

I

(Tájékoztatások)

TANÁCS

35/2005/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2005. november 14-én elfogadva

a közösségi légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyről szóló, ...-i 2005/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása céljából

(2005/C 316 E/01)

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾,

mivel:

(1) A léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽³⁾ (léginavigációs-szolgálati rendelet) 5. cikkében előírtakkal összhangban, és egyidejűleg törekedve a légi közlekedés biztonságának és a személyzet szakképzettségének általános javítására irányuló célkitűzések megvalósítására, az egységes európai égboltra vonatkozó jogszabályok végrehajtása különösen a légiforgalmi irányítók képzése vonatkozásában szükségessé teszi részletesebb jogszabályok kidolgozását a legmagasabb szintű felelősség és szakmai alkalmasság biztosítása, a légiforgalmi irányítók rendelkezésre állásának javítása és a szakszolgálati engedélyek kölcsönös elfogadásának az előmozdítása érdekében.

⁽¹⁾ A 2005. március 9-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2005. március 8-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2005. november 14-i közös álláspontja és az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽³⁾ HL C 96., 2004.3.31., 10. o.

(2) A közösségi szakszolgálati engedély bevezetése annak a különleges szerepnek az elismerését célzó eszköz, amelyet a légiforgalmi irányítók játszanak a légiforgalmi irányítási szolgáltatások biztonságos nyújtásában. A közösségi szakmai alkalmassági normák kidolgozása csökkenti az ezen a téren tapasztalható szétföredezett-séget is, hatékonyabbá téve a növekvő regionális együttműködés keretében a léginavigációs szolgáltatók között a munka megszervezését. Ez az irányelv ezért az egységes európai égboltról szóló jogszabályok lényeges részét képezi.

(3) Az irányelv a legalkalmasabb eszköz a szakmai alkalmassági normák előírásához, így a tagállamok feladata marad annak meghatározása, hogy milyen módon teljesüljenek az ilyen normák.

(4) Ennek az irányelvnek meglévő nemzetközi normákra kell épülnie. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) a légiforgalmi irányítók szakszolgálati engedélyvel kapcsolatos rendelkezéseket fogadott el, beleértve a nyelvismertre vonatkozó követelményeket is. A légi közlekedés biztonságával kapcsolatos együttműködésre vonatkozó 1960. december 13-i nemzetközi egyezmény által létrehozott Európai Szervezet a Légiközlekedés Biztonságáért (Eurocontrol) elfogadta az Eurocontrol biztonsági szabályozási követelményeket. Ez az irányelv az 550/2004/EK rendelet 4. cikkével összhangban átülteti a légiforgalmi irányítókra vonatkozó, az 5. számú Eurocontrol biztonsági szabályozási követelményben (ESARR 5) foglalt előírásokat a közösségi jogba.

- (5) A Közösség légi forgalmának sajátos jellegzetességei szükségessé teszik a közösségi szakmai alkalmassági normák bevezetését és hatékony alkalmazását az általános célú légi forgalomban a léginavigációs szolgáltatók által foglalkoztatott légiforgalmi irányítók vonatkozásában. A tagállamok az ezen irányelv szerint meghatározott nemzeti rendelkezéseiket alkalmazhatják a légiforgalmi irányító-gyakornokokra és azokra a légiforgalmi irányítókra, akik feladatukat olyan léginavigációs szolgáltató alkalmazásában végzik, akik szolgáltatásaikat elsősorban nem általános célú légi forgalomban történő repülőgépmozgásokhoz nyújtják.
- (6) Amennyiben a Közösség követelményeinek való megfelelés biztosítása érdekében az intézkedéseket a tagállamok teszik meg, a felügyeleti és a megfelelést ellenőrző hatóságokat megfelelő mértékben függetleníteni kell a léginavigációs szolgáltatóktól és a képzést nyújtó szolgáltatóktól. A hatóságoknak továbbra is képesnek kell lenniük feladataik hatékony ellátására. Az ezen irányelv szerint kijelölt vagy létrehozott nemzeti felügyeleti hatóság azonos lehet az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ (keretrendelet) 4. cikke szerint kijelölt vagy létrehozott testülettel vagy testületekkel.
- (7) A léginavigációs szolgáltatások nyújtása magas szakmai képzettségű szak személyzetet igényel, amelynek szakismeretei többféle módon bemutatathatóak. A légiforgalmi irányítók esetében a megfelelő eszköz az egyes légiforgalmi irányítóknak személyre szólóan kibocsátott, diplomának tekintendő közösségi szakszolgálati engedély bevezetése. A szakszolgálati engedélyen feltüntetett jogosítás jelzi a légiforgalmi irányító számára engedélyezett légiforgalmi szolgáltatás típusát. Ugyanakkor a szakszolgálati engedélyben feltüntetett kiterjesztések jelzik a légiforgalmi irányító megszerzett egyedi szakismereteit és a felügyeleti hatóságok engedélyét egy bizonyos szektor vagy szektorcsoport számára történő szolgáltatások nyújtására. Ezért kell a hatóságoknak abban a helyzetben lenniük, hogy a légiforgalmi irányítók szakmai alkalmasságát a szakszolgálati engedélyek kibocsátásakor vagy a kiterjesztések érvényességének meghosszabbításakor felmérhessék; a hatóságok számára biztosítani kell annak a lehetőségét is, hogy ha a szakmai alkalmasság vonatkozásában kétségek merülnek fel, felfüggeszthessék a szakszolgálati engedélyt, a jogosítást vagy a kiterjesztést. Az események bejelentésének („just culture”) előmozdítását célzó törekvések szellemében ennek az irányelvnek nem szabad automatikus kapcsolatot létesítenie egy esemény bekövetkezése és a szakszolgálati engedély, jogosítás vagy kiterjesztés felfüggesztése között. A szakszolgálati engedély visszavonását a szélső esetekben alkalmazható végső megoldásnak kell tekinteni.
- (8) Egymás képesítési rendszerei tekintetében a tagállamok közötti bizalom kiépítése érdekében a szakszolgálati engedélyek megszerzésének és megtartásának közösségi szabályai elengedhetetlenek. Ezért fontos a légiforgalmi irányítói szakképesítések, a szakmai alkalmasságra és a szakmához való hozzáférésre vonatkozó követelmények összehangolása a legmagasabb szintű biztonság érdekében. Ez a biztonságos, jó minőségű légiforgalmi irányítói szolgáltatást és a szakszolgálati engedélyeknek a Közösség egészében való elismerését eredményezi, ezáltal növelve a mozgás szabadságát és a légiforgalmi irányítók rendelkezésre állásának a javítását.
- (9) A tagállamok kötelesek biztosítani, hogy ezen irányelv végrehajtása ne eredményezze a munkáltató és a jelentkező légiforgalmi irányítók közötti foglalkoztatási viszonyra alkalmazandó jogokat és kötelezéseket szabályozó, meglévő és hatályos nemzeti rendelkezések megkerülését.
- (10) A szakismereteknek a Közösség egészére kiterjedő összehasonlíthatósága érdekében szükséges azok egyértelmű és általánosan elfogadott szerkezetbe foglalása. Ez nemcsak az egy léginavigációs szolgáltató felügyelete alá tartozó légtéren belül garantálja a biztonságot, hanem különösen a különböző szolgáltatók által felügyelt területek határán.
- (11) A kommunikáció sok eseményben és balesetben játszik jelentős szerepet. Az ICAO ezért a nyelvismeretre vonatkozó követelményeket fogadott el. Ez az irányelv ezeket a követelményeket továbbfejleszti és eszközként szolgál ezen nemzetközileg elfogadott normák végrehajtásához. A szabad mozgás ösztönzése és a biztonság garantálása érdekében szükséges a megkülönböztetés-mentesség, az átláthatóság és az arányosság elvének tiszteletben tartása a nyelvi követelmények vonatkozásában.
- (12) Az Eurocontrol tagjainak kérésére kidolgozott iránymutató anyag tartalmazza az alapképzés célkitűzéseit, amelyeket a megfelelő normáknak kell tekinteni. A szakszolgálati munkahelyi képzésben az általánosan elfogadott képzési normák hiányát megfelelő intézkedéscsomaggal kell ellensúlyozni, beleértve a vizsgáztatók jóváhagyását, amelynek garantálnia kell a szakmai alkalmasság magas színvonalát. Ez annál is fontosabb, mert a szakszolgálati munkahelyi képzés rendkívül költséges és a biztonság szempontjából döntő fontosságú.
- (13) Az Eurocontrol tagállamok kérésére kidolgozásra kerültek az egészségügyi követelmények, és azokat az ezen irányelvnek való megfelelés elfogadott eszközének kell tekinteni.
- (14) A képzés nyújtásának tanúsítását a képzés minőségéhez hozzájáruló, a biztonság szempontjából az egyik döntő fontosságú tényezőnek kell tekinteni. A képzést a léginavigációs szolgáltatásokhoz hasonló szolgáltatásnak kell tekinteni, amelyre szintén vonatkozik a tanúsítási eljárás. Ennek az irányelvnek lehetővé kell tennie a képzések típusok, képzési szolgáltatások csoportjai vagy képzéscsoport és léginavigációs szolgáltatások szerinti tanúsítását a képzés sajátos jellegzetességeinek egyidejű figyelembevételével.

