

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2006/23/ES**ze dne 5. dubna 2006****o licenci řídicího letového provozu Společenství****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Provádění právních předpisů týkajících se jednotného evropského nebe vyžaduje vytvoření podrobnější úpravy, zejména týkající se udělování licencí řídicím letového provozu za účelem zajištění nejvyšší úrovně norem pro odpovědnost a odbornou způsobilost, zlepšení dostupnosti řídicích letového provozu a podpory vzájemného uznávání licencí, jak předpokládá článek 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi ⁽³⁾ při splnění cíle celkově zlepšit bezpečnost letového provozu a odbornou způsobilost zaměstnanců.
- (2) Zavedení takové licence Společenství je prostředkem uznání zvláštní úlohy, kterou hrají řídicí letového provozu při zajišťování bezpečnosti řízení letového provozu. Zavedení norem pro odbornou způsobilost ve Společenství rovněž sníží nejednotnost v této oblasti, čímž se zvýší efektivnost organizace práce při stále vyšší

míře regionální spolupráce mezi poskytovateli letových navigačních služeb. Tato směrnice je proto nezbytnou součástí právních předpisů týkajících se jednotného evropského nebe.

- (3) Směrnice je nejvhodnějším nástrojem ke stanovení norem pro odbornou způsobilost, čímž se ponechává na rozhodnutí členských států, jakým způsobem budou tyto normy splněny.
- (4) Tato směrnice by měla vycházet ze stávajících mezinárodních norem. Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) přijala předpisy o udělování licencí řídicím letového provozu, včetně jazykových požadavků. Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol), zřízená Mezinárodní úmluvou ze dne 13. prosince 1960 o spolupráci při zajišťování bezpečnosti letecké navigace, přijala bezpečnostní předpisy Eurocontrolu. V souladu s článkem 4 nařízení (ES) č. 550/2004 provádí tato směrnice požadavky stanovené v bezpečnostním předpisu Eurocontrolu č. 5 (ESARR 5) týkajícím se řídicích letového provozu.
- (5) Zvláštní povaha letového provozu ve Společenství vyžaduje zavedení a účinné uplatňování norem Společenství týkajících se odborné způsobilosti řídicích letového provozu zaměstnáváných poskytovateli navigačních služeb, kteří se podílejí zejména na všeobecném letovém provozu. Členské státy rovněž mohou použít vnitrostátní předpisy přijaté podle této směrnice na řídicí letového provozu ve výcviku a na řídicí letového provozu, kteří své funkce plní v rámci odpovědnosti poskytovatelů letových navigačních služeb nabízejících své služby zejména pro pohyby letadel jiné než všeobecný letový provoz.
- (6) Když členské státy přijímají opatření na zajištění souladu s požadavky Společenství, měly by být orgány provádějící dozor a ověřování tohoto souladu dostatečně nezávislé na poskytovatelích letových navigačních služeb a na poskytovatelích výcviku. Tyto orgány musí též zůstat schopny efektivního plnění svých úkolů. Vnitrostátní dozorový orgán určený nebo zřízený na základě této směrnice může být tentýž jako subjekt nebo subjekty určené nebo zřízené v souladu s článkem 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 234, 22.9.2005, s. 17.

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 8. března 2005 (Úř. věst. C 320 E, 15.12.2005, s. 50), společný postoj Rady ze dne 14. listopadu 2005 (Úř. věst. C 316 E, 13.12.2005, s. 1) a postoj Evropského parlamentu ze dne 15. února 2006 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

⁽³⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

- (7) Zajišťování letových navigačních služeb vyžaduje vysoce odborný personál, jehož odbornou způsobilost lze prokázat několika způsoby. V případě řízení letového provozu je vhodným prostředkem zavedení licence Společenství, již je třeba považovat za druh diplomu pro každého řídicího letového provozu. Kvalifikace na licenci označuje typ služeb řízení letového provozu, které je řídicí letového provozu způsobilý poskytovat. Rovněž doložky připojené k licenci uvádějí jak zvláštní dovednosti řídicího letového provozu, tak oprávnění dozorných orgánů poskytovat služby v jednotlivém sektoru či skupině sektorů. Proto musí být orgány schopny posuzovat odbornou způsobilost řídicích letového provozu při vydávání licencí či při prodlužování platnosti doložek. Orgány musí mít rovněž v případě, že se vyskytnou pochybnosti o odborné způsobilosti, pravomoc pozastavit platnost licence, kvalifikací nebo doložek. Ve snaze podpořit hlášení incidentů („spravedlivé posouzení“) by tato směrnice neměla činit automatickou spojitost mezi incidentem a pozastavením platnosti licence, kvalifikace nebo doložky. Zrušení licence by mělo být považováno za poslední prostředek v krajních případech.
- (8) Pro získání důvěry členských států v systémy vydávání licencí ostatních států jsou nezbytná pravidla Společenství týkající se získávání a zachovávání licence. S ohledem na zajištění nejvyšší míry bezpečnosti je proto důležité sladit požadavky týkající se kvalifikací, odborné způsobilosti a přístupu k povolání řídicího letového provozu. To by mělo vést k zajištění bezpečných a vysoce kvalitních služeb řízení letového provozu a k uznávání licencí v celém Společenství, a tím ke zvýšení volného pohybu a ke zlepšení dostupnosti řídicích letového provozu.
- (9) Členské státy by měly zajistit, aby provádění této směrnice nevedlo k obcházení stávajících vnitrostátních předpisů, jimiž se řídí práva a povinnosti vztahující se na pracovní poměr mezi zaměstnavatelem a uchazečem o místo řídicího letového provozu.
- (10) Aby bylo možné v rámci celého Společenství porovnávat dovednosti, je třeba je jasným a obecně přijatelným způsobem uspořádat. To pomůže zajistit bezpečnost nejen ve vzdušném prostoru řízeném jedním poskytovatelem letových navigačních služeb, ale především na rozmezí mezi různými poskytovateli služeb.
- (11) Při mnoha incidentech a nehodách sehrává významnou roli komunikace. Proto přijala organizace ICAO požadavky na jazykové znalosti. Tato směrnice tyto požadavky rozvíjí a poskytuje prostředky k prosazení těchto mezinárodně přijatých norem. Je třeba dodržovat zásady průhlednosti, přiměřenosti a zákazu diskriminace v oblasti jazykových požadavků, aby se podpořil volný pohyb a současně zajistila bezpečnost.
- (12) Cíle vstupního výcviku jsou uvedeny v pokynech vypracovaných na vyžádání členů Eurocontrolu a jsou považovány za vhodné normy. Je třeba, aby byl v případě místního výcviku nedostatek obecně přijatelných norem nahrazen souborem opatření, včetně schvalování zkouškových, které by měly zajistit vysokou úroveň odborné způsobilosti. To je o to důležitější, že místní výcvik je velmi nákladný a rozhodující z hlediska bezpečnosti.
- (13) Na žádost členských států Eurocontrolu byly vytvořeny požadavky na zdravotní způsobilost a tyto požadavky jsou považovány za přijatelný prostředek shody s touto směrnicí.
- (14) Udělování osvědčení pro poskytování výcviku by se mělo z bezpečnostního hlediska považovat za jeden z rozhodujících činitelů přispívajících ke kvalitě výcviku. Výcvik je třeba považovat za službu podobnou letovým navigačním službám, na něž se rovněž vztahuje postup udělování licence. Tato směrnice by měla umožnit udělit osvědčení výcviku podle typu výcviku, podle skupiny výcvikových služeb nebo podle skupiny výcvikových služeb a letových navigačních služeb a při zohlednění zvláštní povahy výcviku.
- (15) Tato směrnice potvrzuje ustálenou judikaturu Soudního dvora Evropských společenství v oblasti vzájemného uznávání diplomů a volného pohybu pracovníků. Zásada přiměřenosti, rozumného odůvodnění pro uložení vyrovnávacích opatření a zajištění vhodných odvolacích postupů tvoří hlavní zásady, které se musí v oblasti řízení letového provozu uplatnit viditelnějším způsobem. Členské státy by měly být oprávněny odmítnout uznat licence, jež nebyly vydány v souladu s touto směrnicí; členské státy by rovněž měly být oprávněny uznat takovou licenci po provedení náležitého posouzení rovnocennosti. Vzhledem k tomu, že cílem této směrnice je usnadnit vzájemné uznávání licencí, neupravuje podmínky týkající se přístupu k zaměstnání.
- (16) U profese řídicího letového provozu dochází k technickým inovacím, které vyžadují pravidelné obnovování dovednosti řídicích letového provozu. Tato směrnice by měla umožnit takové úpravy podle technického vývoje a vědeckého pokroku postupem projednávání ve výborech.
- (17) Tato směrnice může mít vliv na každodenní pracovní postupy řídicích letového provozu. O všech opatřeních se závažnými sociálními důsledky by měli být vhodným způsobem informováni sociální partneři a měla by být

