

# ДИРЕКТИВА 2006/23/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 5 април 2006 година

относно лицензията на ръководителите на полети в Общността

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаването на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>1</sup>,

след консултации с Комитета на регионите,

действайки в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора<sup>2</sup>,

като имат предвид, че:

(1) Въвеждането на законодателството за единното европейско небе изисква създаване на по-подробно законодателство, и по-специално относно лицензирането на ръководителите на полети с цел да се осигурят най-високите стандарти на отговорност и компетентност, да се повиши наличността на ръководители на полети и да се насърчи взаимното признаване на лицензии, както се предвижда в член 5 от Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за предоставянето на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе<sup>3</sup>, като същевременно се преследва целта за общо повишаване на безопасността на въздушното движение и на компетентността на персонала.

(2) Въвеждането на лицензия на Общността е средство за признаване на специфичната роля, която изпълняват ръководителите на полети при безопасното предоставяне на управление на въздушното движение. Установяването на стандарти на Общността за компетентност ще намали също така фрагментацията в тази област, тъй като изисква по-ефективна организация на работата в рамките на засилващото се регионално сътрудничество между

---

<sup>1</sup> ОВ С 234, 22.9.2005 г., стр. 17.

<sup>2</sup> Становище на Европейския парламент от 8 март 2005 г. (ОВ С 320 Е, 15.12.2005 г., стр. 50), Обща позиция на Съвета от 14 ноември 2005 г. (ОВ С 316 Е, 13.12.2005 г., стр. 1) и Позиция на Европейския парламент от 15 февруари 2006 г. (все още непубликувана в *Официален вестник*).

<sup>3</sup> ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10.

доставчиците на аеронавигационно обслужване. Следователно настоящата директива е основна част от законодателството за единното европейско небе.

(3) Директивата е най-подходящият инструмент за установяване на стандарти за компетентност, като оставя на държавите-членки да решат по какъв начин да постигнат тези стандарти.

(4) Настоящата директива трябва да надстрои съществуващите международни стандарти. Международната организация за гражданска авиация (ИКАО) е приела разпоредби за лицензирането на ръководителите на полети, които включват и лингвистични изисквания. Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол), създадена с международна конвенция от 13 декември 1960 г., във връзка със сътрудничеството за безопасност на въздухоплаването е приела регулативни изисквания за безопасност на Евроконтрол. В съответствие с член 4 от Регламент (ЕО) № 550/2004 настоящата директива трансформира изискванията, посочени в регулативно изискване за безопасност на Евроконтрол № 5 (ESARR 5), приложими за ръководителите на полети.

(5) Специфичните характеристики на въздушното движение в Общността изискват въвеждането и ефективното прилагане на стандарти на Общността за компетентност за ръководителите на полети, наети на работа от доставчиците на аеронавигационно обслужване, участващи основно в общия въздушен трафик. Държавите-членки могат също така да прилагат националните разпоредби в съответствие с настоящата директива спрямо обучаващите се ръководители на полети и ръководителите на полети, които упражняват своите функции под отговорността на доставчиците на аеронавигационно обслужване, предоставящи обслужване основно при движение на въздухоплавателни средства, различно от общия въздушен трафик.

(6) когато държавите-членки предприемат действия за осигуряване на съответствие с изискванията на Общността, упълномощените органи, които контролират и проверяват съответствието, трябва да бъдат достатъчно независими от доставчиците на аеронавигационно обслужване и на обучение. Упълномощените органи трябва също така да имат възможност да изпълняват ефективно своите задачи. Националният контролен орган, номиниран или учреден по настоящата директива, може да бъде същият орган или органи, номинирани или учредени в съответствие с член 4 от Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за установяване на рамката за създаване на единното европейско небе<sup>4</sup>.

(7) Предоставянето на аеронавигационно обслужване изисква персонал с високи умения, чиято компетентност може да бъде доказана по различни начини. За контрола на въздушното движение подходящ начин е въвеждането на лицензия на Общността, която да се счита като вид диплома индивидуално за всеки ръководител на полети. Квалификационният клас на лицензията показва вида обслужване на въздушното движение, който ръководителят на полети е

---

<sup>4</sup> ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

компетентен да предоставя. В същото време разрешенията, включени в лицензията, отразяват както специфичните умения на ръководителя на полети, така и упълномощаването от контролните органи да предоставя обслужване за отделен сектор или група от сектори. За тази цел упълномощените органи трябва да могат да оценяват компетентността на ръководителите на полети, когато издават лицензии или удължават срока на валидност на разрешенията. Упълномощените органи трябва също така да могат да прекратяват временно лицензия, квалификационни класове или разрешения, когато компетентността е под съмнение. В усилията си да насърчи докладването на инциденти (културата на справедливост), настоящата директива не създава автоматична връзка между инцидент и временно прекратяване на лицензия, квалификационен клас или разрешение. Анулирането на лицензия трябва да се счита като последно средство в екстремни случаи.

