



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 12.07.2004
COM(2004) 473 final

2004/0146 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. INTRODUÇÃO

O espaço aéreo europeu continua a ser uma das áreas de tráfego mais congestionadas do mundo. A fragmentação do sistema de gestão do tráfego aéreo em “ilhas” nacionais de regras, procedimentos, mercados e níveis de desempenho foi considerada pelo Grupo de Alto Nível para o Céu Único Europeu o principal obstáculo à realização de progressos substanciais neste sector. O pacote legislativo relativo ao Céu Único Europeu combate estas diversas formas de fragmentação através de uma série de iniciativas: certificação dos prestadores de serviços de navegação aérea, estabelecimento de blocos funcionais de espaço aéreo, harmonização da classificação de espaço aéreo, interoperabilidade dos equipamentos, etc. A licença comunitária de controlador de tráfego aéreo também contribui para esse objectivo, mediante o estabelecimento de regras comunitárias destinadas a aumentar os níveis de competência e a facilitar a sua comparabilidade a nível europeu. Esta iniciativa é tanto mais importante quanto a gestão do tráfego aéreo é um sector de mão-de-obra intensiva, com um mercado de cerca de 6 000 milhões de euros. Cerca de 60% dos custos da navegação aérea são custos de pessoal.

Em 2001, o sector europeu (15 Estados-Membros) da gestão do tráfego aéreo dispunha de uma força de trabalho constituída por cerca de 33 000 trabalhadores, dos quais cerca de 35%, ou 13 500, eram controladores de tráfego aéreo. A profissão de controlador de tráfego aéreo ocupa um lugar fundamental na cadeia de segurança. A directiva abrangerá todos esses controladores de tráfego aéreo, assim como os controladores militares envolvidos na prestação de serviços de controlo do tráfego aéreo ao tráfego aéreo geral.

2. ELEMENTO DO PACOTE DO CÉU ÚNICO EUROPEU

A adopção dos quatro regulamentos que compõem o pacote do Céu Único Europeu alterará radicalmente a paisagem da gestão do tráfego aéreo. Esta proposta complementar de uma licença comunitária de controlador de tráfego aéreo é importante por várias razões.

A licença contribui para o *equilíbrio* entre os diferentes elementos do pacote do Céu Único Europeu, garantindo que não só os aspectos institucionais, económicos ou técnicos serão contemplados, mas também os aspectos sociais.

A licença faz parte de uma *política de segurança* mais vasta consagrada no pacote legislativo: deverá oferecer a oportunidade de rever ou reforçar os aspectos de segurança da gestão do tráfego aéreo e introduzir padrões elevados no sistema de formação.

A legislação relativa ao Céu Único Europeu conduzirá ao estabelecimento de blocos funcionais de espaço aéreo *transfronteiras*. O processo de consolidação dos prestadores de serviços de navegação aérea exigirá uma utilização mais flexível dos recursos humanos. A licença facilitará a organização do trabalho transnacional.

A proposta reconhece a *formação* como um serviço específico e contribuirá para a qualidade dos diferentes tipos de formação. O processo de certificação criará efectivamente condições equitativas para os serviços de formação.

3. TRABALHOS PREPARATÓRIOS

Para preparar esta iniciativa legislativa, a Comissão lançou um estudo destinado a fornecer um panorama do licenciamento nos diversos Estados-Membros. O estudo revelou que, apesar da existência de muitos regulamentos internacionais emitidos pela ICAO ou pelo Eurocontrol, continua a existir nos Estados-Membros da UE uma fragmentação acentuada no domínio do licenciamento. O estudo recomendou que a legislação comunitária abordasse os seguintes aspectos:

- As condições para a obtenção e a manutenção de uma licença devem prever limites de idade e prazos de validade para as qualificações mencionadas e os averbamentos de órgão de controlo.
- No respeitante à formação dos candidatos e aos níveis de competência, a verificação da competência dos controladores, o processo de formação e as exigências dos exames, incluindo as qualificações linguísticas e as avaliações, devem ser aspectos a especificar.
- No que respeita ao reconhecimento dos institutos e centros de formação, todos os estabelecimentos devem ser acreditados, devendo ser especificados os requisitos de qualificação dos instrutores.
- No que respeita aos direitos dos candidatos que chumbam nos exames e dos controladores que chumbam nas avaliações, devem descrever-se as circunstâncias e as modalidades de recurso.
- Relativamente à independência entre as autoridades reguladoras e os prestadores de serviços, a distinção deve ser transparente e claramente definida.
- O estudo recomenda vivamente uma norma europeia para o reconhecimento dos institutos de formação, incluindo um sistema de auto-avaliação transparente e contínuo.
- Embora a introdução de uma licença comunitária de controlador de tráfego aéreo seja considerada positiva, a directiva deve ter o cuidado de distinguir o que deve ser regulamentado a nível comunitário e o que deve ser deixado à consideração nacional.
- O diálogo social adequado é um elemento fundamental para a oferta de serviços de controlo do tráfego aéreo seguros e eficientes e, nessa óptica, a directiva proposta deve incluir uma referência ao reconhecimento das licenças de países terceiros.
- Para que o reconhecimento mútuo da licença comunitária ou do certificado de competência europeu seja efectivo, é imperativo que os conhecimentos subjacentes à licença sejam equivalentes.

4. PREPARAÇÃO DA DIRECTIVA

O licenciamento dos controladores de tráfego aéreo tem um passado longo. Os regulamentos da ICAO sobre o âmbito das licenças incluem requisitos em matéria de idade, conhecimentos, qualificações, experiência, línguas e condição física. O Eurocontrol adoptou a sua *Eurocontrol Safety Regulatory Requirement n.º 5 (ESARR5)* (especificação regulamentar de

segurança) relativa ao pessoal dos serviços de controlo do tráfego aéreo, juntamente com uma série de meios aceitáveis de a respeitar. As exigências relativas aos controladores de tráfego aéreo, que deviam ser implementadas até 10 de Novembro de 2003, têm por destinatários as autoridades designadas, os prestadores de serviços de tráfego aéreo e os profissionais interessados. A proposta da Comissão transpõe para a legislação comunitária as exigências pertinentes dessa ESARR.

A ESARR5 é apoiada por uma série de material elaborado pelo Eurocontrol para facilitar a sua implementação, valendo a pena destacar o Manual Europeu sobre o licenciamento do pessoal, que especifica as qualificações e a estrutura dos averbamentos, o conteúdo essencial comum, que fornece uma ampla base comum europeia para a licença de controlador de tráfego aéreo, e as exigências médicas. O valor deste material é amplamente reconhecido em toda a Europa e serviu de base aos elementos essenciais da presente proposta, abrindo caminho, de facto, à introdução da licença comunitária. Dada a compatibilidade entre a legislação comunitária e a ESARR5, o material emanado do Eurocontrol pode continuar a desempenhar o seu papel na garantia de aplicação efectiva da legislação comunitária.

O estudo preparatório revelou que, apesar da regulamentação internacional existente, as tradições nacionais são fortes, dando origem a níveis de qualidade variáveis e a competências difíceis de comparar. Esta fragmentação não pode já aceitar-se num contexto comunitário, por poder provocar um aumento dos riscos no espaço aéreo europeu congestionado. A harmonização das licenças dos controladores de tráfego aéreo será factor de maior segurança, dado que serão harmonizados os níveis de competências aplicados pelos diversos prestadores de serviços, contribuindo para estabelecer uma interface mais eficiente e segura entre eles. Além disso, também permitirá uma organização mais eficiente do mercado de trabalho dos controladores de tráfego aéreo, aumentando a sua disponibilidade e facilitando o estabelecimento de blocos funcionais de espaço aéreo. A licença tornará a liberdade de circulação mais efectiva, erradicando a actual discricionariedade assumida por alguns Estados-Membros no que respeita ao reconhecimento mútuo das licenças dos outros.

5. PRINCÍPIOS SUBJACENTES À DIRECTIVA

Atendendo ao facto de a maioria dos Estados-Membros já dispor de legislação baseada nos princípios da ICAO e estar neste momento a transpor a legislação do Céu Único Europeu e a ESARR5, é de capital importância garantir a total coerência com a presente directiva.

5.1. Coerência com o pacote legislativo do Céu Único Europeu

À semelhança do que acontece com os serviços de navegação aérea, a oferta de formação deverá ser sujeita a certificação. Como será criado um mercado de formação particular, ter-se-á o cuidado de prever salvaguardas adequadas para evitar o “dumping” na formação. As duas principais ferramentas para evitar tal “dumping” são a lista de competências, que descreve as habilitações obrigatoriamente adquiridas no termo do processo de formação, e os requisitos de certificação para ser organismo de formação europeu. Apenas os organismos de formação certificados poderão apresentar cursos e planos de formação às autoridades supervisoras nacionais para fins de homologação.