s nimi projednána. Proto byl návrh projednán s výborem pro kolektivní vyjednávání vytvořeným na základě rozhodnutí Komise 98/500/ES ze dne 20. května 1998 o zřízení výborů pro kolektivní vyjednávání k podpoře dialogu mezi sociálními partnery na evropské úrovni ⁽¹⁾ a měla by s ním být projednána i další prováděcí opatření přijatá Komisí.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Účel a oblast působnosti

1. Účelem této směrnice je prostřednictvím vydávání licence řídicího letového provozu Společenství zpřísnit bezpečnostní normy a zlepšit činnost systému řízení letového provozu Společenství.

2. Tato směrnice se vztahuje na:

— řídicí letového provozu ve výcviku a

— řídicí letového provozu

plnící své funkce v rámci odpovědnosti poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří nabízejí své služby především pro pohyby letadel při všeobecném letovém provozu.

3. S výhradou čl. 1 odst. 2 a článku 13 nařízení (ES) č. 549/2004 v případech, kdy jsou služby pravidelného a plánovaného řízení letového provozu poskytovány pro všeobecný letový provoz v rámci odpovědnosti poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří poskytují své služby především pro pohyby letadel jiné než v rámci všeobecného letového provozu, zajistí členské státy, aby úroveň bezpečnosti a kvalita služeb pro všeobecný letový provoz byla alespoň na úrovni vyplývající z uplatnění této směrnice.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

1. „službou řízení letového provozu“ služba poskytovaná za účelem zabránění střetu mezi letadly a na provozní ploše mezi letadlem a překážkami a za účelem urychlení a zachování řádného toku letového provozu;

2. „poskytovatelem letových navigačních služeb“ veřejný či soukromý subjekt poskytující služby pro všeobecný letový provoz;

3. „všeobecným letovým provozem“ všechny pohyby civilních letadel a všechny pohyby státních letadel (včetně vojenských, celních a policejních letadel), pokud jsou prováděny v souladu s postupy ICAO;

(18) Členské státy by měly stanovit pravidla pro sankce, které lze uložit za porušení vnitrostátních pravidel přijatých podle této směrnice, a přijmout veškerá potřebná opatření pro zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.

(19) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽²⁾.

(20) Dvouleté období pro provedení je považováno za dostatečné pro vytvoření rámce Společenství pro udělování licencí a pro úpravu licencí stávajících držitelů licencí podle tohoto rámce v souladu s ustanoveními, jež se týkají podmínek pro zachování platnosti kvalifikací a doložek, neboť požadavky uvedené v těchto ustanoveních jsou v souladu se stávajícími mezinárodními závazky. Kromě toho by mělo být pro uplatnění jazykových požadavků uděleno další dvouleté přechodné období.

(21) Obecné podmínky pro získání licence ve vztahu k věku a požadavkům na vzdělání a vstupní výcvik by neměly mít dopad na držitele stávajících licencí.

(22) Podle bodu 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽³⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27. Rozhodnutí ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.