⁽¹⁾ HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

(15) Ez az irányelv megerősíti az Európai Bíróság bevett joggyakorlatát a diplomák kölcsönös elismerése és a munkavállalók szabad mozgása területén. Az arányosság elve, a kártérítési intézkedések érvekkel alátámasztott igazolásának előírása és a megfelelő fellebbezési eljárások biztosítása olyan alapelvek, amelyeket a légiforgalmi irányításban szembetűnőbb módon kell alkalmazni. A tagállamoknak jogukban áll megtagadni azoknak a szakszolgálati engedélyeknek az elfogadását, amelyek kiállítására nem ezen irányelv szerint került sor; a tagállamoknak azonban az ilyen szakszolgálati engedély elismerése is jogukban áll az egyenértékűsége irányuló megfelelő értékelés elvégzését követően. Mivel ezen irányelv a szakszolgálati engedélyek kölcsönös elismerésére irányul, a munkavállalás feltételeit nem szabályozza.

(16) A légiforgalmi irányítói szakmában a technikai innovációk megkövetelik a légiforgalmi irányítók szakmai alkalmosságának rendszeres naprakésszé tételét. Ennek az irányelvnek lehetővé kell tennie a műszaki fejlesztéseket és a tudományos előrehaladást követő kiigazításokat a bizottsági eljárás igénybevételével.

(17) Ez az irányelv befolyásolhatja a légiforgalmi irányítók napi munkavégzési gyakorlatát. A szociális partnereket minden jelentős szociális hatással rendelkező intézkedésről megfelelő módon tájékoztatni, és velük azzal kapcsolatosan konzultációt folytatni szükséges. Ezért a szociális partnerek közötti európai szintű párbeszéd előmozdítására irányuló ágazati párbeszédbizottságok létrehozásáról szóló, 1998. május 20-i 1998/500/EK bizottsági határozat⁽¹⁾ értelmében létrehozott ágazati párbeszédbizottsággal konzultációra került sor, és azzal a Bizottság által hozandó további végrehajtási intézkedések vonatkozásában is konzultálni kell.

(18) A tagállamok kötelesek az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezéseik megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat előírni, valamint minden szükséges intézkedést megtenni ezek végrehajtásának biztosítása érdekében. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

(19) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽²⁾ összhangban kell elfogadni.

(20) Az átültetésre rendelkezésre álló kétéves időszak elegendő a közösségi szakszolgálati engedély keretének létrehozásához és a jelenleg szakszolgálati engedéllyel rendelkezők engedélyeinek az ezen keretbe történő felvételéhez, a jogosítások fenntartása és a kiterjesztések érvényességének megtartása feltételeire vonatkozó rendelkezésekkel összhangban, mivel az ezekben a rendelkezésekben előírt követelmények összhangban vannak a fennálló nemzetközi kötelezettségekkel. Ezen túlmenően a nyelvi követelmények alkalmazása tekintetében további kétéves átültetési időszakot kell meghatározni.

(21) A szakszolgálati engedély megszerzésével kapcsolatos, az életkorra, a végzettségre és az alapképzésre vonatkozó általános feltételek nem érintik a meglévő szakszolgálati engedélyekkel rendelkező személyeket.

(22) A jobb jogszabályalkotásról szóló intézményközi megállapodás⁽³⁾ (34) bekezdésével összhangban a tagállamokat ösztönzik arra, hogy – a maguk számára, illetve a Közösség érdekében – készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az irányelv és az azt átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Célkitűzések és hatály

(1) Ennek az irányelvnek a célja a repülésbiztonsági normák magasabb szintjének elérése és a közösségi légiforgalmi irányítási rendszer működésének javítása a közösségi légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély kibocsátása révén.

(2) Ezen irányelv rendelkezéseit a következőkre kell alkalmazni:

- légiforgalmi irányító gyakornokok, és
- légiforgalmi irányítók,

akik feladataikat a léginavigációs szolgáltatók alkalmazásában végzik, akik szolgáltatásaikat elsősorban általános célú légi forgalomban történő légijármű-mozgásokhoz nyújtják.

(3) Az 549/2004/EK rendelet 1. cikke (2) bekezdése és 13. cikke rendelkezéseire is figyelemmel, amennyiben a rendszeres és tervezett légiforgalmi irányító szolgáltatásnyújtás az általános légi forgalom számára olyan léginavigációs szolgáltatók alkalmazásában történik, amelyek szolgáltatásaikat elsősorban a nem általános légiforgalmi célú légijármű-mozgásokhoz nyújtják, a tagállamok biztosítják, hogy az általános légi forgalom számára nyújtott szolgáltatások biztonsága és minősége legalább azonos szintű legyen az ezen irányelv rendelkezéseinek alkalmazása során elért minőséggel.

2. cikk

Fogalom meghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „légiforgalmi irányítói szolgáltatás”: olyan szakszolgálati tevékenység, amelynek célja az összeütközések megelőzése a légi járművek között, illetve a munkaterületeken légi jármű és az ott található akadályok között, valamint a gyors és rendezett légi forgalom biztosítása;

⁽¹⁾ HL L 225., 1998.8.12., 27. o. A 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított határozat.

⁽²⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

⁽³⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

2. „léginavigációs szolgáltatók”: olyan közjogi vagy magánjogi szervezet, amely az általános légi forgalomra vonatkozó légi navigációs szolgálatot lát el;
3. „általános légi forgalom”: polgári légi járművek, valamint állami légi járművek (beleértve a katonai, vám és rendőrségi légi járműveket) mozgásának összessége, amelyeket az ICAO eljárásainak megfelelően hajtják végre;
4. „szakszolgálati engedély”: bármilyen megnevezéssel illetett, ennek az irányelvnek a rendelkezéseivel összhangban kibocsátott és kiterjesztett tanúsítvány, amely a törvényes engedélyest feljogosítja légiforgalmi irányítói szakszolgálati tevékenység folytatására az abban foglalt jogosításokkal és kiterjesztésekkel összhangban;
5. „jogosítás”: a szakszolgálati engedélybe bevezetett vagy ahhoz csatolt és annak részét képező engedély, amely rögzíti az ilyen szakszolgálati engedéllyel együttjáró egyedi feltételeket, előjogokat vagy korlátozásokat; a szakszolgálati engedély jogosításainak az alábbiak legalább egyikét kell tartalmaznia:
- repülőtéri irányítás látással;
 - repülőtéri irányítás műszeres;
 - bevezető irányítás eljárás;
 - bevezető irányítás légtérelenőrző berendezéssel;
 - körzeti irányítás eljárás;
 - körzeti irányítás légtérelenőrző berendezéssel;
6. „jogosítás kiterjesztés”: a szakszolgálati engedélybe bevezetett vagy ahhoz csatolt és annak részét képező engedély, amely rögzíti az ilyen jogosítással együtt járó egyedi feltételeket, előjogokat vagy korlátozásokat;
7. „munkahelyi kiterjesztés”: a szakszolgálati engedélybe bejegyzett és annak részét képező engedély, amely feltünteti az ICAO azonosító kódot, valamint a szektorokat és/vagy a munkahelyeket, ahol a szakszolgálati engedélyes szakismerete alapján munkavégzésre jogosult;
8. „nyelvi kiterjesztés”: a szakszolgálati engedélybe bejegyzett és annak részét képező engedély, amely rögzíti az engedélyes nyelvismeretét;
9. „oktatói kiterjesztés”: a szakszolgálati engedélybe bejegyzett és annak részét képező engedély, amely rögzíti, hogy az engedélyes szakismerete alapján munkahelyi gyakorlati képzést nyújthat;
10. „ICAO helységazonosító kód”: az ICAO DOC 7910 számú kézikönyvében előírt szabályokkal összhangban kialakított, és egy meghatározott légiforgalmi állandó helyű távközlési állomás helyszínéhez hozzárendelt, négy betűből álló kód;
11. „szektor”: valamely irányítói körzet és/vagy repüléstájékoztató körzet/magaslégtéri repüléstájékoztató körzet egy része;
12. „képzés”: mindazon elméleti tanfolyamok, gyakorlati feladatok, beleértve a szimulációkat, valamint munkahelyi gyakorlati képzések, amelyek szükségesek a biztonságos és magas színvonalú légiforgalmi irányítói szakszolgálati tevékenység ellátásához elengedhetetlen szakmai ismeretek megszerzéséhez és megőrzéséhez; amely a következőkből áll:
- alapképzés, amely tartalmazza az elméleti képzést és a jogosításra irányuló képzést, amely a gyakornok szakszolgálati engedély megadását eredményezi;
 - munkahelyi képzés, beleértve az átmeneti, a munkahelyi gyakorlati előképzést, valamint a munkahelyi gyakorlati képzést, amelyek a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedély megadását eredményezik;
 - továbbképzés, amely a szakszolgálati engedély kiterjesztéseinek érvényességét biztosítja;
 - munkahelyi gyakorlati oktatói képzés, amely az oktatói kiterjesztés megadását eredményezi;
 - vizsgáztatók és/vagy szaktudás felmérők képzése;
13. „képzést nyújtó”: olyan szervezet, amely részére az illetékes nemzeti felügyeleti hatóság képzések egy vagy több típusának nyújtására szóló tanúsítványt állított ki;
14. „munkahelyi szaktudás felmérő rendszer”: jóváhagyott rendszer, amely azt a módszert jelzi, amellyel a légi navigációs szolgáltató biztosítja a szakszolgálati engedélyesek szaktudásának fenntartását;
15. „munkahelyi gyakorlati képzési terv”: jóváhagyott terv, amely részletesen ismerteti azokat a eljárásokat és menetrendet, amelyek munkahelyi gyakorlati oktató felügyelete mellett szükségesek a helyi eljárások elsajátításához.

