



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 12.07.2004
COM(2004) 473 galīgā redakcija

2004/0146 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par Kopienas gaisa satiksmes dispečera licenci

(iesniegusi Komisija)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. IEVADS

Eiropas gaisa telpa joprojām ir viena no pārslogotākajām satiksmes vidēm pasaulē. Augstākā līmeņa grupa jautājumā par vienoto Eiropas gaisa telpu */Single European Sky/* par galveno šķērslī ceļā uz būtisku progresu šajā nozarē atzina gaisa pārvaldības sistēmas sadrumstalotību nacionālajos likumos, procedūrās, tirgū un snieguma līmeņos. Pakete par vienoto Eiropas gaisa telpu skar šīs dažādās fragmentācijas formas virknē iniciatīvu: gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzēju sertifikācija, funkcionālu gaisa telpas bloku izveidošana, gaisa telpas klasifikācijas saskaņošana, iekārtu sadarbība utt. Arī Kopienas gaisa satiksmes dispečera licence dara to pašu ar Kopienas likumu izveidošanas starpniecību, kas virzīs uz augstāku kompetences līmeni un būs salīdzināmāks Eiropas līmenī. Jo svarīgāk tas ir tādēļ, ka gaisa satiksmes pārvaldība ir darbietilpīga nozare ar aptuveni 6 biljonu eiro apmērā vērtējamu tirgu. Apmēram 60 % gaisa navigācijas izmaksu ir attiecināmas uz personālu.

2001. gadā Eiropas (15 dalībvalstis) gaisa satiksmes pārvaldības nozarē kopējais darbaspēks bija aptuveni 33 000, kādi 35 % vai aptuveni 13 500 no tā – gaisa satiksmes dispečeri. Gaisa satiksmes dispečera profesija ieņem galveno vietu drošības ķēdē. Direktīva attieksies uz visiem šiem gaisa satiksmes dispečeriem kopā ar militārajiem dispečeriem, kas iesaistīti gaisa satiksmes kontroles nodrošināšanā vispārējā gaisa satiksmē.

2. PAKETES PAR VIENOTO EIROPAS GAISA TELPU ELEMENTS

Četru regulu, kas veido paketi par vienoto Eiropas gaisa telpu, pieņemšana pašos pamatos pārvērtīs gaisa satiksmes pārvaldības ainu. Šis papildu priekšlikums attiecībā uz Kopienas gaisa satiksmes dispečera licenci ir svarīgs vairāku iemeslu dēļ.

License veicina *līdzsvaru* atšķirīgu vienotās Eiropas gaisa telpas paketes elementu starpā, nodrošinot ne tikai institucionālo, ekonomisko vai tehnisko aspektu, bet arī sociālo aspektu risinājumu.

License ir daļa no plašākas *drošības politikas*, kam ierādīta nozīmīga vieta paketē: tā sniedz iespēju pārskatīt vai pastiprināt gaisa satiksmes pārvaldības drošības aspektus un ieviest augstus apmācību sistēmas standartus.

Likumdošana attiecībā uz vienotās Eiropas gaisa telpas sistēmu novedīs pie funkcionālu *pārrobežu* gaisa telpas bloku izveides. Gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzēju konsolidācijas procesam būs nepieciešams elastīgāks darbaspēka lietojums. Licence sekmēs starptautiska darba organizāciju.

Priekšlikumā *apmācības* tiks atzītas kā specifisks pakalpojums, tādējādi priekšlikums veicinās dažādu apmācību veidu kvalitātes paaugstināšanu. Sertificēšanas process efektīvi izveidos vienādlīmeņa atskaites bāzi apmācību pakalpojumiem.

3. SAGATAVOŠANAS DARBS

Lai sagatavotu šo likumdošanas iniciatīvu, Komisija uzsāka pētījumu, kas atspoguļotu licencēšanas stāvokli dažādās dalībvalstīs. Pētījums atklāja, ka, neraugoties uz daudzajiem

starptautiskajiem noteikumiem, ko izdevusi SCAO vai Eirokontrole, ES dalībvalstīs licencēšana joprojām ir ļoti sadrumstalota. Pētījuma ieteikums bija tāds, ka Komisijas likumdošanai būtu jāaptver šādas jomas:

- vecuma ierobežojumi, kategorijas apstiprinājuma un struktūrvienības apstiprinājuma derīgums jāparedz saistībā ar licences saņemšanas un uzturēšanas nosacījumiem;
- dispečeru kompetences pārbaude, apmācību process un prasības attiecībā uz pārbaudēm, ieskaitot valodas kvalifikāciju un novērtējumu, jāraksturo saistībā ar kandidātu apmācību un kompetences standartiem;
- visam aprīkojumam jābūt akreditētam, un instruktoru kvalifikācijas prasībām jābūt precizētām attiecībā pret apmācību institūtu un apmācību struktūrvienību atzīto;
- apstākļi un apelācijas process jāapraksta, ņemot vērā to kandidātu tiesības, kuri neiztur pārbaudi, un to dispečeru tiesības, kuri nesaņem pozitīvu novērtējumu;
- šķirtnei jābūt caurredzamai un skaidri un nepārprotami noteiktai attiecībā uz neatkarību regulējošo iestāžu un pakalpojumu sniedzēju starpā;
- ļoti ieteicams ir apmācību institūtu atzīšanas Eiropas standarts, ieskaitot caurredzamu un nepārtrauktu pašnovērtējuma sistēmu;
- lai gan Kopienas gaisa satiksmes dispečera licences ieviešana ir vēlama, direktīvā rūpīgi jādiferencē, kas tiek reglamentēts ES līmenī un kas tiek atstāts izskatīšanai atsevišķajās valstīs;
- korekts sociālais dialogs ir galvenais sekmējošais elements drošu un efektīvu gaisa satiksmes kontroles pakalpojumu nodrošināšanā, un kā tādā ierosinātajā direktīvā ir jāiekļauj atsauce attiecībā uz licenču atzīšanu no trešo valstu puses;
- savstarpēja Kopienas licences vai kompetences sertifikāta atzīšana var būt efektīva tikai tādā gadījumā, ja licences apliecinātās zināšanas ir vienāda līmeņa.

4. DIREKTĪVAS SAGATAVOŠANA

Gaisa satiksmes dispečeru licencēšana ir sena tradīcija. SCAO noteikumi par licencēšanas segumu ietver sevī prasības attiecībā uz vecumu, zināšanām, kategoriju, pieredzi, valodām un medicīnisko atbilstību. Eirokontrole ir pieņēmusi savas Eirokontroles drošības normatīvās prasības Nr. 5 (ESARR5) par gaisa satiksmes pārvaldības personālu līdz ar virkni pieņemamu līdzekļu, kā ievērot ESARR5. Prasības attiecībā uz gaisa satiksmes dispečeriem vajadzēja ieviest līdz 2003. gada 10. novembrim. Šīs prasības ir adresētas attiecīgajām varas iestādēm, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem un fiziskām personām. Komisijas priekšlikums atbilstošas šī ESARR prasības iestrādā Kopienas tiesībās.

ESARR5 atbalsta virkne Eirokontroles izstrādātu materiālu, lai tādējādi veicinātu to ieviešanu, piemēram, Eiropas rokasgrāmata personāla licencēšanā, kurā sniegta plaša informācija par kategorijām un apstiprināšanas kārtību; ar kopēju pamata saturu, nodrošinot vienotu gaisa satiksmes dispečeru licences un medicīnisko prasību pamatojumu visā Eiropā. Šo materiālu vērtība ir plaši atzīta visā Eiropā, un tie nodrošinājuši būtiskus šī priekšlikuma elementus, *de facto* bruģējot ceļu Kopienas licences ieviešanai. Ņemot vērā Kopienas

likumdošanas un ESARR5 savietojamību, Eirokontroles izdotie dokumenti var turpināt veikt savu uzdevumu efektīvā Kopienas likumdošanas ieviešanā.

Sagatavojošais pētījums atklāja, ka, neraugoties uz pastāvošo starptautisko regulēšanas darbu, nacionālās tradīcijas ir spēcīgas, uzrādot mainīgu kvalitātes līmeni un nodrošinot grūti salīdzināmu kompetences līmeni. Saistībā ar Kopienu šāda sadrumstalotība vairs nav pieņemama, jo tā var novest pie drošības riska palielināšanās Eiropas pārslogotajā gaisa telpā. Gaisa satiksmes dispečeru licenču saskaņošana dos savu ieguldījumu drošībā, jo kompetences līmeņi būs saskaņoti kā iekšēji, tā arī pakalpojumu sniedzēju starpā, sekmējot efektīvāku un drošāku saskarni to starpā. Tas novedīs pie efektīvākas darba tirgus organizācijas gaisa satiksmes dispečeriem, palielinās viņu pieejamību un veicinās funkcionālu gaisa telpas bloku izveidi. Licence pārvietošanās brīvību padarīs efektīvāku, likvidējot pašreizējo rīcības brīvību, kādu dažas dalībvalstis praktizē attiecībā uz savstarpēju licenču atzīšanu.

5. DIREKTĪVU PAMATOJOŠIE PRINCIPI

Ņemot vērā faktu, ka lielākajai daļai dalībvalstu jau ir likumdošana, kas daļēji balstīta uz SCAO principiem, un ka tās šobrīd ievieš vienotās Eiropas gaisa telpas likumdošanu un ESARR5, ir ārkārtīgi svarīgi nodrošināt pilnīgu saskaņu ar šo direktīvu.

5.1. Saskaņotība ar vienotās Eiropas gaisa telpas paketi

Tādā pašā veidā kā gaisa navigācijas pakalpojumi arī apmācību nodrošinājums jāpakļauj sertificēšanai. Tā kā ir radīts atsevišķs apmācību tirgus, īpaša uzmanība tiks pievērsta attiecīgai aizsardzībai, lai izvairītos no “apmācību dempinga”. Divi galvenie instrumenti, ar kuru palīdzību izvairīties no šāda dempinga, ir kompetenču saraksts, kas raksturo apmācību procesa gala rezultātu līmeni, un sertificēšanas prasības, kas jāievēro, lai kļūtu par Eiropas apmācību nodrošinātāju. Tikai sertificētiem apmācību nodrošinātājiem būs iespēja iesniegt kursu un apmācību plānus valstu uzraudzības iestādēm apstiprināšanai.

