



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 12.07.2004  
KOM(2004) 473 končno

2004/0146 (COD)

Predlog

**DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**o licencah za kontrolo zračnega prometa v Skupnosti**

(predložena s strani Komisije)

## OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

### 1. UVOD

Evropski zračni prostor ostaja eno izmed najbolj obremenjenih prometnih okolij v svetu. Skupina na visoki ravni v okviru projekta Enotno evropsko nebo, je kot glavno oviro za bistven napredek v tej panogi navedla razdrobljenost sistema vodenja zračnega prometa na nacionalni ravni pravil, postopkov, trgov in nivojev izvedbe. Program Enotnega evropskega neba se teh različnih oblik razdrobljenosti loteva s pomočjo številnih pobud: certificiranjem ponudnikov storitev zračne plovbe, oblikovanjem funkcionalnih blokov zračnega prostora, poenotenjem klasifikacije zračnega prostora, interoperabilnostjo opreme, itd. Licenca za kontrolo zračnega prometa Skupnosti to prav tako dosega z oblikovanjem pravil Skupnosti, kar omogoča višji nivo usposobljenosti, ki bo na evropski ravni bolj primerljiva. To je še bolj pomembno zaradi dejstva, da je vodenje zračnega prometa delovno intenzivna panoga s trgov, ki obsega 6 milijard €. Okoli 60% stroškov plovbe je povezano z osebjem.

V letu 2001 je bilo v evropski (15 držav članic) industriji zračnega prometa v celoti zaposlenih okoli 33,000, od tega 35% ali okoli 13,500 kontrolorjev zračnega prometa. Izobrazba kontrolorjev zračnega prometa predstavlja ključni člen v varnostni verigi. Direktiva bi pokrivala vse te kontrolorje zračnega prometa, skupaj z vojaškimi kontrolorji, ki zagotavljajo kontrolo zračnega prostora v splošnem zračnem prometu.

### 2. ELEMENTI PROGRAMA ENOTNO EVROPSKO NEBO

Sprejetje štirih predpisov, ki sestavljajo paket Enotno evropsko nebo, bo bistveno spremenilo sistem vodenja zračnega prometa. Ta dopolnilni predlog o licencah za kontrolo zračnega prometa Skupnosti je pomemben iz več razlogov.

Licenca prispeva k *ravnovesju* med različnimi elementi programa Enotno evropsko nebo, da bi tako zagotovila obravnavo, ne samo z institucionalnih, ekonomskih in tehničnih vidikov, temveč tudi s socialnih.

Licenca je del širše *varnostne politike* programa: zagotoviti mora možnost revizije ali okrepitve varnostnih vidikov vodenja zračnega prometa in uvesti visoke standarde za sistem usposabljanja.

Zakonodaja Enotnega evropskega neba bo vodila do oblikovanja *čezmejnih* funkcionalnih blokov zračnega prostora. Postopek združevanja ponudnikov storitev zračne plovbe bo zahteval bolj fleksibilno izrabo delovne sile. Licenca bo pospešila organizacijo transnacionalnega dela.

Predlog bo *usposabljanje* identificiral kot posebno storitev in doprinesel h kvaliteti različnih vrst usposabljanja. Proces certificiranja bo učinkovito ustvaril enake pogoje delovanja za storitve usposabljanja.

### 3. PRIPRAVLJALNA DELA

Da bi pripravila to zakonodajno pobudo, je Komisija izvedla raziskavo, katere namen je bil predstaviti položaj licenciranja v različnih državah članicah. Študija je razkrila, da ostaja licenciranje v državah članicah EU, kljub mnogim mednarodnim predpisom, ki sta jih izdali ICAO ali Eurocontrol, še vedno zelo razdrobljeno. Po priporočilih raziskave bi morala zakonodaja Skupnosti pokrivati naslednja področja:

- V okviru pogojev za pridobitev in podaljšanje rating pooblastil in pooblastil enot bi morale biti predpisane tudi starostne omejitve ter veljavnost ratinga in pooblastil.
- V okviru usposabljanja kandidatov in standardov usposobljenosti bi morale biti določene tudi preverjanje sposobnosti kontrolorjev, proces usposabljanja in zahteve za preverjanje znanja, vključno z jezikovnimi kvalifikacijami in ocenjevanjem.
- V okviru priznavanja institucij in enot za usposabljanje, bi morali biti zagotovljeni vsi pripomočki, določene pa bi morale biti tudi zahteve za usposobljenost inštruktorjev.
- Določene morajo biti okoliščine, v katerih se lahko pritožijo kandidati, ki ne opravijo preverjanja znanja in kontrolorji, ki ne prestanejo ocenjevanja, ter postopek pritožbe.
- Z neodvisnostjo med regulativnimi organi in izvajalci storitev mora biti zagotovljeno transparentno in jasno definirano razlikovanje med njimi.
- Za priznavanje institucij za usposabljanje je zelo priporočljiv evropski standard vključno s transparentnim in nenehnim sistemom samoocenjevanja.
- Čeprav je licenca za kontrolo zračnega prometa Skupnosti dobrodošla, mora direktiva jasno definirati, kaj se ureja na ravni EU in kaj naj ostane definirano na nacionalni ravni.
- Ključni element, ki bo prispeval k zagotavljanju varnega in učinkovitega sistema storitev zračne kontrole je ustrezen socialni dialog, zato bi morala predlagana direktiva vključevati tudi navodilo za priznavanje licenc iz tretjih držav.
- Medsebojno priznavanje licenc ali spričeval Skupnosti o usposobljenosti je lahko uspešno le, če je znanje, na podlagi katerega je pridobljena, enakovredno.

### 4. PRIPRAVA DIREKTIVE

Licenciranje kontrolorjev zračnega prometa je že stara tradicija. ICAO predpisi o licenciranju vključujejo zahteve glede starosti, znanja, ratinga, izkušenj, jezika in zdravstvenega stanja. Eurocontrol je sprejel zakonsko varnostno zahtevo št. 5 (ESARR5) glede osebja, zaposlenega na področju storitev vodenja zračnega prometa, skupaj s serijo sprejemljivih načinov za izpolnjevanje. Zahteve glede kontrolorjev zračnega prometa naj bi bile izpolnjene do 10. novembra 2003. Te zahteve naj bi izpolnjevali imenovani organi, izvajalci storitev zračnega prometa ter posamezniki. Predlog Komisije prenaša pomembne zahteve ESARR v zakon Skupnosti.

ESARR5 podpira vrsta gradiva, ki ga je izdal Eurocontrol, da bi olajšal izvedbo ESARR5, kot npr. Evropski priročnik za licenciranje osebja, ki predpisuje podrobnosti o strukturi ratinga in pooblastil; skupno temeljno vsebino, ki na evropski ravni predpisuje enotne temelje za licence za kontrolo zračnega prometa, ter zdravstvene zahteve. Vrednost tega gradiva je splošno priznana v Evropi in je omogočila bistvene elemente tega predloga, dejansko tlakovala pot uvajanja licence Skupnosti. Glede na združljivost zakonodaje Skupnosti in ESARR5, lahko končni izsledki Eurocontrola spet prevzamejo svojo vlogo zagotavljanja učinkovitega izvajanja zakonodaje Skupnosti.

Pripravljalna študija je razkrila, da je kljub obstoječi mednarodni zakonodaji, nacionalna tradicija močna in, da dopušča različne ravni kvalitete in usposobljenosti, ki jih je težko primerjati. Ta razdrobljenost pa v okviru Skupnosti ni več sprejemljiva, saj lahko vodi do povečanja varnostnega tveganja v preobremenjenem zračnem prostoru Evrope. Poenotenje licenc za kontrolorje zračnega prometa bo pripomoglo k varnosti, saj bodo znotraj in med izvajalci storitev ravni usposobljenosti poenotene, kar bo omogočilo bolj učinkovito in varno povezavo med njimi. To pa bo vodilo k bolj učinkoviti organiziranosti trga delovne sile kontrolorjev zračnega prometa, povečalo bo njihovo razpoložljivost in olajšalo oblikovanje funkcionalnih blokov zračnega prostora. Licenca bo omogočila bolj učinkovit prost pretok, saj bo zatrla previdnost, s katero nekatere države članice sedaj priznavajo licence ostalih članic.

## **5. TEMELJNA VODILA DIREKTIVE**

Glede na dejstvo, da večina držav članic že ima določeno zakonodajo, oblikovano na podlagi načel ICAO in, da sedaj uvajajo program Enotno evropsko nebo in ESARR5, je zelo pomembno zagotoviti popolno skladnost s to direktivo.

### **5.1. Skladnost s paketom Enotno evropsko nebo**

Tako kot storitve zračne plovbe, bodo tudi predpisi o usposabljanju podvrženi certificiranju. Ko bo oblikovan določen trg storitev usposabljanja, bo posebna pozornost namenjena zadostnemu varovanju, ki bo preprečilo 'dumping usposabljanja'. Dve orodji, s pomočjo katerih je možno preprečiti dumping, sta seznam znanj, ki določa zahtevano znanje ob zaključku procesa usposabljanja in pa zahteve za certifikacijo izvajalcev usposabljanja v Evropi. Samo certificirani izvajalci usposabljanja bodo lahko tečaje in osnutke usposabljanj predložili v potrditev nacionalnemu nadzornemu organu.