3. cikk

Nemzeti Felügyeleti Hatóság

(1) A tagállamok saját nemzeti felügyeleti hatóságként megneveznek vagy létrehozhatnak egy vagy több testületet az irányelv értelmében végrehajtandó hatósági feladatok ellátására.

(2) A nemzeti felügyeleti hatóságoknak függetlennek kell lenniük a légi navigációs szolgáltatóktól és a képzési szolgáltatások nyújtóitól. A nemzeti felügyeleti hatóságok ezen függetlenségét legalább a funkcionális szinten megvalósított megfelelő, a képzési szolgáltatások nyújtóitól való elkülönítéssel kell biztosítani. A tagállamok biztosítják, hogy a nemzeti felügyeleti hatóságok hatásköreiket pártatlan és átlátható módon gyakorolják.

(3) A tagállamok értesítik a Bizottságot nemzeti felügyeleti hatóságaik nevééről és címéről, valamint azok mindenkor változásairól, továbbá a (2) bekezdés rendelkezéseinek való megfelelés érdekében hozott intézkedéseikről.

4. cikk

Engedélyezési elvek

(1) Az 1. cikk (3) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdése szerinti légiforgalmi irányítói szakszolgálati tevékenységeket csak az ezen irányelvnek megfelelően kiadott szakszolgálati engedéllyel rendelkező légiforgalmi irányítók nyújtsanak.

(2) A szakszolgálati engedély kérelmezőjének igazolnia kell a légiforgalmi irányítói vagy gyakornok légiforgalmi irányítói tevékenység végzéséhez szükséges szakismereteit. A bizonyítéknak a szakmai tudást, a tapasztalatot, a szakértelmet és a nyelvismeretet kell igazolnia.

(3) A szakszolgálati engedély annak a személynek a tulajdona, akinek azt megadták, és aki azt kötelezően aláírta.

(4) A 14. cikk (1) bekezdésének megfelelően:

a) a szakszolgálati engedély, a jogosítás vagy a kiterjesztés felfüggeszthető, amennyiben a légiforgalmi irányító szakismereteivel kapcsolatosan kétségek merülnek fel, illetve fejelemi vétség esetén;

b) a szakszolgálati engedély visszavonható súlyos gondatlanság vagy visszaélés esetén.

(5) A gyakornok légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély feljogosítja tulajdonosát, hogy munkahelyi gyakorlati oktató felügyelete mellett légiforgalmi irányító szakszolgálati tevékenységet folytasson.

(6) A szakszolgálati engedély tartalmazza az I. mellékletben felsoroltakat.

(7) Amennyiben a szakszolgálati engedélyt nem angol nyelven adták ki, annak tartalmaznia kell az I. mellékletben feltüntetettek angol nyelvű fordítását.

(8) A tagállamok biztosítják, hogy a légiforgalmi irányítók megfelelő repülésbiztonsági, repülésvédelmi és válságkezelési képzésben részesüljenek.

5. cikk

A szakszolgálati engedély megszerzésének feltételei

(1) A gyakornok légiforgalmi irányító szakszolgálati engedélyt meg kell adni azoknak a kérelmezőknek, akik:

a) legalább 18. életévüket betöltötték, és legalább középiskolai végzettséget igazoló bizonyítvánnyal, vagy egyetemi, illetve azzal egyenértékű intézménybe történő felvételre jogosító bizonyítvánnyal rendelkeznek;

A tagállamok előírhatják, hogy a nemzeti felügyeleti hatóság értékelheti azon kérelmezők iskolai végzettségét, akik nem félelnek meg ennek az iskolai végzettségre vonatkozó követelménynek. Amennyiben ez az értékelés azt mutatja, hogy a kérelmező olyan tapasztalattal és végzettséggel rendelkezik, amely számára reális lehetőséget biztosít a légiforgalmi irányítói képzés elvégzéséhez, azt elegendőnek kell tekinteni;

b) sikeresen elvégezték a jogosításhoz, és amennyiben alkalmazható, a jogosítás kiterjesztéséhez szükséges, jóváhagyott alapképzést a II. melléklet A. részében foglaltak szerint;

c) érvényes repülő-egészségügyi alkalmassági minősítéssel rendelkeznek; és

d) megfelelő szintű nyelvi alkalmasságról tettek tanúbizonyítást a III. mellékletben foglalt követelmények szerint.

A szakszolgálati engedélynek legalább egy jogosítást és – amennyiben alkalmazható – egy jogosítás kiterjesztést kell tartalmaznia.

(2) A légiforgalmi irányító szakszolgálati engedélyt azoknak a kérelmezőknek kell megadni, akik:

a) legalább 21. életévüket betöltötték. Mindazonáltal a tagállamok megfelelően indokolt esetben ennél alacsonyabb korhatárt is előírhatnak;

b) gyakornok szakszolgálati engedéllyel rendelkeznek, továbbá befejeztek egy jóváhagyott munkahelyi képzést, és sikeresen letették a megfelelő vizsgákat, vagy megszerezték az értékeléseket a II. melléklet B. részében foglaltak szerint;

c) érvényes repülő-egészségügyi alkalmassági minősítéssel rendelkeznek; és

d) megfelelő szintű nyelvi alkalmasságról tettek tanúbizonyítást, a III. mellékletben foglalt követelmények szerint.

A szakszolgálati engedély érvényességét a benne foglalt egy vagy több jogosítás, valamint az a vonatkozó jogosítás, munkahelyi- és nyelvi kiterjesztés adja, amelyekre vonatkozóan a képzést sikeresen befejezték.

(3) A munkahelyi gyakorlati oktatói kiterjesztést azon légiforgalmi irányító szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy részére kell megadni, akik:

a) légiforgalmi irányító szakszolgálati tevékenységet folytattak a kérelem benyújtását közvetlenül megelőző legalább egy év során, vagy olyan időtartamon keresztül, amelyet a nemzeti felügyeleti hatóság meghatározott azoknak a jogosításoknak és kiterjesztéseknek a figyelembe vételével, amelyekre a munkahelyi gyakorlati oktatás vonatkozik; és

b) sikeresen befejeztek egy jóváhagyott munkahelyi gyakorlati oktató tanfolyamot, amely során szükséges szakmai ismereteik és pedagógiai gyakorlatuk értékelése megfelelő vizsgákon keresztül megtörtént.

6. cikk

Légiforgalmi irányító jogosítások

A szakszolgálati engedélyeken fel kell tüntetni az alábbi jogosítások egyikét azon szolgáltatástípus jelzése céljából, amelyet a szakszolgálati engedélyes nyújthat:

a) a repülőterei irányítás látással jogosítás (ADV) azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult légiforgalmi irányítói szolgáltatást nyújtani olyan repülőtéren, ahol műszer szerinti megközelítési vagy indulási eljárások nincsenek közzétéve;

b) a repülőterei irányítás műszeres jogosítás (ADI) azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult légiforgalmi irányítói szolgáltatást nyújtani olyan repülőtéren, ahol műszer szerinti megközelítési vagy indulási eljárások vannak közzétéve, és ehhez a 7. cikk (1) bekezdésben meghatározott jogosítás kiterjesztéseknek legalább egyikét társítani kell;

- c) a bevezető irányítás eljárás jogosítás (APP) azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult légtérelenőrző berendezések alkalmazása nélkül az érkező, induló vagy átrepülő légi járművek részére légiforgalmi irányítói szolgáltatást nyújtani;
- d) a bevezető irányítás légtérelenőrző berendezéssel jogosítás (APS) azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult légtérelenőrző berendezések felhasználásával az érkező, induló és átrepülő légi járművek részére légiforgalmi irányítói szolgáltatást nyújtani, és ehhez a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott jogosítási kiterjesztéseknek legalább egyikét társítani kell;
- e) a körzeti irányítás eljárás jogosítás (ACP) azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult a légi járművek részére légtérelenőrző berendezések alkalmazása nélkül légiforgalmi irányítói szolgáltatást nyújtani;
- f) a körzeti irányítás légtérelenőrző berendezéssel jogosítás (ACS) azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult a légi járművek részére légtérelenőrző berendezések felhasználásával légiforgalmi irányítói szolgáltatást nyújtani, és ehhez a 7. cikk (3) bekezdésében meghatározott jogosítási kiterjesztéseknek legalább egyikét társítani kell.