5.2. Saskaņotība ar pastāvošajiem noteikumiem

Vienotās Eiropas gaisa telpas likumdošana un jo īpaši Pakalpojumu sniegšanas regulas 4. pants paredz ESARR iestrādi Kopienas tiesībās. Šī direktīva ir visu obligāto prasību attiecībā uz gaisa satiksmes dispečeriem transponējums, un tā atbalsta dalībvalstu jau veiktos pasākumus savos centienos ieviest ESARR5. Tā kā direktīva satur daudz vairāk elementu, kas ir būtiski drošībā, tādus kā apmācību nodrošinātāju sertificēšana vai pienākums veikt visas licencēšanas ķēdes auditu, tikai ESARR5 ieviešana vien nav pietiekama, lai šo direktīvu īstenotu. No otras puses, ņemot vērā, ka šīs direktīvas un ESARR5 starpā nav nesavietojamības, dalībvalstis var izvēlēties Eirokontroles izdotos dokumentus kā šīs direktīvas ieviešanas instrumentus.

5.3. Salīdzinājums ar citām Kopienas licencēm

Direktīva pārsniedz pastāvošās licences civilajā aviācijā pilotiem (91/670/EEK), kas ir direktīva par savstarpēju nacionālo diplomu atzīšanu. To iespējams drīzāk salīdzināt ar licencēm kuģniecības un dzelzceļa sektorā (priekšlikums ietverts KOM(2004)142), ar ko noteikumi attiecībā uz kompetencēm ir noteikti Eiropas līmenī un nav atstāti dalībvalstu ziņā. Jūrnieku licences (01/25/EK) ievieš darbībā Starptautiskā Kuģniecības organizāciju konvencija par jūrnieku apmācības, sertifikācijas un uzraudzības standartiem. Atšķirība šajā

direktīvā ir tāda, ka arī jūrnieku licence nosaka Kopienas jūrnieku nodarbinātības sekmēšanu, nosakot apmācību standartus visam Kopienas ostās iebraucošajam kuģu personālam. Skaidrs, ka šīs direktīvas gaisa satiksmes dispečeriem pilnvaras pārsniedz Kopienas robežas.

6. DIREKTĪVAS UZBŪVE UN SATURS

Direktīvas mērķis ir izvirzīt noteikumus attiecībā uz visiem licencēšanas ķēdes elementiem.

1. pants

Šis pants nosaka direktīvas priekšlikuma uzdevumus un tās jomu.

2. pants

Šajā pantā definēti direktīvā lietotie termini.

3. pants

Šis pants veido institucionālo sistēmu, kas noteikta vienotās Eiropas gaisa telpas likumdošanā, ko piemēro attiecībā uz apmācībām. Apmācības jāuzlūko kā pakalpojums, kas līdzīgs gaisa navigācijas pakalpojumiem, ieskaitot pārbaudes un apsekojumus.

4. pants

Šajā pantā noteikti licencēšanas shēmas pamatprincipi: darba tirgus izveidošana gaisa satiksmes kontroles darbības jomā un licences pamata raksturlielumi, kas sevī ietver gan licences īpašnieka kompetences, gan nacionālās uzraudzības iestādes piešķirto pilnvarojumu.

5. un 6. pants

Šajos pantos precizēti nosacījumi attiecībā uz licences saņemšanu un uzturēšanu.

7. pants

Šajā pantā atspoguļota kompetenču saskaņošana, nosakot kategoriju un apstiprinājumu struktūru, kas paredz to pakalpojumu veidu, ko gaisa satiksmes dispečers ir kompetents sniegt.

8. pants

Šis pants ievieš jaunākos SCAO I pielikuma grozījumus par prasībām attiecībā uz valodas prasmi.

9. pants

Šis pants attiecas uz nesen pieņemtajām medicīniskajām prasībām, kādas noteikusi Eirokontrole.

10. un 11. pants

Šajos pantos precizēti nosacījumi, kā kļūt par sertificētu apmācību nodrošinātāju. Tiek nodrošināta pilnīga atbilstība citu gaisa navigācijas pakalpojumu sertifikācijai.

12. pants

Šajā pantā sniegtas turpmākas garantijas attiecībā uz augstu kompetences līmeni, cita starpā ar auditēšanas prasības un eksaminatoru apstiprinājuma sistēmas starpniecību.

13. pants

Šajā pantā ir precizēts, kā jārealizē savstarpējā atzīšana, apstiprinot principus, ko iedibinājušas Eiropas Tiesas precedenta tiesības.

No 14. panta līdz 18. pantam

Šie panti satur standarta noteikumus attiecībā uz komitejas procedūras lietojumu, sodiem un direktīvas iekļaušanu nacionālajā likumdošanā.

I pielikums

Šajā pielikumā sniegts apmācību saturs, kādas nepieciešamas, lai apgūtu un uzturētu spēkā kompetences.

II pielikums

Šajā pielikumā precizētas prasības attiecībā uz valodas prasmi, kas pārņemta no SCAO.

III pielikums

Šajā pielikumā uzskaitīti sertificēšanas kritēriji, lai kļūtu par apmācību nodrošinātāju, un norādīti nosacījumi, kādus nacionālā uzraudzības iestāde var pievienot sertifikātam.

7. KONSULTĀCIJU FĀZE

Pamatojoties uz pētījuma ieteikumiem, tika sagatavots iekšējs darba dokuments, veidots, balstoties uz SCAO, Eirokontroles un dalībvalstu apkopotās pieredzes. Darba dokuments tika plaši apspriests sanāksmēs ar arodorganizācijām, darba devēju organizācijām, Eirokontroli un valstu administrācijām. Dokumentā pienācīgi ņemti vērā visi konsultāciju fāzes laikā izteiktie piebildumi.

8. DIREKTĪVAS EKONOMISKĀ UN FINANSIĀLĀ IETEKME

Direktīvas ietekme būs atšķirīga atbilstoši tiem apmācību standartiem, kas jau šobrīd tiek piemēroti dažādās dalībvalstīs.

Izmaksas valstu administrācijām:

Licences kā tādas izdošana nav saistīta ar papildu izmaksām, jo visās dalībvalstīs jau ir sava licenču sistēma. Atkarībā no pašreizējā monitoringa un audita līmeņa administrācijām varētu būt nepieciešams darboties pastiprināti, lai tiktu galā ar direktīvā izvirzītajiem uzdevumiem saprātīgā laika periodā, piemēram, lai dotu apstiprinājumu.

Direktīva skaidri un nepārprotami paredz ārpakalpojumu iespēju, piemēram, auditu iespējams deleģēt atzītām organizācijām.

Uzraudzības izmaksas var segt vai nu pakalpojumu sniedzēji, kas pretendē uz sertifikāciju un apstiprinājumu, vai arī tās var iekļaut apmaksas režīma izmaksu bāzē.

Izmaksas gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzējiem:

Arī šajā gadījumā izmaksas būs atkarīgas no pašreizējā apmācību sistēmas kvalitātes līmeņa. Direktīva apmācību sistēmas gala rezultāta kvalitāti paceļ līdz tādām līmenim, kāds nepieciešams, lai ievērotu prasības attiecībā uz drošību, kādas izriet no Eiropas blīvās un sarežģītās satiksmes sistēmas. Tā kā sagatavošanas pētījums ir uzrādījis dažādu situāciju kompilāciju visā Eiropas Savienībā, vienota izmaksu/peļņas analīze nav iespējama. Turklāt ir grūti izdalīt šīs direktīvas izmaksas un tās izmaksas, kas saistītas ar citu Kopienas likumdošanu vai SCAO vai Eirokontroles prasībām. Iespējams sniegt tikai virkni kvalitatīvo norāžu.

Nosakot augstus sākotnējās apmācības standartus un sniedzot vairāk garantiju neitrāliem un objektīviem eksaminētājiem struktūrvienības apmācību laikā, struktūrvienību apmācību sekmju līmenim būtu jāpaaugstinās. Jāatceras, ka gaisa satiksmes dispečera vispārējās apmācības izmaksas, ieskaitot algu, ir novērtētas starp € 150 000 un € 400 000. No minētā jāsecina, ka neveiksmes apmācību beigās ir visai dārgas.

Papildu komplektēšanas izmaksas augstāku struktūrvienībai izvirzītu standartu dēļ vai arī apmācību turpinājuma dēļ ir ierobežotas, ievērojot pienācīgu funkciju decentralizēšanas piemērošanu, kad nacionālās uzraudzības iestādes ir vispiemērotākās, lai spriestu par struktūrvienību funkcionālajām vajadzībām, apstiprinot apmācību plānus vai kompetenču shēmas.

Dažādu licencēšanas ķēdes elementu plānveida pārbaužu izmaksas var nedaudz palielināties, daļēji tādēļ, ka audita nolūkā tiek veikta uzskaitē. Arī šajā gadījumā šīs direktīvas specifiski ierosinātās izmaksas jāizvērtē salīdzinājumā ar tām izmaksām, kas izriet no citām prasībām, piemēram, kvalitātes un drošības pārvaldības sistēmu prasībām.

Saskaņotas kompetences palielinās drošību un veicinās efektīvāku darba organizāciju, ieskaitot funkcionālu gaisa telpas bloku izveidi.

Secinājumi:

Kopumā iespējamo izmaksu pieaugumu īsā laikā jākompensē ar izmaksu aiztaupījumu, ilglaicīgi izmantojot darbaspēku racionālāk. Visbeidzot, taču ne mazsvarīgāk, – direktīva palielinās lidojumus izmantojošās sabiedrības drošību.

9. FINANSIĀLĀ IETEKME

Šajā priekšlikumā nav iekļauts finansiāls atzinums.

Pastāvošā komiteja (Vienotās gaisa telpas komiteja, kas izveidota saskaņā ar Sistēmas regulas 5. pantu (2004/549/EK)) tiks izmantota lēmumu pieņemšanas procedūrām, kādas nosaka šis priekšlikums.