5.2. Coerência com os regulamentos existentes

A legislação relativa ao Céu Único Europeu e, em particular, o artigo 4.º do regulamento sobre prestação de serviços, prevê a transposição das ESARR para o direito comunitário. A presente directiva transpõe todos os requisitos obrigatórios para os controladores de tráfego aéreo e apoia as acções já empreendidas pelos Estados-Membros no seu esforço para implementar a ESARR5. Como a directiva contém muitos mais elementos fundamentais para a segurança, como a certificação dos organismos de formação ou a obrigação de proceder à auditoria de toda a cadeia de licenciamento, a simples aplicação da ESARR5 não é suficiente para aplicar a directiva. Por outro lado, como não há incompatibilidade entre a presente directiva e a ESARR5, os Estados-Membros podem optar por utilizar o material emanado do Eurocontrol como instrumento para aplicarem a directiva.

5.3. Comparação com outras licenças comunitárias

Esta directiva vai mais longe do que a que regula as actuais licenças para pilotos da aviação civil (Directiva 91/670/CEE), relativa ao reconhecimento mútuo dos diplomas nacionais. O regime de licenças é mais comparável ao das licenças nos sectores marítimo e ferroviário (proposta incluída no documento COM(2004)142), em que as regras relativas às competências são estabelecidas a nível europeu e não deixadas ao critério dos Estados-Membros. A directiva relativa às licenças dos marítimos (01/25/CE) transpõe a Convenção da Organização Marítima Internacional sobre normas de formação, certificação e serviço de quartos para os marítimos. A diferença em relação à presente directiva reside no facto de a directiva relativa às licenças dos marítimos se destinar igualmente a promover o emprego dos marítimos comunitários impondo normas de formação para todo o pessoal dos navios que escalam portos comunitários. É inquestionável que a presente directiva destinada aos controladores de tráfego aéreo também terá efeitos para além das fronteiras da Comunidade.

6. ESTRUTURA E CONTEÚDO DA DIRECTIVA

O objectivo da directiva é estabelecer regras para todos os elementos da cadeia de licenciamento.

Artigo 1.º

Este artigo especifica os objectivos da proposta de directiva e o seu âmbito.

Artigo 2.º

Este artigo define os termos utilizados na directiva.

Artigo 3.º

O artigo torna aplicável à formação o quadro institucional estabelecido na legislação relativa ao Céu Único Europeu. A formação será considerada um serviço semelhante aos serviços de navegação aérea, prevendo-se inclusivamente a possibilidade de inspecções e inquéritos.

Artigo 4.º

Este artigo estabelece os princípios básicos do regime de licenciamento: criação de um mercado de trabalho para as actividades de controlo do tráfego aéreo e definição das características básicas da licença, que englobam as competências do seu titular e a autorização dada pela autoridade supervisora nacional.

Artigos 5.º e 6.º

Estes artigos especificam as condições para a obtenção e a manutenção de uma licença.

Artigo 7.º

Este artigo torna possível a harmonização das competências ao impor uma estrutura de qualificações e averbamentos que especifica o tipo de serviço que o controlador de tráfego aéreo tem competência para prestar.

Artigo 8.º

Este artigo assegura a aplicação das mais recentes alterações introduzidas no Anexo I da ICAO sobre requisitos linguísticos.

Artigo 9.º

Este artigo refere-se aos requisitos médicos elaborados pelo Eurocontrol e recentemente adoptados.

Artigos 10.º e 11.º

Estes artigos especificam as condições de certificação dos organismos de formação. É garantida a total coerência com a certificação de outros serviços de navegação aérea.

Artigo 12.º

Este artigo fornece mais garantias de um elevado nível de competência, nomeadamente através da exigência de auditoria e do sistema de aprovação dos examinadores.

Artigo 13.º

Este artigo especifica o modo como deve ser gerido o reconhecimento mútuo, confirmando os princípios estabelecidos pela jurisprudência do Tribunal de Justiça Europeu.

Artigos 14.º a 18.º

Estes artigos contêm disposições normalizadas sobre a utilização do procedimento de comitologia, sanções e incorporação da directiva nas legislações nacionais.

Anexo I

Este anexo apresenta o conteúdo da formação necessária para adquirir e manter válidas as competências.

Anexo II

Este anexo especifica os requisitos de carácter linguístico, transcritos da ICAO.

Anexo III

Este anexo enumera os critérios para a obtenção de um certificado de organismo de formação e define as condições que uma autoridade supervisora nacional pode incluir num certificado.

7. FASE DE CONSULTA

Com base nas recomendações do estudo, foi preparado um documento de trabalho interno, baseado na experiência adquirida na ICAO, no Eurocontrol e nos Estados-Membros. O documento de trabalho foi intensamente discutido em reuniões com sindicatos, organizações do patronato, o Eurocontrol e as administrações nacionais. O documento tem na devida conta todas as observações apresentadas durante a fase de consulta.

8. IMPACTO ECONÓMICO E FINANCEIRO DA DIRECTIVA

O impacto da directiva variará em função das normas de formação já em vigor nos diversos Estados-Membros.

Custos para as administrações públicas

Não haverá qualquer agravamento dos custos de emissão de licenças, dado que todos os Estados-Membros já dispõem de um regime de licenças. Dependendo do nível actual de controlo e auditoria, as administrações podem precisar de ser reforçadas para desempenharem as tarefas previstas na directiva num prazo razoável (por exemplo, para concederem uma aprovação).

A directiva prevê expressamente a possibilidade de externalização, ou seja, as auditorias podem ser delegadas em organizações reconhecidas.

Os custos de supervisão podem ser imputados aos prestadores que se candidatem à certificação e homologação, ou incluídos na base de custos do sistema de taxas.

Custos para os prestadores de serviços de navegação aérea

Aqui também, os custos dependerão do actual nível de qualidade do sistema de formação. A directiva eleva a qualidade dos resultados do sistema de formação ao nível necessário para responder às exigências de segurança impostas pelo denso e complexo sistema de tráfego da Europa. Atendendo a que o estudo preparatório revelou a existência de uma multiplicidade de situações em toda a União, não é possível uma análise uniforme dos custos/benefícios. Além disso, é difícil distinguir entre o custo desta directiva e os custos decorrentes das exigências de outra legislação comunitária, da ICAO ou do Eurocontrol. Apenas se podem fornecer algumas indicações qualitativas.

Com o estabelecimento de padrões elevados para a formação inicial e com a garantia reforçada de que haverá examinadores neutros e objectivos durante a formação operacional, a taxa de sucesso desta formação deverá aumentar. Convém lembrar que os custos gerais de

formação de um controlador de tráfego aéreo, incluindo o salário, se situam, segundo as estimativas, entre os 150 000 e os 400 000 euros. Por conseguinte, as reprovações na fase terminal da formação saem bastante caras.

Os custos da contratação de pessoal extraordinário devido ao maior rigor das normas em matéria de formação operacional em órgão de controlo ou de formação contínua são limitados devido ao recurso adequado à subsidiariedade, dado que as autoridades supervisoras nacionais estão em melhor posição para avaliar as necessidades funcionais dos órgãos de controlo ao homologarem planos de formação ou sistemas de competências.

Os custos do acompanhamento dos diferentes elementos da cadeia de licenciamento podem aumentar ligeiramente, devido, em parte, à manutenção de registos para efeitos de auditoria. Também nesta matéria, os custos adicionais especificamente imputados à presente directiva têm de ser avaliados face aos custos decorrentes de outras exigências, como os sistemas de gestão da qualidade e da segurança.

A harmonização das competências aumentará a segurança e contribuirá para uma organização mais eficiente do trabalho, incluindo o estabelecimento de blocos funcionais de espaço aéreo.

Conclusões:

No cômputo geral, o possível aumento dos custos a curto prazo deverá ser compensado pela economia de custos proporcionada pela utilização mais racional dos recursos humanos a longo prazo. Por último, e talvez o aspecto principal, a directiva aumentará a segurança de quem voa.

9. IMPACTO FINANCEIRO

A presente proposta não inclui uma ficha financeira.

Utilizar-se-á um comité existente (Comité do Céu Único, instituído pelo artigo 5.º do regulamento-quadro (2004/549/CE)) para os procedimentos de decisão estabelecidos pela presente proposta.

10. CONCLUSÕES

A Comissão propõe, por conseguinte, que o Parlamento Europeu e o Conselho adoptem a proposta de directiva em anexo.