### **5.2. Skladnost z obstoječo zakonodajo**

Zakonodaja Enotnega evropskega neba in še posebno člen 4 Uredbe o izvajanju storitev, predpisujeta prenos ESARR-jev v zakonodajo Skupnosti. Ta direktiva je prenos vseh obveznih zahtev, povezanih s kontrolo zračnega prometa in podpira akcije, ki so jih države članice že izvedle, da bi uvedle ESARR5. Ker direktiva vsebuje veliko več varnostno kritičnih elementov, kot je recimo certificiranje izvajalcev usposabljanj ali dolžnost revidiranja celotne verige usposabljanja, samo uvajanje ESARR5 ni dovolj za uvedbo direktive. Po drugi strani pa, ker med direktivo in ESARR5 ni protislovij, lahko države članice izberejo kot instrumente uvajanja direktive, končne izsledke Eurocontrol-a.

### 5.3. Primerjava z drugimi licencami Skupnosti

Direktiva presega obstoječe licence za pilote v civilnem letalstvu (91/670/EGS), ki je direktiva o vzajemnem priznavanju nacionalnih diplom. Bolj je primerljiva licencam v pomorstvu in železniških sektorjih (predlog naveden v KOM(2004)142), kjer so pravila o usposobljenosti določena na evropski ravni in niso prepuščena presoji držav članic. Na podlagi licence za pomorščaka (01/25/ES), se izvaja Konvencija mednarodne pomorske organizacije o standardih usposabljanja, certificiranja in nadzovanja pomorščakov. Razlika med direktivama je v tem, da licenca za pomorščaka pripomore tudi k pospeševanju zaposlenosti pomorščakov Skupnosti tako, da določa standarde usposabljanja za vse osebe ladij, ki pristajajo v pristaniščih Skupnosti. Jasno je, da bo imela direktiva za kontrolorje zračnega prometa veljavo tudi onkraj meja Skupnosti.

## 6. STRUKTURA IN VSEBINA DIREKTIVE

Namen direktive je določiti pravila za vse elemente verige licenciranja.

### Člen 1

Ta člen določa cilje predloga za direktivo in področja, ki jih zajema.

### Člen 2

Ta člen določa izraze, uporabljene v direktivi.

### Člen 3

Ta člen omogoča uporabo institucionalnega okvirja, določenega v zakonodaji Enotnega evropskega neba, pri usposabljanju. Usposabljanje mora biti kot storitve zračne plovbe, vključno z možnostjo inšpekcije in pregleda.

### Člen 4

Ta člen določa osnovna načela sheme licenciranja: oblikovanje trga dela za aktivnosti kontrole zračnega prometa in osnovne karakteristike licence, ki združuje tako usposobljenost nosilca le-te, kot tudi pooblastila, ki jih je izdal nacionalni nadzorni organ.

### Člena 5 in 6

Ta dva člena določata pogoje za pridobitev in podaljšanje licence.

### Člen 7

Ta člen predstavlja poenotenje usposobljenosti tako, da predpisuje strukturo ratinga in pooblastil na licenci, ki določajo vrsto storitve, ki jo lahko izvaja kontrolor zračnega prometa.

### Člen 8

Ta člen uveljavlja zadnje popravke v ICAO Prilogi I o jezikovnih zahtevah.

## Člen 9

Ta člen se nanaša na nedavno sprejete zdravstvene zahteve, ki jih je oblikovala Eurocontrol.

## Člena 10 in 11

Ta dva člena določata pogoje za pridobitev statusa certificiranega izvajalca usposabljanj. Zagotovljena je popolna usklajenost z ostalimi izvajalci storitev zračne plovbe.

## Člen 12

Ta člen dodatno zagotavlja visoko stopnjo usposobljenosti, med drugim tudi skozi zahteve za revizijo in sistem potrjevanja izpraševalcev.

## Člen 13

Ta člen določa način vodenja vzajemnega potrjevanja in potrjuje načela, ki jih je oblikovala sodna praksa Evropskega sodišča.

## Členi 14 do 18

Ti členi vsebujejo standardne predpise glede uporabe postopkov komisije, kazni in vključevanja direktive v nacionalno zakonodajo.

## Priloga I

Ta priloga določa zahtevano vsebino usposabljanja, s katero bodo kandidati pridobili in obdržali ustrezna znanja.

## Priloga II

Ta priloga določa jezikovne zahteve, povzete po ICAO.

## Priloga III

Ta priloga navaja kriterije certificiranja, ki jim mora zadostiti izvajalec usposabljanja in identificira pogoje, ki jih lahko nacionalni nadzorni organ doda certifikatu.

## **7. FAZA POSVETOVANJA**

Na podlagi priporočil študije, je bil pripravljen interni delovni dokument, ki temelji na pridobljenih izkušnjah ICAO, Eurocontrol-a in držav članic. Delovni dokument so v večjem obsegu obravnavali na sestankih, na katerih so prisostvovali sindikati, združenja delavcev, Eurocontrol in državne uprave. Dokument vsebuje vse komentarje, ki so se pojavili med fazo posvetovanja.

## **8. EKONOMSKI IN FINANČNI VPLIV DIREKTIVE**

Vpliv direktive bo odvisen od standardov usposabljanja, ki se že izvajajo v posameznih državah članicah.

### *Stroški javne uprave:*

V povezavi s samo izdajo licence ne bo dodatnih stroškov, saj imajo vse države članice že sistem licenciranja. Od dosedanje ravni nadzorovanja in revidiranja je odvisno ali bo potrebno povečati število zaposlenih, ki bodo zadolženi za naloge, za katere je v direktivi določeno, da morajo biti opravljene v določenem času, npr. izdati potrditev.

Direktiva izrecno navaja možnost zunanjega izvajanja storitev, npr. revizijo lahko izvede za to pooblaščen organizacija.

Stroški nadzora se lahko zaračunavajo izvajalcem storitev, ki so zaprosili za certifikacijo in potrditev, ali pa so lahko vključeni v stroškovno osnovo politike zaračunavanja.

### *Stroški za izvajalce zračne plovbe:*

Tudi tukaj bodo stroški odvisni od trenutne ravni kvalitete sistema usposabljanja. Direktiva dviguje raven kakovosti rezultatov sistema usposabljanja do ravni, ki je potrebna za zagotavljanje varnostnih zahtev glede na gostoto in kompleksnost v sistemu zračnega prometa Evrope. Ker je pripravljala študija razkrila, da se mnoge situacije v Uniji rešujejo 'ročno', enotna analiza stroškov/prednosti ni mogoča. Pravzaprav je težko razlikovati med stroški te direktive in stroški, ki jih je povzročila kakšna druga zakonodaja Skupnosti ali zahteve ICAO ali Eurocontrol-a. Možno je določiti samo številne kvalitativne indikatorje.

Z določanjem visokih standardov za začetno usposabljanje in zahtevanjem garancij, da bodo v procesu osnovnega usposabljanja sodelovali le nevtralni in objektivni izpraševalci, bi se morala raven uspešnosti osnovnega usposabljanja povišati. Potrebno je vedeti, da znašajo po oceni stroški celotnega usposabljanja kontrolorja zračnega prometa, vključno s plačo med €150,000 in €400,000. Zatorej je neuspeh na koncu usposabljanja precej drag.

Stroški dodatnega zaposlovanja zaradi višjih standardov za osnovno in nadaljevalno usposabljanje so lahko manjši ob primerni organizaciji po območjih, kjer se nacionalni nadzorni organi lažje odločajo o funkcionalnih potrebah enot, ko obravnavajo načrte usposabljanja ali sheme usposobljenosti.

Možno je, da bodo nekoliko porasli stroški spremljanja nekaterih elementov verige licenciranja, saj je potrebno poročila hraniti za primer revizije. Spet pa morajo biti dodatni stroški, ki izhajajo iz te direktive, ocenjeni v primerjavi s stroški, ki izvirajo iz ostalih zahtev, kot npr. sistemi za vodenje kakovosti in varnosti.

Poenotene sposobnosti bodo povečale varnost in omogočile bolj učinkovito organizacijo dela, vključno z oblikovanjem funkcionalnih blokov zračnega prostora.

### *Ugotovitve:*

Na splošno bi se moralo možno kratkoročno povišanje stroškov, z bolj racionalno izrabo delovne sile, nadomestiti z bolj dolgoročnimi prihranki. Nenazadnje bo direktiva zagotovila večjo varnost javnosti med poleti.

## **9. FINANČNI VPLIV**

Ta predlog ne vsebuje izkaza stanja.

Odločilne postopke, ki jih predpisuje ta predlog bo izvajala že obstoječa odbora (Odbor Enotnega neba, kot je določen v členu 5 Okvirne Uredbe (2004/549/ES)).

## **10. UGOTOVITVE**

Komisija tako predlaga, da bi Evropski parlament in Svet morala sprejeti priložen predlog za direktivo.