10. SECINĀJUMI

Tādējādi Komisija ierosina Eiropas Parlamentam un Padomei pieņemt šeit ietverto priekšlikumu direktīvai.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA un PADOMES DIREKTĪVA

par Kopienas gaisa satiksmes dispečera licenci

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,¹

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu,²

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu,³

rīkojoties saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru,⁴

tā kā:

- (1) Lai izveidotu vienoto Eiropas gaisa telpu, vajadzīga detalizētākas likumdošanas izveide, it īpaši attiecībā uz pasākumiem, kas saistīti ar gaisa satiksmes dispečeru licencēšanu, lai uzlabotu viņu pieejamību un veicinātu savstarpēju licenču atzīšanu, kā paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulas Nr. (EK) 550/2004 5. pantā par gaisa navigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotā Eiropas gaisa telpā (pakalpojumu sniegšanas regula) 5.
- (2) Šādas Kopienas licences ieviešana ir līdzeklis, kā atzīt to specifisko nozīmi, kāda ir gaisa satiksmes dispečeriem, lai īstenotu drošu gaisa satiksmes kontroli. Kopienas kompetenču standartu noteikšana samazinās arī sadrumstalotību šajā jomā, padarot darba organizāciju arvien pieaugošās reģionālās sadarbības gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzēju starpā sistēmas ietvaros. Tādēļ šī direktīva ir būtiska vienotās Eiropas gaisa telpas likumdošanas sastāvdaļa.
- (3) Direktīva ir vispiemērotākais instruments, kā noteikt standartus attiecībā uz kompetencēm, kas savukārt dalībvalstu ziņā atstāj lēmumu pieņemšanu par veidiem, kā kopīgi noteiktos standartus īstenot.

1 OV

2 OV

3 OV

4 OV

5 OV L 96, 31.03.2004., 10. lpp.

- (4) Šī direktīva balstās uz pastāvošajiem starptautiskajiem standartiem. Starptautiskās aviācijas organizācija (SCAO) ir pieņēmusi noteikumus attiecībā uz gaisa satiksmes dispečeru licencēšanu, ieskaitot prasības attiecībā uz valodas prasmi. Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācija (Eirokontrolē), kas izveidota saskaņā ar 1960. gada 13. decembra Starptautisko konvenciju attiecībā uz sadarbību aeronavigācijas drošības jomā, ir pieņēmusi Eirokontroles drošības normatīvās prasības. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 4. pantu šī direktīva iestrādā Eirokontroles drošības normatīvajās prasībās Nr. 5 konkrētas prasības attiecībā uz gaisa satiksmes dispečeriem.
- (5) Kopienas gaisa satiksmes īpašie raksturlielumi prasa efektīvu Kopienas kompetences standartu piemērošanu attiecībā uz gaisa satiksmes dispečeriem, kurus nodarbina vispārējā gaisa satiksmē iesaistītie gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzēji.
- (6) Gadījumos, kad dalībvalstis veic pasākumus, lai nodrošinātu Kopienas prasību ievērošanu, iestādēm, kas veic atbildības uzraudzību un pārbaudi jābūt pietiekami neatkarīgām no apmācību nodrošinātājiem. Iestādēm jāspēj veikt savus uzdevumus efektīvi.
- (7) Gaisa navigācijas pakalpojumu sniegšana prasa augsti prasmīgu personālu, kura kompetences iespējams apliecināt ar vairākiem līdzekļiem. Gaisa satiksmes kontrolē atbilstošs līdzeklis ir Kopienas licence, kas jāuzlūko kā sava veida diploms, piederošs gaisa satiksmes dispečeram personīgi. Licencē minētā kategorija norāda gaisa satiksmes pakalpojumu veidu, kādu gaisa satiksmes dispečers ir kompetents sniegt. Tajā pašā laikā licencē ietvertie apstiprinājumi atspoguļo gan dispečera specifiskās kompetences, gan uzraudzības iestāžu pilnvarojumu sniegt pakalpojumus kādā noteiktā sektorā vai sektoru grupā. Šī iemesla dēļ iestādēm jāspēj izvērtēt gaisa satiksmes dispečeru kompetences, izsniedzot licences vai pagarinot apstiprinājumu derīguma termiņu; iestādēm jāvar arī atcelt licenci, atsaucot licences apstiprinājumus gadījumā, ja kompetence tiek apšaubīta. Cenšoties sekmēt taisnīguma kultūru, direktīva neveido automātisku saikni starp negadījumu un licences atcelšanu. Licences atsaukšana uzskatāma par pēdējo līdzekli ārkārtējos gadījumos, kam nav saistības ar apšaubāmu kompetenci.
- (8) Lai veicinātu dalībvalstu uzticēšanos citas dalībvalsts licencēšanas sistēmai, Kopienas noteikumi attiecībā uz licences saņemšanu un uzturēšanu ir obligāti. Šī iemesla dēļ ir svarīgi saskaņot uzņemšanas nosacījumus gaisa satiksmes dispečera profesijā. Tas savukārt novedīs pie licenču atzīšanas visā Kopienā, tādējādi palielinot pārvietošanās brīvību un uzlabojot gaisa satiksmes dispečeru pieejamību.
- (9) Lai kompetences visā Kopienā būtu salīdzināmas, tās nepieciešams strukturēt skaidrā un nepārprotamā, un vispārēji pieņemtā veidā. Tas palīdzēs garantēt drošību ne tikai viena gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzēja kontrolētajā gaisa telpā, bet īpaši saskarpunktā starp dažādiem pakalpojumu sniedzējiem.
- (10) Sākotnējās apmācības uzdevumi ir aprakstīti vadlīniju materiālā, kas izveidots pēc Eirokontroles dalībnieku pieprasījuma, un tiek uzskatīti par atbilstošiem standartiem. Attiecībā uz struktūrvienību apmācību vispārēji pieņemtu standartu trūkumu nepieciešams likvidēt, ieviešot virkni pasākumu, ieskaitot eksaminētāju apstiprinājumu, kam jāgarantē augsti kompetences standarti. Jo svarīgāk tas ir tādēļ, ka struktūrvienību apmācība ir ļoti dārga un ļoti būtiska drošības uzturēšanā.

- (11) Daudzos negadījumos un nelaimes gadījumos komunikācijai ir bijusi svarīga nozīme. Tādēļ SCAO ir pieņēmusi prasības attiecībā uz valodu prasmi. Šī direktīva ir līdzeklis, kā īstenot šos starptautiski pieņemtus standartus.
- (12) Pēc Eirokontroles dalībvalstu pieprasījuma ir noteiktas medicīniskās prasības, kas tiek uzskatītas par pienācīgu atbilstības līdzekli.
- (13) Apmācību nodrošinājuma sertificēšana ir uzskatāma par vienu no drošībā svarīgākajiem balstiem, kas veicina apmācību kvalitāti. Apmācības ir uzlūkojamas kā pakalpojums, līdzīgi gaisa navigācijas pakalpojumiem, kas arī ir pakļautas sertificēšanas procesam. Šai direktīvai jānodrošina iespēju sertificēt apmācības pēc apmācību veida, pēc apmācību pakalpojumu kopuma vai pēc apmācību un gaisa navigācijas pakalpojumu kopuma, nezaudējot uzmanību, kas vērsta uz noteiktiem apmācību raksturlielumiem. Atbilstoši jāattiecas arī pret apmācību institūtiem, kas sagatavo militāru licenču piešķiršanu, lai pēc iespējas pilnīgāk aptvertu arī militārās gaisa satiksmes dispečerus.
- (14) Šī direktīva apstiprina senu Eiropas Tiesas jurisprudenci savstarpējās diplomu atzīšanas un darba ņēmēju pārvietošanās brīvības jomā. Proporcionalitātes princips, vienlīdzīga vērtējuma nepieciešamība, pamatots attaisnojums kompensācijas pasākumu piemērošanai un atbilstošu apelācijas procedūru nodrošināšana veido tos pamatprincipus, kurus nepieciešams piemērot gaisa satiksmes pārvaldības sektorā daudz redzamākā veidā.
- (15) Gaisa satiksmes dispečera profesija ir pakļauta tehniskām inovācijām, kas prasa regulāru savas kompetences atjaunināšanu. Direktīva pieļauj šādas adaptācijas attiecībā uz tehnisko pilnveidi uz zinātnisko progresu ar komitoloģijas lietojuma starpniecību.
- (16) Šai direktīvai var būt ietekme uz gaisa satiksmes dispečeru ikdienas darba praksi. Pienācīgā veidā jāinformē sociālie partneri un ar viņiem jāapspriežas par visiem pasākumiem, kam ir nozīmīga sociālā ietekme. Tādēļ ir jākonsultējas ar Sektoriālā dialoga komiteju, kas izveidota saskaņā ar Komisijas 1998. gada 20. maija Lēmumu 1998/500/EK nozaru dialogu komiteju izveidi, lai veicinātu sociālo partneru dialogu Eiropas līmenī⁶.
- (17) Dalībvalstis nosaka likumus attiecībā uz sodiem, kas piemērojami saskaņā ar šo direktīvu pieņemto valsts noteikumu pārkāpumu gadījumā, un veic visus pasākumus, kādi nepieciešami, lai nodrošinātu šo likumu ieviešanu. Šiem sodiem jābūt efektīviem, proporcionāliem un tiešiem.
- (18) Pasākumi, kas nepieciešami šīs direktīvas ieviešanas nolūkā, jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību⁷,

⁶ OV L 225, 12.08.1998., 27. lpp.

⁷ OV L 184, 17.07.1999., 23. lpp.

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Mērķis un piemērošanas joma

1. Šīs direktīvas mērķis ir paaugstināt drošības standartus un uzlabot Kopienas gaisa satiksmes kontroles sistēmas operācijas, izsniedzot Kopienas gaisa satiksmes dispečera licenci.

Licence paredz gaisa satiksmes dispečera profesijas apguves un izpildes nosacījumus.