7. cikk

Jogosítás kiterjesztések

- (1) A repülőtéri irányítás műszeres jogosítás (ADI) kötelezően tartalmazza az alábbi kiterjesztések legalább egyikét:
- a) A toronyirányítás kiterjesztés (TWR) azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult irányítói szolgáltatást nyújtani, amennyiben a repülőtéri irányítás egy munkahelyi pozícióból történik;
- b) A gurítóirányítás kiterjesztés (GMC) azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult repülőtéren a földi mozgások irányítására;
- c) A földi mozgások irányítása felderítő berendezéssel kiterjesztés (GMS), amelynek megadása a gurítóirányítás kiterjesztés vagy toronyirányítás kiterjesztés megadásán túl történik, azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult a földi mozgások irányítására repülőtéri földi mozgást felderítő rendszerek felhasználásával;
- d) A repülésirányítás kiterjesztés (AIR) azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult légterében légiforgalmi irányítást nyújtani;
- e) A repülőtéri radarirányítás kiterjesztés (RAD), amelynek megadása a repülésirányítás kiterjesztés vagy a toronyirányítás kiterjesztés megadásán túl történik, azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult repülőtéren légiforgalmi irányítást nyújtani légtérelenőrző radarberendezések felhasználásával.
- (2) A bevezető irányítás légtérelenőrző berendezéssel jogosítás (APS) kötelezően tartalmazza az alábbi kiterjesztések legalább egyikét:
- a) a radarirányítás kiterjesztés (RAD) azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult bevezető irányítást nyújtani elsődleges és/vagy másodlagos radarberendezés felhasználásával;
- b) a precíziós bevezető irányítás radarberendezéssel kiterjesztés (PAR), amelynek megadása a radarirányítás megadásán túl történik, azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult precíziós bevezető irányítást nyújtani, a futópályára való bevezetés utolsó szakaszában lévő légi jármű számára, precíziós bevezető radarberendezéssel;
- c) a bevezető irányítás légtérelenőrző radarral kiterjesztés (SRA), amelynek megadása a radarirányítás kiterjesztés megadásán túl történik, azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult nem precíziós bevezető irányítást nyújtani, a futópályára való bevezetés utolsó szakaszában lévő légi jármű számára, légtérelenőrző berendezéssel;
- d) a berendezésfüggő automatikus légtérelenőrzés kiterjesztés (ADS) azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult bevezető irányítást nyújtani berendezésfüggő automatikus légtérelenőrző berendezés felhasználásával;
- e) a közel körzeti irányítás kiterjesztés (TCL), amelynek megadása a radarirányítás kiterjesztés vagy a berendezésfüggő automatikus légtérelenőrzés kiterjesztés megadásán túl történik, azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult légiforgalmi irányítói szolgáltatást nyújtani bármilyen légtérelenőrző berendezés felhasználásával egy meghatározott közel körzeti légtérben és/vagy azzal szomszédos szektorokban.
- (3) A körzeti irányítás légtérelenőrző berendezéssel jogosítás (ACS) kötelezően tartalmazza az alábbi kiterjesztések legalább egyikét:
- a) a radarirányítás kiterjesztés (RAD) azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult körzeti irányítást nyújtani légtérelenőrző radarberendezés felhasználásával;
- b) a berendezésfüggő automatikus légtérelenőrzés kiterjesztés (ADS) azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult körzeti irányítást nyújtani berendezésfüggő automatikus légtérelenőrző berendezés felhasználásával;
- c) közel körzeti irányítás kiterjesztés (TCL), amelynek megadása a radarirányítás kiterjesztés vagy a berendezésfüggő automatikus légtérelenőrzés kiterjesztés megadásán túl történik, azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult légiforgalmi irányítói szolgáltatást nyújtani bármilyen légtérelenőrző berendezés felhasználásával egy meghatározott közel körzeti légtérben és/vagy azzal szomszédos szektorokban;
- d) az óceáni irányítás kiterjesztés (OCN) azt mutatja, hogy a szakszolgálati engedélyes szakismeretei birtokában jogosult légiforgalmi irányítói szolgáltatást nyújtani az óceáni irányítói körzetben tartózkodó légi járműveknek.
- (4) Az (1), (2) és (3) bekezdés sérelme nélkül a tagállamok kivételes esetekben, amelyek kizárólag az ellenőrzésük alá tartozó légtérben a légi forgalom specifikus sajátosságaiból adódnak, nemzeti kiterjesztéseket dolgozhatnak ki. Az ilyen kiterjesztések nem érintik a légiforgalmi irányítók szabad mozgását.

8. cikk

Nyelvi kiterjesztések

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a légiforgalmi irányítók kielégítő mértékű angol nyelvű beszédkészségről és szövegértésről tegyenek tanúbizonyságot. Nyelvismeretük besorolását a III. mellékletben foglalt nyelvismereti értékeléssel összhangban kell elvégezni.

(2) A tagállamok helyi szintű nyelvi követelményeket írhatnak elő, amennyiben azt biztonsági okból szükségesnek tartják.

(3) Az (1) és (2) bekezdések alkalmazásában előírt szintnek a III. mellékletben foglalt nyelvismereti értékelés 4. szintjének kell lennie.

(4) A (3) bekezdésétől eltérve, a tagállamok előírhatják a III. mellékletben foglalt nyelvismereti értékelés 5. szintjét az (1) és/vagy (2) bekezdés alkalmazásában, amennyiben a különleges jogosítás vagy kiterjesztés operatív körülményei repülésbiztonsági jellegű kényszerítő okokból megkövetelik a magasabb szintet. Az ilyen követelménynek objektíven indokoltnak, megkülönböztetéstől mentesnek, arányosnak és átláthatónak kell lennie.

(5) A nyelvismeret elismerése bizonyítvány kiállítása révén történik a nemzeti felügyeleti hatóság által jóváhagyott átlátható és objektív kiértékelési eljárást követően.

9. cikk

Oktatói kiterjesztés

A munkahelyi oktatói kiterjesztésnek megfelelő jelzést kell tartalmaznia arra vonatkozóan, hogy a szakszolgálati engedélyes az érvényes jogosítás által lefedett területen működő munkahelyen jogosult képzési és felügyeleti feladatokat ellátni.

10. cikk

Munkahelyi kiterjesztés

A munkahelyi kiterjesztésnek megfelelő jelzést kell tartalmaznia arra vonatkozóan, hogy a szakszolgálati engedélyes légiforgalmi irányítói szolgáltatások nyújtásához szükséges szakismeretekkel rendelkezik meghatározott szektorra, szektorcsoportra vagy munkahelyre vonatkozóan egy légiforgalmi irányító egység felügyele alatt.

A tagállamok – amennyiben ez repülésbiztonsági okokból szükségesnek mutatkozik – előírhatják, hogy a munkahelyi kiterjesztésben biztosított előjogokat a szakszolgálati engedélyes csak meghatározott korhatár alatt gyakorolhatja.

11. cikk

A jogosítás fenntartásának és a kiterjesztések érvényessége megőrzésének feltételei

(1) A munkahelyi kiterjesztések 12 hónapos kezdeti időtartamra érvényesek. A kiterjesztést a következő 12 hónapos

időszakra meg kell hosszabbítani, ha a léginavigációs szolgáltató igazolja, hogy:

- a kérelmező az elmúlt 12 hónapos időszak folyamán a szakszolgálati engedélyben biztosított előjogokat a jóváhagyott szaktudás felmérő rendszer keretein belül meghatározott minimális óraszámban gyakorolta;
- a kérelmező szakismereteit az II. melléklet C. részében előírtaknak megfelelően kiértékelte; és
- a kérelmező rendelkezik érvényes repülő-egészségügyi alkalmassági minősítéssel.

A munkahelyi gyakorlati oktatók esetében a munkahelyi kiterjesztés fenntartásához szükséges minimum munkaórák száma – az oktatói feladatok kivételével – arányosan csökkenthető az olyan munkahelyen a gyakornokok oktatásával eltöltött idővel, amely munkahelyre a kiterjesztést alkalmazni kell.

(2) A munkahelyi kiterjesztés érvényességének megszűnése esetén a kiterjesztés újraérvényesítéséhez a munkahelyi képzési program sikeres elvégzése szükséges.

(3) A jogosítás, illetve a jogosítás kiterjesztésének jogosultja, aki bármely egybefüggő, négyéves időszak során nem nyújtott az ezen jogosítással vagy a jogosítás kiterjesztésével összefüggő légiforgalmi irányítási szolgáltatást, az ezen jogosításnak vagy a jogosítás kiterjesztésének megfelelő munkahelyi képzést csak a jogosításnak, illetve a jogosítás kiterjesztésének való folyamatos megfelelést tanúsító megfelelő kiértékelés, valamint az ezen kiértékelésből eredő képzési követelmények teljesítése esetén kezdheti meg.

(4) A 6. nyelvismereti szintet elérő kérelmezők kivételével a kérelmezők nyelvismeretét rendszeres időközönként hivatalos formában ki kell értékelni.

Ez a kiértékelési időszak 4. nyelvismereti szintű kérelmező esetében nem lehet hosszabb, mint 3 év, illetve 5. nyelvismereti szintű kérelmező esetében 6 év.

(5) A munkahelyi oktatói kiterjesztés 36 hónapos, megújítható időszakra érvényes.

12. cikk

Egészségügyi pályaalkalmassági igazolás

(1) A repülő-egészségügyi alkalmassági minősítést a nemzeti felügyeleti hatóság, vagy a nemzeti felügyeleti hatóság által jóváhagyott egészségügyi szakértő állítja ki.

(2) A repülő-egészségügyi alkalmassági minősítés kiállítása megfelel a nemzetközi polgári repülésről szóló chicagói egyezmény I. mellékletében foglalt rendelkezéseknek, valamint az Eurocontrol által a légiforgalmi irányítók európai 3. osztályú a repülő-egészségügyi alkalmassági minősítéshez meghatározott követelményeknek.