(8) За да се създаде доверие на държавите-членки в различните системи за лицензиране, които те прилагат, крайно необходимо е наличието на правила на Общността за получаване и поддържане на лицензии. Следователно от гледна точка на осигуряване на най-високо ниво на безопасност е важно да се хармонизират изискванията по отношение на квалификация, компетентност и достъп до професията на ръководител на полети. Това би трябвало да доведе до предоставяне на безопасно, висококачествено обслужване на въздушното движение и признаване на лицензиите в Общността, като по този начин се увеличава свободата на движение и наличността на ръководители на полети.

(9) Държавите-членки трябва да осигурят, че прилагането на настоящата директива не води до заобикаляне на съществуващите национални разпоредби, управляващи правата и задълженията, приложими в отношенията при наемане на работа между работодателя и кандидатстващия за работа ръководител на полети.

(10) За да станат уменията сравними в Общността, те трябва да се структурират по ясен и общоприемлив начин. Това ще помогне да се гарантира безопасността не само във въздушното пространство под контрола на един доставчик на аеронавигационно обслужване, но най-вече при взаимодействието между различни доставчици на аеронавигационно обслужване.

(11) При много инциденти и произшествия комуникацията играе значителна роля. Ето защо ИКАО е приела изисквания за владеене на език. Настоящата директива разработва тези изисквания и предоставя средства за изпълнение на тези международно приети стандарти. Съществува необходимост за спазване на принципите на недискриминацията, прозрачността и пропорционалността при езиковите изисквания, така че да се насърчи свободното движение, като същевременно се осигури безопасността.

(12) Целите на първоначалното обучение са описани в насоките, разработени по искане на страните членки на Евроконтрол, и се считат за подходящи стандарти. При обучение в центъра за управление на въздушното движение недостигът на общоприети стандарти трябва да се преодолее чрез набор от мерки, включващи одобрение на екзаминатори, което би трябвало да гарантира високи стандарти за компетентност. Това е много важно, тъй като обучението в центъра за

управление на въздушното движение е много скъпо и критично от гледна точка на безопасността.

(13) Медицинските изисквания са разработени по искане на държавите-членки на Евроконтрол и се считат за приемлив начин за съответствие с настоящата директива.

(14) От гледна точка на безопасността сертифицирането на предоставянето на обучение трябва да се счита като един от критичните фактори, допринасящи за качеството на обучението. Обучението трябва да се счита за вид обслужване подобно на аеронавигационното обслужване и също да подлежи на сертифициране. Настоящата директива трябва да направи възможно сертифицирането на обучението чрез вида обучение, чрез пакета от услуги по обучение или чрез пакета от обучение и аеронавигационно обслужване, без да се пренебрегват специфичните особености на обучението.

(15) Настоящата директива потвърждава дългогодишната практика на Съда на Европейските общности в областта на взаимното признаване на дипломи и свободата на движение на работниците. Принципът на пропорционалността, разумните обосновки за налагане на компенсационни мерки и осигуряването на съответни апелативни процедури съставляват основните принципи, които трябва да станат приложими по явен начин в сектора на управление на въздушното движение. Държавите-членки трябва да бъдат упълномощени да отказват да признаят лицензии, които не са издадени в съответствие с настоящата директива; държавите-членки трябва също така да бъдат упълномощени да признават такива лицензии, след като са извършили съответна оценка за еквивалентност. Тъй като настоящата директива е насочена към улесняване на взаимното признаване на лицензии, тя не регулира условията, които засягат достъпа до наемане на работа.

(16) Професията на ръководителя на полети е предмет на технически нововъведения, които налагат редовно актуализиране на уменията на ръководителите на полети. Настоящата директива трябва да разреши подобна адаптация спрямо техническия напредък и научния прогрес чрез използване на процедурата на комитета.

(17) Настоящата директива може да окаже влияние върху всекидневните работни практики на ръководителите на полети. Социалните партньори трябва да бъдат информирани и консултирани по подходящ начин за всички мерки, които имат значими социални последици. Следователно секторният комитет за диалог, учреден с Решение 98/500/ЕО на Комисията от 20 май 1998 г. за създаване на секторни комитети за диалог между социалните партньори на европейско равнище<sup>5</sup>, е бил консултиран и трябва да бъде консултиран при бъдещо въвеждане на мерки, предприети от Комисията.

(18) Държавите-членки трябва да установят правила за санкциите, приложими при нарушаване на националните разпоредби, приети в съответствие с

---

<sup>5</sup> ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр. 27. Решение, изменено с Акта за присъединяване от 2003 г.

настоящата директива, и да предприемат всички мерки, необходими за осигуряване на спазването на тези правила. Санкциите трябва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи.

(19) Мерките, необходими за прилагане на настоящата директива, трябва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на процедури за упражняване на правомощията за прилагане, дадени на Комисията<sup>6</sup>,

(20) Двугодишен преходен период се счита за достатъчен за установяване на рамката на лицензиране в Общността и за изравняване в посочената рамка на лицензиите на настоящите притежатели на лицензии в съответствие с разпоредбите, засягащи условията за поддържане на квалификационни класове и запазване валидността на разрешения, тъй като изискванията, посочени в тези разпоредби са в съответствие със съществуващите международни задължения. Освен това ще бъде предоставен допълнителен преходен период от две години за прилагане на лингвистичните изисквания.