2. Šī direktīva attiecas uz tiem, kuri pretendē uz gaisa satiksmes dispečera studenta licenci, un uz gaisa satiksmes dispečeriem, kurus nodarbina gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzēji, galvenokārt piedāvājot savus pakalpojumus vispārējās gaisa satiksmes jomā.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā tiek piemērotas šādas definīcijas:

1. "gaisa satiksmes dispečers" nozīmē personu, kurai ir tiesības sniegt gaisa satiksmes kontroles pakalpojumus vai nu apmācību uz vietas instruktora uzraudzībā, vai arī patstāvīgi;
2. "gaisa satiksmes kontroles pakalpojums" nozīmē pakalpojumu, kas tiek sniegts nolūkā novērst sadursmes gaisa satiksmes līdzekļu starpā un manevrēšanas zonā gaisa satiksmes līdzekļu un šķēršļu starpā, kā arī sekmējot un uzturot sakārtotu gaisa satiksmes plūsmu;
3. "gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzēji" nozīmē jebkuru valsts vai privātu organizāciju, kas sniedz gaisa navigācijas pakalpojumus vispārējā gaisa satiksmē;
4. "licence" nozīmē sertifikātu, neatkarīgi no tā, ar kādu nosaukumu tas zināms, ko izsniedz un apstiprina saskaņā ar šo direktīvu un kas savam likumīgajam īpašniekam dod tiesības sniegt gaisa satiksmes kontroles pakalpojumus atbilstoši tajā minētajām privilēģijām;
5. "kategorija" nozīmē pilnvarojumu, kāds norādīts licencē vai ar to saistīts un veido licences sastāvdaļu, nosakot īpašus nosacījumus, privilēģijas vai ierobežojumus, kādi attiecināmi uz šādu licenci; licencē minētās kategorijas ir vismaz viena no turpmāk minētajām:
 - a) lidlauka kontrole – vizuāli;
 - b) lidlauka kontrole – ar instrumentiem;
 - c) piekļuves kontrole – procedūras;

- d) piekļuves kontrole – novērošana;
 - e) zonas kontrole – procedūras;
 - f) zonas kontrole – novērošana;
6. “apstiprinājums” nozīmē licencē norādīto pilnvarojumu, it īpaši:
- a) kategorijas apstiprinājums, norādot īpašus nosacījumus, privilēģijas vai ierobežojumus, kādi attiecināmi uz konkrēto kategoriju,
 - b) struktūrvienības apstiprinājums, norādot SCAO vietas noteikšanas indikatoru un sektorus, un/vai darba posteņus, kuros licences īpašnieks ir kompetents strādāt,
 - c) valodas apstiprinājums, norādot licences īpašnieka valodas prasmi, un
 - d) instrukciju apstiprinājums, norādot kompetenci sniegt instrukcijas apmācībās uz vietas /darba vietā/;
- tas var attiekties uz kategoriju vai uz licenci, un veidos tās sastāvdaļu;
7. “SCAO vietas noteikšanas indikators” nozīmē četru burtu koda grupu, kas formulēta saskaņā ar SCAO noteiktajiem likumiem SCAO rokasgrāmatā DOC 7910 un kas piešķirta aeronautiski noteiktas stacijas atrašanās vietai;
8. “sektors” nozīmē kontroles zonas daļu un/vai lidojuma informācijas reģionu/augšējo reģionu;
9. “apmācības” ir teorētisko kursu, praktisko nodarbību, ieskaitot simulāciju, un apmācības uz vietas kopumu, kāds nepieciešams, lai apgūtu kompetences, kuru rezultātā panākt drošus un augstas kvalitātes gaisa satiksmes kontroles pakalpojumus; šo kopumu veido:
- a) sākotnējā apmācība, kas nodrošina pamata apmācību un apmācību noteiktā kategorijā un kuras rezultātā tiek piešķirta studenta licence;
 - b) struktūrvienību apmācība, ieskaitot pārejas apmācību, apmācību pirms darba un apmācību uz vietas, kuras rezultātā tiek piešķirta gaisa satiksmes dispečera licence;
 - c) apmācību turpināšana, kas uztur spēkā licences apstiprinājumus;
 - d) apmācību uz vietas instruktoru apmācība, kuras rezultātā tiek piešķirts apmācību uz vietas instruktora apstiprinājums;
 - e) eksaminētāju un/vai vērtētāju apmācība;
10. “apmācību nodrošinātājs” ir organizācija, ko sertificējusi valsts uzraudzības iestāde viena vai vairāku apmācību veidu nodrošināšanai, kā noteikts šajā pantā, un kurai šajā nolūkā ir tiesības iesniegt apmācību kursu, struktūrvienību apmācību plānus vai struktūrvienību kompetences shēmas apstiprināšanai;

11. “kompetences prasības, kas noteiktas gaisa satiksmes dispečeru apmācību vienota pamata satura un apmācību mērķu vadlīnijās” ir mērķi, kādi jāasniedz gaisa satiksmes dispečeriem studentiem viņu pamata apmācībās un kategoriju apmācībās, kā aprakstīts Eirokontroles “Gaisa satiksmes dispečeru apmācību vienota pamata satura un apmācību mērķu vadlīnijās (1. fāze: pārskatīta), HRS/TSP-002-GUI-01, 20.07.2001., otrais izdevums; un Eirokontroles “Gaisa satiksmes dispečeru apmācību vienota pamata satura un apmācību mērķu vadlīnijās (II fāze), HUM.ET1.ST05.1000-GUI-02, 20.07.2000., pirmais izdevums;
12. “Prasības attiecībā uz gaisa satiksmes dispečeru Eiropas 3. klases medicīnisko sertifikāciju” ir prasības, kādas noteiktas Eirokontroles “Prasībās attiecībā uz gaisa satiksmes dispečeru Eiropas 3. klases medicīnisko sertifikāciju”, HUM.ET1.ST08.10000-STD-02, 31.01.2003., pirmais izdevums;
13. “struktūrvienības kompetences shēma” ir apstiprināta shēma, kurā norādīta metode, ar kādu struktūrvienība uztur savu licenču īpašnieku kompetenci.

3. pants

Valstu uzraudzības iestādes

1. Dalībvalstis ieceļ vai izveido institūciju vai institūcijas kā savu nacionālo uzraudzības iestādi, lai uzņemtos šādai iestādei saskaņā ar šo direktīvu uzticētos uzdevumus.
2. Valsts uzraudzības iestādes ir neatkarīgas no apmācību nodrošinātājiem. Šī neatkarība tiek panākta, attiecīgi atdalot valsts uzraudzības iestādes un šādus apmācību nodrošinātājus vismaz funkcionālajā līmenī.

Dalībvalstis nodrošina to, ka valsts uzraudzības iestādes savas pilnvaras īsteno objektīvi un caurredzami.

3. Dalībvalstis informē Komisiju par valsts uzraudzības iestāžu nosaukumiem un adresēm, kā arī jebkādām izmaiņām tajās, un par pasākumiem, kādi veikti, lai nodrošinātu 2. panta ievērošanu.

4. pants

Licencēšanas principi

1. Dalībvalstis nodrošina to, ka gaisa satiksmes kontroles pakalpojumus sniedz tikai atbilstoši licencēti gaisa satiksmes dispečeri.
2. Licences piešķir visām personām, kuras ir kompetentas strādāt kā gaisa satiksmes dispečeri vai kā gaisa satiksmes dispečeri studenti.
3. Licences piešķiršanā jāievēro šādas informācijas iekļaušana:
 - (a) viena vai vairākas kategorijas gaisa satiksmes dispečera studenta licencē un,
 - (b) viena vai vairākas kategorijas un apstiprinājumi gaisa satiksmes dispečera licencē.

4. Licences pretendentiem jāsniedz apliecinājums, ka viņi ir kompetenti strādāt kā gaisa satiksmes dispečeri vai kā gaisa satiksmes dispečeri studenti. Šis apliecinājums, kas atspoguļo viņu kompetenci, attiecas uz zināšanām, pieredzi, prasmēm un valodas prasmi.
5. Licence paliek tās personas īpašums, kurai licence ir piešķirta un kura to parakstījusi.
Licenci var atcelt, ja gaisa satiksmes dispečera kompetence tiek apšaubīta vai arī rupjas nolaidības gadījumā. Licenci var atsaukt pārkāpuma gadījumā.
6. Gaisa satiksmes dispečera studenta licence pilnvaro tās īpašnieku sniegt gaisa satiksmes kontroles pakalpojumus apmācību uz vietas instruktora uzraudzībā. Šajā nolūkā studenta licencē jāiekļauj kategorija, kas norāda, kāda veida gaisa satiksmes kontroles pakalpojuma sniegšanā licences īpašnieks tiek apmācīts.
7. Licence ir derīga tikai tad, ja tā satur spēkā esošu medicīnisko sertifikātu.

5. pants

Licences saņemšanas nosacījumi

1. Gaisa satiksmes dispečeru studentu licences, kurās minēta vismaz viena kategorija, tiek izsniegtas pretendentiem, kuri:
 - (a) ir vismaz vidējās izglītības diploma vai diploma, kas garantē studiju turpināšanu augstskolā, īpašnieki;
 - (b) ir sekmīgi pabeiguši apstiprināto sākotnējās apmācības kursu atbilstoši kategorijas vai kategoriju apstiprinājumam, ieskaitot praktisko un simulācijas apmācību, kā noteikts šīs direktīvas I pielikuma A daļā;
 - (c) kuriem ir derīgs medicīniskais sertifikāts; un
 - (d) kuri parādījuši atbilstošu valodas prasmju līmeni saskaņā ar II pielikumā noteiktajām prasībām.
2. Gaisa satiksmes dispečeru licences, kurās minētas kategorijas, attiecībā uz kurām apmācība ir sekmīgi pabeigta, un nepieciešamie apstiprinājumi tiek izsniegti pretendentiem, kuri:
 - (a) ir vismaz 21 gadu veci; tomēr dalībvalstis var paredzēt procedūru, kā atteikties no šīs prasības, jo īpaši, ja pretendents savu apmācību gaitā ir parādījis, ka viņam ir nepieciešamā kompetence, lai nodrošinātu drošas operācijas;
 - (b) ir studenta licences īpašnieki un ir pabeiguši apstiprinātu struktūrvienības apmācību kursu, un sekmīgi nokārtojuši attiecīgos eksāmenus vai pārbaudes saskaņā ar I pielikuma B daļā noteiktajām prasībām;
 - (c) kuriem ir derīgs medicīniskais sertifikāts; un
 - (d) kuri parādījuši atbilstošu valodas prasmju līmeni saskaņā ar II pielikumā noteiktajām prasībām.

3. Licences apstiprinājums kļūst par darba apmācību instruktoru tiek piešķirts tiem gaisa satiksmes dispečera licences īpašniekiem, kuri:
 - (a) ir īstenojuši nekavējoties viens otram sekojošos laika periodos, kuru ilgumu nosaka valsts uzraudzības iestāde, attiecīgās kategorijas un apstiprinājuma privilēģijas, kuras viņi var apmācīt attiecīgajā struktūrvienībā;
 - (b) ir sekmīgi pabeiguši apstiprināto apmācību uz vietas instruktora kursu, kura laikā nepieciešamās zināšanas un pedagoģiskās prasmes tika novērtētas atbilstošos eksāmenos.