(3) A repülő-egészségügyi alkalmassági minősítés az egészségügyi vizsgálat időpontjától kezdődően, 24 hónapos időtartamra érvényes a légiforgalmi irányítók 40 éves koráig, és 12 hónapos időtartamra 40 éves kor felett. A repülő-egészségügyi alkalmassági minősítés a minősítés jogosultja egészségi állapotának függvényében bármely időpontban visszavonható.

(4) A tagállamok biztosítják az olyan hatékony felülvizsgálati vagy fellebbezési eljárások kidolgozását, amelyekben – megfelelő mértékig – független egészségügyi szakértők vesznek részt.

(5) A tagállamok gondoskodnak olyan megfelelő eljárások kidolgozásáról, amelyek alkalmasak a csökkent repülő-egészségügyi alkalmassági esetek kezelésére, és amelyek keretében a szakszolgálati engedélyesek tájékoztathatják munkáltatójukat, ha tudomásukra jut repülő-egészségügyi alkalmassági állapotuk romlása, vagy ha bármiféle olyan pszichotróp anyag vagy gyógyszer hatása alatt állnak, amelynek hatására nem képesek biztonságos és megfelelő módon ellátni a szakszolgálati engedélyben előírt feladataikat.

13. cikk

A képzők tanúsítása

(1) A légiforgalmi irányítóknak nyújtott képzést – beleértve a vonatkozó kiértékelési eljárást is – a nemzeti felügyeleti hatóságok tanúsítják.

(2) A tanúsítás megadásának követelményeit a műszaki és operatív szakismeretekhez, valamint a képzési tanfolyamok megszervezésének a képességéhez kell kötni a IV. melléklet 1. pontjában előírt rendelkezések szerint.

(3) A tanúsításra irányuló kérelmet annak a tagállamnak a nemzeti felügyeleti hatóságánál kell benyújtani, amelyikben a kérelmező elsődlegesen tevékenységeit végzi, illetve amelyik tagállamban a bejegyzett irodája található.

A nemzeti felügyeleti hatóságok a tanúsítványt abban az esetben adják meg, ha a kérelmező képzési szolgáltatást nyújtó kielégíti a IV. melléklet 1. pontjában előírt követelményeket.

Tanúsítványok az egyes képzéstípusra vonatkozóan külön, vagy másik léginavigációs szolgáltatásokkal kombinálva állíthatók ki, amely utóbbi esetben a képzéstípust és léginavigációs szolgáltatás típusát szolgáltatáscsoportként kell tanúsítani.

(4) A tanúsítványban meg kell határozni a IV. melléklet 2. pontjában feltüntetett információkat.

(5) A nemzeti felügyeleti hatóságok figyelemmel kísérik a tanúsítványokhoz társított követelményeknek és feltételeknek való megfelelést. Ha valamely nemzeti felügyeleti hatóság úgy ítéli meg, hogy egy tanúsítvány tulajdonosa már nem elégíti ki az ilyen követelményeket és feltételeket, megteszi a megfelelő intézkedéseket, amelyek kiterjedhetnek a tanúsítvány visszavonására is.

(6) A tagállamok elismerik a más tagállamok által kibocsátott tanúsítványokat.

14. cikk

A szakismereti normáknak való megfelelés garantálása

(1) A légiforgalmi irányítók munkájának végzéséhez elengedhetetlen szakismeretek magas biztonsági szintje garantálásának érdekében, a tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti felügyeleti hatóságok felügyeljék, és figyelemmel kísérik a képzési tevékenységeket.

A hatóságok feladatai közé tartoznak a következők:

a) azon szakszolgálati engedélyesek, jogosítások és kiterjesztések kibocsátása és visszavonása, amelyek esetében a vonatkozó képzésre és kiértékelésre a nemzeti felügyeleti hatóság illetékességi körében került sor;

b) azon jogosítások és kiterjesztések fenntartása és felfüggesztése, amelyek esetében az ezekben biztosított előjogok gyakorlása a nemzeti felügyeleti hatóság illetékességi körébe tartozik;

c) a képzések nyújtóinak tanúsítása;

d) a képzési tanfolyamok, munkahelyi képzési programok és munkahelyi szaktudás felmérő rendszerek jóváhagyása;

e) a vizsgáztatók, illetve szaktudás felmérők alkalmasságának jóváhagyása;

f) a képzési rendszer figyelemmel kísérése és auditálása;

g) a megfelelő fellebbezési és értesítési mechanizmusok kidolgozása.

(2) A nemzeti felügyeleti hatóságok ezen irányelv hatékony alkalmazása érdekében – különösen a légiforgalmi irányítók a Közösségen belüli szabad mozgásával kapcsolatos esetekben – megfelelő tájékoztatást és kölcsönös segítséget nyújtanak a többi tagállam nemzeti felügyeleti hatóságainak.

(3) A nemzeti felügyeleti hatóságok az illetékességi körükbe tartozó szakszolgálati engedélyesek szakismereteit és a kiterjesztések érvényességi időpontjait tároló adatbázist tartanak fenn. Ennek megfelelően a léginavigációs szolgáltatókon belül működő légiforgalmi egységek kötelesek minden szakszolgálati engedélyes által a szektorokban, szektorcsoportokban vagy a munkahelyen teljesített tényleges munkaórákat rögzíteni és ezeket kérésre a nemzeti felügyeleti hatóságoknak megküldeni.

(4) A nemzeti felügyeleti hatóságok jóváhagyják azon szakszolgálati engedélyeseket, akik a szakszolgálati munkahelyi és továbbképzések során vizsgáztatóként vagy szaktudás felmérőként járhatnak el. A jóváhagyás hároméves, megújítható időtartamra érvényes.

(5) Az ezen irányelvben előírt normáknak való hatékony megfeleltetés biztosítása céljából a nemzeti felügyeleti hatóságok rendszeresen auditálják a képzést nyújtókat.

A rendszeres auditáláson túlmenően a nemzeti felügyeleti hatóságok helyszíni látogatások alkalmával ellenőrizhetik az irányelv végrehajtásának hatékonyságát és az irányelvben előírt normáknak való megfelelést.

(6) A nemzeti felügyeleti hatóságok az (5) bekezdésben említett auditálási és ellenőrzési feladataikat részben vagy egészben az 550/2004/EK rendelet 3. cikkével összhangban elismert szervezetekre ruházhatják át.

(7) A tagállamok ... (*) követően három évvel, majd azt követően hároméves időközönként a Bizottság részére az irányelv végrehajtásáról szóló jelentést nyújtanak be.

15. cikk

A légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyek kölcsönös elismerése

(1) A 8. cikkben foglaltak függvényében minden tagállam elismeri a más tagállamok nemzeti felügyeleti hatóságai által ennek az irányelvnek a rendelkezéseivel összhangban kibocsátott szakszolgálati engedélyeket és az azokhoz kapcsolt jogosításokat, a jogosítások kiterjesztéseit és a nyelvismereti kiterjesztéseket, valamint a kapcsolódó repülő-egészségügyi alkalmassági minősítést. A tagállam azonban úgy is dönthet, hogy csak azon engedélyesek szakszolgálati engedélyeit ismeri el, akik betöltötték az 5. cikk (2) bekezdésének a) pontjában előírt 21 éves minimum korhatárt.

(2) Amennyiben az engedélyes a kibocsátás államától eltérő tagállamban gyakorolja a szakszolgálati engedélyéből származó előjogokat, az engedélyes – minden további költségteherrel mentesen – jogosult szakszolgálati engedélyét azon tagállam szakszolgálati engedélyére cserélni, amelyben az előjogokat gyakorolja.

(3) A munkahelyi kiterjesztések megadásához a nemzeti felügyeleti hatóságok megkövetelik, hogy a kérelmező teljesítse a kiterjesztés megadásához társított különleges követelményeket, a szakszolgálati egység, szektor vagy munkahelyi beosztás pontos megnevezésével. A munkahelyi képzési terv kidolgozása során a képző megfelelően figyelembe veszi a kérelmező megszerzett szakismereteit és gyakorlati tapasztalatát.

(4) A nemzeti felügyeleti hatóságok a kérelmező számára javasolt képzést tartalmazó munkahelyi képzési tervet legkésőbb a bizonyítékok bemutatását követő hat héten belül hagyja jóvá, az esetleges fellebbezés miatt bekövetkező késedelem érintése nélkül. A határozat meghozatalában a nemzeti felügyeleti hatóságok gondoskodnak a hátrányos megkülönböztéstől mentes és arányos bánásmód elveinek az érvényesítéséről.

(*) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követően 5 évvel.

16. cikk

A műszaki vagy tudományos fejlődéshez történő igazítás

A műszaki, illetve a tudományos fejlődésre tekintettel a Bizottság, a 17. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban, a 6. cikkben foglalt jogosításokkal, a jogosítások 7. cikkben foglalt kiterjesztéseivel, a repülő-egészségügyi alkalmassági minősítésre vonatkozóan a 12. cikk (3) bekezdésében foglalt rendelkezésekkel és a mellékletekkel kapcsolatos módosításokat fogadhat el.

17. cikk

A bizottság

(1) A Bizottságot az 549/2004/EK rendelet 5. cikkével létrehozott Egységes Egdbolt Bizottság segíti.

(2) Ahol erre a bekezdésre történik hivatkozás, az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, a 8. cikkben előírt rendelkezés figyelembevételével.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikke (6) bekezdésében megállapított időszak egy hónap.