⁽²⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

4. „licenci“ osvědčení, bez ohledu na jeho název, vydané a schválené v souladu s touto směrnici, které dává svému oprávněnému držiteli právo poskytovat služby řízení letového provozu v souladu s kvalifikací a doložkami v něm uvedenými;
5. „kvalifikací“ oprávnění zapsané či připojené k licenci, jíž je součástí, ve které jsou uvedeny zvláštní podmínky, práva nebo omezení spojená s touto licencí; na licenci je uvedena alespoň jedna z těchto kvalifikací:
- letištní řízení vizuální,
 - letištní řízení přístrojové,
 - přibližovací řízení procedurální,
 - přibližovací řízení přehledové,
 - oblastní řízení procedurální,
 - oblastní řízení přehledové;
6. „doložkou ke kvalifikaci“ oprávnění uvedené v licenci, jež je její součástí, uvádějící zvláštní podmínky, práva nebo omezení spojená s danou kvalifikací;
7. „místní doložkou“ oprávnění uvedené v licenci, jež je její součástí, uvádějící letištní kód ICAO, sektory nebo pracoviště, kde je držitel licence způsobilý pracovat;
8. „jazykovou doložkou“ oprávnění uvedené v licenci, jež je její součástí, uvádějící jazykové znalosti držitele;
9. „doložkou instruktora“ oprávnění uvedené v licenci, jež je její součástí, uvádějící způsobilost držitele udělovat pokyny při zácviku na stanovišti;
10. „letištním kódem ICAO“ kód složený ze skupiny čtyř písmen sestavený podle pravidel předepsaných ICAO v její příručce DOC 7910 a přiřazený místu s pevnou leteckou stanicí;
11. „sektorem“ část řízeného prostoru nebo část letové informační oblasti/nebe;
12. „výcvikem“ souhrn teoretických kurzů, praktických cvičení včetně simulace a zácviku na stanovišti potřebný k získání a zachování dovednosti poskytovat bezpečné, vysoce kvalitní služby řízení letového provozu; výcvik zahrnuje:
- vstupní výcvik, poskytující základní výcvik a výcvik pro udělení kvalifikace, který vede k vydání licence řídicího letového provozu ve výcviku,
 - místní výcvik zahrnující přechodovou přípravu na zácvik a zácvik na stanovišti, po jehož absolvování je udělena licence řídicího letového provozu,
 - průběžný výcvik, kterým se uchovávají v platnosti doložky licence,
 - výcvik instruktorů pro zácvik na stanovišti, který vede k vydání doložky instruktora,
 - výcvik zkoušejících nebo hodnotitelů;
13. „poskytovatelem výcviku“ organizace, jež získala osvědčení příslušného vnitrostátního dozorového orgánu k poskytování jednoho nebo několika druhů výcviků;
14. „místním systémem odborné způsobilosti“ schválený systém stanovující způsob, jakým jednotka udržuje odbornou způsobilost svých držitelů licencí;
15. „místním plánem výcviku“ schválený plán s podrobným uvedením postupu a harmonogramem požadovaným k tomu, aby bylo možné postupy jednotky uplatnit na místní oblast pod dohledem instruktora pro zácvik na stanovišti.

Článek 3

Vnitrostátní dozorové orgány

- Členské státy určí nebo zřídí jeden nebo více subjektů jako své vnitrostátní dozorové orgány, aby převzaly úkoly přidělené uvedenému orgánu touto směrnicí.
- Vnitrostátní dozorové orgány jsou nezávislé na poskytovatelích letových navigačních služeb a poskytovatelích výcviku. Této nezávislosti je dosaženo dostatečným oddělením vnitrostátních dozorových orgánů a těchto poskytovatelů, a to alespoň na funkční úrovni. Členské státy zajistí nestranný a průhledný výkon pravomocí vnitrostátních dozorových orgánů.
- Členské státy oznámí Komisi názvy a adresy vnitrostátních dozorových orgánů, jakož i jejich změny a opatření přijatá k zajištění dodržování odstavce 2.

Článek 4

Zásady pro udělování licence

1. Aniž je dotčen čl. 1 odst. 3, zajistí členské státy, že služby řízení letového provozu v rámci oblasti působnosti čl. 1 odst. 2 poskytují pouze řídicí letového provozu, kteří získali licenci v souladu s touto směrnicí.

2. Žadatelé o licenci prokáží, že jsou způsobilí pracovat jako řídicí letového provozu či jako řídicí letového provozu ve výcviku. Doklad prokazující jejich odbornou způsobilost se týká znalostí, zkušeností, dovedností a jazykových znalostí.

3. Licence zůstává ve vlastnictví osoby, jíž je udělena a jež licenci podepíše.

4. V souladu s čl. 14 odst. 1

a) licence, kvalifikace nebo doložky mohou být pozastaveny, v případě pochybností o odborné způsobilosti řídicího letového provozu nebo při jeho závažném pochybení;

b) licence může být odebrána v případě hrubé nedbalosti nebo zneužití.

5. Licence řídicího letového provozu ve výcviku opravňuje držitele k poskytování služeb řízení letového provozu pod dohledem instruktora pro zácvik na stanovišti.

6. Licence obsahuje položky stanovené v příloze I.

7. Pokud je licence vydána v jiném než anglickém jazyce, obsahuje anglický překlad položek uvedených v příloze I.

8. Členské státy zajistí, aby řídicí letového provozu měli dostatečný výcvik v oblasti bezpečnosti a krizového řízení.

Článek 5

Podmínky pro získání licence

1. Licence řídicího letového provozu ve výcviku je udělena žadatelům, kteří:

a) dosáhli věku alespoň 18 let a jsou držiteli alespoň středoškolského vysvědčení nebo diplomu umožňujícího přístup na vysokou školu nebo rovnocenného diplomu.

Členské státy mohou stanovit, že vnitrostátní dozorové orgány posoudí úroveň vzdělání žadatelů, kteří nesplňují tento požadavek na vzdělání. Pokud toto posouzení prokáže, že žadatel má zkušenosti a vzdělání, jež mu zaručují přiměřenou pravděpodobnost, že dokončí výcvik řídicího letového provozu, považuje se to za postačující;

b) úspěšně dokončili schválený vstupní výcvik odpovídající kvalifikaci a případné doložce ke kvalifikaci, jak je stanoveno v části A přílohy II;

c) jsou držiteli platného lékařského potvrzení a

d) prokázali přiměřenou úroveň jazykových znalostí v souladu s požadavky uvedenými v příloze III.

License obsahuje alespoň jednu kvalifikaci a případně jednu doložku ke kvalifikaci.

2. Licence řídicího letového provozu je udělena žadatelům, kteří:

a) dosáhli věku alespoň 21 let. Členské státy však mohou v řádně odůvodněných případech stanovit nižší věkovou hranici;

b) jsou držiteli licence řídicího letového provozu ve výcviku, dokončili schválený místní plán výcviku a úspěšně složili odpovídající zkoušky či ohodnocení v souladu s požadavky uvedenými v části B přílohy II;

c) jsou držiteli platného lékařského potvrzení a

d) prokázali přiměřenou úroveň jazykových znalostí v souladu s požadavky uvedenými v příloze III.

License nabývá platnosti uvedením jedné nebo více kvalifikací a příslušných doložek ke kvalifikaci, místních nebo jazykových doložek, pro něž byl výcvik úspěšně dokončen.