6. pants

Nosacījumi attiecībā uz kategoriju un apstiprinājumu uzturēšanu spēkā

1. Dalībvalstis nodrošina to, lai apstiprinājuma derīguma termiņš tiktu pagarināts uz nākamajiem 12 mēnešiem, ja gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzējs parāda, ka:
 - (a) pretendents ir īstenojis licences privilēģijas minimālo stundu skaitu, kā norādīts apstiprinātajā struktūrvienības kompetences shēmā, beidzamo 12 mēnešu laikā;
 - (b) pretendenta kompetence apstiprinājuma privilēģiju īstenošanā ir novērtēta, ievērojot I pielikuma C daļā noteiktos standartus, un
 - (c) pretendents ir derīgs medicīniskais sertifikāts.
2. Neierobežojot 1. punktu, apmācību uz vietas instruktoru apstiprinājums ir derīgs 36 mēnešu atjaunojuma periodam.
3. Kategorijas īpašnieks, kas nav sniedzis gaisa satiksmes kontroles pakalpojumus saskaņā ne ar vienu apstiprinājumu, kas ar šādu kategoriju saistīts, jebkādā piecu gadu periodā, nevar īstenot šīs kategorijas privilēģijas bez apmierinoša novērtējuma un apmācību prasībām, kas nodrošina to, ka kategorijas īpašnieks ir kompetents uzsākt struktūrvienības apmācību šajā kategorijā.
4. Neierobežojot 3. punktu, struktūrvienības apstiprinājums vairs nav spēkā, ja īpašnieks nav veicis gaisa satiksmes kontroli minimālo pakalpojuma stundu skaitu atbilstoši šim apstiprinājumam tādos laika periodos, kādi noteikti struktūrvienības kompetences shēmā.
5. Minimālo darba stundu skaitu bez instruktāžas uzdevumiem, kas nepieciešams, lai uzturētu spēkā apstiprinājumu, apmācību uz vietas instruktoriem iespējams samazināt proporcionāli laikam, kāds pavadīts, instruējot mācekļus darba vietās, attiecībā uz kurām pagarinājums tiek piemērots.

7. pants

Gaisa satiksmes dispečera kategorijas un apstiprinājumi

1. Licencēs jāmin viena vai vairākas kategorijas, kā aprakstīts no 2. līdz 7. punktam, lai tādējādi norādītu pakalpojumu veidu, kādu licences īpašnieks var sniegt. Papildus

šajā pantā norādītajiem kategoriju apstiprinājumiem, kategorija tiek vērtēta ar apstiprinājumu, kurā norādīta valodas prasme, SCAO vietas noteikšanas indikators un struktūrvienība, ieņemamais amats, sektors vai sektoru grupa.

2. Kategorija “lidlauka kontrole vizuāli” (LKV) norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents sniegt gaisa satiksmes kontroles pakalpojumu lidlauka satiksmē lidlaukā, kuram nav pieejas publicētiem instrumentiem vai izlidošanas procedūrām.
3. Kategorija “Lidlauka kontrole ar instrumentiem” (LKI) norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents sniegt gaisa satiksmes kontroles pakalpojumu lidlauka satiksmē lidlaukā, kuram ir pieeja publicētiem instrumentiem vai izlidošanas procedūrām; tam jāpievieno vismaz viens no sekojošajiem kategorijas apstiprinājumiem:
 - (a) torņa kontroles apstiprinājums (*TWR*) norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents sniegt kontroles pakalpojumus tur, kur lidlauka kontrole tiek nodrošināta no viena darbības stāvokļa;
 - (b) zemes kustības kontroles apstiprinājums (*GMC*) norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents veikt zemes kustības kontroli;
 - (c) zemes kustības novērošanas apstiprinājums (*GMS*), kas piešķirts papildus zemes kustības kontroles apstiprinājumam vai torņa kontroles apstiprinājumam, norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents veikt zemes kustības kontroli ar lidlauka virsmas kustības sistēmu palīdzību;
 - (d) gaisa kontroles apstiprinājums (*AIR*) norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents veikt gaisa kontroli;
 - (e) lidlauka radaru kontroles apstiprinājums (*RAD*), kas piešķirts papildus gaisa kontroles apstiprinājumam vai torņa kontroles apstiprinājumam, norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents veikt lidlauka kontroli ar novērošanas radaru iekārtas palīdzību.
4. Piekļuves kontrole – procedūras (PKP) norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents sniegt gaisa satiksmes kontroles pakalpojumus atlidojošajiem, aizlidojošajiem vai tranzītā esošajiem gaisa satiksmes līdzekļiem bez novērošanas iekārtu palīdzības.
5. Kategorija “Piekļuves kontrole – novērošana” (PKN) norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents sniegt gaisa satiksmes kontroles pakalpojumus atlidojošajiem, aizlidojošajiem vai tranzītā esošajiem gaisa satiksmes līdzekļiem ar novērošanas iekārtu palīdzību; tam jāpievieno vismaz viens no sekojošajiem kategorijas apstiprinājumiem:
 - (a) radara apstiprinājums (*RAD*) norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents sniegt piekļuves kontroles pakalpojumus, izmantojot primāro un/vai sekundāro radaru iekārtu;
 - (b) precīzas piekļuves radara apstiprinājums (*PAR*), kas piešķirts papildus radara apstiprinājumam, norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents nodrošināt no zemes kontrolētas precīzas piekļuves, izmantojot precīzas piekļuves radaru iekārtu

attiecībā uz gaisa satiksmes līdzekli, kas atrodas beidzamajā piekļuves posmā skrejceļiņam;

(c) novērošanas radara piekļuves apstiprinājums (*SRA*), kas piešķirts papildus radara apstiprinājumam, norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents nodrošināt no zemes kontrolētas neprecīzas piekļuves, izmantojot novērošanas iekārtas attiecībā uz gaisa satiksmes līdzekli, kas atrodas beidzamajā piekļuves posmā skrejceļiņam;

(d) automātiski atkarīgas novērošanas apstiprinājums (*ADS*) norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents sniegt piekļuves kontroles pakalpojumu ar automātiski atkarīgas novērošanas palīdzību;

(e) termināla kontroles apstiprinājums (*TCL*), kas piešķirts papildus radara vai automātiski atkarīgas novērošanas apstiprinājumam, norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents sniegt gaisa satiksmes kontroles pakalpojumus, izmantojot jebkādas novērošanas iekārtas attiecībā uz gaisa satiksmes līdzekļiem, kas darbojas noteiktā termināla zonā un/vai tai blakus esošajos sektoros.

6. Kategorija “Zonas kontrole – procedūras” (*ZKP*) norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents sniegt gaisa satiksmes kontroles pakalpojumu, neizmantojot novērošanas iekārtas.

7. Kategorija “Zonas kontrole – novērošana” (*ZKN*) norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents sniegt gaisa satiksmes kontroles pakalpojumu gaisa satiksmes līdzekļiem, izmantojot novērošanas iekārtas; tam jāpievieno vismaz viens no sekojošajiem apstiprinājumiem:

(a) radara apstiprinājums (*RAD*) norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents sniegt zonas kontroles pakalpojumus, izmantojot novērošanas radaru iekārtu;

(b) automātiski atkarīgas novērošanas apstiprinājums (*ADS*) norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents sniegt zonas kontroles pakalpojumus ar automātiski atkarīgas novērošanas palīdzību;

(c) termināla kontroles apstiprinājums (*TCL*), kas piešķirts papildus radara vai automātiski atkarīgas novērošanas apstiprinājumam, norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents sniegt gaisa satiksmes kontroles pakalpojumus, izmantojot jebkādas novērošanas iekārtas attiecībā uz gaisa satiksmes līdzekļiem, kas darbojas noteiktā termināla zonā un/vai tai blakus esošajos sektoros;

(d) okeāna kontroles (*OCL*) apstiprinājums norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents sniegt gaisa satiksmes kontroles pakalpojumus attiecīgā uz gaisa satiksmes līdzekļiem, kas darbojas okeāna kontroles zonā.

8. Neierobežojot 1. punktu, dalībvalstis var, ja to prasa noteikti gaisa satiksmes raksturlielumi šo valstu atbildībā esošajā gaisa telpā un savas atbildības ietvaros, noteikt nacionālus apstiprinājumus.

9. Apmācību darbā instruktora licences apstiprinājums norāda uz to, ka licences īpašnieks ir kompetents veikt apmācību un uzraudzību sava amata darba vietā attiecībā uz jomām, kas saistītas ar spēkā esošo kategoriju.

10. Šī panta grozījumi, ievērojot tehnisko vai zinātnisko progresu, jāpieņem saskaņā ar 14. panta 2. punktā minēto procedūru.

8. pants

Prasības attiecībā uz valodas prasmi

1. Dalībvalstis nodrošina to, lai gaisa satiksmes dispečeri varētu uzrādīt spēju runāt un saprast angļu valodu apmierinošā līmenī. Viņu valodas prasmei jāatbilst II pielikumā dotajai vērtējumu skalai. Valodas prasmei jāsasniedz vismaz 4. valodas prasmju prasību līmenis, kāds noteikts šajā pielikumā.
2. Grozījumus šajā pantā un II pielikumā, ievērojot tehnisko un zinātnisko progresu, pieņem atbilstoši 14. panta 2. punktā minētajai procedūrai.
3. Pretendenta valodas prasmju prasības tiek formāli novērtētas ar regulāriem starplaikiem, izņemot to pretendentu gadījumā, kuri uzrādījuši 6. prasmju līmeni.

Šis starplaiks nedrīkst būt ilgāks par 3 gadiem attiecībā uz tiem pretendentiem, kuri uzrāda 4. prasmju līmeni, un ilgāks par 6 gadiem attiecībā uz pretendentiem, kuri uzrāda 6. prasmju līmeni.

4. Dalībvalstis var noteikt vietējas valodas prasības, kad tas šķiet nepieciešams drošības nolūkā. Tomēr nepieciešamajam valodas zināšanu līmenim nevajag būt augstākam par 4. līmeni SCAO valodas prasmju testā. Valodas prasme jāapliecina ar sertifikātu, ko izdevis apmācības nodrošinātājs, vai ar līdzvērtīgu sertifikātu, ko izdevis valodu apmācības institūts.
5. Valodas prasmes apliecinājums jāietver licencē specifiska valodas prasmes apstiprinājuma veidā.