(3) A bizottság elfogadja saját eljárási szabályzatát.

18. cikk

Szankciók

A tagállamok előírják az ennek az irányelvnek az értelmében elfogadott nemzeti jogszabályaik megsértése esetén alkalmazandó szankciók szabályait és minden szükséges intézkedést megtesznek azok végrehajtásának biztosítása érdekében. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok ...-ig (**) értesítik a Bizottságot ezen jogszabályok rendelkezéseiről, továbbá haladéktalanul értesítést küldenek minden azokat érintő későbbi módosításról.

19. cikk

Átmeneti rendelkezések

Az 5. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontja nem alkalmazható az olyan légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyesekre, akik esetében a szakszolgálati engedély tagállamok általi kiállítására ... (**) előtt került sor.

20. cikk

Átültetés

A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb ... (**) -ig megfeleljenek; ez alól kivételt képez a 8. cikk, amely esetében a határidő ... (***) . Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

(**) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követő két évvel.

(***) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követő négy évvel.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módjáról a tagállamok rendelkeznek.

22. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

21. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről

az elnök

...

a Tanács részéről

az elnök

...

I. MELLÉKLET

A SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEKRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

A tagállamok által az ezen irányelvvel összhangban kibocsátott szakszolgálati engedélyeknek az alábbi előírásoknak kell megfelelniük:

1. Részletek

1.1. A szakszolgálati engedélyen a következő részleteket kell feltüntetni (csillag jelöli azokat a részleteket, amelyeket angol nyelven is fel kell tüntetni):

- a) *A szakszolgálati engedélyt kibocsátó állam vagy hatóság neve (kövér betűtípussal);
- b) *A szakszolgálati engedély elnevezése (nagyon kövér betűtípussal);
- c) A szakszolgálati engedélynek a kibocsátó hatóság által adott sorszámára arab számmal jelölve;
- d) A szakszolgálati engedélyes teljes neve (latin ábécé szerint írva akkor is, ha a nemzeti nyelv írásmódja a latin ábécé szerinti írásmódtól eltérő);
- e) Születési idő;
- f) A szakszolgálati engedélyes állampolgársága;
- g) A szakszolgálati engedélyes aláírása;
- h) *A szakszolgálati engedély érvényességére és az engedélyesnek az engedélynek megfelelő előjogok gyakorlására való felhatalmazására vonatkozó igazolás, amely tartalmazza:
 - i. a jogosításokat, a jogosítások kiterjesztéseit, a nyelvismereti kiterjesztéseket, az oktatói kiterjesztéseket, valamint a munkahelyi kiterjesztéseket;
 - ii. az első kibocsátás időpontját;
 - iii. a szakszolgálati engedély érvényessége lejártának időpontját;
- i) A szakszolgálati engedélyt kibocsátó tisztviselő aláírása, valamint a kibocsátás időpontja;
- j) A szakszolgálati engedélyt kibocsátó hatóság bélyegzője vagy pecsétje.

1.2. A szakszolgálati engedélyt érvényes repülő-egészségügyi alkalmassági minősítésnek kell kiegészítenie.

2. Alapanyag

A szakszolgálati engedélyekhez első osztályú papírt, vagy más megfelelő anyagot kell használni, és azon jól láthatóan fel kell tüntetni az 1. pontban foglalt részleteket.

3. Szín

3.1. Amennyiben a tagállam által kibocsátott minden, a repüléssel kapcsolatos engedélyhez használt anyag színe azonos, úgy ez a szín a fehér.

3.2. Amennyiben a tagállam által kibocsátott a repüléssel kapcsolatos engedélyek megkülönböztető színjelzéssel vannak ellátva, úgy a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély színe a sárga.

II. MELLÉKLET

KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

A. RÉSZ

LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓK ALAPKÉPZÉSÉVEL KAPCSOLATOS KÖVETELMÉNYEK

Az alapképzés azt hivatott biztosítani, hogy a gyakornok légiforgalmi irányító legalább olyan szinten elégítse ki az Euro-control „Iránymutatás a légiforgalmi irányítók alapképzése közös törzsanyagának tartalmához” című kiadvány 2004. október 12-i kiadásában meghatározott alapképzés és a jogosításhoz szükséges képzés követelményeit, hogy a légiforgalmi irányító képes legyen a légi forgalom biztonságos, gyors és hatékony irányítására.

Az alapképzésnek a következő témaköröket kell tartalmaznia: légi jog, légiforgalmi szolgáltatás, beleértve a polgári-katonai légiforgalmi irányítás közötti együttműködést is, repülésmeteorológia, légi navigáció, légijármű típusismeret és a repüléselmélet, beleértve a légiforgalmi irányító és a légijármű vezető közötti megértést, az emberi tényezők, berendezések és rendszerek, munkahelyi környezet, repülésbiztonság és repülésbiztonsági kultúra, repülésbiztonsági rendszerek, rendkívüli/vészhelyzeti körülmények, csökkent üzemmódú rendszerek, nyelvismeret, beleértve a rádió-távbeszélő kifejezések ismeretét.

Ezeknek a témaköröknek az oktatása olyan módon történik, hogy a kérelmezőt különféle légiforgalmi szolgáltatástípusok nyújtására felkészítsék, és a repülésbiztonsági szempontokat kihangsúlyozzák. Az alapképzés elméleti és gyakorlati tanfolyamokat tartalmaz, a szimulációs képzést is beleértve, időtartamát a jóváhagyott alapképzési tervben rögzíteni kell. A megszerzett szakismeretek biztosítják, hogy a kérelmező képesnek legyen tekinthető összetett és zsúfolt forgalmi helyzetek kezelésére, és elősegítik az átmenetet a munkahelyi képzéshez. Az alapképzésben elsajátított szakismereteket megfelelő vizsgáztatással vagy folyamatos kiértékelési rendszerrel kell kiértékelni.

B. RÉSZ

A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓK SZAKSZOLGÁLATI EGYSÉGSZINTŰ KÉPZÉSÉVEL KAPCSOLATOS KÖVETELMÉNYEK

A munkahelyi képzési programoknak részletesen tartalmazniuk kell azokat az eljárásokat és menetrendet, amelyek munkahelyi gyakorlati oktató felügyelete mellett szükségesek a helyi eljárások elsajátításához. A jóváhagyott programnak tartalmaznia kell a szaktudás felmérő rendszer minden alkotóelemét, beleértve a munkabeosztást, a fejlődés értékelését, és a vizsgáztatást a nemzeti felügyeleti hatóság tájékoztatásához használt eljárás ismertetésével együtt. A munkahelyi képzés az alapképzésnek a nemzeti feltételek okán egyedi elemeit is magában foglalhatja.

A munkahelyi képzés időtartamát a munkahelyi képzési programban kell meghatározni. A megkövetelt szakismeretek felmérése megfelelő vizsgáztatással vagy folyamatos kiértékeléssel történik jóváhagyott vizsgáztatók vagy szaktudás felmérők által, akiknek semleges és tárgyilagos döntést kell hozniuk. Ezért a nemzeti felügyeleti hatóságoknak a kérelmezőkkel szembeni tisztességes eljárás biztosítása érdekében megfelelő fellebbezési eljárásokat kell kidolgozniuk.

C. RÉSZ

A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓK TOVÁBBKÉPZÉSÉVEL KAPCSOLATOS KÖVETELMÉNYEK

A légiforgalmi irányítók szakszolgálati engedélyei jogosításainak és munkahelyi kiterjesztéseinek az érvényességét olyan jóváhagyott továbbképzéssel kell fenntartani, amely a légiforgalmi irányító szakismereteit szinten tartó képzést, felrészítő tanfolyamokat, vészhelyzeti képzést és szükség esetén nyelvi képzést tartalmaz.

A továbbképzésnek elméleti és gyakorlati képzést is tartalmaznia kell, a szimulációs képzést is beleértve. Ezen követelmény kielégítése céljából a képzés nyújtójának munkahelyi szaktudás felmérő rendszereket kell kidolgoznia, amelyeknek részletesen ismertetniük kell a megfelelő továbbképzés nyújtásához szükséges eljárásokat, személyzeti követelményeket és időigényt, és be kell mutatniuk az oktatás tárgyát képező szakismereteket. Ezeket a rendszereket legalább hároméves időszakonként felül kell vizsgálni és jóvá kell hagyni. A továbbképzés időtartamát a munkahelyi egységben dolgozó légiforgalmi irányítók funkcionális szükségleteihez illeszteni kell meghatározni, különös tekintettel a fejlesztési tervekben szereplő eljárások vagy berendezések változásaira, valamint az átfogó repülésbiztonsági rendszer működtetésének követelményeire. Minden egyes légiforgalmi irányító szakismereteit legalább háromévente megfelelő módon ki kell értékelni. A léginavigációs szolgáltató köteles gondoskodni olyan rendszerek működtetéséről, amelyek garantálják azon szakszolgálati engedéllyel rendelkezők részére a tisztességes bánásmód alkalmazását, akiknek a kiterjesztései érvényességét nem lehetett meghosszabbítani.

III. MELLÉKLET

A NYELVISMERETTEL KAPCSOLATOS KÖVETELMÉNYEK

A 8. cikkben a nyelvismerettel kapcsolatosan előírt követelményeket alkalmazni kell mind a szakterminológia használata, mind a köznapi nyelvre. Az előírt nyelvismerettel kapcsolatos követelmények kielégítéséhez a szakszolgálati engedélyt kérelmezőknek vagy a szakszolgálati engedélyesnek legalább az ebben a mellékletben található nyelvismereti értékelő skálában feltüntetett működési szint (4. szint) elsajátítását igazoló vizsgát le kell tennie.