(21) Общите условия за получаване на лицензи дотолкова доколкото те са свързани с възраст, образователни изисквания и първоначално обучение, не трябва да засягат притежателите на съществуващи лицензии.

(22) В съответствие с точка 34 от междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество<sup>7</sup> държавите-членки се насърчават да създават за свои цели и в интерес на Общността собствени таблици, които илюстрират, доколкото е възможно, взаимовръзката между настоящата директива и мерките за транспониране, както и да направят тези таблици публично достояние,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

### *Член 1*

#### **Цел и обхват**

1. Целта на настоящата директива е да повиши стандартите за безопасност и да подобри работата на системата на Общността за контрол на въздушното движение чрез издаване на лицензия на Общността на ръководителите на полети.

2. Настоящата директива се прилага за:

- обучаващи се ръководители на полети, и
- ръководители на полети,

---

<sup>6</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

<sup>7</sup> ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

които изпълняват своите функции под отговорността на доставчици на аеронавигационно обслужване, предоставящи обслужване основно при движение на въздухоплавателни средства от общия въздушен трафик.

3. Във връзка с член 1, параграф 2 и член 13 от Регламент (ЕО) № 549/2004 в случаите, когато редовно и планирано обслужване при управление на въздушното движение се предоставя на общия въздушен трафик под отговорността на доставчиците на аеронавигационно обслужване, които предоставят обслужване основно при движение на въздухоплавателни средства, различни от общия въздушен трафик, държавите-членки осигуряват, че нивото на безопасност и качество на обслужване за общия въздушен трафик е най-малко еквивалентно на нивото, което се постига в резултат от прилагането на разпоредбите на настоящата директива.

## Член 2

### Определения

По смисъла на настоящата директива се прилагат следните определения:

1. „обслужване при управление на въздушното движение“ означава обслужване, предоставяно за целите на предотвратяване на сблъскване между въздухоплавателни средства и върху зоната за маневриране — между въздухоплавателни средства и препятствия, както и за ускоряване и поддържане на подреден поток от въздушно движение;

2. „доставчици на аеронавигационно обслужване“ означава всяка обществена или частна организация, която предоставя аеронавигационно обслужване за общия въздушен трафик;

3. „общ въздушен трафик“ означава всички движения на граждански въздухоплавателни средства, както и всички движения на държавни въздухоплавателни средства (включително военни, митнически и полицейски въздухоплавателни средства), когато тези движения се изпълняват в съответствие с процедурите на ИКАО;

4. „лицензия“ означава сертификат независимо от наименованието му; издаден и одобрен в съответствие с настоящата директива, който дава право на неговия законен собственик да предоставя обслужване при управление на въздушното движение в съответствие с квалификационните класове и разрешенията, съдържащи се в него;

5. „квалификационен клас“ означава упълномощаване, вписано в лицензията или свързано с нея, което представлява част от лицензията и указва специфичните условия, права или ограничения, принадлежащи на този лиценз; квалификационните класове в лицензията са най-малко един от следните:

- а) визуално управление на въздушното движение на летището;
- б) приборно управление на въздушното движение на летището;
- в) процедурно управление на въздушното движение в зоната „ПОДХОД“;

- г) управление на въздушното движение в зоната „ПОДХОД“ чрез средства за обзор;
  - д) процедурно управление на въздушното движение в зоната „КОНТРОЛ“;
  - е) управление на въздушното движение в зоната „КОНТРОЛ“ чрез средства за обзор;
6. „разрешения“ означава упълномощаване, вписано в лицензията, което представлява част от нея и указва специфичните условия, права или ограничения, принадлежащи на съответния квалификационен клас;
7. „разрешение за център за управление на въздушното движение“ означава упълномощаване, вписано в лицензията, което представлява част от нея и указва индикатора на ИКАО за местоположението и секторите и/или работните места, на които притежателят на лицензията е компетентен да работи;
8. „езиково разрешение“ означава упълномощаване, вписано в лицензията, което представлява част от нея и указва езиковите умения на притежателя;
9. „инструкторско разрешение“ означава упълномощаване, вписано в лицензията, което представлява част от нея и указва компетентността на притежателя да извършва обучение на работно място;
10. „индикатор на ИКАО за местоположение“ означава четирибуквеният код, съставен в съответствие с правилата, предписани от ИКАО в наръчника DOC 7910, и присвояван на местоположението на аеронавигационната фиксирана станция;
11. „сектор“ означава част от контролиран район и/или част от район за полетна информация/горен район;
12. „обучение“ е съвкупността от теоретични курсове, практически упражнения включително симулации и обучение на работно място, необходими за придобиване и поддържане на умения за предоставяне на безопасно, висококачествено обслужване при управление на въздушното движение; то се състои от:
- а) първоначално обучение, осигуряващо основно обучение и обучение за квалификационен клас, което води до получаване на лицензия за обучаващ се;
  - б) обучение в център за управление на въздушното движение, включващо обучение, предшестващо обучението на работно място, и обучение на работно място, което води до получаване на лицензия за ръководител на полети;
  - в) продължаващо обучение за запазване на валидността на разрешенията;
  - г) обучение на инструкторите за обучение на работно място, което води до получаване на инструкторско разрешение;