3. Doložka instruktora je udělena držitelům licence řídicího letového provozu, kteří:

a) vykonávali činnost řídicího letového provozu nejméně po dobu jednoho roku bezprostředně předcházejícího nebo po takovou delší dobu, jež je vnitrostátním dozorovým orgánem stanovena s ohledem na kvalifikace a doložky, pro které má být zácvik na stanovišti poskytován, a

- b) úspěšně dokončili schválený kurs instruktorů pro zácvik na stanovišti, během něhož byly prostřednictvím odpovídajících zkoušek posouzeny jejich požadované znalosti a pedagogické dovednosti.

Článek 6

Kvalifikace řídicího letového provozu

Pro označení druhu služby, již může držitel licence poskytovat, je na licenci uvedena jedna nebo více z těchto kvalifikací:

- a) kvalifikace vizuálního letištního řízení (ADV), která označuje, že držitel licence je oprávněn poskytovat službu řízení letového provozu pro letištní provoz na letišti, které nemá vydané postupy pro přiblížení či odlety za použití navigačních přístrojů;
- b) kvalifikace přístrojového letištního řízení (ADI), která označuje, že držitel licence je oprávněn poskytovat službu řízení letového provozu pro letištní provoz na letišti, které má vydané postupy pro přiblížení či odlety za použití navigačních přístrojů, a je doplněna alespoň o jednu z doložek ke kvalifikaci uvedených v čl. 7 odst. 1;
- c) kvalifikace procedurálního přibližovacího řízení (APP), která označuje, že držitel licence je oprávněn poskytovat služby řízení letového provozu pro přistávající, odlétající či přelétající letadlo bez použití přehledového zařízení;
- d) kvalifikace přehledového přibližovacího řízení (APS), která označuje, že držitel licence je oprávněn poskytovat služby řízení letového provozu pro přistávající, odlétající či přelétající letadlo za pomoci přehledového zařízení, a je doplněna alespoň jednou z doložek ke kvalifikaci uvedených v čl. 7 odst. 2;
- e) kvalifikace procedurálního oblastního řízení (ACP), která označuje, že držitel licence je oprávněn poskytovat služby řízení letového provozu pro letadlo bez použití přehledového zařízení;
- f) kvalifikace přehledového oblastního řízení (ACS), která označuje, že držitel licence je oprávněn poskytovat služby řízení letového provozu pro letadlo za pomoci přehledového zařízení, a je doplněna alespoň jednou z doložek ke kvalifikaci uvedených v čl. 7 odst. 3.

Článek 7

Doložky ke kvalifikaci

1. S kvalifikací přístrojového letištního řízení (ADI) je spojena alespoň jedna z těchto doložek:

- a) doložka řízení z řídicí věže (TWR), která označuje, že držitel je oprávněn poskytovat služby řízení tam, kde je letištní řízení poskytováno z jednoho pracoviště;
- b) doložka řízení pozemního pohybu (GMC), která označuje, že držitel licence je oprávněn řídit pozemní pohyb;
- c) doložka přehledového systému pozemního pohybu (GMS), udělovaná k doložce řízení pozemního pohybu nebo doložce řízení z řídicí věže, která označuje, že držitel je oprávněn řídit pozemní pohyb za pomoci systému pohybu na letištní ploše;
- d) doložka řízení za letu (AIR), která označuje, že držitel licence je oprávněn provádět řízení za letu;
- e) doložka radarového letištního řízení (RAD), udělovaná k doložce letového řízení, která označuje, že držitel licence je oprávněn poskytovat letištní řízení za pomoci přehledového radiolokátoru.

2. S kvalifikací přehledového přibližovacího řízení (APS) je spojena alespoň jedna z těchto doložek:

- a) radarová doložka (RAD), která označuje, že držitel licence je oprávněn poskytovat službu přiblížení za použití primárního nebo sekundárního radiolokátoru;
- b) doložka radaru přesného přiblížení (PAR), udělovaná k radarové doložce, která označuje, že držitel licence je oprávněn provádět pozemní řízená přesná přiblížení za použití radiolokátoru přesného přiblížení pro letadlo v konečné fázi přiblížení na přistávací dráhu;
- c) doložka přehledového radaru přiblížení (SRA), udělovaná k radarové doložce, která označuje, že držitel licence je oprávněn provádět ze země řízená nepřesná přiblížení za použití přehledového zařízení pro letadlo v konečné fázi přiblížení na přistávací dráhu;

d) doložka pro automatický závislý přehled (ADS), která označuje, že držitel je oprávněn provádět služby řízení přiblížení za použití automatického závislého přehledu;

e) doložka terminálního řízení (TCL), udělovaná k radarové doložce či k doložce automatického závislého přehledu, která označuje, že držitel je oprávněn poskytovat služby řízení letového provozu za pomoci jakéhokoli přehledového zařízení letadlu pohybujícímu se ve stanoveném prostoru terminálu nebo v přilehlých sektorech.

3. S kvalifikací přehledového oblastního řízení (ACS) je spojena alespoň jedna z těchto doložek:

a) radarová doložka (RAD), která označuje, že držitel je oprávněn poskytovat služby řízení vzdušného prostoru za použití přehledového radiolokátoru;

b) doložka automatického závislého přehledu (ADS), která označuje, že držitel je oprávněn poskytovat služby řízení vzdušného prostoru za použití automatického závislého přehledu;

c) doložka terminálního řízení (TCL), udělovaná k radarové doložce či k doložce automatického závislého přehledu, která označuje, že držitel je oprávněn poskytovat služby řízení letového provozu za pomoci jakéhokoli přehledového zařízení letadlu pohybujícímu se ve stanoveném prostoru terminálu nebo v přilehlých sektorech;

d) doložka oceánského řízení (OCN), která označuje, že držitel je oprávněn poskytovat služby řízení letového provozu letadlu pohybujícímu se v oceánské řízené oblasti.

4. Aniž jsou dotčeny odstavce 1, 2 a 3, mohou členské státy ve výjimečných případech, k nimž dochází výhradně v důsledku zvláštní povahy letového provozu ve vzdušném prostoru, za který odpovídají, vytvořit vnitrostátní doložky. Tyto doložky nesmějí mít dopad na celkový volný pohyb řídicích letového provozu.

Článek 8

Jazykové doložky

1. Členské státy zajistí, že řídicí letového provozu může prokázat schopnost hovořit anglickým jazykem a rozumět mu na dostatečné úrovni. Jejich jazykové znalosti se určí v souladu s hodnoticí stupnicí jazykových znalostí uvedené v příloze III.

2. Členské státy mohou uložit místní jazykové požadavky, pokud to považují z bezpečnostních důvodů za nezbytné.

3. Úroveň požadovaná při použití odstavců 1 a 2 je úroveň 4 hodnoticí stupnice jazykových znalostí uvedené v příloze III.