Predlog

**DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**o licencah za kontrolo zračnega prometa v Skupnosti**

**(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, in zlasti člena 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,<sup>1</sup>

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora,<sup>2</sup>

ob upoštevanju mnenja Odbora regij,<sup>3</sup>

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe,<sup>4</sup>

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Izvedba zakonodaje Enotnega evropskega neba zahteva oblikovanje bolj natančne zakonodaje, posebno predpisov glede licenciranja kontrolorjev zračnega prometa, da bi se izboljšala njihova koristnost in, da bi se izboljšalo vzajemno priznavanje licenc, kot je predvideno v členu 5 Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o zagotavljanju storitev zračne plovbe na enotnem evropskem nebu (Uredba o zagotavljanju storitev)<sup>5</sup>.
- (2) Uvajanje takšne licence Skupnosti je sredstvo za prepoznavanje različnih vlog, ki jih imajo kontrolorji zračnega prometa pri zagotavljanju varnosti zračnega prometa. Poleg tega bo oblikovanje standardov usposobljenosti v Skupnosti zmanjšalo razdrobljenost na tem področju tako, da bo zagotovilo učinkovitejšo organizacijo dela v okviru naraščajočega regionalnega sodelovanja med izvajalci storitev zračne plovbe. Ta direktiva tako predstavlja bistven del zakonodaje Enotnega evropskega neba.
- (3) Direktiva je najprimernejše orodje za oblikovanje standardov usposobljenosti, ki omogoča, da se o načinih, kako doseči skupne standarde, odločajo države članice.

---

<sup>1</sup> UL

<sup>2</sup> UL

<sup>3</sup> UL

<sup>4</sup> UL

<sup>5</sup> UL L 96, 31.3.2004, str.10.

- (4) Ta direktiva naj gradi na obstoječih mednarodnih standardih. Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) je sprejela odločbo o licenciranju kontrolorjev zračnega prometa, vključno z jezikovnimi zahtevami. Evropska organizacija za varnost zračne plovbe (Eurocontrol), ki jo je ustanovila mednarodna konvencija 13. decembra 1960 je v povezavi z Zvezo za varnost zračne plovbe sprejela varnostne regulativne zahteve Eurocontrol-a. V skladu s členom 4 Uredbe (ES) št. 550/2004 ta direktiva prenaša zahteve, predpisane v varnostni regulativni zahtevi št.5, ki ustreza kontrolorjem zračnega prometa.
- (5) Posebne karakteristike zračnega prometa v Skupnosti zahtevajo učinkovito uporabo standardov usposobljenosti za kontrolorje zračnega prometa Skupnosti, ki so zaposleni pri izvajanju storitev zračne plovbe v splošnem zračnem prometu.
- (6) Kjer so za zagotavljanje skladnosti z zahtevami Skupnosti odgovorne države članice, morajo biti organi, ki izvajajo nadzor in verifikacijo skladnosti v zadostni meri neodvisni od izvajalcev usposabljanja. Prav tako morajo ti organi biti sposobni svoje naloge učinkovito izvajati.
- (7) Predpis o storitvah zračne plovbe zahteva visoko kvalificirano osebje, katerega usposobljenost je možno na različne načine dokazati. Za kontrolo zračnega prometa je primeren način licenca Skupnosti, ki predstavlja nekakšno diplomu posameznega kontrolorja zračnega prometa. Rating na licenci predstavlja vrsto storitve zračnega prometa, ki jo lahko kontrolor izvaja. Hkrati pa zaznamki na licenci izražajo tako posebne sposobnosti kontrolorja, kot tudi pooblastilo nadzornih organov, da lahko izvaja storitve v določenem sektorju ali v skupini sektorjev. Iz tega razloga morajo biti organi ob izdaji licence ali podaljšanju zaznamka na licenci, sposobni oceniti usposobljenost kontrolorjev zračnega prometa, prav tako pa morajo biti sposobni razveljaviti licenco z odvzemom pooblastil, če obstaja dvom o usposobljenosti. Da bi bilo to področje pravično urejeno, direktiva ne sme avtomatizirati povezave med incidentom in razveljavitvijo licence. Odvzem licence mora biti zadnje sredstvo v skrajnih primerih, kjer ne gre za dvom o usposobljenosti.
- (8) Skupnost mora za spodbuditev zaupanja v sisteme licenciranja med članicami, obvezno določiti pravila za pridobitev in podaljšanje licence. Zato je pomembno poenotenje vhodnih pogojev za poklic kontrolorja zračnega prometa. To bi moralo voditi k priznavanju licenc v okviru Skupnosti in tako povečati možnost prostega prehoda in razpoložljivosti kontrolorjev zračnega prometa.
- (9) Usposobljenost mora biti strukturirana na jasn in splošno sprejemljiv način, da bi bila primerljiva znotraj Skupnosti. To bo pripomoglo k zagotavljanju varnosti, ne samo v zračnem prostoru, ki je pod kontrolo posameznega izvajalca storitev zračne plovbe, ampak predvsem v povezavi med različnimi izvajalci storitev.
- (10) Cilji začetnega usposabljanja so opisani v navodilih, gradivu, ki je bilo izdano na zahtevo članic Eurocontrol-a in predstavljajo primerne standarde. V primeru osnovnega usposabljanja je potrebno pomanjkanje splošno uveljavljenih standardov nadomestiti z vrsto ukrepov, vključno z odobritvijo izpraševalcev, kar bo zagotavljalo visoke standarde usposobljenosti. Ker je osnovno usposabljanje zelo drago in varnostno kritično, je vse to zelo pomembno.

- (11) Komunikacija odigra v veliko incidentih in nesrečah zelo pomembno vlogo. ICAO je zaradi tega sprejel zahteve za znanje jezika. S pomočjo te direktive bodo ti mednarodno sprejeti standardi uveljavljeni.
- (12) Na zahtevo držav članic Eurocontrol-a so bile oblikovane zdravstvene zahteve, ki veljajo za sprejemljivo obliko sporazuma.
- (13) Zahteva za certificiranje usposabljanja bi morala veljati za eno od varnostno-kritičnih osnov, ki prispeva h kvaliteti usposabljanja. Usposabljanje pa bi moralo, podobno kot storitve zračne plovbe, prav tako biti stvar certifikacijskega procesa. Ta direktiva bi morala s povezovanjem storitev usposabljanja med seboj, ali s povezavo storitev usposabljanj in storitev zračne plovbe, omogočiti certificiranje usposabljanja glede na vrsto usposabljanja. Potrebno bi bilo primerno obravnavati tudi institucije, ki izvajajo usposabljanje za pridobitev licence v vojnem letalstvu ter tako, kolikor se le da, pokriti tudi področje kontrolorjev vojnega zračnega prometa.
- (14) Ta direktiva potrjuje dolgoletno pravno vedo Evropskega sodišča na področju vzajemnega priznavanja diplom in prostega pretoka delovne sile. Načelo sorazmernosti, potreba po ugotavljanju enakovrednosti, utemeljeni razlogi za izvajanje nadomestnih ukrepov in zahteva po primernih postopkih pritožb, sestavljajo osnovna načela, ki bodo morala postati bolj vidno uporabna v sektorju vodenja zračnega prometa.
- (15) Pri poklicu kontrolorja zračnega prometa gre za tehnični napredek, ki zahteva redno nadgrajevanje sposobnosti kontrolorjev. Direktiva bi morala dopuščati takšne prilagoditve tehničnemu in strokovnemu napredku z uporabo komitologije.
- (16) Direktiva lahko vpliva na dnevno prakso dela kontrolorjev zračnega prometa. Socialni partnerji morajo biti o vseh ukrepih, ki imajo pomemben socialen vpliv, na primeren način obveščeni, z njimi se je potrebno posvetovati. Zato se je Komisija pri tem posvetovala z Odborom za panožni dialog, ustanovljenim z Odločbo Komisije 1998/500/ES o ustanovitvi Odbora za panožni dialog z dne 20. maja 1998, ki pospešuje dialog med socialnimi partnerji na evropski ravni<sup>6</sup>.
- (17) Države članice morajo določiti pravila o kaznih, uporabljenih pri prekršitvah nacionalnih zahtev, ki izhajajo iz te direktive in izvesti vse potrebne ukrepe, da se kazni tudi izvajajo. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne ter odvračilne.
- (18) Ukrepi, potrebni za uvedbo te direktive, bi morali biti sprejeti v skladu z Odločbo Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999, ki določa postopke za izvajanje izvršilnih pristojnosti prenesenih na Komisijo<sup>7</sup> –

---

<sup>6</sup> UL L 225, 12.8.1998, str.27.

<sup>7</sup> UL L 184, 17.7.1999, str.23.

## SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

### *Člen 1 Cilj in obseg*

1. Cilj te direktive je povečati varnostne standarde in izboljšati delovanje sistema kontrole zračnega prometa Skupnosti z izdajo licenc za kontrolorje zračnega prometa v Skupnosti.

Licenca ustvari pogoje za pridobitev in izvajanje poklica kontrolorja zračnega prometa.

2. Ta direktiva se uporabi za kandidate za pridobitev licence za kontrolo zračnega prometa in za kontrolorje, zaposlene pri izvajalcih storitev zračne plovbe, ki svoje storitve izvajajo v glavnem v splošnem zračnem prometu.