д) обучение на екзаминатори и/или оценители;

13. „доставчик на обучение“ означава организация, която е сертифицирана от съответния национален контролен орган да предоставя един или повече видове обучение;

14. „схема за компетентност на центъра за управление на въздушното движение“ е одобрена схема, указваща метода, чрез който центърът за управление на въздушното движение поддържа компетентността на притежателите на лицензии в него;

15. „план за обучение на центъра за управление на въздушното движение“ е одобрен план, в който детайлно се описват процесите и сроковете, необходими за прилагане на процедурите на центъра за управление на въздушното движение в локалната област под надзора на инструктор за обучение на работно място.

### *Член 3*

#### **Национални контролни органи**

1. Държавите-членки номинират или създават орган или органи като техен национален контролен орган с цел да приемат задачите, възложени на този орган по настоящата директива.

2. Националните контролни органи са независими от доставчиците на аеронавигационно обслужване и на обучение. Тази независимост се постига чрез адекватно разделяне, най-малко на функционално ниво, на националните контролни органи от доставчиците. Държавите-членки осигуряват, че националните контролни органи упражняват своите правомощия безпристрастно и прозрачно.

3. Държавите-членки уведомяват Комисията за имената и адресите на националните контролни органи, както и за всяка промяна в тях, и освен това за мерките, предприети за осигуряване на съответствие с параграф 2.

### *Член 4*

#### **Принципи за лицензиране**

1. Без нарушаване на член 1, параграф 3 държавите-членки осигуряват, че обслужването по контрол на въздушното движение в обхвата на член 1, параграф 2 се предоставя само от ръководители на полети, които са лицензирани в съответствие с настоящата директива.

2. Кандидатите за лицензия доказват, че са компетентни да действат като ръководители на полети или като обучаващи се ръководители на полети. Доказателствата, демонстриращи тяхната компетентност, се отнасят до знания, опит, умения и лингвистични познания.

3. Лицензията остава собственост на лицето, на което е издаден и което го подписва.



4. В съответствие с член 14, параграф 1:

а) лицензия, квалификационни класове или разрешения могат да бъдат временно прекратени, когато компетентността на ръководителя на полети е под съмнение или в случай на лошо поведение;

б) лицензия може да бъде анулирана в случай на престъпно нехайство или злоупотреба.

5. Лицензията за обучаващ се ръководител на полети упълномощава притежателя му да предоставя обслужване по контрол на въздушното движение под надзора на инструктор за обучение на работно място.

6. Лицензията включва точките, посочени в приложение I.

7. Когато лицензията се издава на език, различен от английския, той включва превод на английски език на точките, посочени в приложение I.

8. Държавите-членки осигуряват, че ръководителите на полети са обучени в достатъчна степен по безопасност, сигурност и управление на кризи.

#### *Член 5*

#### **Условия за получаване на лицензия**

1. Лицензии за обучаващ се ръководител на полети се дават на кандидати, които:

а) са навършили 18 години и имат поне диплома за средно образование или диплома, осигуряваща им достъп до университет.

Държавите-членки могат да постановят, че националният контролен орган оценява образователния стандарт на кандидатите, които не изпълняват това образователно изискване. Ако оценката покаже, че кандидатът има опит и образование, което му/й дава аргументирана перспектива за завършване на обучението за ръководител на полети, това трябва да се счита за достатъчно;

б) успешно са завършили одобрено първоначално обучение, съответстващо на квалификационен клас и разрешение, ако е приложимо, както е посочено в част А от приложение II;

в) имат валиден медицински сертификат;

г) са показали адекватно ниво на лингвистични умения в съответствие с изискванията, посочени в приложение III.

Лицензията съдържа най-малко един квалификационен клас и едно разрешение, ако е приложимо.

2. Лицензии за ръководители на полети се дават на кандидати, които:

- а) са навършили 21 години. Държавите-членки могат да предвидят по-ниска възрастова граница в надлежно аргументирани случаи;
- б) са притежатели на лицензия за обучаващ се и са завършили обучението си по одобрен план за обучение на центъра за управление на въздушното движение, като успешно са преминали през съответните изпити или оценки в съответствие с изискванията, посочени в част Б от приложение II;
- в) имат валиден медицински сертификат;
- г) са показали адекватно ниво на лингвистични умения в съответствие с изискванията, посочени в приложение III.

Лицензията се узаконява чрез включване на един или повече квалификационни класове и съответните разрешения, разрешение за център за управление на въздушното движение и езиково разрешение, за които обучението е завършено успешно.