9. pants

Medicīniskās prasības

1. Medicīniskie sertifikāti tiek izsniegti saskaņā ar gaisa satiksmes dispečeru Eiropas 3. klases medicīniskās sertifikācijas medicīniskajām prasībām.

Valsts uzraudzības iestādes apstiprināti medicīnas vērtētāji sastāda atskaites, pamatojoties uz šīm prasībām.

Pretendentu novērtējumā pienācīgi jāņem vērā pretendenta vecums un noteiktie viņa darba vietas raksturlielumi atbilstoši proporcionalitātes principam.

2. Dalībvalstis nodrošina to, lai tiktu ieviestas efektīvas apelācijas procedūras, kas garantētu taisnīgu attieksmi pret eksaminējamajiem, un lai gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzēji veiktu nepieciešamos pasākumus gadījumos, kad licenču īpašnieki nesaņem derīgu medicīnisko vērtējumu.
3. Dalībvalstis nodrošina to, lai tiktu ieviestas procedūras attiecībā uz gadījumiem, kad medicīniskā piemērotība darbam ir mazinājusies, un dotu iespēju licenču īpašniekiem informēt savus darba devējus, ka viņi apzinās jebkādu medicīniskās atbilstības

mazināšanos vai arī atrodas kādas psihoaktīvas vielas vai medikamentu ietekmē, kas varētu padarīt viņus nespējīgus droši un pienācīgi veikt licences privilēģijas, tā lai gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzēji varētu novērot dispečerus attiecībā uz psihoaktīvās vielas ļaunprātīgu lietošanu un sniegt padomu dispečeriem, kuri lieto medikamentus.

4. Grozījumus 2. panta 12. punkta atsaucē, ievērojot tehnisko un zinātnisko progresu, pieņem saskaņā ar 14. panta 2. punktā minēto procedūru.

10. pants

Apmācību nodrošinātāju sertificēšana

1. Gaisa satiksmes dispečeru apmācību nodrošināšana Kopienā ir pakļauta valstu uzraudzības iestāžu veiktai sertifikācijai.
2. Prasības attiecībā uz sertificēšanu ir saistītas ar tehnisko un darbības kompetenci un atbilstību apmācību kursu organizēšanai pedagoģiski efektīvā veidā, kā noteikts III pielikuma 1. punktā.
3. Sertifikācijas pieteikumi jāiesniedz dalībvalsts nacionālajām uzraudzības iestādēm, kurā atrodas pretendenta iesniedzēja pamata darbības vieta un, ja tāds ir, reģistrētais birojs.

Valsts uzraudzības iestādes izsniedz sertifikātus gadījumos, ja pieteikuma iesniedzējs atbilst III pielikuma 1. punktā noteiktajām prasībām.

Sertifikātus var izsniegt attiecībā uz katru apmācību veidu, kā noteikts 2. panta 9. punktā, vai arī apvienojumā ar citiem gaisa navigācijas pakalpojumiem, kad apmācību veids un gaisa navigācijas pakalpojums ir sertificējams kā pakalpojumu kopums.

4. Sertifikātos tiek noteiktas apmācību nodrošinātāju tiesības un pienākumi.

Sertifikāciju var pakļaut tikai III pielikuma 2. un 3. punktā noteiktajiem nosacījumiem. Šādi nosacījumi ir objektīvi jāpamato, nediskriminējošā veidā, proporcionāli un caurredzami.

5. Valsts uzraudzības iestādes novēro atbilstību sertifikātiem pievienotajām prasībām un nosacījumiem. Ja valsts uzraudzības iestāde atzīst, ka sertifikāta īpašnieks vairs neatbilst šādām prasībām vai nosacījumiem, tai jāveic attiecīgi pasākumi, kas var sevī ietvert sertifikāta atsaukšanu.
6. Dalībvalstij jāatzīst visi citas dalībvalsts izsniegtie sertifikāti.

11. pants

Apmācību nodrošinātāju grāmatvedības pārvaldība

1. Apmācību nodrošinātāji, neatkarīgi no to īpašumtiesību vai tiesiskās formas sistēmas, sastāda, iesniedz auditam un publicē savas finansiālās atskaites.

Atskaitēm jāatbilst Kopienas pieņemtajiem starptautiskajiem grāmatvedības standartiem. Gadījumos, kad, ņemot vērā apmācību nodrošinātāja tiesisko statusu, pilnīga atbilstība starptautiskajiem grāmatvedības standartiem nav iespējama, apmācību nodrošinātājs cenšas panākt maksimāli iespējamo atbilstību minētajiem standartiem.

2. Visos gadījumos apmācību nodrošinātāji publicē gada atskaiti un regulāri uzaicina neatkarīgu finanšu auditu.
3. Nodrošinot dažādu veidu apmācības, to nodrošinātāji savā iekšējā uzskaitē norāda attiecīgās izmaksas un vajadzības gadījumā uztur konsolidētu uzskaiti par citiem pakalpojumiem, kas nav apmācību pakalpojumi, tā, kā viņiem vajadzētu to darīt, ja attiecīgos pakalpojumus sniegtu atsevišķi uzņēmumi.
4. Dalībvalstis ieceļ kompetentas iestādes, kurām ir tiesības piekļūt apmācību nodrošinātāju uzskaites dokumentiem.
5. Dalībvalstis var pievērot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1606/2002 9. panta⁸ pārejas noteikumus attiecībā uz apmācību nodrošinātājiem, uz kuriem attiecas šīs regulas darbības joma.
6. Apmācību nodrošinātāji, kuri nodrošina apmācību, kuras rezultātā tiek izsniegtas militārās licences, ir atbrīvoti no 1., 2. un 3. punktā noteiktajām saistībām.

12. pants

Garantija attiecībā uz atbilstību kompetences standartiem

1. Lai nodrošinātu kompetences līmeņus, kas obligāti gaisa satiksmes dispečeriem, lai veiktu savu darbu augstiem drošības standartiem atbilstošā līmenī, dalībvalstis nodrošina to, lai valsts uzraudzības iestādes uzraudzītu un novērotu viņu apmācību.

Šī atbildība sevī ietver:

- (a) licenču izsniegšanu, uzturēšanu, atcelšanu un atsaukšanu;
 - (b) apmācību nodrošinātāju sertificēšanu;
 - (c) apmācību kursu, struktūrvienību apmācību plānu un struktūrvienību kompetenču shēmu apstiprināšanu;
 - (d) kompetences eksaminētāju apstiprināšanu;
 - (e) apmācību sistēmas novērošanu un auditu; un
 - (f) atbilstošu apelācijas un paziņojumu mehānismu izveidošanu.
2. Valsts uzraudzības iestādes organizē datubāzi, kurā tiek turēti dati par visu licenču īpašnieku kompetencēm un to apstiprinājumu derīguma termiņiem. Šādā apmērā darba struktūrvienības gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzēju sistēmā uztur

8 OV L 243, 1.9.2002, 1.p.

atskaites par sektoros, sektoru grupā vai darbības vietās lietderīgi nostrādātajām stundām attiecībā par katru licences īpašnieku, kurš strādā attiecīgajā struktūrvienībā, un pēc pieprasījuma iesniedz šo informāciju valsts uzraudzības iestādēm.

3. Valsts uzraudzības iestādes apstiprina tos licenču īpašniekus, kuriem ir tiesības strādāt kā kompetences eksaminētājiem vai kompetences novērtētājiem attiecībā uz struktūrvienību un nepārtraukto /turpināto/ apmācību. Apstiprinājums ir spēkā ar trīs gadu atjaunojuma periodu.
4. Valsts uzraudzības iestādes regulāri auditē visus licencēšanas sistēmas elementus, ievērojot, lai tiktu garantēta efektīva šajā direktīvā noteikto standartu ievērošana.

Papildus kārtējam auditam valsts uzraudzības iestādes var veikt apmeklējumus uz vietas, lai pārbaudītu šīs direktīvas efektīvu ieviešanu un atbilstību tajā paredzētajiem standartiem.

Valsts uzraudzības iestādes nosūta Komisijai gada atskaiti par šīs direktīvas piemērošanu, ieskaitot auditu atzinumus.

5. Valsts uzraudzības iestādes var pieņemt lēmumu pilnībā vai daļēji audita funkcijas un šī panta 4. punktā minētās pārbaudes deleģēt atzītām organizācijām, kas minētas Regulas (EK) Nr. 550/2004 3. pantā.

13. pants

Savstarpēja gaisa satiksmes dispečeru atzīšana

1. Visas dalībvalstis atzīst citas dalībvalsts nacionālās uzraudzības iestādes izsniegtās licences un ar tām saistītos apstiprinājumus saskaņā ar šīs direktīvas noteikumiem.
2. Lai piešķirtu pieprasīto apstiprinājumu, valsts uzraudzības iestādes no pretendenta prasa ar apstiprinājumu saistīto noteikto nosacījumu izpildi, norādot struktūrvienību, sektoru vai ieņemamo amatu. Izvērtējot līdzvērtību starp apstiprinājumiem, kādi ir pretendenta šobrīd un kādus viņam nepieciešams apgūt, gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzējs, nosakot struktūrvienības apmācību plānu, pienācīgi ņem vērā pretendenta jau apgūtās kompetences un pieredzi.
3. Ja pretendenta ir licence, ko apstiprinājusi trešā valsts, vai arī dalībvalsts militārā licence, valsts uzraudzības iestāde var prasīt, lai pretendents izpildītu nosacījumus, kādi paredzēti noteiktas kategorijas un apstiprinājuma saņemšanā. Licences līdzvērtības izvērtējumā pienācīgi jāņem vērā apgūtās kompetences saskaņā ar starptautiskajiem standartiem.
4. Valsts uzraudzības iestādes apstiprina un pieņem pamatotu lēmumu attiecībā uz struktūrvienību apmācību plānu, kas ietver pretendenta vēlamu apmācību, ne vēlāk kā četras nedēļas pēc apliecinājuma iesniegšanas, neierobežojot to ar kavējumu, kāds radies jebkādas apelācijas sūdzības, ko iespējams iesniegt, rezultātā. Savos lēmumos nacionālās uzraudzības iestādēm jānodrošina tas, lai tiktu cieni nediskriminējoši un proporcionalitātes principi.