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o nº 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³,

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado⁴,

Considerando o seguinte:

- (1) A aplicação da legislação relativa ao Céu Único Europeu exige o estabelecimento de legislação mais detalhada, nomeadamente em matéria de licenciamento dos controladores de tráfego aéreo, para melhorar a disponibilidade destes profissionais e promover o reconhecimento mútuo das licenças, como previsto no artigo 5.º do Regulamento (CE) nº 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu (regulamento relativo à prestação de serviços)⁵.
- (2) A introdução de tal licença comunitária constitui um meio de reconhecer o papel específico desempenhado pelos controladores de tráfego aéreo na segurança do controlo do tráfego aéreo. O estabelecimento de normas de competência comunitárias reduzirá igualmente a fragmentação neste domínio, tornando mais eficiente a organização do trabalho no âmbito de uma colaboração regional crescente entre os prestadores de serviços de navegação aérea. A presente directiva é, por conseguinte, uma parte essencial da legislação sobre o Céu Único Europeu.

¹ JO
² JO
³ JO
⁴ JO
⁵ JO L 96 de 31.03.2004, p.10

- (3) Uma directiva é o instrumento mais adequado para estabelecer normas de competência, dando aos Estados-Membros margem para decidirem os modos de pôr em prática as normas comumente acordadas.
- (4) A presente directiva deverá basear-se nas normas internacionais existentes. A Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO) adoptou disposições em matéria de licenciamento dos controladores de tráfego aéreo, nomeadamente sobre as competências linguísticas. A Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) criada pela Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea, de 13 de Dezembro de 1960, adoptou as especificações regulamentares Eurocontrol sobre segurança (ESARR). Em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, a presente directiva transpõe as exigências previstas na especificação regulamentar n.º 5 do Eurocontrol (Eurocontrol Safety Regulatory Requirement No 5) pertinentes para os controladores de tráfego aéreo.
- (5) As características particulares do tráfego aéreo comunitário exigem a aplicação efectiva de normas de competência comunitárias para os controladores de tráfego aéreo empregados por prestadores de serviços de navegação aérea que lidam com o tráfego aéreo geral.
- (6) Quando os Estados-Membros adoptarem medidas para garantir a conformidade com os requisitos comunitários, as autoridades encarregadas de supervisionar e verificar o respectivo cumprimento devem ser suficientemente independentes dos organismos de formação. As autoridades devem igualmente ser capazes de desempenhar as suas tarefas eficazmente.
- (7) A prestação de serviços de navegação aérea exige pessoal altamente qualificado, cujas competências possam ser demonstradas por vários meios. Para o controlo do tráfego aéreo, o meio adequado é a licença comunitária, que deve ser considerada uma espécie de diploma pertencente ao próprio controlador de tráfego aéreo. A qualificação (“rating”) numa licença indica o tipo de serviço de tráfego aéreo para cuja prestação o controlador tem competência. Simultaneamente, os averbamentos (“endorsements”) incluídos na licença reflectem quer as competências específicas do controlador quer a autorização das instâncias supervisoras para a prestação de serviços a um sector ou grupo de sectores particulares. Por esse motivo, as autoridades devem estar em condições de avaliar as competências dos controladores de tráfego aéreo ao emitirem licenças ou ao prolongarem a validade dos averbamentos (“endorsements”); as autoridades devem igualmente poder suspender a licença, retirando-lhe os averbamentos, quando tiverem dúvidas quanto à competência. Num esforço para promover uma cultura justa, a presente directiva não deverá associar automaticamente um incidente à suspensão da licença. A retirada da licença deverá ser considerada o último recurso para casos extremos que não têm relação com a existência de dúvidas quanto à competência.
- (8) Para consolidar a confiança dos Estados-Membros nos sistemas de licenciamento dos outros, são indispensáveis regras comunitárias sobre a obtenção e a manutenção das licenças. Por conseguinte, é importante harmonizar as condições de acesso à profissão de controlador de tráfego aéreo. Essa harmonização deverá conduzir ao reconhecimento das licenças em toda a Comunidade, aumentando assim a liberdade de circulação e a disponibilidade de controladores de tráfego aéreo.

- (9) Para tornar as competências comparáveis em toda a Comunidade, há que estruturá-las de um modo claro e generalizadamente aceite. Essa estruturação contribuirá para garantir a segurança não só dentro do espaço aéreo sob o controlo de um prestador de serviços de navegação aérea, mas também, e especialmente, na interface entre diferentes prestadores de serviços.
- (10) Os objectivos da formação inicial são descritos no material de orientação desenvolvido a pedido dos membros do Eurocontrol e são considerados as normas adequadas. No que respeita à formação operacional no órgão de controlo, a inexistência de normas generalizadamente aceites precisa de ser compensada por uma gama de medidas, entre as quais a aprovação dos examinadores, que deverão garantir elevados níveis de competência. Esta medida é tanto mais importante quanto a formação operacional é extremamente cara e fundamental para a segurança.
- (11) Em muitos incidentes e acidentes, a comunicação desempenha um papel significativo. A ICAO adoptou, por conseguinte, requisitos em matéria de conhecimentos linguísticos. Através da presente directiva, será possível dar cumprimento a essas normas internacionalmente aceites.
- (12) A pedido dos Estados membros do Eurocontrol, foram elaborados requisitos médicos, os quais são considerados um meio aceitável de garantir o respeito da regulamentação.
- (13) A certificação da oferta de formação deverá ser considerada um dos pilares essenciais da segurança e garante da qualidade da formação. A formação deverá ser considerada um serviço semelhante aos serviços de navegação aérea e igualmente sujeita a um processo de certificação. A presente directiva deverá tornar possível certificar a formação por tipo de formação, por cabaz de serviços de formação ou por cabaz de formação e serviços de navegação aérea, sem perder de vista as características particulares da formação. Deverão igualmente merecer a devida consideração os institutos de formação, preparando a concessão de licenças militares, para abranger, na medida do possível, os controladores de tráfego aéreo militares.
- (14) A presente directiva confirma a já longa jurisprudência do Tribunal de Justiça Europeu no domínio do reconhecimento mútuo de diplomas e da liberdade de circulação dos trabalhadores. O princípio da proporcionalidade, a necessidade de avaliar as equivalências, a justificação fundamentada para a imposição de medidas compensatórias e a previsão de procedimentos adequados de recurso constituem princípios básicos que devem aplicar-se ao sector da gestão do tráfego aéreo de maneira mais visível.
- (15) A profissão de controlador de tráfego aéreo está sujeita a inovações técnicas que exigem a actualização regular das suas competências. A directiva deverá permitir essas adaptações à evolução técnica e ao progresso científico através do recurso à comitologia.
- (16) A presente directiva pode produzir impacto nas práticas de trabalho diárias dos controladores de tráfego aéreo. Os parceiros sociais deverão ser devidamente informados e consultados sobre todas as medidas que tenham implicações sociais significativas. Por conseguinte, foi consultado o Comité do Diálogo Sectorial, criado pela Decisão 1998/500/CE da Comissão, de 20 de Maio de 1998, relativa à criação de

Comités de diálogo sectorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu⁶.

- (17) Os Estados-Membros deverão estabelecer regras em matéria de sanções aplicáveis às infracções às disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções deverão ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.
- (18) As medidas necessárias para a aplicação da presente directiva deverão ser adoptadas em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão⁷,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º
Objectivo e âmbito

1. O objectivo da presente directiva é aumentar os níveis de segurança e melhorar o funcionamento do sistema comunitário de controlo do tráfego aéreo através da emissão de uma licença comunitária de controlador de tráfego aéreo.

A licença estabelecerá as condições de acesso e de exercício da profissão de controlador de tráfego aéreo.
2. A presente directiva aplica-se aos candidatos a uma licença de controlador de tráfego aéreo estagiário e aos controladores de tráfego aéreo empregados por prestadores de serviços de navegação aérea que oferecem serviços principalmente destinados ao tráfego aéreo geral.