3. Инструкторско разрешение се дава на притежатели на лицензия за ръководители на полети, които:

- а) са предоставяли обслужване на въздушното движение най-малко през последната година или за период от време, определен от националния контролен орган, като се отчитат квалификационните класове и разрешенията, за които е даван инструктаж; и
- б) успешно са завършили одобрен курс за обучение на инструктори за обучение на работно място, по време на който необходимите знания и педагогически умения са били оценени чрез съответни изпити.

#### *Член 6*

#### **Квалификационни класове на ръководител на полети**

Лицензиите съдържат един или повече от следните квалификационни класове, за да се укаже видът обслужване, който може да се предоставя от притежателя на лицензията:

- а) квалификационен клас „визуално управление на въздушното движение на летището (ADV)“, който указва, че притежателят на лицензията е компетентен да предоставя обслужване при управление на въздушното движение на летище, което няма публикувани процедури за подход или излитане по инструменти;
- б) квалификационен клас „приборно управление на въздушното движение на летището (ADI)“, който указва, че притежателят на лицензията е компетентен да предоставя обслужване при управление на въздушното движение на летище, което има публикувани процедури за подход или излитане по инструменти, и квалификационният клас се придружава от най-малко едно от разрешенията, описани в член 7, параграф 1;

в) квалификационен клас „процедурно управление на въздушното движение в зоната „ПОДХОД“ (APP)“, който указва, че притежателят на лицензията е компетентен да предоставя обслужване при управление на въздушното движение на кацачи, излитащи или прелитащи въздухоплавателни средства без използването на средства за обзор;

г) квалификационен клас „управление на въздушното движение в зоната „ПОДХОД“ чрез средства за обзор (APS)“, който указва, че притежателят на лицензията е компетентен да предоставя обслужване при управление на въздушното движение на кацачи, излитащи или прелитащи въздухоплавателни средства при използването на средства за обзор и квалификационният клас се придружава от най-малко едно от разрешенията, описани в член 7, параграф 2;

д) квалификационен клас „процедурно управление на въздушното движение в зоната „КОНТРОЛ“ (ACP)“, който указва, че притежателят на лицензията е компетентен да предоставя обслужване при управление на въздушното движение на въздухоплавателни средства без използването на средства за обзор;

е) квалификационен клас „управление на въздушното движение в зоната „КОНТРОЛ“ чрез средства за обзор (ACS)“, който указва, че притежателят на лицензията е компетентен да предоставя обслужване при управление на въздушното движение на въздухоплавателни средства при използването на средства за обзор и квалификационният клас се придружава от най-малко едно от разрешенията, описани в член 7, параграф 3.

## Член 7

### Разрешения

1. Квалификационен клас „приборно управление на въздушното движение на летището (ADI)“ трябва да има поне едно от следните разрешения:

а) разрешение „управление на движението в зона за „излитане и кацане“ (TWR)“, което указва, че притежателят е компетентен да предоставя управление, когато управлението на движението на летището се предоставя от едно работно място;

б) разрешение „управление на движението по маневрената площ на летището (GMC)“, което указва, че притежателят е компетентен да предоставя управление на движението по маневрената площ на летището;

в) разрешение „управление на движението по маневрената площ на летището чрез средства за обзор (GMS)“ в допълнение към разрешение „управление на движението по маневрената площ на летището (GMC)“ или разрешение „управление на движението в зона за „излитане и кацане“ (TWR)“, което указва, че притежателят е компетентен да предоставя управление на наземното движение с помощта на летищни системи за управление на наземното движение;

г) разрешение „управление на въздушното движение в зона за „излитане и кацане“ (AIR)“, което указва, че притежателят е компетентен да предоставя управление на въздушното движение;

д) разрешение „управление на движението по маневрената площ на летището чрез радар (RAD)“ в допълнение към разрешение „управление на въздушното движение в зона за „излитане и кацане“ (AIR)“ или разрешение „управление на движението в зона за „излитане и кацане“ (TWR)“, което указва, че притежателят е компетентен да предоставя управление на движението по маневрената площ на летището с помощта на средства за радарен обзор.

2. Квалификационен клас „управление на въздушното движение в зоната „ПОДХОД“ чрез средства за обзор (APS)“ трябва да има поне едно от следните разрешения:

а) разрешение „управление на въздушното движение чрез радар (RAD)“, което указва, че притежателят на лицензията е компетентен да предоставя управление на въздушното движение в зона „ПОДХОД“ чрез използването на първичен и/или вторичен радар;

б) разрешение „управление на въздушното движение чрез прецизен радар за подход (PAR)“ в допълнение към разрешение „управление на въздушното движение чрез радар (RAD)“, което указва, че притежателят на лицензията е компетентен да предоставя управление на въздушното движение при наземно контролирани прецизни подходи с използването на радар за прецизен подход за въздухоплавателни средства, които се намират на финалния подход на пистата;