### *Člen 2 Definicije*

Za namene te direktive se uporabijo naslednje definicije:

1. »kontrolor zračnega prometa« pomeni osebo, upravičeno do izvajanja storitev kontrole zračnega prometa, najsi bo pod nadzorom za to zadolženega inštruktorja ali samostojno;
2. »storitev kontrole zračnega prometa« pomeni storitev, izvedeno z namenom preprečiti trčenja med zrakoplovi, in na manevrskem prostoru med zrakoplovi ter ovirami in z namenom pospeševanja ter vzdrževanje urejenega pretoka zračnega prometa;
3. »izvajalci storitev zračne plovbe« pomeni katerokoli javno ali zasebno družbo, ki izvaja storitev zračne plovbe za splošni zračni promet;
4. »licenca« pomeni certifikat, ki je, ne glede na ime po katerem je poznan, izdan ali potrjen, v skladu s to direktivo in dovoljuje zakonitemu nosilcu licence izvajanje storitev kontrole zračnega prometa v skladu s pooblastili, navedenimi na tem certifikatu;
5. »rating« pomeni pooblastilo navedeno na licenci, ali v povezavi z licenco in tako sestavni del le-te, ki navaja posebne pogoje, pravice ali omejitve, ki se nanašajo na takšno licenco; na licenci morajo biti navedeni vsaj naslednji ratingi:
  - a) vizualna letališka kontrola;
  - b) instrumentalna letališka kontrola;
  - c) proceduralna priletna kontrola;
  - d) nadzorna priletna kontrola;

- e) proceduralna območna kontrola letenja;
  - f) nadzorna območna kontrola letenja;
6. »zaznamek« pomeni pooblastilo navedeno na licenci, posebno:
- a) rating pooblastilo, ki označuje posebne pogoje, pravice ali omejitve, ki se nanašajo na rating,
  - b) pooblastilo enote, ki navaja ICAO lokacijo in območje in/ali delovno mesto, na katerem lahko imetnik licence izvaja svoje delo,
  - c) jezikovni zaznamek, ki navaja znanje jezika imetnika licence, in
  - d) inštruktorski zaznamek, ki označuje, da lahko nosilec izvaja usposabljanje ob delu;
- lahko je povezan z ratingom ali z licenco samo in tako tvori sestavni del le-te;
7. »ICAO indikator lokacije« pomeni štirimestno kodno skupino, oblikovano na podlagi pravil, ki jih je predpisala ICAO v svojem priročniku DOC 7910. Vsaki lokaciji stacionarne zrakoplovne postaje je dodeljena posebna koda;
8. »sektor« predstavlja del območja kontrole in/ali del letalskega informativnega področja/področje zgornjega zračnega prostora;
9. »usposabljanje« je celota teoretičnih tečajev, praktičnih vaj, skupaj s simulacijo in usposabljanjem na delovnem mestu, katerih namen je pridobiti znanja, s pomočjo katerih bo lahko kontrolor varno in kvalitetno izvajal storitve kontrole zračnega prometa; sestavljeno pa je iz:
- a) začetnega usposabljanja, ki zagotavlja temeljno usposabljanje in rating, s katerim bo udeleženelec dobil licenco za nadaljnje usposabljanje;
  - b) osnovno usposabljanje, vključno s prehodnim pred-usposabljanjem na delovnem mestu in usposabljanjem na delovnem mestu, s katerim bo udeleženelec pridobil licenco za kontrolorja zračnega prometa;
  - c) nadaljevalno usposabljanje, s katerim podaljšuje veljavnost pooblastil na licenci;
  - d) usposabljanje inštruktorjev za usposabljanje na delovnem mestu, s katerim udeleženci pridobijo pooblastilo za usposabljanje kontrolorjev na delovnem mestu;
  - e) usposabljanje izpraševalcev in/ali ocenjevalcev;
10. »izvajalec usposabljanja« je organizacija, ki jo je za izvajanje ene ali več vrst usposabljanj, kot je navedeno v tem členu, certificiral nacionalni nadzorni organ, in ki mora v ta namen, v odobritev predložiti postopke usposabljanja, načrt usposabljanja v enoti ali sheme usposobljenosti v enoti;

11. »zahteve za usposobljenost, kot so predpisane v ciljnih Smernicah za skupne temeljne vsebine in cilje usposabljanja kontrolorjev zračnega prometa« so cilji, ki jih morajo študenti doseči za temeljno usposabljanje in rating, kot je navedeno v Eurocontrol-ovih »Smernicah za skupne temeljne vsebine in cilje usposabljanja kontrolorjev zračnega prometa« (faza 1: revidirana), HRS/TSP-002-GUI-01, druga izdaja z dne 20.07.2001; in v »Smernicah za skupne temeljne vsebine in cilje usposabljanja kontrolorjev zračnega prometa« (faza II), HUM.ET1.ST05.1000-GUI-02, prva izdaja z dne 20.07.2000;
12. »Zahteve za zdravniška spričevala evropskega razreda 3 kontrolorjev zračnega prometa« so zahteve, ki jih predpisuje Eurocontrol v zahtevah za zdravniška spričevala evropskega razreda 3 kontrolorjev zračnega prometa, HUM.ET1.ST08.10000-STD-02, prva izdaja z dne 31.01.2003;
13. »Shema usposobljenosti v enoti« je veljavna shema, ki predstavlja postopek s katerim enote vzdržujejo usposobljenost imetnikov licenc.

### *Člen 3*

#### *Nacionalni nadzorni organi*

1. Države članice imenujejo ali ustanovijo organ ali organe nacionalnega nadzora, da bi omogočile izvajanje nalog, ki jih nalaga direktiva, dodeljenih takšnim organom.
2. Nacionalni nadzorni organi so neodvisni od izvajalcev usposabljanja. To neodvisnost se doseže z zadostnim ločevanjem nadzornih organov od izvajalcev usposabljanja, vsaj na funkcionalni ravni.  
  
Države članice zagotovijo, da nacionalni nadzorni organi svoje naloge izvajajo nepristransko in transparentno.
3. Države članice Komisijo obvestijo o nazivih in naslovih nacionalnih nadzornih organov, kot tudi o spremembah le-teh, ter o ukrepih, izvedenih za zagotovitev skladnosti z 2. odstavkom.

### *Člen 4*

#### *Načela licenciranja*

1. Države članice zagotovijo, da bodo storitve kontrole zračnega prometa izvajali le kontrolorji zračnega prometa s primernimi licencami.
2. Licence se dodelijo vsem osebam, ki so usposobljene za delo kontrolorja zračnega prometa ali za študenta kontrole zračnega prometa.
3. Licenca mora biti podeljena na podlagi:
  - (a) enega ali več ratingov za študenta kontrole zračnega prometa in,
  - (b) enega ali več ratingov in zaznamkov za kontrolorja zračnega prometa.

4. Prosilci za licenco priskrbijo vsa potrebna dokazila o svojih sposobnostih za delo kontrolorja zračnega prometa ali za študenta kontrole zračnega prometa. Ta dokazila, ki dokazujejo njihove sposobnosti, se nanašajo na znanje, izkušnje, spretnosti in jezikovna znanja.
5. Licenca ostane last osebe, ki ji je bila podeljena in, ki jo podpiše.  
  
Licenco je mogoče razveljaviti, če obstaja dvom o usposobljenosti kontrolorja zračnega prometa ali v primeru očitne nepazljivosti. Odvzeti pa jo je mogoče le v primeru zlorabe.
6. Licenca študenta kontrole zračnega prometa pooblašča nosilca za opravljanje storitev kontrole zračnega prometa pod nadzorom inštruktorja za usposabljanje na delovnem mestu. V ta namen se na licenci študenta navede rating, ki določa za katero vrsto storitve kontrole zračnega prometa se usposablja.
7. Licenca je veljavna le, če vsebuje veljavno zdravniško spričevalo.

#### *Člen 5* *Pogoji za pridobitev licence*

1. Licence za študenta kontrole zračnega prometa z vsaj enim ratingom, se dodelijo kandidatom, ki:
  - (a) imajo dokazilo o zaključeni vsaj srednješolski izobrazbi ali izobrazbi, s katero se lahko vpišejo na univerzo;
  - (b) so uspešno zaključili veljavno začetno usposabljanje, ustrezno ratingu ali pooblastilom, vključno s praktičnim usposabljanjem in simulacijami, kot je to določeno v delu A Priloge I te direktive;
  - (c) imajo veljavno zdravniško spričevalo; in
  - (d) so dokazali zadostno stopnjo jezikovnega znanja v skladu z zahtevami, podanimi v Prilogi II.
2. Licence za kontrolorja zračnega prometa z ratingi, za katere je bilo usposabljanje uspešno zaključeno in s potrebnimi pooblastili, se dodeli kandidatu, ki:
  - (a) je star vsaj 21 let; vendar lahko države članice določijo postopek, s katerim se dovolijo odstopanja od te zahteve, posebno, če je kandidat tekom usposabljanja dokazal dovolj znanja, da lahko zagotavlja varno opravljanje dela;
  - (b) je imetnik licence za študenta in zaključil veljavno osnovno usposabljanje ter uspešno opravil primeren način preverjanja znanja ali ocenjevanje, v skladu z zahtevami podanimi v delu B Priloge I;
  - (c) ima veljavno zdravniško spričevalo; in
  - (d) je dokazal zadostno stopnjo znanja jezika v skladu z zahtevami, podanimi v Prilogi II.

3. pooblastilo na licenci, ki dovoljuje izvajanje usposabljanja na delu se dodeli imetnikom licence za kontrolo zračnega prometa, ki:
  - (a) so v neposrednem predhodnem obdobju, katerega trajanje določi nacionalni nadzorni organ, izvajali naloge v skladu z ratingom in pooblastili, za katere lahko usposablajo na tej enoti;
  - (b) so uspešno zaključili veljavni tečaj za inštruktorja usposabljanja na delovnem mestu in pri tem na podlagi primernega načina preverjanja znanja dokazali zahtevano znanje in pedagoške sposobnosti.