Artigo 2.º
Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. “controlador de tráfego aéreo”, a pessoa habilitada a prestar serviços de controlo de tráfego aéreo quer sob a supervisão de um instrutor encarregado da sua formação operacional, quer independentemente;
2. “serviço de controlo de tráfego aéreo”, um serviço prestado com a finalidade de evitar colisões entre aeronaves e, na zona de manobra, entre as aeronaves e os obstáculos e de acelerar e manter ordenado o fluxo de tráfego aéreo;
3. “prestadores de serviços de navegação aérea”, qualquer entidade pública ou privada que presta serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral;
4. “licença”, um certificado, seja qual for a denominação por que é conhecido, emitido e aprovado nos termos da presente directiva e que dá ao seu legítimo titular o direito

⁶ JO L 225 de 12.8.1998, p. 27

⁷ JO L 184 de 17.7.1999, p.23

de prestar serviços de controlo de tráfego aéreo de acordo com as prerrogativas nele previstas;

5. “qualificação” (“rating”), a autorização inscrita na licença ou a ela associada e que é sua parte integrante, que indica as condições especiais, prerrogativas ou restrições próprias dessa licença; a licença deve incluir, pelo menos, uma das seguintes qualificações:
 - a) controlo de aeródromo visual [aerodrome control visual]
 - b) controlo de aeródromo por instrumentos [aerodrome control instrument]
 - c) controlo de aproximação convencional [approach control procedural]
 - d) controlo de aproximação de vigilância [approach control surveillance]
 - e) controlo regional convencional [area control procedural]
 - f) controlo regional de vigilância [area control surveillance]

6. “avermamento” (“endorsement”), a autorização inscrita numa licença, nomeadamente:
 - a) um averbamento de qualificação que indica as condições, prerrogativas ou restrições específicas relacionadas com a dita qualificação;
 - b) um averbamento de órgão de controlo, que menciona o indicador de local ICAO e os sectores e/ou posições de trabalho em que o titular da licença tem competência para trabalhar;
 - c) um averbamento linguístico, que indica as competências linguísticas do titular;
e
 - d) um averbamento de instrução, que indica a competência para dar formação como instrutor operacional;

um averbamento pode estar relacionado com uma qualificação ou com a licença e fará parte desta;

7. “indicador de local ICAO”, o código de quatro letras formulado de acordo com as regras prescritas pela ICAO no seu manual DOC 7910 e atribuído ao local de uma estação aeronáutica fixa;

8. “sector”, parte de uma zona de controlo e/ou parte de uma região/região superior de informação de voo;

9. “formação”, o conjunto completo de cursos teóricos, exercícios práticos, incluindo simulação, e formação operacional necessário para adquirir competências para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo seguros e de alta qualidade. A formação consistirá no seguinte:

- a) formação inicial, que consiste na formação básica e na formação para a qualificação, finda a qual se obtém uma licença de estagiário;
 - b) formação do órgão de controlo, que inclui uma formação transitória, prévia à formação operacional, e uma formação operacional, finda a qual se obtém uma licença de controlador de tráfego aéreo;
 - c) formação contínua, que mantém válidos os averbamentos da licença;
 - d) formação de instrutores para a formação operacional, finda a qual se obtém um averbamento de instrutor para formação operacional;
 - e) formação de examinadores e/ou avaliadores;
10. “organismo de formação”, uma organização que tenha sido certificada pela autoridade supervisora nacional para oferecer um ou mais tipos de formação definidos no presente artigo e que, para esse efeito, está habilitada a propor e pedir a homologação de cursos de formação, planos de formação para a formação de órgão de controlo ou sistemas de competências para os órgãos de controlo;
11. “requisitos de competência estabelecidos nos objectivos das Guidelines for Common Core Content and Training Objectives for Air Traffic Controllers (Orientações para o Conteúdo Essencial Comum e os Objectivos de Formação para a Formação de Controladores de Tráfego Aéreo)”, os objectivos que os controladores de tráfego aéreo formandos devem atingir na formação básica e na formação para a qualificação, descritos nas Guidelines for Common Core Content and Training for Air Traffic Controllers’ Training (Phase 1:Revised” do Eurocontrol, HRS/TSP-002-GUI-01, segunda edição, de 20.07.2001; e nas Guidelines for Common Core Content and Training for Air Traffic Controllers’ Training (Phase II) do Eurocontrol, HUM.ET1.ST05.1000-GUI-02, primeira edição, de 20.07.2000;
12. “Requisitos para a obtenção do certificado médico europeu da Classe 3 pelos controladores de tráfego aéreo”, os requisitos estabelecidos nos Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers HUM.ET1.ST08.10000-STD-02 do Eurocontrol, primeira edição, de 31.01.2003;
13. “plano de competências do órgão de controlo”, um plano aprovado que indica o método através do qual o órgão de controlo mantém a competência dos titulares de licenças que o integram.

Artigo 3.º

Autoridades supervisoras nacionais

1. Os Estados-Membros designarão ou criarão uma entidade ou várias entidades como autoridade supervisora nacional, que assumirá as funções que a presente directiva lhe atribui.
2. As autoridades supervisoras nacionais serão independentes dos organismos de formação. Essa independência será garantida pela separação adequada, pelo menos a nível funcional, entre as ditas autoridades e os ditos organismos.

Os Estados-Membros garantirão que as autoridades supervisoras nacionais exerçam as suas competências de modo imparcial e transparente.

3. Os Estados-Membros notificarão à Comissão os nomes e endereços das autoridades supervisoras nacionais, bem como qualquer mudança a esse respeito, e as medidas tomadas para garantir o cumprimento do disposto no nº 2.

Artigo 4.º

Princípios que regem a concessão de licenças

1. Os Estados-Membros garantirão que os serviços de controlo de tráfego aéreo apenas sejam prestados por controladores de tráfego aéreo devidamente licenciados.
2. As licenças serão concedidas a todas as pessoas com competência para exercer a função de controlador de tráfego aéreo ou de controlador de tráfego aéreo estagiário.
3. A concessão de uma licença estará subordinada à inclusão de:
 - (a) uma ou mais qualificações no que respeita à licença de controlador de tráfego aéreo estagiário e,
 - mb) uma ou mais qualificações e averbamentos no que respeita à licença de controlador de tráfego aéreo.
4. Os candidatos a uma licença devem provar ter competência para exercer as funções de controlador de tráfego aéreo ou de controlador de tráfego aéreo estagiário. As provas que demonstram a sua competência incidirão nos seus conhecimentos, experiência, qualificações e habilitações linguísticas.
5. A licença será propriedade da pessoa a quem é atribuída e que a assina.

A licença pode ser suspensa quando existirem dúvidas quanto à competência do controlador de tráfego aéreo ou em caso de negligência grave. Apenas poderá ser retirada em caso de abuso.
6. A licença de controlador de tráfego aéreo estagiário autoriza o seu titular a prestar serviços de controlo de tráfego aéreo sob a supervisão de um instrutor responsável pela formação operacional. Para esse efeito, a licença de estagiário incluirá a qualificação especificando o tipo de serviço de controlo de tráfego aéreo para o qual o titular da licença está a receber formação.
7. Uma licença apenas é válida se incluir um certificado médico igualmente válido para o período em causa.

Artigo 5.º

Condições de obtenção de uma licença

1. Serão concedidas licenças de controlador de tráfego aéreo estagiário mencionando pelo menos uma qualificação aos candidatos que:

- a) possuam, no mínimo, um diploma do ensino secundário ou um diploma que garanta o acesso à universidade;
 - b) tenham completado com êxito um curso de formação inicial homologado pertinente para a qualificação ou o averbamento de qualificação, incluindo formação prática e formação em simulador, como previsto na Parte A do Anexo I da presente directiva;
 - c) possuam um certificado médico válido; e
 - d) tenham demonstrado um nível adequado de competências linguísticas, de acordo com os requisitos previstos no Anexo II.
2. Serão concedidas licenças de controlador de tráfego aéreo mencionando as qualificações para as quais foi concluída com êxito a formação e os necessários averbamentos aos candidatos que:
- a) tenham, no mínimo, 21 anos; os Estados-Membros podem, no entanto, prever um procedimento de derrogação a este requisito, nomeadamente no caso de o candidato demonstrar ao longo da sua formação ter competência para garantir operações seguras;
 - b) possuam uma licença de estagiário e tenham concluído um curso homologado de formação de órgão de controlo e obtido aprovação nos exames ou avaliações adequados, de acordo com os requisitos previstos na Parte B do Anexo I;
 - c) possuam um certificado médico válido; e
 - d) tenham demonstrado um nível adequado de competências linguísticas, de acordo com os requisitos do Anexo II.
3. Será concedido um averbamento na licença autorizando o exercício da profissão de instrutor encarregado da formação operacional aos titulares de uma licença de controlador de tráfego aéreo que:
- a) tenham exercido nos períodos imediatamente anteriores, cuja duração será fixada pela autoridade supervisora nacional, as prerrogativas da qualificação e do averbamento para os quais podem dar instrução nesse órgão de controlo;
 - b) tenham concluído com êxito um curso homologado de instrutor encarregado da formação operacional, durante o qual foram avaliados através de exames adequados os conhecimentos e habilitações pedagógicas necessários.