4. Bez ohledu na odstavec 3 mohou členské státy požadovat při použití odstavců 1 nebo 2 úroveň 5 hodnoticí stupnice jazykových znalostí uvedené v příloze III, pokud je vyšší požadovaná úroveň z bezpečnostních důvodů opodstatněná provozními podmínkami určité kvalifikace nebo doložky. Tento požadavek musí být objektivně odůvodněný, přiměřený a průhledný a nesmí být diskriminační.

5. Jazykové znalosti se prokazují osvědčením vydaným po průhledném a objektivním postupu hodnocení schváleném vnitrostátním dozorovým orgánem.

Článek 9

Doložky instruktora

Doložka instruktora označuje, že držitel licence je oprávněn poskytovat výcvik a dozor na pracovišti v oblasti spadající do platné kvalifikace.

Článek 10

Místní doložky

Místní doložka označuje, že držitel licence je oprávněn poskytovat služby řízení letového provozu pro určitý sektor, skupinu sektorů nebo provozní pracoviště v rámci odpovědnosti jednotky služeb řízení letového provozu.

Členské státy mohou stanovit, pokud to považují z bezpečnostních důvodů za nezbytné, že práva vyplývající z místní doložky mohou uplatňovat pouze držitelé licence mladší určitého věku.

Článek 11

Podmínky pro zachování kvalifikace a platnosti doložek

1. Místní doložky jsou platné po počáteční dobu 12 měsíců. Platnost těchto doložek se prodlouží o následujících 12 měsíců, pokud poskytovatel služeb řízení letového provozu prokáže, že:

a) žadatel vykonával práva vyplývající z licence během posledních 12 měsíců po minimální počet hodin, který je uveden ve schváleném místním systému odborné způsobilosti,

- b) byla posouzena odborná způsobilost žadatele v souladu s částí C přílohy II a
- c) žadatel je držitelem platného lékařského potvrzení.

Minimální počet pracovních hodin bez času stráveného instruktáží požadovaný pro zachování platnosti místní doložky může být u instruktorů pro zácvik na stanovišti snížen úměrně k času strávenému instruktáží na provozních pracovištích, pro které je prodloužení požadováno.

2. Pokud místní doložky pozbudou platnosti, musí se pro opětovné nabytí platnosti doložky úspěšně absolvovat místní plán výcviku.

3. Držitel kvalifikace nebo doložky ke kvalifikaci, který neposkytoval služby řízení letového provozu spojené s kvalifikací nebo doložkou ke kvalifikaci po dobu čtyř po sobě následujících let, může zahájit místní výcvik pro kvalifikaci nebo doložku ke kvalifikaci po odpovídajícím posouzení toho, zda i nadále splňuje podmínky pro tuto kvalifikaci nebo doložku ke kvalifikaci, a po splnění všech podmínek výcviku, které z tohoto posouzení vyplývají.

4. Jazykové znalosti žadatele jsou formálně vyhodnocovány v pravidelných intervalech s výjimkou případu, kdy žadatel prokáže jazykové znalosti na úrovni 6.

Tento interval není delší než tři roky u žadatelů, kteří prokáží znalosti na úrovni 4 a delší než šest let u žadatelů, kteří prokáží úroveň znalostí 5.

5. Doložka instruktora je platná po dobu 36 měsíců a na tuto dobu ji lze prodloužit.

Článek 12

Lékařská potvrzení

1. Lékařská potvrzení vydává příslušný zdravotnický subjekt vnitrostátního dozorového orgánu nebo lékaři schválení vnitrostátním dozorovým orgánem.

2. Vydávání lékařského potvrzení musí být v souladu s ustanoveními přílohy I Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví a Požadavky vydávání lékařského potvrzení řídicím letového provozu pro evropskou třídu 3, stanovenými Eurocontroleem.

3. Lékařská potvrzení jsou platná ode dne lékařské prohlídky po dobu 24 měsíců pro řídicí letového provozu až do věku 40 let a po dobu 12 měsíců po dosažení tohoto věku. Lékařské potvrzení lze kdykoliv zrušit, pokud to zdravotní stav držitele vyžaduje.

4. Členské státy zajistí stanovení účinných postupů pro přezkum a odvolání s náležitou účastí nezávislých lékařských poradců.

5. Členské státy zajistí vytvoření postupů pro řešení případů snížené zdravotní způsobilosti a umožní držitelům licencí oznámit svým zaměstnavatelům, že si jsou vědomi snížení své zdravotní způsobilosti nebo že se nacházejí ve stavu ovlivněném psychoaktivní látkou nebo lékem, jenž by jim mohl znemožnit bezpečný a řádný výkon práv vyplývajících z licence.

Článek 13

Udělování osvědčení poskytovatelům výcviku

1. Poskytování výcviku řídicím letového provozu, včetně s tím spojených postupů hodnocení, je podmíněno udělením osvědčení vnitrostátním dozorovým orgánem.

2. Podmínky pro udělování osvědčení se vztahují na technickou a provozní způsobilost a vhodnost k organizování výcvikových kurzů, jak je stanoveno v bodě 1 přílohy IV.

3. Žádosti o udělení osvědčení se podávají vnitrostátním dozorovým orgánům členského státu, kde má žadatel hlavní místo své činnosti a případně sídlo.

Vnitrostátní dozorové orgány vydají osvědčení, splňuje-li žadatel o vydání osvědčení poskytovatele výcviku požadavky stanovené v bodě 1 přílohy IV.

Osvědčení lze vydat na každý druh výcviku nebo ve spojení s jinými letovými navigačními službami, čímž je tomuto druhu výcviku a druhu letových navigačních služeb uděleno osvědčení jakožto skupině služeb.

4. Osvědčení stanoví informace uvedené v bodě 2 přílohy IV.

5. Vnitrostátní dozorové orgány sledují dodržování požadavků a podmínek připojených k osvědčení. Zjistí-li vnitrostátní dozorový orgán, že držitel osvědčení tyto požadavky či podmínky již nesplňuje, přijme vhodná opatření, jež mohou zahrnovat odebrání osvědčení.

6. Každý členský stát uzná osvědčení vydaná jiným členským státem.

Článek 14

Záruka splnění norem odborné způsobilosti

1. Za účelem zajištění úrovně odborné způsobilosti nezbytné pro výkon práce řídicích letového provozu podle vysokých norem provozní bezpečnosti zajistí členské státy, že vnitrostátní dozorové orgány dohlíží na jejich výcvik a sledují jej.

