud, meeldejäetud lausungeid sagedase pausipidamise ja täitesõnade häiriva kasutamisega väljendite otsimisel ja vähemtuntud sõnadega väljendamisel.	Arusaamine on piiratud ja on tihti sobimatu. Koostöö on meeldejäetud fraasidega, mida hääldatakse hoolikalt ja aeglaselt.	Vastamisaeg on pikk ja vastused on tihti sobimatud. Koostöö on piiratud lihtsate rutiinsete teadete vahetusteni.
ALGTASEMEELNE TASE 1	Täidab algtaseme eelse taseme osa.	Täidab algtaseme eelse taseme osa.	Täidab algtaseme eelse taseme osa	Täidab algtaseme eelse taseme osa.	Täidab algtaseme eelse taseme osa.	Täidab algtaseme eelse taseme osa.

Märkus.—Töötase (4 tase) on raadiotelefoni suhtluseks nõutav miinimumtase. Tasemed 1-3 kirjeldavad vastavalt keeleoskuse algtaseme eelset taset, algtaset ja töötaseme seelseid tasemeid, mis kõik kirjeldavad keeleoskusetaset enne Rahvusvahelise tsiviillennunduse organisatsiooni keeleoskuse nõudeid. Tasemed 5 ja 6 kirjeldavad edasijõudnute taset ja eksperttaset, miinimumstandardnõudest kaugemale arenenud keeleoskusetasemeid. Tervikuna on skaala kui mõõtemärk koolituse ja testimise teenistuses, samuti kandidaatide hindamisel Rahvusvahelise tsiviillennunduse organisatsiooni töötaseme (4 tase) omandamisel.

III LISA

KOOLITUSEPAKKUJATELE MÄÄRATUD SERTIFIKAATIDELE LISATAVAD NÕUDED JA TINGIMUSED

- (1) Artiklites 10 ja 11 osutatud nõuded seostuvad konkreetsemalt:
 - (a) kursuste sisu, korralduse ja kestusega,
 - (b) eksamite korralduse viisiga,
 - (c) juhendajate ja õpetava personali kvaliteedi ja kogemustega,
 - (d) koolitusepakkuja abivahendite, varustuse ja majutusega,
 - (e) kvaliteetse juhtimise süsteemi ja toimingutega,
 - (f) teenuste kvaliteediga,
 - (g) rahandusliku tugevusega,
 - (h) vastutuse ja kindlustuse katmisega, ja
 - (i) struktuuride omanduse ja korraldusliku küljega
- (2) Sertifikaadid täpsustavad:
 - (a) sertifikaati väljastava riikliku järelevalveasutuse;
 - (b) taotleja (nimi ja aadress);
 - (c) sertifitseeritud teenuste tüübi;
 - (d) avalduse taotleja vastavuse punktis (1) määratud nõutele;
 - (e) sertifikaadi väljastamiskuupäeva ja kehtivusperioodi.
- (3) Sertifikaadile lisatud lisatingimused võivad olla kohaselt seotud:
 - (a) teatavate teenuste tegevuslike eripäradega;
 - (b) teenuste pakkumiseks ettenähtud ajaga;
 - (c) iga muu õhunavigatsiooniteenustele mitteomaste seadusandlike tingimustega, nagu sertifikaadi peatamise või lõpetamisega seotud tingimused.