Artigo 6.º

Condições de manutenção da validade das qualificações e dos averbamentos

1. Os Estados-Membros garantirão que a validade do averbamento seja prolongada por mais 12 meses, caso o prestador de serviços de navegação aérea demonstre que:

- a) o candidato exerceu, nos últimos 12 meses, as prerrogativas da licença durante um número mínimo de horas, como indicado no sistema homologado de competências do órgão de controlo;
 - b) a competência do candidato para exercer as prerrogativas do averbamento foi avaliada segundo as normas previstas na Parte C do Anexo I; e
 - c) o candidato possui um certificado médico válido.
2. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, o averbamento para instrutores responsáveis pela formação operacional será válido por um período de 36 meses renovável.
 3. O titular de uma qualificação que não tenha prestado serviços de controlo de tráfego aéreo no âmbito dos averbamentos associados a essa qualificação durante um período de cinco anos não poderá exercer as prerrogativas dessa qualificação sem que cumpra previamente requisitos de avaliação e formação que garantam que tem competência para iniciar a formação no órgão de controlo nessa qualificação.
 4. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, um averbamento de órgão de controlo deixará de ser válido caso o titular não tenha efectuado controlo de tráfego aéreo durante um número mínimo de horas de serviço no âmbito desse averbamento durante os períodos estabelecidos pelo sistema de competências do órgão de controlo.
 5. Para os instrutores responsáveis pela formação operacional, o número mínimo de horas de trabalho sem tarefas de instrução necessário para manter o averbamento válido poderá ser reduzido na proporção do tempo gasto com os estagiários nas posições de trabalho para as quais o prolongamento foi requerido.

Artigo 7.º

Qualificações e averbamentos dos controladores de tráfego aéreo

1. As licenças mencionarão uma ou mais das qualificações descritas nos n.ºs 2 a 7, de modo a indicar o tipo de serviço que o titular da licença pode prestar. Para além dos averbamentos de qualificação indicados no presente artigo, a qualificação será validada pelo averbamento que indica as competências linguísticas, o indicador de local ICAO e o órgão de controlo, posição de trabalho, sector ou grupo de sectores.
2. A qualificação «Controlo de Aeródromo Visual» [Aerodrome Control Visual (ADV)] indica que o titular da licença tem competência para prestar um serviço de controlo de tráfego aéreo para o tráfego de aeródromo num aeródromo para o qual não existem procedimentos publicados de aproximação ou descolagem por instrumentos.
3. A qualificação «Controlo de Aeródromo por Instrumentos» [Aerodrome Control Instrument (ADI)] indica que o titular da licença tem competência para prestar um serviço de controlo de tráfego aéreo para o tráfego de aeródromo num aeródromo para o qual existem procedimentos publicados para a aproximação e a descolagem por instrumentos, e deverá ser acompanhada por, pelo menos, um dos seguintes averbamentos de qualificação:

- a) O averbamento «Controlo de Torre» [Tower Control (TWR)] indicará que o titular tem competência para prestar serviços de controlo quando o controlo do aeródromo é efectuado a partir de uma posição operacional;
- b) O averbamento «Controlo de Movimentos no Solo» [Ground Movement Control (GMC)] indicará que o titular da licença tem competência para efectuar o controlo do movimento em terra;
- c) O averbamento «Controlo de Movimentos no Solo de Vigilância» [Ground Movement Surveillance (GMS)], concedido como complemento do averbamento «Controlo de Movimentos no Solo» ou do averbamento «Controlo de Torre», indicará que o titular tem competência para efectuar o controlo do movimento no solo com a ajuda de sistemas de vigilância do movimento na superfície do aeródromo;
- d) O averbamento «Controlo de Tráfego no Ar» [Air Control (AIR)] indicará que o titular da licença tem competência para efectuar o controlo do tráfego aéreo na vizinhança do aeródromo;
- (e) O averbamento «Radar» [Aerodrome Radar Control (RAD)], concedido complementarmente ao averbamento «Controlo no Ar» ou «Controlo de Torre», indicará que o titular da licença tem competência para efectuar o controlo do aeródromo com a ajuda de equipamentos de vigilância por radar.
4. A qualificação «Controlo de Aproximação Convencional» [Approach Control Procedural (APP)] indica que o titular da licença tem competência para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo nas fases de chegada, partida e trânsito das aeronaves sem utilizar equipamentos de vigilância.
5. A qualificação «Controlo de Aproximação de Vigilância» [Approach Control Surveillance (APS)] indica que o titular da licença tem competência para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves nas fases de chegada, partida e trânsito utilizando equipamentos de vigilância e será acompanhada por pelo menos um dos seguintes averbamentos de qualificação:
- a) O averbamento «Radar» (RAD) indicará que o titular da licença tem competência para prestar um serviço de controlo na fase de aproximação utilizando equipamentos de radar primários e/ou secundários;
- b) O averbamento «Radar de Aproximação de Precisão» [Precision Approach Radar (PAR)], concedido complementarmente ao averbamento «Radar», indicará que o titular da licença tem competência para prestar serviços de controlo em terra da aproximação de precisão utilizando equipamentos de radar que visam a precisão na aproximação na fase final de aproximação à pista;
- c) O averbamento «Procedimento de Aproximação de Vigilância ou Radar» [Surveillance Radar Approach (SRA)], concedido complementarmente ao averbamento «Radar», indicará que o titular tem competência para prestar serviços de controlo às aeronaves para as aproximações controladas em terra que não envolvam precisão utilizando equipamentos de vigilância, na fase final de aproximação à pista;

- d) O averbamento «Vigilância Automática Dependente» [Automatic Dependent Surveillance (ADS)] indicará que o titular tem competência para prestar um serviço de controlo à aproximação utilizando a vigilância automática dependente;
- (e) O averbamento «Controlo Terminal» [Terminal Control (TCL)], concedido complementarmente aos averbamentos «Radar» ou «Vigilância Automática Dependente », indicará que o titular tem competência para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo utilizando quaisquer equipamentos de vigilância às aeronaves que operam numa zona terminal especificada e/ou sectores adjacentes.
6. A qualificação «Controlo Regional Convencional» [Area Control Procedural (ACP)] indica que o titular da licença tem competência para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves sem utilizar equipamentos de vigilância.
7. A qualificação «Controlo Regional de Vigilância» [Area Control Surveillance (ACS)] indica que o titular da licença tem competência para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves utilizando equipamentos de vigilância e será acompanhada de, pelo menos, os seguintes averbamentos de qualificação:
- a) O averbamento «Radar» (RAD) indicará que o titular tem competência para prestar serviços de controlo regional utilizando equipamentos de vigilância por radar;
- b) O averbamento «Vigilância Automática Dependente» [Automatic Dependent Surveillance (ADS)] indicará que o titular tem competência para prestar serviços de controlo regional utilizando o sistema de vigilância automática dependente;
- c) O averbamento «Controlo Terminal» [Terminal Control (TCL)], concedido complementarmente aos averbamentos «Radar» ou «Vigilância Automática Dependente», indicará que o titular tem competência para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo mediante a utilização de quaisquer equipamentos às aeronaves que operam numa região terminal especificada e/ou sectores adjacentes;
- d) O averbamento «Controlo Oceânico» [Oceanic Control (OCL)] indicará que o titular tem competência para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves que operam numa Zona de Controlo Oceânica.
8. Sem prejuízo do disposto no nº 1, os Estados-Membros podem, se as características particulares do tráfego aéreo no espaço aéreo sob a sua responsabilidade assim o exigirem, prever averbamentos nacionais.
9. O averbamento «Instrutor Responsável pela Formação Operacional» numa licença indica que o titular da licença tem competência para supervisionar e dar formação numa posição de trabalho operacional nos domínios abrangidos por uma qualificação válida.
10. As alterações introduzidas no presente artigo para ter em conta o progresso científico e técnico serão adoptadas de acordo com o procedimento referido no nº 2 do artigo 14.º.

Artigo 8.º
Requisitos de carácter linguístico

1. Os Estados-Membros garantirão que os controladores de tráfego aéreo possam demonstrar a sua capacidade para falar e compreender inglês a um nível satisfatório. A competência linguística dos controladores será classificada de acordo com a escala de classificações prevista no Anexo II, devendo, no mínimo, satisfazer os requisitos do nível 4 especificados nesse anexo.
2. As alterações que vierem a ser introduzidas no presente artigo e no Anexo II para ter em conta o progresso científico e técnico serão adoptadas de acordo com o procedimento referido no nº 2 do artigo 14.º.
3. Os requisitos em matéria de competências linguísticas do candidato serão objecto de uma avaliação oficial periódica, excepto no caso dos candidatos que demonstrem possuir competências de nível 6.

A periodicidade das avaliações não será superior a 3 anos para os candidatos que demonstrem possuir competências de nível 4, nem superior a 6 anos para os candidatos que demonstrem possuir competências de nível 5.