Vnitrostátní dozorové orgány plní tyto úkoly:

- a) vydávání a odebrání licencí, kvalifikací a doložek, pro něž byl absolvován odpovídající výcvik a vyhodnocení prováděné v rámci působnosti vnitrostátního dozorového orgánu;
- b) zachovávání a pozastavování platnosti kvalifikace a doložek, jejichž práva jsou využívána v rámci působnosti vnitrostátního dozorového orgánu;
- c) udělování osvědčení poskytovatelům výcviku;
- d) schvalování výcvikových kurzů, místních plánů výcviku a místních systémů odborné způsobilosti;
- e) schvalování zkoušejících odborné způsobilosti nebo hodnotitelů odborné způsobilosti;
- f) sledování a kontrola výcvikových systémů;
- g) vytvoření příslušných odvolacích a oznamovacích postupů.

2. Vnitrostátní dozorové orgány poskytnou náležité informace a vzájemnou pomoc vnitrostátním dozorovým orgánům jiných členských států tak, aby se zajistilo účinné provádění této směrnice, zejména v případech zahrnujících volný pohyb řídicích letového provozu v rámci Společenství.

3. Vnitrostátní orgány dozoru zajistí provoz databáze, kde jsou uloženy informace o odborných znalostech všech držitelů licence, za něž nesou odpovědnost, a data platnosti jejich doložek. K tomuto účelu vedou provozní jednotky v rámci poskytovatelů letových navigačních služeb záznamy o skutečně odpracovaných hodinách v sektorech, skupině sektorů či na pracovištích u všech držitelů licence pracujících

v jednotce a tyto údaje poskytnou na vyžádání vnitrostátnímu dozorovému orgánu.

4. Vnitrostátní dozorové orgány schvalují držitele licence, kteří jsou oprávněni působit jako zkoušející odborné způsobilosti či hodnotitelé odborné způsobilosti při místním a průběžném výcviku. Schválení platí po dobu tří let a na tuto dobu ho lze prodloužit.

5. Vnitrostátní dozorové orgány pravidelně kontrolují poskytovatele výcviku s cílem zajistit účinné dodržování norem stanovených v této směrnici.

Kromě pravidelných kontrol mohou vnitrostátní dozorové orgány vykonávat inspekce na místě, jimiž ověřují účinné provádění této směrnice a dodržování norem v ní uvedených.

6. Vnitrostátní dozorové orgány mohou rozhodnout o částečném či úplném přenesení svých kontrolních a inspekčních funkcí uvedených v odstavci 5 tohoto článku na uznané organizace uvedené v souladu s článkem 3 nařízení (ES) č. 550/2004.

7. Členské státy předloží Komisi zprávu o uplatňování této směrnice do 17. května 2011 a poté ve tříletých odstupech.

Článek 15

Vzájemné uznávání licencí řídicího letového provozu

1. S výhradou článku 8 uzná každý členský stát licenci a s ní spojené kvalifikace, doložky ke kvalifikaci a jazykové doložky vydané vnitrostátními dozorovými orgány jiného členského státu v souladu s touto směrnicí i připojené lékařské potvrzení. Členské státy však mohou rozhodnout, že uznají pouze licence držitelů, kteří dosáhli věku alespoň 21 let, jak se předpokládá v čl. 5 odst. 2 písm. a).

2. Pokud držitel licence vykonává práva vyplývající z licence v jiném členském státě, než ve kterém byla licence vydána, má držitel licence právo vyměnit si svou licenci za licenci vydanou v členském státě, kde jsou práva vykonávána, aniž by byly ukládány další podmínky.

3. Pro udělení místní doložky požadují vnitrostátní dozorové orgány po žadateli splnění zvláštních podmínek spojených s doložkou, přičemž určí jednotku, sektor nebo provozní pracoviště. Při vytváření místního plánu výcviku poskytovatel výcviku řádně zohlední získanou odbornou způsobilost a zkušenosti žadatele.

4. Vnitrostátní dozorové orgány schvalují a vydávají odůvodněné rozhodnutí o místním plánu výcviku, který obsahuje navrhovaný výcvik žadatele, nejpozději šest týdnů po předložení dokladu, aniž je dotčen odklad vyplývající z případného odvolání. Ve svých rozhodnutích vnitrostátní dozorové orgány zajistí, aby byly dodržovány zásady přiměřenosti a zákazu diskriminace.

Článek 16

Přizpůsobení technickému a vědeckému pokroku

Komise může s ohledem na technický a vědecký pokrok přijmout postupem podle čl. 17 odst. 2 změny kvalifikací uvedených v článku 6, doložek ke kvalifikaci uvedených v článku 7, ustanovení o lékařských potvrzeních uvedených v čl. 12 odst. 3 a příloh.

Článek 17

Výbor

1. Komisi je nápomocen Výbor pro jednotné nebe zřízený článkem 5 nařízení (ES) č. 549/2004.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je jeden měsíc.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 18

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro udělování sankcí za porušení vnitrostátních předpisů přijatých podle této směrnice a přijmou veškerá opatření nezbytná pro zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato pravidla

Komisi do 17. května 2008 a neprodleně jí oznámí veškeré následné změny, jež se jich týkají.

Článek 19

Přechodná ustanovení

Ustanovení čl. 5 odst. 2 písm. a) a b) se nevztahují na držitele licencí řídicího letového provozu vydaných členskými státy před 17. květnem 2008.

Článek 20

Provedení

Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 17. května 2008, s výjimkou článku 8, pro nějž je tato lhůta 17. května 2010. Neprodleně sdělí jejich znění Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

Článek 21

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 22

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne 5. dubna 2006.

Za Evropský parlament
předseda

J. BORRELL FONTELLES

Za Radu
předseda

H. WINKLER

PŘÍLOHA I

SPECIFIKACE PRO LICENCE

Licence vydané členskými státy v souladu s touto směrnicí musí splňovat tyto specifikace:

1. Údaje

1.1 Na licenci jsou uvedeny tyto údaje, hvězdičkou jsou označeny ty položky, jež musí být přeloženy do anglického jazyka:

- a) *název státu nebo orgánu vydávajícího licenci (tučně),
- b) *název licence (velmi tučně),
- c) pořadové číslo licence arabskými čísly přidělené orgánem vydávajícím licenci,
- d) úplné jméno držitele (latinkou i v případě, že písmo národního jazyka není latinka),
- e) datum narození,
- f) státní příslušnost držitele,
- g) podpis držitele,
- h) *osvědčení týkající se platnosti licence a oprávnění držitele vykonávat práva odpovídající licenci uvádějící:
 - i) kvalifikace, doložky ke kvalifikaci, jazykové doložky, doložky instruktora a místní doložky,
 - ii) data jejich prvního vydání,
 - iii) data konce jejich platnosti,
- i) podpis úředníka vydávajícího licenci a datum vydání,
- j) pečeť nebo razítko orgánu vydávajícího licenci.