в) разрешение „управление на въздушното движение чрез обзорен радар за подход (SRA)“ в допълнение към разрешение „управление на въздушното движение чрез радар (RAD)“, което указва, че притежателят на лицензията е компетентен да предоставя управление на въздушното движение при наземно контролирани непрецизни подходи с използването на средства за обзор за въздухоплавателни средства, които се намират на финалния подход на пистата за излитане и кацане;

г) разрешение „управление на въздушното движение чрез автоматичен зависим обзор (ADS)“, което указва, че притежателят на лицензията е компетентен да предоставя управление на въздушното движение в зона „ПОДХОД“ при използване на автоматичен зависим обзор;

д) разрешение „управление на въздушното движение в зона „ПОДХОД“ от отделно работно място, от което се извършва само сепариране на потоците отлитачи и долитачи ВС на едно или повече летища (TCL)“ в допълнение към разрешения „управление на въздушното движение чрез радар (RAD)“ или „управление на въздушното движение чрез автоматичен зависим обзор (ADS)“, което указва, че притежателят на лицензията е компетентен да предоставя управление на въздушното движение при използването на средства за обзор за въздухоплавателни средства в определената зона „ПОДХОД“ и/или в съседни сектори.

3. Квалификационен клас „управление на въздушното движение в зоната „КОНТРОЛ“ чрез средства за обзор (ACS)“ трябва да има поне едно от следните разрешения:

а) разрешение „управление на въздушното движение чрез радар (RAD)“, което указва, че притежателят е компетентен да предоставя управление на въздушното движение в зона „КОНТРОЛ“ при използването на обзорен радар;

б) разрешение „управление на въздушното движение чрез автоматичен зависим обзор (ADS)“, което указва, че притежателят е компетентен да предоставя управление на въздушното движение в зона „КОНТРОЛ“ при използване на автоматичен зависим обзор;

в) разрешение „управление на въздушното движение в зона „ПОДХОД“ от отделно работно място, от което се извършва само сепариране на потоците отлитащи и долитащи ВС на едно или повече летища (TCL)“ в допълнение към разрешения „управление на въздушното движение чрез радар (RAD)“ или „управление на въздушното движение чрез автоматичен зависим обзор (ADS)“, което указва, че притежателят на лицензията е компетентен да предоставя управление на въздушното движение при използването на средства за обзор за въздухоплавателни средства в определената зона „ПОДХОД“ и/или в съседни сектори;

г) разрешение „океански контрол (OCN)“, което указва, че притежателят е компетентен да предоставя управление на въздушното движение в зона „КОНТРОЛ“ за въздухоплавателни средства в океанската контролирана зона.

4. Без да се нарушават параграфи 1, 2 и 3 държавите-членки могат в изключителни случаи, които възникват само поради специфичните особености на въздушното движение във въздушното пространство под тяхна отговорност, да разработват национални разрешения. Тези разрешения не трябва да оказват влияние върху общата свобода на движение на ръководителите на полети.

#### *Член 8*

### **Езикови разрешения**

1. Държавите-членки осигуряват, че ръководителите на полети могат да демонстрират възможност да говорят и разбират английски език, достигайки задоволителен стандарт. Техните лингвистични умения се определят в съответствие със скалата за оценяване на степента на владеене на английски език, посочена в приложение III.

2. Държавите-членки могат да наложат локални езикови изисквания, когато считат това за необходимо по причини, свързани с безопасността.

3. Нивото, изисквано при прилагане на параграфи 1 и 2, трябва да бъде ниво 4 от скалата за оценяване на степента на владеене на английски език, посочена в приложение III.

4. Независимо от разпоредбите на параграф 3 държавите-членки могат да изискват ниво 5 от скалата за оценяване на степента на владеене на английски език, посочена в приложение III, когато оперативните обстоятелства за определен квалификационен клас или разрешение гарантират по-високо ниво поради императивни причини, свързани с безопасността. Такова изискване трябва да бъде обективно аргументирано, недискриминативно, пропорционално и прозрачно.

5. Доброто владеене на английски език се доказва чрез сертификат, издаден след прозрачна и обективна процедура на оценяване, одобрена от националния контролен орган.

#### *Член 9*

### **Инструкторски разрешения**

Инструкторското разрешение указва, че притежателят на лицензията е компетентен да предоставя обучение и контрол на работно място за областите, включени във валиден квалификационен клас.

#### *Член 10*

### **Разрешения за център за управление на въздушното движение**

Разрешението за център за управление на въздушното движение указва, че притежателят на лицензията е компетентен да предоставя управление на въздушното движение за определен сектор, група от сектори или работни места под отговорността на центъра за управление на въздушното движение.

Държавите-членки могат, когато сметат за необходимо, поради причини, свързани с безопасността, да постановят, че правата на разрешението за център за управление на въздушното движение се упражняват само от притежатели на лицензия под определена възраст.