4. Os Estados-Membros poderão impor requisitos linguísticos locais, se tal for considerado necessário para efeitos de segurança. No entanto, o nível exigido de conhecimentos linguísticos não será superior ao nível 4 do teste de competência da ICAO. As competências linguísticas serão demonstradas por um certificado emitido pelo organismo de formação ou um certificado equivalente emitido por um instituto de formação linguística.
5. O comprovativo das competências linguísticas será incluído na licença mediante um averbamento específico de competência linguística.

Artigo 9.º
Requisitos médicos

1. Os certificados médicos serão emitidos de acordo com os requisitos médicos previstos para a *European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers*.

Os médicos examinadores autorizados pela autoridade supervisora nacional elaborarão os seus relatórios com base nesses requisitos.

A avaliação dos candidatos terá na devida conta a idade e as características particulares do local de trabalho, em conformidade com o princípio da proporcionalidade.

2. Os Estados-Membros providenciarão o estabelecimento de procedimentos de recurso eficazes para garantir o tratamento equitativo dos candidatos que são examinados e assegurarão que os prestadores de serviços de navegação aérea tomem as medidas necessárias caso os titulares de uma licença não obtenham um relatório médico válido.

3. Os Estados-Membros garantirão o estabelecimento de procedimentos para lidar com os casos de baixa forma física e para permitir aos titulares de uma licença informar os seus empregadores de que notam uma degradação da sua forma física ou de que estão sob a influência de alguma substância ou medicamento psicoactivos que podem incapacitá-los para exercer devidamente e com segurança as funções previstas na licença, para que os prestadores de serviços de navegação aérea possam controlar o eventual abuso de substâncias psicoactivas pelos controladores aéreos e aconselhar os que estejam a tomar medicamentos.
4. As alterações à referência incluída no ponto 12 do artigo 2.º para efeitos de adaptação ao progresso técnico e científico serão adoptadas de acordo com o procedimento referido no nº 2 do artigo 14.º.

Artigo 10.º

Certificação dos organismos de formação

1. A oferta de formação aos controladores de tráfego aéreo na Comunidade estará sujeita a certificação pelas autoridades supervisoras nacionais.
2. Os requisitos de certificação incidirão na competência técnica e operacional e na capacidade para organizar cursos de formação de um modo pedagogicamente eficaz, como previsto no ponto 1 do Anexo III.
3. As candidaturas à certificação serão introduzidas junto das autoridades supervisoras nacionais do Estado-Membro em que o candidato possui o seu principal local de actividade e, se for o caso, a sua sede.

As autoridades supervisoras nacionais emitirão certificados caso os candidatos cumpram os requisitos previstos no ponto 1 do Anexo III.

Podem ser emitidos certificados para cada tipo de formação, de acordo com os tipos definidos no nº 9 do artigo 2.º, ou em combinação com outros serviços de navegação aérea, caso em que o tipo de formação e o tipo de serviço de navegação aérea serão certificados como um cabaz de serviços.

4. Os certificados especificarão os direitos e obrigações dos organismos de formação.
A certificação apenas pode estar sujeita às condições previstas nos pontos 2 e 3 do Anexo III. Essas condições serão objectivamente justificadas, não-discriminatórias, proporcionadas e transparentes.
5. As autoridades supervisoras nacionais controlarão o cumprimento dos requisitos e condições associados aos certificados. Caso verifique que o titular de um certificado deixou de satisfazer esses requisitos ou condições, a autoridade supervisora nacional tomará as medidas adequadas, que podem incluir a retirada do certificado.
6. Cada Estado-Membro reconhecerá os certificados emitidos noutro Estado-Membro.

Artigo 11.º
Gestão contabilística dos organismos de formação

1. Os organismos de formação, independentemente do seu regime de propriedade ou forma jurídica, elaborarão, submeterão a auditoria e publicarão as suas contas.

As contas devem ser conformes com as Normas Internacionais de Contabilidade adoptadas pela Comunidade. Se, em virtude do estatuto jurídico do organismo de formação, não for possível cumprir integralmente as Normas Internacionais de Contabilidade, o organismo de formação envidará todos os esforços para as cumprir tanto quanto possível.
2. Em todos os casos, os organismos de formação publicarão um relatório anual e submeter-se-ão regularmente a uma auditoria financeira independente.
3. Se oferecerem diferentes tipos de formação, os organismos de formação mencionarão, na sua contabilidade interna, os custos pertinentes e as receitas dos serviços de formação e, se for o caso, manterão as contas consolidadas de outros serviços distintos da formação, como seriam obrigados a fazer se os serviços em causa fossem prestados por empresas separadas.
4. Os Estados-Membros designarão as autoridades competentes com direito a aceder às contas dos organismos de formação.
5. Os Estados-Membros podem aplicar as disposições transitórias do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1606/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸ aos organismos de formação abrangidos pelo presente regulamento.
6. Os organismos de formação que dão formação com vista à obtenção de licenças militares estarão isentos das obrigações previstas nos n.ºs 1, 2 e 3.

Artigo 12.º
Garantia de cumprimento das normas de competência

1. Para garantir os níveis de competência indispensáveis para que os controladores de tráfego aéreo efectuem o seu trabalho segundo padrões de segurança elevados, os Estados-Membros garantirão que as autoridades supervisoras nacionais supervisionem e controlem a sua formação.

A responsabilidade dessas autoridades inclui:

- a) a emissão, a manutenção, a suspensão e a retirada das licenças;
- b) a certificação dos organismos de formação;
- c) a homologação dos cursos de formação, dos planos de formação do órgão de controlo e dos sistemas de competências do órgão de controlo;

⁸ JO L 243 de 1.9.2002, p.1

- d) a aprovação dos examinadores de competências;
 - e) o controlo e a auditoria do sistema de formação; e
 - f) o estabelecimento de mecanismos adequados de recurso e notificação.
2. As autoridades supervisoras nacionais organizarão uma base de dados com as competências de todos os titulares de licenças e as datas de validade dos respectivos averbamentos. Para esse efeito, as unidades operacionais dos prestadores de serviços de navegação aérea manterão registos das horas de trabalho efectivo nos sectores, grupo de sectores ou posições operacionais para cada titular de licença que trabalha no órgão e fornecerão esses dados às autoridades supervisoras nacionais que os solicitem.
 3. As autoridades supervisoras nacionais aprovarão os titulares de licenças habilitados a exercer funções de examinadores de competências ou de avaliadores de competências para a formação de órgão de controlo e a formação contínua. A aprovação será válida por um período de três anos renovável.
 4. As autoridades supervisoras nacionais efectuarão regularmente uma auditoria de todos os elementos do sistema de licenciamento, com vista a garantir o cumprimento efectivo das normas estabelecidas na presente directiva.

Para além da auditoria regular, as autoridades supervisoras nacionais podem efectuar inspecções no local para verificar a aplicação efectiva da presente directiva e o cumprimento das normas por ela estabelecidas.

As autoridades supervisoras nacionais enviarão à Comissão um relatório anual sobre a aplicação da presente directiva, incluindo as conclusões das auditorias.

5. As autoridades supervisoras nacionais podem decidir delegar, total ou parcialmente, as funções de auditoria e as inspecções mencionadas no nº 4 nas organizações reconhecidas referidas no artigo 3.º do Regulamento (CE) nº 550/2004.

Artigo 13.º

Reconhecimento mútuo das licenças de controlador de tráfego aéreo

1. Cada Estado-Membro reconhecerá a licença e as qualificações e averbamentos associados concedidos pela autoridade supervisora nacional de outro Estado-Membro em conformidade com as disposições da presente directiva.
2. Para conceder o averbamento pedido, as autoridades supervisoras nacionais exigirão ao candidato que satisfaça as condições particulares associadas ao averbamento, especificando o órgão de controlo, o sector ou a posição de trabalho. Ao avaliar a equivalência entre os averbamentos que o candidato possui actualmente e os que precisa de adquirir, o prestador de serviços de navegação aérea, ao estabelecer o plano de formação do órgão de controlo, terá na devida conta as competências adquiridas e a experiência do candidato.
3. Caso o candidato possua uma licença averbada por um país terceiro ou uma licença militar de um Estado-Membro, a autoridade supervisora nacional pode exigir que o

candidato cumpra as condições para a obtenção da qualificação ou do averbamento particular. A avaliação das equivalências da licença terá na devida conta as competências adquiridas em conformidade com as normas internacionais.

4. As autoridades supervisoras nacionais aprovarão, fundamentando a sua decisão, o plano de formação do órgão de controlo do qual consta a formação proposta para o candidato o mais tardar quatro semanas após a apresentação da documentação, sem prejuízo dos atrasos provocados por recursos eventualmente interpostos. Nas suas decisões, as autoridades supervisoras nacionais garantirão o respeito pelos princípios da não-discriminação e da proporcionalidade.