#### *Člen 6*

##### *Pogoji za vzdrževanje ratingov in ohranjanje veljavnosti pooblastil*

1. Države članice zagotovijo podaljšanje veljavnosti zaznamkov za naslednjih 12 mesecev, če izvajalec storitev zračne plovbe dokaže, da:
  - (a) je kandidat v zadnjih 12 mesecih opravil minimalno število ur, kot je navedeno v shemi usposobljenosti v enoti;
  - (b) je bila kandidatova sposobnost za izvajanje nalog ocenjena, kot to predpisujejo standardi, določeni v delu C Priloge I; in
  - (c) imajo kandidati veljavno zdravniško spričevalo.
2. Ne glede na določila v odstavku 1, so pooblastila za izvajanje usposabljanja ob delu veljavna za podaljšljivo obdobje 36 mesecev.
3. Imetnik ratinga, ki v obdobju petih let ni izvajal nalog kontrole zračnega prometa po pooblastilih, povezanih s tem ratingom, ne sme izvajati nalog v skladu s tem ratingom, brez, da bil pred tem pozitivno ocenjen in dokazal izpolnjevanje zahtev, ki dokazujejo, da je imetnik sposoben pričeti z osnovnim usposabljanjem po tem ratingu.
4. Ne glede na odstavek 3, pa veljavnost pooblastila preneha, če imetnik ni izvajal nalog kontrole zračnega prometa po tem pooblastilu v minimalnem obsegu ur, ki jih določa shema usposobljenosti v enoti.
5. Dovoljen minimalen obseg delovnih ur neizvajanja inštruktorskih nalog, ki so zahtevane za vzdrževanje veljavnosti pooblastila, se lahko inštruktorjem za usposabljanje na delovnem mestu zmanjša za čas, v katerem poučuje kandidate na delovnem mestu, na katerega se nanaša pooblastil, ki ga želi podaljšati.

#### *Člen 7*

##### *Rating in pooblastila za kontrolorje zračnega prometa*

1. Na licencah naj bo naveden eden ali več ratingov, opisanih v odstavkih 2 do 7, ki navajajo vrsto storitve, ki jo lahko imetnik licence izvaja. Poleg zaznamkov o ratingu, ki so navedeni v tem členu, pa se rating potrdi z zaznamkom, ki dokazuje



znanje jezika, ICAO indikator lokacije in enoto, delovno mesto, sektor ali skupino sektorjev.

2. Rating vizualna letališka kontrola (ADV) dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje storitve kontrole zračnega prometa v letališkem prometu na letališčih, ki za priletne in vzletne postopke ne uporabljajo inštrumentov.
3. Rating instrumentalna letališka kontrola (ADI) dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje storitve kontrole zračnega prometa za letališki promet na letališčih, na katerih za priletne in vzletne postopke uporabljajo inštrumente, ta licenca pa naj vsebuje tudi enega od naslednjih pooblastil:
  - (a) Pooblastilo za izvajanje kontrole s kontrolnega stolpa (TWR), ki dokazuje, da je imetnik usposobljen za izvajanje storitve kontrole, kjer se letališka kontrola izvaja z ene operativne pozicije;
  - (b) Pooblastilo za izvajanje kontrole gibanja na tleh (GMC), ki dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje kontrole gibanja na tleh;
  - (c) Pooblastilo za nadzor gibanja na tleh (GMS), dodeljen kot dopolnilo pooblastilu za izvajanje kontrole gibanja na tleh in kontrole iz kontrolnega stolpa, dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje kontrole gibanja na tleh s pomočjo sistemov za gibanje na površini letališča;
  - (d) Pooblastilo za zračno kontrolo (AIR) dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje zračne kontrole;
  - (e) Pooblastilo za letališko radarsko kontrolo (RAD), dodeljeno kot dopolnilo pooblastilu za zračno kontrolo in pooblastilu za kontrolo s kontrolnega stolpa, dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje letališke kontrole s pomočjo radarske opreme za nadzor.
4. Rating proceduralna priletna kontrola (APP), ki dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje storitve kontrole zračnega prometa ob pristanku, vzletu ali preletu zrakoplova brez uporabe opreme za nadzor.
5. Rating nadzorna priletna kontrola (APS), ki dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje storitve kontrole zračnega prometa ob pristanku, vzletu ali preletu zrakoplova z uporabo opreme za nadzor, ta rating pa naj vsebuje vsaj enega od naslednjih zaznamkov:
  - (a) Pooblastilo za priletno kontrolo z uporabo radarja (RAD), ki dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje storitve priletne kontrole z uporabo primarne ali sekundarne radarske opreme;
  - (b) Pooblastilo za natančno priletno kontrolo z uporabo radarja (PAR), ki se dodeli kot dopolnilo pooblastilu za kontrolo z uporabo radarja in dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje natančnih priletov, kontroliranih s tal, z uporabo radarske opreme za natančne pilete, zrakoplovom pri končnem priletu na pisto;

- (c) Pooblastilo za nadzor prileta z radarjem (SRA), ki se dodeli kot dopolnilo pooblastilu za kontrolo z uporabo radarja in dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje nenatančnih priletov, kontroliranih s tal, z uporabo nadzorne opreme, zrakoplovom pri končnem priletu na pisto;
  - (d) Pooblastilo za avtomatsko pogojeni nadzor (ADS), ki dokazuje da je imetnik licence usposobljen za izvajanje storitve priletne kontrole z uporabo avtomatsko pogojenega nadzora;
  - (e) Pooblastilo za terminalski nadzor (TCL), dodeljeno kot dopolnilo pooblastilu za nadzor prileta z radarjem ali za avtomatsko pogojeni nadzor, in dokazuje, da je imetnik usposobljen za izvajanje storitve kontrole zračnega prometa z uporabo katerekoli nadzorne opreme, zrakoplovu, ki se nahaja v določenem terminalskem sektorju in/ali sosednjih sektorjih.
6. Rating proceduralna območna kontrola letenja (ACP) dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje storitve kontrole zračnega prometa zrakoplovom brez uporabe nadzorne opreme.
7. Rating nadzorna območna kontrola letenja (ACS) dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje storitve kontrole zračnega prometa za zrakoplove z uporabo nadzorne opreme in mora vsebovati vsaj eno od naslednjih pooblastil:
- (a) Pooblastilo za kontrolo z uporabo radarja (RAD), ki dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje storitev območne kontrole letenja z uporabo nadzorne radarske opreme;
  - (b) Pooblastilo za avtomatsko pogojeni nadzor (ADS), ki dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje storitev območne kontrole letenja z uporabo avtomatsko pogojenega nadzora;
  - (c) Pooblastilo za terminalski nadzor (TCL), dodeljeno kot dopolnilo pooblastilu za nadzor prileta z radarjem ali za avtomatsko pogojeni nadzor, in dokazuje, da je imetnik usposobljen za izvajanje storitev kontrole zračnega prometa z uporabo katerekoli opreme, za zrakoplov, ki se nahaja v določenem terminalskem sektorju in/ali sosednjih sektorjih;
  - (d) Pooblastilo za oceansko kontrolo (OCL), ki dokazuje, da je imetnik usposobljen za izvajanje storitev kontrole zračnega prometa zrakoplovu, ki se nahaja na področju oceanske kontrole.
8. Ne glede na določila, navedena v odstavku 1, pa lahko države članice, če tako zahtevajo posebne značilnosti zračnega prometa v zračnem prostoru, ki je v njihovi pristojnosti, oblikujejo tudi nacionalna pooblastila.
9. Pooblastilo za usposabljanje na delovnem mestu na licenci dokazuje, da je imetnik licence usposobljen za izvajanje usposabljanja in nadzora na operativnih delovnih mestih za območja, ki jih pokriva veljaven rating.
10. Glede na strokovni in znanstveni napredek se dopolnila k navedbam v tem členu sprejmejo v skladu s postopki, določenimi v členu 14(2).

*Člen 8*  
*Jezikovne zahteve*

1. Države članice zagotovijo, da lahko kontrolorji zračnega prometa dokažejo sposobnost govora in razumevanja angleškega jezika na zadovoljivi ravni. Njihovo znanje mora dosegati ocenjevalno lestvico, določeno v Prilogi II. Doseči mora vsaj 4. stopnjo zahtev za jezikovno znanje, navedeno v tej prilogi.
2. Glede na strokovni in znanstveni napredek se dopolnila k navedbam v tem členu in Prilogi II sprejmejo v skladu s postopki določenimi v členu 14(2).
3. Zahteve za znanje jezika kandidata se formalno ocenjujejo v rednih intervalih, razen pri kandidatih, ki dokazujejo znanje jezika na 6. stopnji.

Ti intervali pa ne smejo biti daljši od 3 let za kandidate, ki dokazujejo obvladovanje jezika na 4. stopnji in ne daljši od 6 let za kandidate, ki dokazujejo obvladovanje jezika na 5. stopnji.

4. Države članice lahko oblikujejo tudi zahteve za znanje lokalnega jezika, če sodijo, da je to potrebno iz varnostnih razlogov. Vendar pa zahtevana stopnja obvladovanja jezika naj ne bo višja od 4. stopnje po ICAO preizkusu znanja. Znanje se izkazuje s spričevalom, ki ga izda izvajalec usposabljanja ali enakovrednim spričevalom, ki ga je izdala ustanova za učenje jezikov.
5. Dokazilo za obvladovanje jezika se v licenci navede kot poseben zaznamek o znanju jezika.