1.2 K licenci musí být přiloženo platné lékařské potvrzení.

2. Materiál

Použije se papír nejvyšší jakosti nebo jiný vhodný materiál a položky uvedené v bodě 1 musí být na něm zřetelně vyznačeny.

3. Barva

3.1 Pokud se u všech licencí vydávaných členskými státy souvisejících s letectvím používá materiál stejné barvy, je tato barva bílá.

3.2 Pokud mají licence vydávané členskými státy vztahující se k letectví rozlišující barevné označení, je barva licence řídicího letového provozu žlutá.

PŘÍLOHA II

POŽADAVKY NA VÝCVIK

ČÁST A

Požadavky na vstupní výcvik pro řídicí letového provozu

Vstupní výcvik zajistí, že řídicí letového provozu ve výcviku splní cíle alespoň základního výcviku a výcviku pro kvalifikaci uvedené v dokumentu Eurocontrolu „Pokyny pro společnou hlavní náplň vstupního výcviku řídicího letového provozu“ (Guidelines for air traffic controller Common Core Content Initial Training) ze dne 10.12.2004 tak, aby byli řídicí letového provozu schopni řídit letový provoz bezpečně, rychle a účinně.

Vstupní výcvik zahrnuje tyto předměty: letecké právo, řízení letového provozu, včetně postupů spolupráce mezi veřejným a vojenským řízením, meteorologie, navigace, letadla a principy letu, včetně dorozumívání mezi řídicím letového provozu a pilotem, lidské faktory, vybavení a systémy, profesionální prostředí, bezpečnost a kultura bezpečnosti, systémy řízení bezpečnosti, neobvyklé a nouzové situace, selhání systémů a jazykové znalosti, včetně radiotelefonní frazeologie.

Předměty se vyučují takovým způsobem, aby připravily žadatele na různé druhy služeb řízení letového provozu a zdůraznily bezpečnostní aspekty. Vstupní výcvik se skládá z teoretických a praktických kurzů, včetně simulace, a jeho trvání je stanoveno ve schválených plánech vstupního výcviku. Získané dovednosti zajistí, že kandidát může být považován za způsobilého pro řízení situací se složitým a hustým letovým provozem, čímž se usnadní přechod k místnímu výcviku. Odborná způsobilost kandidáta po vstupním výcviku je vyhodnocena prostřednictvím odpovídajících zkoušek nebo systému průběžného hodnocení.

ČÁST B

Požadavky na místní výcvik pro řídicí letového provozu

Místní plány výcviku podrobně uvádějí postupy a harmonogramy potřebné pro možnost uplatnit místní postup v místní oblasti pod dohledem instruktora pro zácvek na stanovišti. Schválený plán zahrnuje všechny prvky systému hodnocení odborné způsobilosti, včetně plánu práce, vyhodnocení pokroku a zkoušky, společně s oznamovacími postupy vnitrostátnímu dozorovému orgánu. Místní výcvik může obsahovat určité prvky vstupního výcviku, jež jsou specifické podle podmínek v daném státě.

Doba trvání místního výcviku je určena místním plánem výcviku. Požadovanou dovednost posuzují prostřednictvím odpovídajících zkoušek či systému průběžného hodnocení zkoušející odborné způsobilosti či hodnotitelé, kteří jsou ve svém posuzování nestranní a objektivní. K tomuto účelu stanoví vnitrostátní dozorové orgány odvolací postupy pro zajištění spravedlivého zacházení s kandidáty.

ČÁST C

Požadavky na průběžný výcvik pro řídicí letového provozu

Kvalifikace a místní doložky pro licenci řídicího letového provozu se udržují v platnosti prostřednictvím schváleného průběžného výcviku, který se skládá z výcviku pro zachování dovednosti řídicího letového provozu, obnovovacích kurzů, nácviku nouzových situací a případně jazykových kurzů.

Průběžný výcvik se skládá z teoretických a praktických kurzů a ze simulace. Pro tento účel vytvoří poskytovatel výcviku místní systémy odborné způsobilosti, v nichž jsou podrobně rozepsány postupy, obsazení a harmonogram nezbytný pro zajištění vhodného průběžného výcviku a pro prokázání odborné způsobilosti. Tyto systémy se přezkoumávají a schvalují alespoň jednou za tři roky. O trvání průběžného výcviku se rozhoduje podle funkčních potřeb řídicího letového provozu pracujících v jednotce, zejména s ohledem na změnu nebo plánovanou změnu postupů nebo vybavení nebo s ohledem na celkové požadavky řízení bezpečnosti. Odborná způsobilost každého z řídicího letového provozu se náležitým způsobem vyhodnotí alespoň jednou za tři roky. Poskytovatel letových navigačních služeb zajistí, aby byly uplatněny postupy zajišťující spravedlivé zacházení s držiteli licencí, u nichž nemůže být platnost doložek prodloužena.

PŘÍLOHA III

POŽADAVKY NA JAZYKOVÉ ZNALOSTI

Požadavky na jazykové znalosti stanovené v článku 8 se vztahují jak na použití frazeologie, tak na běžný jazyk. Aby bylo vyhověno požadavkům na jazykové znalosti je žadatel o licenci či držitel licence hodnocen a musí prokázat splnění alespoň provozní úrovně (úroveň 4) hodnotící stupnice jazykových znalostí uvedené v této příloze.

Způsobili mluvčí:

- a) efektivně komunikují při pouhé hlasové komunikaci (telefon/vysílačka) i při komunikaci s vizuálním kontaktem,
- b) přesně a jasně komunikují o běžných, konkrétních a práce se týkajících tématech,
- c) používají vhodné komunikační prostředky pro výměnu zpráv a rozpoznání a řešení nedorozumění (např. kontrola, potvrzení či ujasnění informací) v obecném či s prací souvisejícím kontextu,
- d) úspěšně a poměrně snadno řeší jazykové úkoly vznikající při komplikaci nebo neočekávaném vývoji událostí, k nimž dochází v běžné pracovní situaci či při komunikačním úkolu, s nímž jsou jinak obeznámeni, a
- e) používají dialekt či přízvuk srozumitelný pro leteckou veřejnost.