#### *Член 11*

### **Условия за поддържане на квалификационни класове и запазване валидността на разрешения**

1. Разрешенията за център за управление на въздушното движение са валидни за първоначален период от 12 месеца. Валидността на такива разрешения може да бъде продължена за следващите 12 месеца, ако доставчикът на аеронавигационно обслужване докаже, че:

- а) в продължение на последните 12 месеца кандидатът е упражнявал правата на лицензията за минималния брой часове, както е указано в одобрената схема за компетентност на центъра за управление на въздушното движение;
- б) компетентността на кандидата е оценена в съответствие с част В от приложение II; и

- в) кандидатът има валиден медицински сертификат.

Минималният брой работни часове, без да се отчитат инструкторските задачи, изисквани за поддържане на валидността на разрешението за център за управление на въздушното движение, могат да бъдат намалени за инструкторите за обучение на работно място, пропорционално на времето, отделено за инструктиране на обучаващи се, за работните места, за които се прилага удължение.

2. Когато разрешенията за център за управление на въздушното движение станат невалидни, трябва успешно да се завърши разработката на план за обучение в центъра за управление на въздушното движение, така че да се осигури възможност за получаване на нов срок на валидност на разрешението.

3. Притежателят на квалификационен клас или разрешение, който не е предоставял управление на въздушното движение, свързано с този квалификационен клас или разрешение, за период от четири последователни години, може да започне обучение в центъра за управление на въздушното движение за този квалификационен клас или разрешение само след съответна преценка дали той/тя продължава да отговаря на условията за квалификационния клас или разрешението и след като изпълни всички изисквания за обучение, които произтичат от тази преценка.

4. Степента на владееене на английски език от кандидата редовно се оценява официално с изключение на случаите, когато кандидатите са демонстрирали владееене на езика на ниво 6.

Този срок следва да не бъде по-дълъг от три години за кандидати, които са демонстрирали владееене на езика на ниво 4 и не по-дълъг от шест години за кандидати, които са демонстрирали владееене на езика на ниво 5.

5. Инструкторското разрешение е валидно за 36 месеца, като срокът на валидност може да се поднови.

## *Член 12*

### **Медицински сертификати**

1. Медицинските сертификати се издават от компетентен медицински орган на националния контролен орган или от медицински лица, одобрени от националния контролен орган.

2. Издаването на медицински сертификати е в съгласие с разпоредбите на приложение I от Чикагската конвенция за международна гражданска авиация и изискванията за медицинско сертифициране европейски клас 3 на ръководителите на полети, установени от Евроконтрол.

3. Медицинските сертификати са валидни от датата на медицинския преглед и срокът на валидност е 24 месеца след тази дата за ръководители на полети на възраст до 40 години и 12 месеца след датата на медицинския преглед за ръководители на полети на възраст над 40 години. Медицинският сертификат

може да бъде анулиран по всяко време, ако медицинското състояние на притежателя изисква това.

4. Държавите-членки осигуряват, че са установени ефективни процедури за преглед и обжалване с участието на независими медицински консултанти.

5. Държавите-членки осигуряват, че са установени процедури за разрешаване на случаи на намалена медицинска годност и процедури за даване на възможност притежателите на лицензии да уведомяват своите работодатели, когато разберат за намаляване на медицинската си годност или когато са под влияние на психотропно вещество или лекарства, които могат да накърнят възможността им безопасно и правилно да упражняват правата на лицензията.

### *Член 13*

#### **Сертифициране на доставчиците на обучение**

1. Предоставянето на обучение за ръководители на полети включително свързаните с него процедури за оценка е предмет на сертифициране от националните контролни органи.

2. Изискванията за сертифициране са свързани с техническата и оперативната компетентност и подходящите условия за организиране на курсове за обучение, както е посочено в точка 1 от приложение IV.

3. Заявления за сертифициране се подават в националните контролни органи на държавата-членка, в която кандидатът за лицензия има основно място на дейност и свой регистриран офис, ако такъв съществува.

Националните контролни органи издават сертификати, когато кандидатът за сертифициране като доставчик на обучение изпълни изискванията, посочени в точка 1 от приложение IV.

Сертификатите могат да бъдат издадени за всеки вид обучение или в комбинация с други видове аеронавигационно обслужване, като в такъв случай видът на обучението и видът на аеронавигационното обслужване се сертифицират като пакетно обслужване.

4. В сертификатите се посочва информацията, дадена в точка 2 от приложение IV.

5. Националните контролни органи следят за съответствие с изискванията и условията, приложени към сертификатите. Ако национален контролен орган установи, че притежателят на сертификат повече не удовлетворява тези изисквания или условия, той предприема съответни мерки, които могат да включват отнемане на сертификата.

6. Всяка държава-членка признава сертификатите, издадени в друга държава-членка.

### *Член 14*



## **Гаранция за съответствие със стандартите за компетентност**

1. За да се осигурят нивата на компетентност, необходими за ръководителите на полети, за да могат те да изпълняват своята работа съответно на високите стандарти за безопасност, държавите-членки осигуряват, че националните контролни органи контролират и следят тяхното обучение.