14. pants
Komiteja

1. Komisijas darbā palīdz Vienotās gaisa telpas komiteja, kas izveidota ar Regulas EK/549/2004 5. pantu.
2. Gadījumos, kad tiek izdarīta atsauce uz šo punktu, tiek piemērots lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pants, kas ir saistīts ar šīs direktīvas 8. panta noteikumiem.
Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā noteiktā perioda ilgums ir viens mēnesis.
3. Komitejai jāpieņem savs reglaments.

15. pants
Sodi

Dalībvalstis izveido noteikumus attiecībā uz sodiem, ko piemēro saskaņā ar šo direktīvu pieņemto valsts noteikumu pārkāpuma gadījumā, un nodrošina to, lai šie sodi tiktu īstenoti. Paredzētajiem sodiem jābūt efektīviem, proporcionāliem un tiešiem. Dalībvalstis šos noteikumus paziņo Komisijai, vēlākais, līdz datumam, kas minēts 16. punktā, un bez kavēšanās sniedz informāciju par jebkādiem būtiskiem grozījumiem, kas šādus noteikumus ietekmē.

16. pants
Pārlikšana

1. Dalībvalstis nodrošina to likumu, regulu un administratīvo noteikumu stāšanos spēkā, kas nepieciešami, lai ievērotu šo direktīvu vēlākais līdz []⁹. Dalībvalstis Komisijai dara zināmu šo noteikumu tekstu un korelācijas tabulu, kas atspoguļo šo noteikumu un šīs direktīvas mijsakarības.
Kad dalībvalstis pieņem šos noteikumus, tajos jāiekļauj atsauce uz šo direktīvu vai arī tiem jāpievieno tāda atsauce to oficiālās publicēšanas reizē. Dalībvalstis pašas nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.
2. Dalībvalstis dara zināmu Komisijai valsts likuma galveno noteikumu tekstu, kas pieņemti ar šo direktīvu saistītajā jomā.

17. pants
Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

8. pants tiek piemērots [divus gadus pēc 1. punktā paredzētā datuma].

9 Divdesmit četri mēneši pēc spēkā stāšanās dauma.

*18. pants
(Adresāti)*

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

I PIELIKUMS

Prasības attiecībā uz apmācību

A DAĻA

PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ GAISA SATIKSMES DISPEČERU SĀKOTNĒJO APMĀCĪBU

Sākotnējā apmācībā jānodrošina, lai gaisa satiksmes dispečers students atbilstu vismaz tām prasībām attiecībā uz kompetenci, kādas noteiktas Gaisa satiksmes dispečeru apmācību vienota pamata satura un apmācību mērķu vadlīniju mērķos; tā, lai gaisa satiksmes dispečeri spētu nodrošināt gaisa satiksmi drošā, ātrā un efektīvā veidā. Grozījumus attiecībā uz atsauci, kas izdarīta 2. panta 11. punktā, ievērojot tehnisko un zinātnisko progresu, pieņem saskaņā ar 14. panta 2. punktā noteikto procedūru.

Sākotnējā apmācība aptver šādus priekšmetus: aviācijas tiesības, gaisa satiksmes pārvaldība, ieskaitot civilās un militārās sadarbības procedūras, meteoroloģija, navigācija, gaisa satiksmes līdzekļi un lidošanas pamati, ieskaitot sapratni gaisa satiksmes dispečera un pilota starpā, cilvēkfaktori, iekārtas un sistēmas, profesionālā vide, neparastas/ārkārtas situācijas, degradētās sistēmas, valodas zināšanas, ieskaitot radiotelefonijas frazeoloģiju.

Priekšmeti jāpasniedz tādā veidā, lai tie sagatavotu kandidātus dažādu veidu gaisa satiksmes pakalpojumiem un izceltu drošības aspektus. Sākotnējo apmācību veido teorētiskais un praktiskais kurss, ieskaitot simulāciju, un tās ilgums tiek noteikts apstiprinātajos apmācību plānos. Apgūtās kompetences nodrošina to, ka kandidātu var uzskatīt par kompetentu, lai viņš varētu rīkoties sarežģītās un blīvās satiksmes situācijās, sekmējot pāreju uz struktūrvienības apmācību. Kandidāta kompetenci pēc sākotnējās apmācības novērtē attiecīgos eksāmenos.

B DAĻA

PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ GAISA SATIKSMES DISPEČERU STRUKTŪRVIENĪBU APMĀCĪBU

Struktūrvienības apmācību plānos sīki izklāstīti procesi un nepieciešamais stundu skaits, lai pretendents uz gaisa satiksmes dispečera licenci ļautu piemērot struktūrvienību procedūras vietējā zonā apmācību darbā instruktora uzraudzībā. Apstiprinātajā plānā iekļautas visu kompetences novērtējuma sistēmas elementu norādes, ieskaitot pasākumus darbā, darba gaitas novērtējumu un eksāmenu, līdz ar paziņojuma procedūrām valsts uzraudzības iestādei.

Struktūrvienības apmācību ilgums ir noteikts struktūrvienību apmācību plānā. Vajadzīgās kompetences tiks novērtētas ar atbilstošu eksāmenu vai nepārtraukta novērtējuma sistēmas starpniecību, ko veic apstiprināti kompetences eksaminētāji vai vērtētāji, kuriem savos spriedumos jābūt neitrāliem un objektīviem. Šajā sakarā valsts uzraudzības iestādēm jāievieš apelācijas mehānismi, lai nodrošinātu taisnīgu attieksmi pret kandidātiem.

C DAĻA

PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ NEPĀRTRAUKTO GAISA SATIKSMES DISPEČERU APMĀCĪBU

Gaisa satiksmes dispečeru licencēs noteiktās kategorijas un struktūrvienības apstiprinājumi ir jāuztur spēkā ar apstiprinātas nepārtrauktās apmācības palīdzību, ko veido apmācība, kas nodrošina gaisa satiksmes dispečeru derīgumu darbam, zināšanu atsvaidzināšanas kursi, apmācības attiecībā uz ārkārtas situācijām un, ja nepieciešams, valodas apmācība.

Nepārtraukto apmācību veido teorētiskais un praktiskais kurss kopā ar simulāciju. Šajā nolūkā apmācību nodrošinātājs izveido struktūrvienības kompetences shēmas, kurās sīki izklāstīti procesi, komplektēšana un laika grafiks, kāds nepieciešams, lai nodrošinātu atbilstošu nepārtraukto apmācību un parādītu kompetences. Šīs shēmas tiek pārskatītas un apstiprinātas vismaz reizi trijos gados. To, kāds ir nepārtraukto apmācību ilgums, izlemj atbilstoši struktūrvienībā strādājošo satiksmes dispečeru funkcionālajām vajadzībām, it īpaši ņemot vērā procedūru vai iekārtu maiņu vai plānotu maiņu vai ņemot vērā vispārējās drošības pārvaldības prasības. Katra gaisa satiksmes dispečera kompetenci attiecīgi novērtē vismaz reizi trijos gados. Gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzējs nodrošina to, lai tiktu piemēroti mehānismi, kas garantē taisnīgu attieksmi pret to licenču īpašniekiem, kuru apstiprinājumu derīguma termiņu nav iespējams pagarināt.

II PIELIKUMS

PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ VALODAS PRASMI

8. pantā noteiktās prasības attiecībā uz valodas prasmi attiecas gan uz frazeoloģijas, gan uz sarunvalodu. Lai atbilstu prasībām attiecībā uz valodas prasmi, licences pretendenta vai licences īpašnieka zināšanas jānovērtē, un viņam/viņai jāparāda atbilstība vismaz operatīvajam līmenim (4. līmenis) valodas prasmju vērtējumu skalā, kas sniegta šajā pielikumā.

Kvalificētiem valodas pratējiem jāprot:

- a) efektīvi sazināties tikai ar balss starpniecību (telefons/radiotelefons), kā arī tiešas saskarsmes situācijās;
- b) runāt par vienkāršām, konkrētām un uz darbu attiecināmām tēmām precīzi un skaidri;
- c) izmantot atbilstošas saziņas stratēģijas, lai apmainītos ar vēstījumiem un izprastu un atrisinātu pārpratumus (piemēram, pārbaudīt, apstiprināt vai noskaidrot informāciju) vispārīgā vai uz darbu attiecināmā kontekstā;
- d) sekmīgi un ar nosacītu vieglumu risināt valodnieciska rakstura problēmas, kādas rada sarežģījumi vai negaidīti notikumu pavērsieni, kādi gadās ikdienas darba situācijās vai saziņas uzdevumos, kas citādi licences pretendentam vai licences īpašniekam ir labi zināmi; un
- e) lietot dialektu vai izrunu, kas ir saprotams aeronautiskajā sabiedrībā.

Valodas prasmes novērtējuma skala: eksperta, paaugstinātais un operatīvais līmenis