A megfelelő nyelvismerettel rendelkezőnek a következő követelményeket kell kielégítenie:

- a) hatékony kommunikáció mind a csak hallott (telefon/rádiótelefon) szövegek esetében, mind a szemtől-szemben helyzetekben;
- b) pontos és tisztán érthető kommunikáció általános, konkrét és munkával kapcsolatos témákban;
- c) megfelelő kommunikációs stratégiák használata üzenetváltásokban, valamint félreértések felismerése és megoldása (például az információ ellenőrzésével, megerősítésével vagy tisztázásával) általános vagy munkakörnyezetben;
- d) bonyolult helyzetekben vagy váratlan események bekövetkezése esetén az olyan nyelvi kihívások viszonylagos könnyedséggel való kezelése, amelyek rutinjellegű munkahelyzetekben vagy egyébként ismerős területet érintő kommunikációs feladatok ellátásában előfordulhatnak; és
- e) olyan dialektus és akcentus használata, amely a légiközlekedési közösség számára érthető.

Nyelvismereti értékelő táblázat: szakértői, bővített és működési szintek.

Szint	Kiejtés Elfogadott egy olyan nyelvjárás és/vagy kiejtés, ami még érthető a légi közlekedési szakma számára	Szerkezet A feladatvégzéshez alkalmas nyelvhasználat szerint meghatározott, megfelelő nyelvtani szerkezetek és mondatszerkesztés	Szókészlet	Folyékonyság	Megértés	Társalgás
Szakértői 6. szint	Bár a kiejtést, hangsúlyt, ritmust és hanglejtést az anyanyelvi vagy a tájjellegű eltérések befolyásolhatják, ez szinte soha nem zavarja a megértést.	Mind az alapvető, mind az összetett nyelvtani szerkezetek alkalmazása és a mondatszerkesztés következetesen szabályos.	A szókészlet terjedelme és helyes alkalmazása megfelelő a széles körű ismerős és ismeretlen témákról való hatékony beszélgetéshez. A szóhasználat köznyelvi, árnyalt és érzékeny a hangterjedelemre.	Képes természetes, megerősítés nélküli folyékony beszédre. Stilisztikai hatással változtatja a beszéd sebességét, pl. hogy kihangsúlyozzon egy-egy részletet. Magától értetődően használ helyes társalgási jelzőket és összekötő szavakat.	Egyenletesen, pontosan, szinte mindent megért a szövegkörnyezetben, beleértve a kulturális és nyelvi finomságok megértését is.	Szinte minden helyzetben könnyen teremt kapcsolatot. Fogékony a szóbeli és nem kifejezett célzásokra, és helyesen válaszol rájuk.
Kibővített 5. szint	Bár a kiejtést, hangsúlyt, ritmust és hanglejtést az anyanyelvi vagy a tájjellegű eltérések befolyásolják, ez ritkán zavarja a megértést.	Az alapvető nyelvtani szerkezetek alkalmazása és a mondatszerkesztés következetesen szabályos. Megkísérli az összetett szerkezetek használatát, de hibákkal, amelyek néha befolyásolják a jelentéstartalmat.	A szókészlet terjedelme és helyes alkalmazása megfelelő a mindennapi, konkrét és a munkához kapcsolódó témákról való hatékony beszélgetéshez. A körülírás következetes és sikeres. A szóhasználat néha köznyelvi.	Viszonylag könnyen képes ismerős témákról beszélni, de lehet, hogy nem változtatja a beszédsebességet stilisztikai eszközként. Képes helyes társalgási jelzők és összekötő szavak használatára.	A szövegértés pontos a mindennapi, konkrét és a munkához kapcsolódó témákban és jobbára pontos, amikor a beszélő egy nyelvi vagy a helyzetből adódó problémával vagy egy váratlan fordulattal szembesül. Képes megérteni a különböző nyelvjáráásokat és/vagy kiejtéseket, hanghordozást.	Azonnali, helyes megfelelő és informatív a válaszok alkalmazása. Hatékonyan kezeli a beszélő/hallgató kapcsolatot.
Operatív 4. szint	A kiejtést, hangsúlyt, ritmust és hanglejtést az anyanyelvi és a tájjellegű eltérések befolyásolják, de ez csak néha zavarja a megértést.	Ötletesen és rendszerint jól alkalmazza az alapvető nyelvtani szerkezeteket és mondatszerkesztést. Hibák előfordulhatnak, főként szokatlan és váratlan körülmények között, de ez ritkán befolyásolja a jelentéstartalmat.	A szókészlet terjedelme és helyes alkalmazása rendszerint elegendő a mindennapi, konkrét és a munkához kapcsolódó témákról való hatékony beszélgetéshez. Gyakran sikeres a körülírás, amikor szóhiány lép fel szokatlan és váratlan helyzetekben.	Képes a megfelelő ütemű, rugalmas nyelvhasználatra. Alkalmanként lehetséges a beszéd fonalának elvesztése az elbeszélő vagy formai nyelvről a közvetlen párbeszédes társalgásra való áttérésnél, de ez nem gátolja a hatékony közleményváltást. Képes helyes társalgási jelzők és összekötő szavak korlátozott használatára. A toldalékszavak használata nem zavaró.	A szövegértés pontos a mindennapi, a konkrét és a munkához kapcsolódó témákban, és jobbára pontos, amikor a használt kiejtés vagy változatai kielégítően érthetőek a nemzetközi légi közlekedési szakma számára. Amikor a beszélő egy nyelvi vagy a helyzetből adódó problémával szembesül, vagy egy váratlan fordulat miatt, a megértés lassabb lehet, vagy magyarázatot igényel.	A válasz rendszerint azonnali, helyes és informatív. Közleményváltást kezdeményez és tart fenn még akkor is, amikor egy váratlan fordulattal találkozik. Megfelelően kezeli a nyilvánvaló félreértéseket ellenőrzés, megerősítés vagy tisztázás útján.

Szint	Kiejtés Elfogadott egy olyan nyelvjárás és/vagy kiejtés, ami még érthető a légi közlekedési szakma számára	Szerkezet A feladatvégzéshez alkalmas nyelvhasználat szerint meghatározott, megfelelő nyelvtani szerkezetek és mondat szerkesztés	Szókészlet	Folyékonyság	Megértés	Társalgás
Pre-operatív 3. szint	A kiejtést, hangsúlyt, ritmust és hanglejtést az anyanyelvi vagy a helyi eltérések befolyásolják, és ez gyakran zavarja a megértést.	Nem alkalmazza mindig jól az előre látható szituációkkal kapcsolatos alapvető nyelvtani szerkezeteket és a mondat szerkesztést. A hibák gyakran zavarossá teszik a jelentéstartalmat.	A korlátozott terjedelmű és helyességű szókészlet gyakran elegendő a mindennapi, konkrét és a munkához kapcsolódó kommunikációhoz, de a nyelvtani szerkezetek és szókincs készlete szűkös, a szavak kiválasztása gyakorta helytelen. Gyakran képes a sikeres körülírásra, amikor szóhiány lép fel.	Képes a rugalmas nyelvhasználatra, de a beszéd mód és a szünetek alkalmazása is gyakran helytelen. A nyelvhasználat során az akadályok és a lassúság akadályozhatják a kommunikációt. A toldalékszavak használata néha zavaró.	A szövegértés gyakran pontos a mindennapi, a konkrét és a munkához kapcsolódó témákban, és amikor a használt kiejtés vagy változatai kielégítően érthetőek a nemzetközi légi közlekedési szakma számára. Elmulaszthatja egy nyelvi vagy egy helyzetből adódó probléma, vagy váratlan fordulat megértését.	A válasz néha azonnali, helyes és informatív. Közleményváltást kezdeményez és tart fenn meglehetősen könnyedséggel ismerős témákban és előrelátható helyzetekben. Általában pontatlan, amikor egy váratlan fordulattal áll szemben.
Alapszint 2	Kiejtés, hangsúlyozás, beszédritmus és hanglejtés a beszélő első nyelvének vagy regionális jellemzőinek a hatásai által erősen befolyásolt, és általában gátolja a könnyű szövegértést.	Csak néhány egyszerű, megjegyzett nyelvtani szerkezetet képes korlátozott helyességgel használni.	Korlátozott szókincs, csak elszigetelt szavakból és megjegyzett mondatokból áll.	Nagyon rövid, elszigetelt, megjegyzett kifejezéseket használ gyakori szünetek tartásával és hézagkitöltő szavak zavaró használatával, miközben keresi a kifejezéseket és megpróbálja a kevésbé ismert szavakat megfelelően kiejteni.	A beszédértés elszigetelt, megjegyzett mondatokra korlátozott, amikor azokat lassan, jól artikulálva ejtik ki.	Reakcióideje lassú, gyakran helytelenül reagál. Az együttműködése egyszerű rutinkapcsolatokra korlátozódik.
Az alapszintet megelőző szint	Az alapszintet el nem érő teljesítmény.	Az alapszintet el nem érő teljesítmény.	Az alapszintet el nem érő teljesítmény.	Az alapszintet el nem érő teljesítmény.	Az alapszintet el nem érő teljesítmény.	Az alapszintet el nem érő teljesítmény.