Artigo 14.º *Comité*

1. A Comissão será assistida pelo Comité do Céu Único instituído pelo artigo 5.º do Regulamento (CE) nº 549/2004.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º.

O prazo previsto no nº 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.

3. O Comité adoptará o seu regulamento interno.

Artigo 15.º *Sanções*

Os Estados-Membros estabelecerão as regras sobre sanções aplicáveis às infracções às disposições nacionais adoptadas em conformidade com a presente directiva e tomarão todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificarão essas disposições à Comissão até à data especificada no artigo 16.º, o mais tardar, devendo também notificar, de imediato, qualquer modificação de que sejam objecto.

Artigo 16.º *Transposição*

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até⁹ ... , o mais tardar. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

As disposições adoptadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão estabelecidas pelos Estados-Membros.

⁹ Vinte e quatro meses após a data da entrada em vigor.

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das disposições de direito interno que adoptarem no domínio regido pela presente directiva.

Artigo 17.º
Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O artigo 8.º aplica-se a partir de [dois anos após a data prevista no nº 1].

Artigo 18.º
(Destinatários)

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas,

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I

Exigências de formação

PARTE A

EXIGÊNCIAS PARA A FORMAÇÃO INICIAL DE CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO

A formação inicial garantirá que os alunos CTA (controladores de tráfego aéreo) satisfaçam, no mínimo, as exigências de competência previstas nos objetivos das Guidelines for Common Core Content and Training Objectives for Air Traffic Controllers (Orientações sobre o Conteúdo Essencial Comum e os Objectivos de Formação para a Formação de Controladores de Tráfego Aéreo), para que os controladores de tráfego aéreo possam lidar com o tráfego de um modo seguro, rápido e eficiente. As alterações à referência, tal como definida no nº 11 do artigo 2.º, com vista à adaptação ao progresso científico e técnico serão adoptadas segundo o procedimento referido no nº 2 do artigo 14.º.

A formação inicial abrangerá as seguintes matérias: Direito da Aviação, Gestão do Tráfego Aéreo, incluindo Procedimentos para a Cooperação Civil-Militar, Meteorologia, Navegação, Aeronaves e Princípios de Voo, incluindo a compreensão entre o controlador de tráfego aéreo e o piloto, Factores Humanos, Equipamentos e Sistemas, Ambiente Profissional, Situações Involuntárias/Emergências, Sistemas Degradados e Conhecimentos Linguísticos, incluindo fraseologia radiotelefónica.

As matérias serão leccionadas de modo a preparar os candidatos para os diferentes tipos de serviços de tráfego aéreo e dar realce aos aspectos da segurança. A formação inicial consistirá em cursos teóricos e práticos, incluindo simulação, e a sua duração será determinada nos planos de formação inicial aprovados. As competências adquiridas garantirão que o candidato seja considerado competente para lidar com situações complexas e de grande densidade de tráfego, facilitando a transição para a formação do órgão de controlo. A competência do candidato após a formação inicial será avaliada através de exames adequados.

PARTE B

EXIGÊNCIAS PARA A FORMAÇÃO DE ÓRGÃO DE CONTROLO DOS CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO

Os planos de formação do órgão de controlo especificarão os processos e o calendário necessários para o candidato a uma licença de controlador de tráfego aéreo poder aplicar os procedimentos de órgão de controlo à zona local sob a supervisão de um instrutor responsável pela formação operacional. O plano aprovado indicará todos os elementos do sistema de avaliação de competências, incluindo a organização do trabalho e a avaliação e o exame dos progressos, bem como procedimentos de notificação à autoridade supervisora nacional.

A duração da formação de órgão de controlo será determinada no plano de formação respectivo. As competências exigidas serão avaliadas através de exames adequados ou de um sistema de avaliação contínua, por examinadores ou avaliadores com competência aprovada,

que serão neutros e objectivos na sua apreciação. Para esse efeito, as autoridades supervisoras nacionais instaurarão mecanismos de recurso para garantir o tratamento justo dos candidatos.

PARTE C

EXIGÊNCIAS PARA A FORMAÇÃO CONTÍNUA DOS CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO

A validade das qualificações e dos averbamentos de órgão de controlo constantes das licenças dos controladores de tráfego aéreo será mantida através de uma formação contínua homologada, que consistirá em cursos de actualização, formação para emergências e, se necessário, formação linguística, para manter a empregabilidade dos controladores de tráfego aéreo.

A formação contínua consistirá em cursos teóricos e práticos, com simulação. Para esse efeito, o organismo de formação estabelecerá planos de competências de órgão de controlo, especificando os processos, recursos humanos e calendário necessários para garantir uma formação contínua adequada e demonstrar as competências dos implicados. Esses planos serão revistos e aprovados pelo menos de três em três anos. A duração da formação contínua será decidida em função das necessidades funcionais dos controladores de tráfego aéreo que trabalham no órgão de controlo, nomeadamente casos de alteração ou de alteração projectada dos procedimentos ou equipamentos, ou das exigências gerais em matéria de gestão da segurança. A competência de cada controlador de tráfego aéreo será devidamente avaliada, no mínimo, de três em três anos. O prestador de serviços de navegação aérea garantirá que sejam aplicados mecanismos para garantir o tratamento justo dos titulares de licenças cuja validade dos averbamentos não pode ser prolongada.

ANEXO II

REQUISITOS DE COMPETÊNCIA LINGUÍSTICA

Os requisitos de competência linguística previstos no artigo 8.º são aplicáveis quer à utilização de fórmulas feitas quer à utilização da língua corrente. Para verificar se o candidato a uma licença ou o titular de uma licença cumpre os requisitos em matéria de competência linguística, ele será avaliado e terá de demonstrar uma competência correspondente pelo menos ao Nível Operacional (Nível 4) da escala de competências linguísticas constante do presente Anexo.

Para serem considerados linguisticamente competentes, os interessados deverão ser capazes de:

- a) comunicar eficazmente tanto em situações não presenciais – comunicação exclusivamente vocal (telefone/radiotelefone) - como em situações presenciais – frente a frente;
- b) comunicar sobre temas correntes, concretos e profissionais com precisão e clareza;
- c) utilizar estratégias de comunicação apropriadas para trocar mensagens e reconhecer e resolver mal-entendidos (por exemplo, para verificar, confirmar ou clarificar informações) num contexto geral ou profissional;
- d) resolver e responder com relativa facilidade aos desafios linguísticos apresentados por complicações ou situações imprevistas surgidas no contexto de uma situação de trabalho de rotina ou de tarefa de comunicação que lhe é normalmente familiar; e
- e) utilizar uma gíria ou sotaque compreensível para a comunidade aeronáutica.

Escala de classificação das competências linguísticas: Níveis Superior, Avançado e Operacional.

NÍVEL	PRONÚNCIA	ESTRUTURA	VOCABULÁRIO	FLUÊNCIA	COMPREENSÃO	INTERACÇÃO
	PRESSUPÕE A UTILIZAÇÃO DE UM DIALECTO E/OU DE UM SOTAQUE INTELIGÍVEL PARA A COMUNIDADE AERONÁUTICA.	AS ESTRUTURAS GRAMATICAS E OS PADRÕES DE FRASES RELEVANTES SÃO DETERMINADOS PELAS FUNÇÕES DA LINGUAGEM ADEQUADAS À TAREFA.				
SUPERIOR 6	A pronúncia, a acentuação, o ritmo e a entoação, embora eventualmente influenciados pela primeira língua ou por uma variante regional, quase nunca dificultam a compreensão.	Bom domínio sistemático das estruturas gramaticais básicas e complexas e dos padrões de frases.	A variedade e a precisão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre uma grande variedade de temas familiares e não familiares. O vocabulário é idiomático, variado e adaptável ao registo.	Capaz de manter conversas prolongadas com naturalidade e sem esforço. Varia o débito do discurso para efeitos estilísticos, por exemplo, para acentuar um determinado argumento. Utiliza espontaneamente marcadores e articuladores do discurso.	Compreensão correcta e sistemática em quase todos os contextos, inclusivamente das subtilezas linguísticas e culturais.	Interage com facilidade em quase todas as situações. É sensível a pistas verbais e não verbais e responde-lhes adequadamente.
AVANÇADO 5	A pronúncia, a acentuação, o ritmo e a entoação, embora eventualmente influenciados pela primeira língua ou por uma variante regional, raramente dificultam a compreensão.	Bom domínio sistemático das estruturas gramaticais básicas e complexas e dos padrões de frases. Tenta estruturas complexas, mas comete erros que, por vezes, prejudicam o sentido.	A variedade e a precisão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre temas correntes, concretos e profissionais. Recurso sistemático e correcto a paráfrases. O vocabulário é por vezes idiomático.	Capaz de manter conversas prolongadas com relativa facilidade sobre temas familiares, mas incapaz de variar o débito do discurso como instrumento estilístico. Capaz de utilizar adequadamente marcadores e articuladores do discurso.	Compreensão correcta de temas correntes, concretos e profissionais e geralmente correcta quando o falante se vê confrontado com uma situação linguística ou circunstancial complexa ou uma mudança imprevista no rumo dos acontecimentos. Capaz de compreender uma série de variedades de discurso (dialectos e/ou sotaques) ou registos.	As respostas são imediatas, adequadas e informativas. Gere eficazmente a relação falante/ouvinte.
OPERACIONAL	A pronúncia, a acentuação, o ritmo e a entoação são	As estruturas gramaticais e os padrões de frases básicos são utilizadas com	A variedade e a precisão do vocabulário são suficientes para comunicar	Capaz de produzir enunciados a um ritmo adequado. Podem ocorrer	A compreensão é geralmente correcta em temas correntes, concretos e profissionais quando	As respostas são normalmente imediatas, adequadas e informativas.