*Člen 9*  
*Zdravstvene zahteve*

1. Zdravstvena spričevala se izdajo v skladu z zdravstvenimi zahtevami Evropskega razreda 3 zdravstvene certifikacije kontrolorjev zračnega prometa.

Osebe za ocenjevanja zdravstvenega stanja, ki ga odobri nacionalni nadzorni organ, oblikuje poročila na podlagi teh zahtev.

Ocenjevanje kandidatov se izvaja primerno starosti kandidata in posebnim značilnostim delovnega mesta po načelu sorazmernosti.

2. Države članice zagotovijo, da se oblikujejo učinkoviti postopki pritožb, ki zagotavljajo pravično obravnavanje kandidatov in izvajanje potrebnih ukrepov izvajalcev storitve zračne plovbe kadar imetniki ne pridobijo veljavnega zdravniškega poročila.
3. Države članice zagotovijo, da se oblikujejo ustrezni postopki za ravnanje v primeru zmanjšanja zdravstvenih sposobnosti in, ki bodo omogočili imetniku licence, da svoje delodajalce obvestijo o zaznavi kakršnegakoli pojemanja zdravstvenih sposobnosti ali vpliva katerihkoli psihoaktivnih snovi ali zdravil, ki lahko omajajo njihovo sposobnost varno in pravilno opravljati naloge, tako, da lahko izvajalci storitev zračne plovbe pri kontrolorjih nadzirajo uporabo oz. zlorabo psihoaktivnih snovi in svetuje kontrolorjem glede jemanja zdravil.

4. Glede na strokovni in znanstveni napredek se dopolni k navedbam v točki 12 člena 2 sprejmejo v skladu s postopki določenimi v členu 14(2).

#### *Člen 10*

##### *Certifikacija izvajalcev usposabljanja*

1. Priprava usposabljanja kontrolorjev zračnega prometa v Skupnosti je predmet certifikacije nacionalnega nadzornega organa.
2. Zahteve za certifikacijo morajo biti povezane s strokovno in operativno sposobnostjo in primernostjo za organizacijo usposabljanja na pedagoško učinkovit način, tako kot je to določeno v točki (1) Priloge III.
3. Prošnje za certifikacijo se predložijo nacionalnim nadzornim organom v državi članici, v kateri se nahaja glavni kraj delovanja in v kateri sedež podjetja, če le-ta obstaja.

Nacionalni nadzorni organi izdajo spričevalo, če so izpolnjene zahteve navedene v točki (1) Priloge III.

Spričevala se lahko izdajajo za vsako vrsto usposabljanja, kot je to določeno v točki (9) člena 2, ali v kombinaciji z drugimi storitvami zračne plovbe, kjer se določena storitev zračne plovbe in določeno usposabljanje certificirata kot povezana storitev.

4. Spričevala določajo pravice in dolžnosti izvajalca usposabljanja.

Certifikacija je lahko le stvar pogojev, določenih v točkah (2) in (3) Priloge III. Ti pogoji pa morajo biti objektivno opravičeni, nepristranski, sorazmerni in transparentni.

5. Nacionalni nadzorni organi spremljajo skladnost z zahtevami in pogoji navedenimi v spričevalu. Če nacionalni nadzorni organ ugotovi, da imetnik ne izpolnjuje več teh zahtev in pogojev, ustrezno ukrepa, lahko tudi z odvzemom spričevala.
6. Država članica priznava vsa spričevala, izdana v drugi državi članici.

#### *Člen 11*

##### *Računovodske obveznosti izvajalcev usposabljanja*

1. Izvajalci usposabljanja, ne glede na njihov sistem lastništva ali pravno obliko, svoja finančna poročila predložijo v revizijo in jih objavijo.

Poročila ustrezajo Mednarodnim računovodskim standardom, ki jih je sprejela Skupnost. Kjer, glede na pravni status izvajalca usposabljanja, popolna ustreznost Mednarodnim računovodskim standardom ni mogoča, si mora izvajalec prizadevati doseči maksimalno možno skladnost.

2. V vsakem primeru, pa izvajalec usposabljanja letno poročilo objavi in je redno podvržen reviziji neodvisnega finančnega revizorja.

3. Pri izvajanju različnih vrst usposabljanja, morajo izvajalci, za potrebe svojega internega računovodstva, določiti stroške in prihodek od storitev usposabljanja in, kjer je to potrebno, voditi konsolidirana poročila za ostale storitve, ne storitve usposabljanja, kot bi jih morali, če bi storitve opravljali dve ločeni podjetji.
4. Države članice morajo imenovati pooblaščen organ, ki ima pravico dostopa do poročil izvajalcev usposabljanja.
5. Države članice lahko prehodne določbe člena 9 Uredbe (ES) Št. 1606/2002 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>8</sup> uporabijo za izvajalce usposabljanja, ki spadajo v okvir te Uredbe.
6. Izvajalci usposabljanja za pridobitev vojaške licence so prosti obveznosti, določenih v odstavkih 1, 2 in 3.

### *Člen 12*

#### *Zagotavljanje skladnosti s standardi usposobljenosti*

1. Da bi zagotovile, da bodo ravni usposobljenosti neizogibne za kontrolorje zračnega prometa pri opravljanju dela v skladu z visokimi varnostnimi standardi, države članice zagotovijo, da nacionalni nadzorni organi usposabljanje kontrolorjev spremljajo in nadzirajo.

Ta odgovornost vsebuje:

- (a) izdajo, vzdrževanje, začasen odvzem ali odvzem licence;
  - (b) certificiranje izvajalcev usposabljanja;
  - (c) odobritev postopkov usposabljanj, načrtov usposabljanj v enoti in shem usposobljenosti v enoti;
  - (d) potrditev izpraševalcev;
  - (e) spremljava in pregled sistemov usposabljanja, in
  - (f) oblikovanje primernih pritožbenih postopkov in prijavnih mehanizmov.
2. Nacionalni nadzorni organ oblikuje podatkovno bazo, kjer se hranijo podatki o usposobljenosti vseh imetnikov licenc in veljavnosti njihovih pooblastil. Poleg tega pa morajo operativne enote izvajalcev storitev zračne plovbe hraniti podatke o učinkovitih urah opravljenih na sektorju, skupini sektorjev ali na operativnih položajih za vsakega imetnika licence, ki dela v enoti, in te podatke na zahtevo predložiti nacionalnim nadzornim organom.
  3. Nacionalni nadzorni organ potrdi imetnike licenc, ki so pooblaščen za izvajanje nalog kot izpraševalci ali ocenjevalci, za osnovno in nadaljevalno usposabljanje. Potrditev je veljavna za podaljšljivo dobo 3 let.

---

<sup>8</sup>

UL L 243, 1.9.2002, str.1.

4. Nacionalni nadzorni organi za zagotovitev ustrezne skladnosti s standardi, predpisanimi v tej direktivi, redno revidirajo vse elemente sistema licenciranja.

Poleg rednega preverjanja pa lahko nacionalni nadzorni organ izvaja ogled na mestu, ter tako preverja učinkovito izvajanje te direktive in skladnost s standardi, navedenimi v njej.

Nacionalni nadzorni organ mora Komisiji pošiljati letno poročilo o uporabi te direktive, vključno z ugotovitvami revizij.

5. Nacionalni nadzorni organi se lahko odločijo da, polno ali delno izvajanje revizijskih nalog in pregledov omenjenih v odstavku 4 tega člena, prepustijo priznanim organizacijam omenjenim v členu 3 Uredbe (ES) Št. 550/2004.

### *Člen 13*

#### *Vzajemno priznavanje licenc za kontrolo zračnega prometa*

1. Vsaka država članica priznava licenco in na njej navedene ratinge in pooblastila, ki jo je izdal nacionalni nadzorni organ druge države članice v skladu s predpisi v tej direktivi.
2. Da lahko nacionalni nadzorni organ kandidatu odobri pooblastila, za katera je zaprosil, mora kandidat izpolniti določene pogoje povezane s pooblastilom in z značilnostmi enote, sektorja ali delovnega mesta. Ko ocenjuje enakovrednost pooblastil, ki jih kandidat že ima s tistimi, ki jih mora pridobiti, mora izvajalec storitev zračne plovbe pri oblikovanju načrta usposabljanja v enoti, upoštevati pridobljena znanja in izkušnje kandidata.
3. Če je kandidat nosilec licence, ki jo je odobrila tretja država ali vojaške licence, ki jo je izdala država članica, lahko nacionalni nadzorni organ zahteva, da kandidat izpolni pogoje za pridobitev določenega ratinga ali pooblastila. Pri ocenjevanju enakovrednosti licenc je potrebno upoštevati znanja pridobljena v skladu z mednarodnimi standardi.
4. Nacionalni nadzorni organi osnovni načrt usposabljanja, ki vsebuje predlagano usposabljanje za kandidata, potrdijo in utemeljijo najkasneje v štirih tednih po predložitvi dokazil, ne glede na odloge zaradi kakršnihkoli prizivov. Pri odločanju zagotavljajo nacionalni nadzorni organi nepristranskost in sorazmernost.

### *Člen 14*

#### *Odbor*

1. Komisiji pomaga Odbor Enotnega neba, ustanovljen v členu 5 Uredbe ES/549/2004.
2. Ob sklicevanju na ta odstavek, se uporabita člena 5 in 7 Odločbe 1999/468/ES, ob upoštevanju določb v členu 8 le-te.  
  