IV. MELLÉKLET

A KÉPZÉSEK NYÚJTÓI SZÁMÁRA MEGADOTT TANÚSÍTVÁNYHOZ TÁRSÍTOTT KÖVETELMÉNYEK

1. A 13. cikkben említett követelményeknek való megfelelés biztosítja, hogy a képzést nyújtók megfelelő személyzettel és felszereltséggel rendelkeznek, valamint olyan környezetben működnek, amely alkalmas a gyakornok légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedély, illetve a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedély megszerzéséhez, illetve megtartásához szükséges képzés nyújtására. A képzést nyújtók különösen:
 - a) hatékony irányítási rendszerrel és elegendő, megfelelő képzettségű és gyakorlattal rendelkező személyzetet tartanak fenn az ezen irányelvben meghatározott előírásokkal összhangban lévő képzés nyújtása érdekében;
 - b) rendelkeznek a kínált képzéstípusnak megfelelő, szükséges felszereléssel, berendezéssel és elhelyezéssel;
 - c) biztosítják a képzési tanfolyamok, a munkahelyi képzési tervek, illetve a munkahelyi szakismereti rendszerek tartalmának, felépítésének és időtartamának kidolgozása során felhasznált módszertant; ez magában foglalja a vizsgák vagy kiértékelések megszervezésének módját is. Az alapképzésre vonatkozó vizsgák esetében – beleértve a szimulációs képzést is – a vizsgáztatók képzettségét részletesen meg kell határozni;
 - d) bizonyítékkal rendelkeznek az alkalmazott minőségbiztosítási rendszerről, amely ellenőrzi azon rendszereknek és eljárásoknak a megfelelőségét, amelyek garantálják, hogy a nyújtott képzési szolgáltatások megfelelnek az ebben az irányelvben meghatározott előírásoknak;
 - e) biztosítják, hogy a képzésnek az ebben az irányelvben meghatározott előírásoknak megfelelő levezetéséhez elegendő finanszírozás áll rendelkezésre, valamint, hogy a tevékenységek – a nyújtott képzés természetével összhangban – elegendő biztosítási fedezettel rendelkeznek.
 2. A tanúsítványban fel kell tüntetni:
 - a) a tanúsítványt kibocsátó nemzeti felügyeleti hatóság nevét;
 - b) a kérelmező adatait (név és cím);
 - c) a tanúsított szolgáltatástípusokat;
 - d) egy nyilatkozatot arról, hogy a kérelmező megfelel az (1) bekezdésben meghatározott követelményeknek;
 - e) a tanúsítvány kiállításának napját és érvényességének időtartamát.
-

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2004. július 12-én elfogadta javaslatát.

Az Európai Parlament a 2005. március 7–10. plenáris ülésén az első olvasatot követően elfogadta véleményét.

A Tanács 2005. november 14-én, a Szerződés 251. cikkének megfelelően, elfogadta közös álláspontját.

Munkája során a Tanács az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét⁽¹⁾ is figyelembe vette.

II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

A közös álláspont a Parlament, a Bizottság és a Tanács közötti informális kapcsolatfelvétel eredményét tükrözi. Jóllehet a javaslatot a logikusabb felépítés és a jobb olvashatóság érdekében átszerkesztették, a közös álláspont szövege lényegében megtartja a Bizottság által javasolt valamennyi alapvető elemet.

Bizonyos módosításokról megegyezés született, amely ugyanakkor tükrözi a Parlament által az első olvasatkor felvetett aggályokat (a közös álláspont a 21 módosításból 17-tel foglalkozik valamilyen formában⁽²⁾), illetve a Tanács által felvetett kérdéseket. A bizottsági javaslaton végrehajtott főbb változtatások a következők:

1. **Hatály (az 1. cikk (2) és (3) bekezdése és a 4. cikk (1) bekezdése)**

Az egységes égbolt rendeletek keretében alkalmazott megközelítéssel való összehangolás érdekében az irányelvnek az elsődlegesen katonai forgalommal foglalkozó szolgáltatók által irányított polgári légi forgalomra gyakorolt hatását kiigazították.

2. **Szociális kérdések ((9) és (17) preambulumbekendés)**

Az említett preambulumbekendések – válaszképpen az Európai Parlament aggályaira – azt hivatottak egyértelművé tenni, hogy az irányelv nem érinti az irányítók és a munkáltatók közötti foglalkoztatási viszonyt szabályozó meglévő nemzeti rendelkezéseket, és hogy a további végrehajtási intézkedésekkel kapcsolatban a szociális partnerekkel európai szintű konzultációt folytatnak.

3. **Nyelvi követelmények (8. cikk)**

Jóllehet a Bizottság által javasolt, operatív szintű (4. szintű) nyelvismereti alapkövetelményt megtartották (az angol nyelvre vonatkozóan, illetve amennyiben repülésbiztonsági okokból szükségesnek ítélik, a helyi nyelvre vonatkozóan), a közös álláspont repülésbiztonsági jellegű kényszerítő okok fennállása esetén a felsőfokú szint (5. szint) követelményét is lehetővé teszi.

4. **A kölcsönös elismerés javítása (15. cikk)**

A szakszolgálati engedélyekre és az azokhoz kapcsolt jogosításokra, a jogosítások kiterjesztéseire, a nyelvismereti kiterjesztésekre és a repülő-egészségügyi alkalmassági minősítésekre egyértelműen a feltétel nélküli kölcsönös elismerés elve vonatkozik. Kizárólag a földrajzilag egyedi munkahelyi kiterjesztések – amelyek tekintetében a nemzeti hatóságok bizonyos feltételeket szabhatnak – nem tartoznak az automatikusan elismert „közösségi útlevél” hatálya alá. Ezenkívül az a szakszolgálati engedélyes, aki a szakszolgálati engedélyt számára kibocsátó tagállamtól eltérő tagállamban dolgozik, jogosult szakszolgálati engedélyét azon tagállam szakszolgálati engedélyére cserélni, amelyben dolgozik.

⁽¹⁾ HL C 234., 2005.9.22., 17. o. A Tanács 2004. szeptember 22-én a Régiók Bizottságával is konzultált.

⁽²⁾ Mindössze a 11., 12., 19. és 21. módosítást nem illesztették be a közös álláspontba. A 2. módosítással a közös álláspont elfogadása alkalmával tett bizottsági nyilatkozat foglalkozik.

5. **A nemzeti felügyeleti hatóságok szerepe a határokon átnyúló esetekben (14. cikk)**

A közös álláspont egyértelművé teszi, hogy a szakszolgálati engedélyeket, jogosításokat és kiterjesztéseket kibocsátó nemzeti hatóság kizárólagos hatásköre azok visszavonása. A jogosítások és kiterjesztések fenntartásáért azonban azon tagállam nemzeti hatósága felel, amelyben az irányító dolgozik, és e hatóság azokat ideiglenesen fel is függesztheti.

6. **Átmeneti rendelkezések a meglévő szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyek számára (19. cikk)**

A meglévő szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyek mentesülnek a szakma gyakorlásához szükséges, az életkorhoz és az iskolai végzettséghez kötött követelmények alól, továbbá a jóváhagyott alapképzés elvégzésének követelménye alól.

7. **Alsó és felső korhatár (5., 10. és 15. cikk)**

A (gyakornok szakszolgálati engedélyhez szükséges) alsó korhatár 18 év, de a más tagállamból származó szakszolgálati engedélyesek elismerése csak akkor kötelező, ha az engedélyes a 21. életévét már betöltötte. A tagállamok fenntartják a jogot arra, hogy – kizárólag valamely egyedi munkahelyi kiterjesztéshez kapcsolódó feltételként – felső korhatárt szabhassanak.

8. **Kiegészítő összehangolás (I. és IV. melléklet)**

A közös álláspont a szakszolgálati engedélyekre vonatkozó előírások (új I. melléklet) és a képzések nyújtóira vonatkozó követelmények (kibővített IV. melléklet) tekintetében kiegészítő összehangolást tartalmaz.

9. **A képzések nyújtói számára megállapított számviteli standardokról szóló szükségtelen rendelkezések elhagyása**

A bizottsági javaslat 11. cikkének a képzések nyújtói által vezetett pénzügyi elszámolások kezeléséről szóló rendelkezéseit mind a Tanács, mind a Parlament túlzottnak és szükségtelennek ítélte, és azok nem jelennek meg a közös álláspont szövegében.

III. KÖVETKEZTETÉSEK

Az erről az irányelvről kialakított közös álláspont – a Tanács és a Parlament aggályait tükröző kiegyensúlyozott és megfelelő kiigazításokkal – a bizottsági javaslat valamennyi alapvető elemét megtartja. A közös álláspont az új együttdöntési eljárás gyakorlati vonatkozásairól szóló együttes nyilatkozat⁽¹⁾ keretében részt vevő három intézmény közötti kapcsolatfelvétel eredménye. A Tanács tudomásul vette a Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi (TRAN) bizottságának elnöke részéről – az említett kapcsolatfelvétel keretében – tett ígéretet, miszerint a szöveget a Parlament által a második olvasatban módosítások nélkül történő jóváhagyásra ajánlja, melyet követően az irányelv a közös állásponttal összhangban elfogadottnak számít.

(¹) HL C 148., 1999.5.28., 1. o.