Hodnoticí stupnice jazykových znalostí: úroveň odborná, rozšířená a provozní.

| Úroveň | Výslovnost | Struktura | Slovní zásoba | Plynulost | Porozumění | Komunikace |
|----------------|---|---|---|--|--|--|
| Odborná 6 | Používá dialekt nebo způsob výslovnosti srozumitelný pro leteckou veřejnost. Výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace, i když mohou být ovlivněnyrodným jazykem či místními odchyškami, téměř nikdy neovlivňují snadnost dorozumění. | Struktura Odpovídající gramatické struktury a vzory vět jsou určeny dle jazykových funkcí podle úkolu. Základní i složité gramatické struktury a vzory vět jsou důsledně dobře ovládnuty. | Rozsah slovní zásoby a její přesnost jsou dostatečné pro efektivní komunikaci o širokém rozsahu známých či neznámých témat. Slovní zásoba je idiomatická, diferencovaná a lze ji dobře zaznamenávat. | Schopnost obsáhně a plynně hovořit přirozeně a bez námahy. Mění rychlost řeči ze stylistických důvodů, např. pro zdůraznění důležité části. Spontánně používá vhodná strukturující a spojovací slova v řeči. | Porozumění je přesné téměř ve všech souvislostech a zahrnuje porozumění jazykovým a kulturním odstínům. | Snadno komunikuje téměř ve všech situacích. Vnímá verbální i neverbální podněty a vhodně na ně reaguje. |
| Rozšířená 5 | Výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace, i když mohou být ovlivněnyrodným jazykem či místními odchyškami, zřídka ovlivňují snadnost dorozumění. | Základní gramatické struktury a vzory vět jsou důsledně dobře ovládnuty. Pokouší se o složitější struktury, ale s chybami, které někdy ovlivňují význam. | Rozsah slovní zásoby a přesnost jsou dostatečné pro efektivní komunikaci o běžných, konkrétních a s prací souvisejících tématech. Parafrazuje důsledně a úspěšně. Slovní zásoba je někdy idiomatická. | Schopnost obsáhně hovořit poměrně snadno o známých tématech, ale neumí měnit rychlost řeči jako stylistický prostředek. Je schopen používat vhodná strukturující a spojovací slova v řeči. | Porozumění je přesné o běžných, konkrétních a s prací souvisejících tématech a je téměř přesné, je-li mluvčí konfrontován s jazykovými či situačními komplikacemi či neočekávaným sledem událostí. Je schopen porozumět širokému rozsahu řečových odchylek (dialektu nebo způsobu řeči) či vyjádření. | Odezvy jsou okamžité, odpovídající a věcné. Účinně řídí vztah mluvčího a posluchače. |
| Provozní 4 | Výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace jsou ovlivněnyrodným jazykem či místními odchyškami, ale pouze někdy ovlivňují snadnost dorozumění. | Základní gramatické struktury a vzory vět jsou používány tvořivě a obvykle jsou dobře ovládnuty. Mohou se vyskytnout chyby, zejména v neobvyklých a neočekávaných situacích, ale jen zřídka ovlivňují význam. | Rozsah slovní zásoby a přesnost jsou obvykle dostatečné pro efektivní komunikaci o běžných, konkrétních a s prací souvisejících tématech. Schopnost často úspěšně parafrazovat při nedostatku slovní zásoby či v neobvyklých a neočekávaných situacích. | Hovoří ve vhodném tempu. Příležitostně může dojít ke ztrátě plynulosti při přechodu z nacvičené či formulkové řeči do spontánní komunikace, nebrání to však efektivní komunikaci. Schopnost omezeně používat strukturující a spojovací slova v řeči. Výplňová slova nepůsobí rušivě. | Porozumění je většinou přesné o běžných, konkrétních a s prací souvisejících tématech, je-li použitý způsob řeči či odchyška dostatečně srozumitelná pro mezinárodní komunitu uživatelů. Je-li mluvčí konfrontován s jazykovými či situačními komplikacemi či s neočekávaným vývojem událostí, porozumění může být pomalejší nebo jsou potřeba vysvětlující postupy. | Odezvy jsou obvykle okamžité, odpovídající a věcné. Zahajuje a udržuje komunikaci, i když se vyrovnává s neočekávaným vývojem událostí. Možná nedorozumění řeší přiměřeně kontrolou, ověřením či vyjasněním. |

PŘÍLOHA IV

**POŽADAVKY, KTERÉ JE NUTNO PŘIPOJIT K OSVĚDČENÍM VYDANÝM POSKYTOVATELŮM
VÝCVIKOVÝCH SLUŽEB**

1. Dodržení požadavků uvedených v článku 13 musí být prokázáno dokladem o dostatečném personálním a technickém zázemí poskytovatelů výcviku a o tom, že provozují činnost v prostředí vhodném k poskytování výcviku nezbytného k získání nebo zachování licencí řídicího letového provozu ve výcviku a licencí řídicího letového provozu. Poskytovatelé výcviku zejména:
 - a) mají účinnou strukturu řízení a dostatečný personál s odpovídající odbornou způsobilostí a zkušeností pro poskytování výcviku podle norem stanovených v této směrnici;
 - b) mají k dispozici nezbytná zařízení, vybavení a prostory vhodné pro daný druh nabízeného výcviku;
 - c) poskytnou metodický postup, který používají při podrobnějším vytváření obsahu, organizace a trvání výcvikových kurzů, místních plánů výcviku a místních systémů odborné způsobilosti; to zahrnuje způsob, jakým jsou organizovány zkoušky a hodnocení. Podrobně musí být uvedena odborná způsobilost zkoušejících pro zkoušky ke vstupnímu výcviku, včetně simulačního výcviku;
 - d) předloží doklad o systému řízení jakosti na místě pro sledování shody a přiměřenosti systémů a postupů, které zajistí, že poskytované služby výcviku splňují normy stanovené v této směrnici;
 - e) prokáží, že mají k dispozici dostatečné finanční prostředky pro vedení výcviku podle norem stanovených v této směrnici a že činnosti jsou dostatečně pojištěny podle povahy poskytovaného výcviku.
2. Osvědčení musí obsahovat:
 - a) vnitrostátní dozorový orgán, který osvědčení vydal,
 - b) žadatele (jméno a adresu),
 - c) druh služeb, pro něž je osvědčení vydáno,
 - d) prohlášení o tom, že žadatel splňuje požadavky stanovené v bodě 1,
 - e) datum vydání a dobu platnosti osvědčení.