Rok, določen v členu 5(6) Odločbe 1999/468/ES se definira v času enega meseca.
3. Odbor sprejme svoj poslovnik.

*Člen 15*  
*Kazenske določbe*

Države članice določijo pravila glede kazni, ki se uporabljajo v primerih kršitev nacionalnih določb, določenih na podlagi te direktive in izvedejo vse potrebne ukrepe, da se kazni izvedejo. Kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice Komisijo najkasneje do datuma, določenega v členu 16, obvestijo o teh ukrepih in nemudoma tudi o morebitnih naknadnih dopolnilih, ki vplivajo na te ukrepe.

*Člen 16*  
*Prenos*

1. Države članice sprejmejo zakone, uredbe in administrativne predpise potrebne za izpolnitev te direktive najkasneje do določenega datuma<sup>9</sup>. Komisiji morajo nemudoma posredovati besedilo teh predpisov in korelacijske tabele med temi predpisi in to direktivo.

Ko države članice sprejmejo te predpise, so v njih navedene navezave na to direktivo, ali pa so te navezave navedene takrat, ko je dokument objavljen. Države članice določijo, kako se izvaja navajanje navezav.

2. Države članice Komisiji posredujejo besedila bistvenih predpisov nacionalne zakonodaje, ki jo sprejmejo na področju, ki ga pokriva ta direktiva.

*Člen 17*  
*Veljavnost*

Ta direktiva stopi v veljavo dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 8 se uporabi [dve letu po datumu, določenem v odstavku 1].

*Člen 18*  
*(Naslovi)*

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament*  
*Predsednik*

*Za Svet*  
*Predsednik*

---

<sup>9</sup> Štiriindvajset mesecev po datumu, ko stopi v veljavo.

## PRILOGA I

### Zahteve za usposabljanje

#### DEL A

#### **ZAHTEVE ZA ZAČETNO USPOSABLJANJE KONTROLORJEV ZRAČNEGA PROMETA**

Začetno usposabljanje zagotavlja usposobljenost študentov kontrole zračnega prometa, ki ustreza vsaj osnovnim zahtevam, navedenim v ciljih Smernic za skupne temeljne vsebine in cilje usposabljanja kontrolorjev zračnega prometa in s katero lahko varno, hitro in učinkovito vodijo zračni promet. Glede na strokovni in znanstveni napredek se dopolnila k navedbam v členu 2 točki (11) sprejmejo v skladu s postopki navedenimi v členu 14(2).

Začetno usposabljanje obsega naslednje predmete: letalska zakonodaja, vodenje zračnega prometa vključno s postopki civilno-vojaškega sodelovanja, meteorologija, navigacija, zrakoplovi in osnove letenja vključno s sporazumevanjem med kontrolorjem zračnega prometa in pilotom, človeški dejavniki, oprema in sistemi, profesionalno okolje, nenavadne/težavne situacije, izpadi sistemov, znanje jezika vključno z izrazi radiotelefonijskega jezika.

Predmeti se poučujejo tako, da pripravijo kandidate na različne vrste storitev zračnega prometa s poudarkom na varnostnih vidikih. Začetno usposabljanje je sestavljeno iz teoretičnih in praktičnih delov vključno s simulacijo, njihovo trajanje pa je biti določeno v veljavnem načrtu začetnega usposabljanja. Na osnovi pridobljenih znanj, se kandidat smatra kot usposobljen za obvladovanje kompleksnih in napetih prometnih situacijah in, da lahko preide na osnovno usposabljanje. Znanje kandidata po začetnem usposabljanju mora biti ovrednoteno s primernim načinom preverjanja znanja.

#### DEL B

#### **ZAHTEVE ZA OSNOVNO USPOSABLJANJE KONTROLORJEV ZRAČNEGA PROMETA**

Načrt osnovnega usposabljanja natančneje opredeljuje zahtevane procese in čas, po katerem lahko kandidat za licenco za kontrolo zračnega prometa opravlja osnovne naloge na lokalnem območju pod nadzorom inštruktorja za usposabljanje na delovnem mestu. V veljavnem načrtu morajo biti navedeni vsi elementi sistema vrednotenja sposobnosti vključno z razporeditvijo dela, ocenjevanjem napredka in izpiti ter postopki obveščanja nacionalnega nadzornega organa.

Trajanje osnovnega usposabljanja je določeno v načrtu osnovnega usposabljanja. Zahtevana znanja bodo s pomočjo primerne načina preverjanja znanja ali sistemov trajnega ocenjevanja ocenjevali pristojni izpraševalci ali ocenjevalci, ki morajo biti pri svoji presoji nepristranski in objektivni. Nacionalni nadzorni organ pa mora določiti prizivne postopke, ki bodo zagotavljali pošteno obravnavanje kandidatov.



## DEL C

### **ZAHTEVE ZA NADALJEVALNO USPOSABLJANJE KONTROLORJEV ZRAČNEGA PROMETA**

Veljavnost ratingov in pooblastil navedenih na licenci za kontrolorja zračnega prometa se vzdržuje z izvajanjem veljavnega nadaljevalnega usposabljanja, ki ga sestavljajo usposabljanja za vzdrževanje zaposlenosti kontrolorjev zračnega prometa, obnovitveni tečajji, krizno usposabljanje in, kjer je to potrebno jezikovni tečajji.

Nadaljevalno usposabljanje je sestavljeno iz teoretičnega in praktičnega dela vključno s simulacijo. V ta namen izvajalec usposabljanja oblikuje shemo usposobljenosti v enoti, ki bo natančno opredelila procese, kadre in čas, potreben, da lahko izvajalec uspešno izvede nadaljevalno usposabljanje in, da lahko usposobljenost dokaže. Te sheme se pregledajo in odobrijo vsaj vsake tri leta. Trajanje nadaljevalnega usposabljanja je odvisno od funkcionalnih potreb kontrolorjev zračnega prometa zaposlenih v enoti, posebno od sprememb ali načrtovanih sprememb procesov ali opreme, ali od splošnih varnostnih zahtev. Znanje vsakega kontrolorja zračnega prometa se ocenjuje vsaj vsake tri leta. Izvajalec storitev zračne plovbe pa zagotovi uporabo mehanizmov, ki bodo zagotavljali pravično obravnavo imetnikov licence, katerih pooblastil ni možno podaljšati.

## PRILOGA II

### ZAHTEVE ZA ZNANJE JEZIKOV

Zahteve za znanje jezikov, predpisane v členu 8 so uporabne tako za rabo frazeologije kot tudi v vsakdanjem pogovoru. Da bi izpolnili zahteve za obvladovanje jezika, se kandidati za licenco ali imetniki licence ustrezno ocenijo, dokazati morajo znanje jezika vsaj na uporabniški stopnji (4.stopnja) lestvice ocenjevanja znanja jezika, ki je opisana v tej prilogi.

Kandidat z ustreznim znanjem jezika je tisti, ki je sposoben:

- a) učinkovito komunicirati v glasovnih (telefon/brzjavni aparat) situacijah in situacijah iz-oči-v-oči;
- b) o skupnih, konkretnih in z delom povezanih temah komunicirati pravilno in jasno;
- c) uporabljati primerne načine komunikacije za izmenjavo sporočil in prepoznati ter razrešiti nesporazume (npr. preveriti, potrditi in razjasniti informacije) v splošnem ali v z delom povezanem kontekstu;
- d) se uspešno in relativno lahko soočati z jezikovnimi izzivi, ki jih prinašajo zapleti ali nepričakovani obrati dogodkov, ki se lahko pojavijo med rutinskim delom ali med komunikacijo, ki bi jo v normalnih razmerah poznali; in
- e) uporabljati narečje ali naglas, ki sta razumljiva aeronavtični skupnosti.