LĪMENIS	IZRUNA PIEĻAUJ DIALEKTU UN/VAI IZRUNU, KAS SAPROTAMS AERONAUTISKAJĀ SABIEDRĪBĀ.	UZBŪVE ATTIECĪGO GRAMATISKO UZBŪVI UN TEIKUMU PARAUGUS NOSAKA UZDEVUMAM ATBILSTOŠĀS VALODAS FUNKCIJAS.	VĀRDU KRĀJUMS	VALODAS VEIKLĪBA	IZPRATNE	MIJIEDARBĪBA
EKSPERTA 6	Izruna, uzsvars, ritms un intonācija, ko iespējami ietekmē pirmā valoda vai reģionālas variācijas, tomēr gandrīz nekad netraucē uztveres vieglumam.	Pastāvīgi tiek veiksmīgi pārvaldīta gan pamata, gan sarežģīta gramatiskā uzbūve un teikumu paraugi.	Vārdu krājuma apjoms un precizitāte ir pietiekama, lai efektīvi sazinātos plašā zināmu un nezināmu tēmu dažādībā. Vārdu krājums ir raksturīgs sarunvalodai, niansēts un reģistra jutīgs.	Spēj runāt izvērsti ar dabisku plūdumu, bez piepūles. Dažādo runas plūdumu stilistiska efekta labad, piemēram, uzsver galveno nozīmi. Spontāni izmanto atbilstošas sarunu zīmes un pārejas.	Izpratne pastāvīgi ir precīza gandrīz visos kontekstos un ietver sevī valodniecisku un kultūras smalkumus.	Mijiedarbojas bez pūlēm gandrīz visās situācijās. Jūtīgs pret verbāliem un neverbāliem mājiņiem un atbilstoši uz tiem reaģē.
PAAUGSTINĀTĀS 5	Izruna, uzsvars, ritms un intonācija, ko iespējami ietekmē pirmā valoda vai reģionālas variācijas, tomēr reti traucē uztveres vieglumam.	Pastāvīgi tiek labi veidota pamata gramatiskā teikumu uzbūve un paraugi. Mēģina lietot arī sarežģītu teikuma uzbūvi, taču ar kļūdām, kas dažreiz maina teikuma jēgu.	Vārdu krājuma apjoms un precizitāte ir pietiekama, lai efektīvi sazinātos par vienkāršām, konkrētām un uz darbu attiecināmām tēmām. Pastāvīgi un veiksmīgi veido parafrāzes. Reizēm vārdu krājums ir idiomātisks.	Spēj runāt ilgi ar relatīvu vieglumu par pazīstamām tēmām, taču neizmanto runas plūsmas dažādošanu kā stilistisku līdzekli. Var izmantot atbilstošas sarunu zīmes vai pārejas.	Izpratne ir precīza, runājot par vienkāršām, konkrētām un uz darbu attiecināmām tēmām, un lielākoties precīza, kad runātājs sastopas ar valodniecisku vai situatīvu sarežģītumu vai neparedzētu notikumu pavērsienu. Spēj saprast virkni runas variāciju (dialekts un/vai akcents) vai reģistru.	Atbildes ir tūlītējas, atbilstošas un informatīvas. Runātāja/klausītāja attiecības pārvalda efektīvi.
OPERATĪVAIS LĪMENIS 4	Izruna, uzsvars, ritms un intonācija, ko ietekmē pirmā valoda vai reģionālas variācijas, dažreiz traucē uztveres vieglumam.	Pamata teikuma gramatiskā uzbūve un teikumu paraugi tiek izmantoti radoši un parasti tiek labi pārvaldīti. Var gadīties kļūdas, it īpaši neparastos vai neparedzētos apstākļos, taču tas reti kad traucē	Vārdu krājuma apjoms un precizitāte ir pietiekama, lai efektīvi sazinātos par vienkāršām, konkrētām un uz darbu attiecināmām tēmām. Bieži spēj veidot veiksmīgas parafrāzes, kad neparastos vai negaidītos apstākļos pietrūkst vārdu	Noteiktā ritmā valodu pagausina. Brīžiem valodas veiklība var pazust, kad notiek pāreja no iestudētas vai frāžainas runas uz spontānu mijiedarbību, taču tas netraucē efektīvi sazināties. Ierobežots sarunu zīmju un pāreju lietojums.	Galvenokārt izpratne ir precīza, runājot par vienkāršām, konkrētām un uz darbu attiecināmām tēmām, kad akcents vai izmantotā variācija ir pietiekami saprotama šīs valodas lietotāju starptautiskajai sabiedrībai. Kad runātājs sastopas ar valodniecisku vai	Parasti atbildes ir tūlītējas, atbilstošas un informatīvas. Uzsāk un uztur informācijas apmaiņu pat neparedzēta notikumu pavērsiena gadījumā. Adekvāti atrisina acīmredzamus pārpratumus, pārbaudot, apstiprinot un noskaidrojot.

LĪMENIS	IZRUNA PIEĻAUJ DIALEKTU UN/VAI IZRUNU, KAS SAPROTAMS AERONAUTISKAJĀ SABIEDRĪBĀ.	UZBŪVE ATTIECĪGO GRAMATISKO UZBŪVI UN TEIKUMU PARAUGUS NOSAKA UZDEVUMAM ATBILSTOŠĀS VALODAS FUNKCIJAS.	VĀRDU KRĀJUMS	VALODAS VEIKLĪBA	IZPRATNE	MIJIEDARBĪBA
		uztvert teikuma jēgu.	krājuma.	Paužu aizpildījums uzmanību nenovērš.	situatīvu sarežģījumu vai neparedzētu notikumu pavērsienu, izpratne var būt gausāka vai arī prasa noskaidrošanas stratēģijas pielietojumu.	

Valodas prasmes vērtējuma skala: pirms operatīvais, elementārais un sagatavošanas /pirms elementārā/ līmenis.

LĪMENIS	IZRUNA	UZBŪVE	VĀRDU KRĀJUMS	VALODAS VEIKLĪBA	IZPRATNE	MIJIEDARBĪBA
	PIELAUJ DIALEKTU UN/VAI IZRUNU, KAS SAPROTAMS AERONAUTISKAJĀ SABIEDRĪBĀ.	ATTIECĪGO GRAMATISKO UZBŪVI UN TEIKUMU PARAUGUS NOSAKA UZDEVUMAM ATBILSTOŠĀS VALODAS FUNKCIJAS.				
PIRMS OPERATĪVAIS 3	Izruna, uzsvars, ritms un intonācija, ko ietekmē pirmā valoda vai reģionālas variācijas, bieži traucē uztveres vieglumam.	pamata teikuma gramatiskā uzbūve un teikumu paraugi, kas saistīti ar paredzamām situācijām, ne vienmēr tiek labi pārvaldīti. Kļūdas bieži traucē uztvert teikuma jēgu.	Vārdu krājuma apjoms un precizitāte bieži ir pietiekama, lai sazinātos par vienkāršām, konkrētām vai uz darbu attiecināmām tēmām, taču diapazons ir ierobežots, un vārdu izvēle bieži vien nav atbilstoša. Ja nav vārdu krājuma, nespēj veiksmīgi veidot parafrāzes.	Veido valodas fragmentus, taču frāzējums un pauzes bieži ir neatbilstošas. Vilcināšanās vai lēnums valodas veidošanā var kavēt efektīvu saziņu. Paužu aizpildījums reizēm novērš uzmanību.	Izpratne bieži ir precīza, runājot par vienkāršām, konkrētām un uz darbu attiecināmām tēmām, kad akcents vai izmantotā variācija ir pietiekami saprotama šīs valodas lietotāju starptautiskajai sabiedrībai. Var nesaprast valodniecisku vai situatīvu sarežģītību vai neparedzētu notikumu pavērsienu.	Dažreiz atbildes ir tūlītējas, atbilstošas un informatīvas. Var uzsākt un uzturēt informācijas apmaiņu ar pietiekamu vieglumu, ja runa ir par zināmām tēmām un paredzamām situācijām. Visumā neveiksmīga, risinot neparedzētu notikumu pavērsienu.
ELEMENTĀRAIS S 2	Izrunu, uzsvaru, ritmu un intonāciju smagi ietekmē pirmā valoda vai reģionālas variācijas, kas bieži traucē uztveres vieglumam.	Uzrāda tikai ierobežotu dažu vienkāršu iegaumētu gramatisko struktūru un teikumu paraugu pārvaldījumu.	Ierobežots vārdu krājuma apjoms, ko veido tikai izolēti vārdi un iegaumētas frāzes.	Var veidot ļoti īsus, izolētus, iegaumētus izteikumus ar biežām pauzēm un traucējošu frāžu izpildījumu, meklējot izteicienus un mēģinot artikulēt mazāk zināmus vārdus.	Izpratne aprobežojas ar izolētām, iegaumētām frāzēm, ja tās tiek uzmanīgi un lēni artikulētas.	Atbilde prasa ilgu laiku un bieži ir neatbilstoša. Mijiedarbība ir ierobežota ar vienkāršu ikdienišķas informācijas apmaiņu.
SAGATAVOŠANAS 1	Valoda veidota līmenī, kas ir zemāks par elementāro līmeni.	Valoda veidota līmenī, kas ir zemāks par elementāro līmeni.	Valoda veidota līmenī, kas ir zemāks par elementāro līmeni.	Valoda veidota līmenī, kas ir zemāks par elementāro līmeni.	Valoda veidota līmenī, kas ir zemāks par elementāro līmeni.	Valoda veidota līmenī, kas ir zemāks par elementāro līmeni.

Piezīme. Operatīvais līmenis (4. līmenis) ir minimālais nepieciešamās valodas prasmes līmenis radiotelefoniskā saziņā. 1. – 3. līmenis attiecīgi raksturo valodas prasmju sagatavošanas, elementāro un pirms operatīvo līmeni, un visi trīs šie līmeņi raksturo prasmju līmeni, kas atrodas zemāk par SCAO prasībām attiecībā uz valodas prasmi. 5. un 6.

līmenis raksturo paaugstinātu un eksperta līmeni; prasmju līmeņi, kas pārsniedz prasīto standarta minimumu. Kopumā skala kalpos kā etalons apmācību un pārbažu darbā, palīdzot kandidātiem sasniegt SCAO operatīvo līmeni (4. līmeni).

LV

31
LV

III PIELIKUMS

PRASĪBAS UN NOSACĪJUMI, KAS APMĀCĪBU NODROŠINĀTĀJIEM JĀPIEVĪENO PIEŠĶIRTAJIEM SERTIFIKĀTIEM

- (1) 10. un 11. pantā minētās prasības jo īpaši attiecas uz:
 - (a) kursu saturs, organizācija un ilgums,
 - (b) veids, kādā tiek organizēti eksāmeni,
 - (c) instruktoru un mācībspēku kvalitāte un pieredze,
 - (d) apmācību nodrošinātāja iekārtas, aprīkojums un telpas,
 - (e) kvalitātes pārvaldības sistēma un procesi,
 - (f) pakalpojumu kvalitāte,
 - (g) finansiālā stabilitāte,
 - (h) saistību un apdrošināšanas segums un
 - (i) īpašumtiesības un organizatoriskā uzbūve.
- (2) Sertifikātos jānorāda:
 - (a) valsts uzraudzības iestāde, kas sertifikātu izsniedz;
 - (b) pretendents (vārds un adrese);
 - (c) sertificējamo pakalpojumu veids;
 - (d) pretendenta atbilstības 1. punktā noteiktajām prasībām atzinums;
 - (e) sertifikāta izdošanas datums un derīguma termiņš.
- (3) Papildu nosacījumi, kas pievienojami sertifikātam, nepieciešamības gadījumā var attiekties uz:
 - (a) darbības specifikācija saistībā ar noteiktiem pakalpojumiem;
 - (b) laiks, līdz kuram pakalpojumi ir jāsniedz;
 - (c) jebkādi citi juridiski nosacījumi, kas nav specifiski gaisa navigācijas pakalpojumiem, tādi kā nosacījumi attiecībā uz sertifikāta atcelšanu vai atsaukšanu.