PT

NÍVEL	PRONÚNCIA	ESTRUTURA	VOCABULÁRIO	FLUÊNCIA	COMPREENSÃO	INTERACÇÃO
NÍVEL 4	<p>influenciados pela primeira língua ou por uma variante regional, mas só por vezes dificultam a compreensão.</p>	<p>criatividade e normalmente bem dominados. Podem ocorrer erros, sobretudo em circunstâncias excepcionais ou imprevistas, mas raramente interferem com o sentido.</p>	<p>eficazmente sobre temas correntes, concretos e profissionais. Capaz, muitas vezes, de utilizar com êxito paráfrases, na falta de vocabulário, em circunstâncias excepcionais ou imprevistas.</p>	<p>quebras de fluência na mudança de um discurso planeado ou com recurso a expressões conhecidas para uma interacção espontânea, mas sem que isso impeça a comunicação efectiva. Utiliza de um modo limitado os marcadores ou articuladores do discurso. A utilização de bordões linguísticos não é factor de distração.</p>	<p>o sotaque ou a variedade de discurso utilizada é suficientemente inteligível para uma comunidade de utilizadores internacional. Quando o falante se vê confrontado com uma situação linguística ou circunstancial complexa ou uma mudança inesperada no rumo dos acontecimentos, a compreensão pode ser mais lenta ou exigir estratégias de clarificação.</p>	<p>Inicia e mantém o diálogo mesmo quando lida com uma mudança imprevista no rumo dos acontecimentos. Lida convenientemente com aparentes mal-entendidos tratando de verificar, confirmar ou clarificar o que se pretende.</p>

Escala de classificação das competências linguísticas: Níveis Pré-Operacional, Elementar e Pré-Elementar.

NÍVEL	PRONÚNCIA	ESTRUTURA	VOCABULÁRIO	FLUÊNCIA	COMPREENSÃO	INTERACÇÕES
	UTILIZAÇÃO DE UM DIALECTO E/OU UM SOTAQUE INTELIGÍVEL PARA A COMUNIDADE AERONÁUTICA.	AS ESTRUTURAS GRAMATICAIS E OS PADRÕES DE FRASES RELEVANTES SÃO DETERMINADOS PELAS FUNÇÕES DA LINGUAGEM ADEQUADAS À TAREFA.				
PRÉ-OPERACIONAL 3	A pronúncia, a acentuação, o ritmo e a entoação são influenciados pela primeira língua ou por uma variante regional e frequentemente dificultam a compreensão.	Domínio imperfeito das estruturas gramaticais e dos padrões de frases básicos em situações previsíveis. Os erros afectam frequentemente o sentido.	A variedade e a precisão do vocabulário são muitas vezes suficientes para comunicar sobre temas correntes, concretos ou profissionais, mas o vocabulário é limitado e a escolha das palavras muitas vezes incorrecta. Frequentemente incapaz de recorrer a paráfrases correctas na falta de vocabulário.	Capaz de produzir enunciados, mas as estruturas das frases e as pausas são muitas vezes inadequadas. As hesitações ou a lentidão no processamento da língua podem impedir uma comunicação efectiva. A utilização de bordões linguísticos é por vezes um factor de distração.	A compreensão é muitas vezes correcta em temas correntes, concretos e profissionais quando o sotaque ou a variedade de discurso utilizada é suficientemente inteligível para uma comunidade de utilizadores internacional. Pode mostrar dificuldades de compreensão em situações linguísticas ou circunstanciais complicadas ou uma mudança inesperada dos acontecimentos.	As respostas são por vezes imediatas, adequadas e informativas. Capaz de iniciar e manter diálogos com razoável facilidade sobre temas familiares e em situações previsíveis. Resposta geralmente inadequada perante mudanças imprevistas dos acontecimentos.
ELEMENTAR 2	A pronúncia, a acentuação, o ritmo e a entoação são fortemente influenciados pela primeira língua ou por uma variante regional e dificultam normalmente a compreensão.	Mostra apenas um domínio reduzido de algumas estruturas gramaticais e padrões de frases simples e memorizados.	Vocabulário limitado, consistindo apenas em palavras isoladas e expressões memorizadas.	Capaz de produzir segmentos muito curtos, isolados e memorizados com pausas frequentes e utiliza de maneira incomodativa bordões para procurar expressões e para articular palavras menos familiares.	A compreensão limita-se a expressões isoladas e memorizadas quando cuidadosa e lentamente articuladas.	O tempo de resposta é lento e muitas vezes desadequado. A interacção limita-se a diálogos simples de rotina.
PRÉ-ELEMENTAR 1	Nível de utilização da língua inferior ao	Nível de utilização da língua inferior ao Elementar.	Nível de utilização da língua inferior ao Elementar.	Nível de utilização da língua inferior ao Elementar.	Nível de utilização da língua inferior ao Elementar.	Nível de utilização da língua inferior ao Elementar.

NÍVEL	PRONÚNCIA	ESTRUTURA	VOCABULÁRIO	FLUÊNCIA	COMPREENSÃO	INTERACÇÕES
	UTILIZAÇÃO DE UM DIALECTO E/OU UM SOTAQUE INTELIGÍVEL PARA A COMUNIDADE AERONÁUTICA.	AS ESTRUTURAS GRAMATICAIS E OS PADRÕES DE FRASES RELEVANTES SÃO DETERMINADOS PELAS FUNÇÕES DA LINGUAGEM ADEQUADAS À TAREFA.				
	Elementar.					

Nota.—O Nível Operacional (Nível 4) é o nível de competência mínima exigida para as comunicações radiotelefónicas. Os Níveis 1 a 3 descrevem respectivamente os níveis de competência linguística Pré-elementar, Elementar e Pré-operacional, correspondendo todos eles a um nível de competência inferior aos níveis de competência linguística exigidos pela ICAO. Os níveis 5 e 6 correspondem aos níveis Avançado e Superior, ou seja, níveis de competência mais avançados do que o nível mínimo exigido. No geral, a escala servirá de referência para a formação e os exames, orientará os candidatos que pretendam atingir o Nível Operacional da ICAO (Nível 4).

ANEXO III

REQUISITOS E CONDIÇÕES A ASSOCIAR AOS CERTIFICADOS CONCEDIDOS AOS ORGANISMOS DE FORMAÇÃO

- (1) As exigências referidas nos artigos 10.º e 11.º dirão respeito, nomeadamente, ao seguinte:
 - a) conteúdo, organização e duração dos cursos,
 - b) organização dos exames,
 - c) qualidade e experiência dos instrutores e professores,
 - d) instalações, equipamentos e acolhimento do organismo de formação,
 - e) sistema e processos de gestão da qualidade,
 - f) qualidade dos serviços,
 - g) solidez financeira,
 - h) responsabilidade e cobertura de riscos, e
 - i) regime de propriedade e estrutura organizacional
- (2) Os certificados especificarão:
 - a) a autoridade supervisora nacional que emite o certificado;
 - b) o candidato (nome e endereço);
 - c) o tipo de serviços certificados;
 - d) uma declaração da conformidade do candidato com as exigências definidas no ponto (1);
 - e) a data de emissão e o período de validade do certificado.
- (3) Os certificados podem, se necessário, incluir condições adicionais relativas ao seguinte:
 - a) as especificações operacionais dos serviços específicos;
 - b) o prazo para a prestação dos serviços;
 - c) quaisquer outras condições jurídicas não específicas dos serviços de navegação aérea, como as condições para a suspensão ou a retirada do certificado.