## Lestvica za ocenjevanje znanja jezika: Strokovna, napredna, uporabna raven.

STOPNJA	IZGOVORJAVA NAREČJE IN/ALI NAGLAS RAZUMLJIV AERONAVTIČNI SKUPNOSTI.	STRUKTURA PRIMERNE SLOVNIČNE STRUKTURE IN STAVČNI VZORCI SO DOLOČENI S FUNKCIJAMI JEZIKA GLEDE NA NALOGO.	BESEDNI ZAKLAD	GOVORNE SPRETNOSTI	RAZUMEVANJE	UPORABA
STROKOVNA 6	Izgovorjava, naglaševanje, ritem in intonacija, kljub temu, da nanje morebiti vpliva prvi jezik ali regionalne razlike, skoraj nikoli ne vplivajo na razumevanje.	Tako osnovne kot kompleksne slovnične strukture in stavčni vzorci so dosledno nadzorovani.	Obseg besednega zaklada in pravilnost uporabe zadoščata za učinkovito komunikacijo o različnih poznanih ali nepoznanih temah. Besedni zaklad idiomatičen, niansiran in občutljiv na register.	Je sposoben daljšega govora na naraven, lahek način. Uporablja različne načine govora za stilistični učinek, npr. poudariti bistvo. Spontano porablja primerne pojasnjevalne zaznamke in veznike.	Razumevanje je pravilno v skoraj vseh zvezah in vključuje razumevanje jezikovnih in kulturnih značilnosti.	Z lahko sodeluje v skoraj vseh situacijah. Je dojemljiv za verbalne in neverbalne namige in se nanje primerno odziva.
NAPREDNA 5	Izgovorjava, naglaševanje, ritem in intonacija, kljub morebitnemu vplivu prvega jezika ali regionalnih sprememb, le redko vplivajo na razumevanje.	Osnovne slovnične strukture in stavčni vzorci so dosledno nadzorovani. Prizadeva si za uporabo kompleksnih struktur, vendar z napakami, ki včasih ovirajo pomen.	Obseg besednega zaklada in natančnost ponavadi zadoščata za učinkovito komunikacijo o splošnih, konkretnih in o, z delom povezanih, temah. Dosledno in uspešno parafrazira. Besedni zaklad je včasih idiomatičen.	Z relativno lahko dlje časa govori o poznanih temah, vendar pa ne uporablja različnih načinov govora kot stilistični učinek. Uporablja primerne pojasnjevalne zaznamke in veznike.	Razumevanje je jasno pri splošnih in konkretnih temah, ter temah, ki so povezane z delom, in večinoma natančno, ko se sooči z jezikovnim ali situacijskim zapletom ali nepričakovanim obratom dogodkov. Sposoben je razumevanja vrste jezikovnih variacij (narečje in/ali naglas) ali registre.	Odgovori so takojšnji, primerni in informativni. Učinkovito obvladuje situacijo govorec/poslušalec.
UPORABNIŠKA STOPNJA 4	Na izgovorjavo, naglaševanje, ritem in intonacijo, vpliva prvi jezik ali regionalne spremembe, vendar pa to le včasih vpliva na razumevanje.	Osnovne slovnične strukture in stavčne vzorce uporablja kreativno, ponavadi so dobro nadzorovani. Napake se lahko pojavijo posebno v nenavadnih in nepričakovanih okoliščinah, ampak le	Obseg besednega zaklada in pravilnost uporabe ponavadi zadoščata za učinkovito komunikacijo o splošnih, konkretnih in o, z delom povezanih, temah. Pogosto lahko tudi parafrazira, kadar nima dovolj besedišča za	S primernim tempom lahko nepretrgoma govori. Včasih mu lahko zmanjka niti, ob prehodu z naučenega ali formuliranega govora na spontano komuniciranje, vendar pa to ne preprečuje učinkovite komunikacije. Uporablja omejen obseg	Razumevanje je, kadar gre za splošne, konkretne teme ali teme, povezane z vsakdanjim delom, večinoma pravilno, če so naglas ali variacije, ki se uporabljajo, dovolj razumljive za mednarodne uporabnike. Ko se govorec sooči z jezikovno ali situacijsko težavo, ali pa z nepričakovanim obratom	Odgovori so ponavadi takojšnji, primerni in informativni. Pričenja in vzdržuje povezavo tudi, kadar se sooči z nepričakovanim obratom dogodkov. Ustrežno se sooča z očitnimi nesporazumi tako, da preverja, potrjuje ali

STOPNJA	IZGOVORJAVA NAREČJE IN/ALI NAGLAS RAZUMLJIV AERONAVTIČNI SKUPNOSTI.	STRUKTURA PRIMERNE SLOVNIČNE STRUKTURE IN STAVČNI VZORCI SO DOLOČENI S FUNKCIJAMI JEZIKA GLEDE NA NALOGO.	BESEDNI ZAKLAD	GOVORNE SPRETNOSTI	RAZUMEVANJE	UPORABA
		redko vplivajo na pomen.	nenavadne in nepričakovane situacije ni dovolj.	pojasnjevalnih zaznamkov in veznikov. Polnila niso moteča.	dogodkov, se lahko razumevanje upočasni ali pa zahteva dodatna pojasnila.	razjasni.

SL

28

SL

**Lestvica za ocenjevanje znanja jezika: pred-uporabniška, osnovna in začetna raven.**

STOPNJA	IZGOVORJAVA NAREČJE IN/ALI NAGLAS RAZUMLJIV AERONAVTIČNI SKUPNOSTI.	STRUKTURA PRIMERNE SLOVNIČNE STRUKTURE IN STAVČNI VZORCI SO DOLOČENI S FUNKCIJAMI JEZIKA GLEDE NA NALOGO.	BESEDNI ZAKLAD	GOVORNE SPRETNOSTI	RAZUMEVANJE	UPORABA
<b>PRED- UPORABNIŠKA 3</b>	Na izgovorjavo, naglaševanje, ritem in intonacijo vpliva prvi jezik ali regionalne spremembe in pogosto vplivajo na razumevanje.	Osnovne slovnične strukture in stavčni vzorci povezani s predvidljivimi situacijami, niso vedno dobro nadzorovani. Napake pogosto vplivajo na pomen.	Obseg in pravilnost uporabe besedišča sta pogosto zadostna za sporazumevanje o splošnih, konkretnih ali z delom povezanih temah, vendar je obseg omejen in izbira besed pogosto neprimerna. Pogosto ni sposoben uspešno parafrazirati, ko primanjkuje besedišča.	Sposoben je nepretrgoma govoriti, vendar je uporaba fraz in premorov pogosto neprimerna. Oklevanje ali počasnost pri govorjenju lahko onemogočita učinkovito sporazumevanje. Polnila so včasih moteča.	Razumevanje pogovora o splošnih, konkretnih ali z delom povezanih temah je pogosto pravilno, če so naglas in variacije, ki se uporabljajo, razumljivi mednarodnim uporabnikom. Lahko pa pride do nerazumevanja jezikovnih ali situacijskih zapletov ali nepričakovanih obratov dogodkov.	Odzivi so včasih takojšnji, primerni in informativni. Z relativno lahkostjo lahko pričnejo in vzdržujejo pogovor o poznanih temah in v predvidljivih situacijah. Pogosto nezadostno, ko pride do nepredvidljivih dogodkov.
<b>OSNOVNA 2</b>	Na izgovorjavo, naglaševanje, ritem in intonacijo močno vpliva prvi jezik ali regionalne spremembe in ponavadi vplivajo na razumevanje.	Kaže le omejeno kontrolo nad nekaj preprostimi, na pamet naučenimi, slovničnimi strukturam in stavčnimi vzorci.	Omejen obseg besedišča, sestavljen iz posameznih besed in na pamet naučenih fraz.	Lahko oblikuje zelo kratke, posamezne, na pamet naučene besede, s pogostimi premori in zavajajočo uporabo polnil, ko išče izraze in ko skuša izgovarjati manj poznane besede.	Razumevanje je omejeno na posamezne, na pamet naučene fraze, če so le-te skrbno in počasi izgovorjene.	Odzivni čas je dolg in pogosto neprimeren. Interakcije so omejene na enostavno rutinsko izmenjavo.
<b>ZAČETNA 1</b>	Na stopnji pod osnovno stopnjo.	Na stopnji pod osnovno stopnjo.	Na stopnji pod osnovno stopnjo.	Na stopnji pod osnovno stopnjo.	Na stopnji pod osnovno stopnjo.	Na stopnji pod osnovno stopnjo.

**SL**

29

**SL**

**Opomba.**—Uporabniška stopnja (Stopnja 4) je najnižja zahtevana stopnja znanja, potrebna za komunikacijo v radiotelefoniji. Stopnje 1 do 3 opisujejo začetno, osnovno in pred-uporabniško stopnjo znanja jezika, oziroma vse opisujejo stopnjo znanja, ki je pod ICAO zahtev za znanje jezika. Stopnje 5 in 6 opisujejo napredno in strokovno stopnjo, ki sta po ravni znanja naprednejši od minimalno zahtevanega standarda. V celoti bo lestvica služila kot referenca za usposabljanje in testiranje pri podpori kandidatom, da bodo dosegli uporabniško stopnjo (stopnjo 4).

**SL**

30

**SL**

### **PRILOGA III**

#### **ZAHTEVE IN POGOJI, KI JIH JE POTREBNO PRILOŽITI SPRIČEVALOM, DODELJENIM IZVAJALCEM USPOSABLJANJA**

- (1) Zahteve, ki jih navajata člena 10 in 11 se nanašajo predvsem na:
  - (a) na vsebino, organizacijo in trajanje tečajev,
  - (b) na način organizacije tečaja,
  - (c) na kakovost in izkušnost inštruktorjev in pedagoškega osebja,
  - (d) na sredstva, opremo in namestitvev izvajalcev usposabljanja,
  - (e) na sisteme in procese vodenja kakovosti,
  - (f) na kvaliteto storitev,
  - (g) na finančno sposobnost,
  - (h) na odgovornost in zavarovalno kritje, in
  - (i) na lastniško in organizacijsko strukturo
- (2) Spričevala določajo:
  - (a) nacionalni nadzorni organ, ki izdaja spričevalo;
  - (b) kandidata (ime in naslov);
  - (c) vrste storitev, ki so certificirane;
  - (d) izjava prosilca, da soglaša z zahtevami, definirane v točki (1);
  - (e) datum izdaje in obdobje veljavnosti spričevala.
- (3) dodatni pogoji, priloženi k certifikatu, se lahko nanašajo na:
  - (a) operativne specifikacije posebne storitve;
  - (b) čas, v katerem morajo biti storitve izvesti;
  - (c) katerekoli druge zakonske pogoje, ki niso specifične za storitve zračne plovbe, kot npr. pogoji, ki se nanašajo na razveljavitev ali zavrnitev spričevala.