Задачите на националните контролни органи включват:

- а) издаване и анулиране на лицензии, квалификационни класове и разрешения, за които са завършени съответното обучение и е получена оценка в областта на отговорност на националния контролен орган;
- б) поддържане и временно прекратяване на квалификационни класове и разрешения, правата по които се упражняват под отговорността на националния контролен орган;
- в) сертифициране на доставчиците на обучение;
- г) одобрение на курсовете за обучение, плановете за обучение в центровете за управление на въздушното движение и схемите за компетентност в центровете за управление на въздушното движение;
- д) одобрение на компетентни екзаминатори или компетентни оценители;
- е) следене и проверяване на системите за обучение;
- ж) установяване на съответни механизми за обжалване и уведомяване.

2. Националните контролни органи предоставят съответната информация и взаимно съдействие на националните контролни органи на други държави-членки, така че да се осигури ефективното прилагане на настоящата директива, особено в случаите, касаещи свободното движение на ръководители на полети в границите на Общността.

3. Националните контролни органи осигуряват, че базата данни се поддържа, като в нея се изброяват компетенциите на всички притежатели на лицензии под тяхна отговорност, както и сроковете на валидност на техните разрешения. За тази цел оперативните звена на доставчиците на аеронавигационно обслужване водят отчет за часовете, които са ефективно изработени на секторите, групата от сектори или на работните места за всеки притежател на лицензия, който работи в звеното, и предоставят тези данни на националния контролен орган при поискване.

4. Националните контролни органи одобряват притежателите на лицензии, които са упълномощени да действат като компетентни екзаминатори или компетентни оценители за обучение в центровете за управление на въздушното движение и за продължаващо обучение. Одобрението е валидно за срок от три години, който може да бъде подновен.

5. Националните контролни органи проверяват редовно доставчиците на обучение с цел да се гарантира ефективно съответствие със стандартите, залегнали в настоящата директива.

В допълнение към редовните проверки националните контролни органи могат да извършват нарочни посещения, за да проверяват ефективното изпълнение на настоящата директива и съответствието със стандартите, съдържащи се в нея.

6. Националните контролни органи могат да решат да делегират изцяло или отчасти функциите по проверяване и инспектиране, посочени в параграф 5 от настоящия член, на признати организации в съответствие с член 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004.

7. Държавите-членки представят на Комисията доклад за прилагането на настоящата директива до 17 май 2011 г. и на всеки три години след това.

### *Член 15*

#### **Взаимно признаване на лицензии на ръководители на полети**

(1) Като има предвид член 8, всяка държава-членка признава лицензиите и свързаните с тях квалификационни класове, разрешения и езикови разрешения, издадени от националния контролен орган на друга държава-членка в съответствие с разпоредбите на настоящата директива, както и придружаващите ги медицински сертификати. Държава-членка може да реши да признае само лицензиите, чиито притежатели са достигнали минималната възрастова граница от 21 години, както е предвидено в член 5, параграф 2, буква а).

2. В случаите, когато притежател на лицензия упражнява правата по него в държава-членка, различна от тази, в която е издадена лицензията, притежателят на лицензията има право да смени своята лицензия с лицензия, издадена от държавата-членка, в която се упражняват правата, без да му се налагат допълнителни условия.

3. За да издадат разрешение за център за управление на въздушното движение, националните контролни органи изискват кандидатът да изпълни определени условия, свързани с това разрешение, като посочват център за управление на въздушното движение, сектор или работно място. Когато разработва план за обучение в център за управление на въздушното движение, доставчикът на обучение отчита придобитите компетенции и опит на кандидата.

4. Националните контролни органи одобряват и дават аргументирано решение за плана за обучение на центъра за управление на въздушното движение, съдържащ предложеното обучение за кандидата, не по-късно от шест седмици след представяне на доказателствата, без да се отчита закъснението, предизвикано от евентуално обжалване. В своите решения националните контролни органи осигуряват, че се спазват принципите на недискриминация и пропорционалност.

### *Член 16*

#### **Адаптация спрямо техническия или научния прогрес**

В светлината на техническия или научния прогрес Комисията може да приеме в съответствие с процедурите, посочени в член 17, параграф 2, изменения на квалификационните класове в член 6, разрешенията в член 7, разпоредбите за медицински сертификати в член 12, параграф 3 и приложението.

#### *Член 17*

#### **Комитет**

1. Комисията се подпомага от Комитета за единно небе, учреден по силата на член 5 от Регламент (ЕО) № 549/2004.

2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се отчитат разпоредбите на член 8 от него.

Периодът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на един месец.

3. Комитетът приема свои процедурни правила.

#### *Член 18*

#### **Санкции**

Държавите-членки установяват правилата за санкции, приложими при нарушаване на националните разпоредби, приети в съответствие с настоящата директива, и предприемат всички мерки, необходими за осигуряване на спазването на тези правила. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи. Държавите-членки уведомяват Комисията за тези разпоредби до 17 май 2008 г. и я уведомяват незабавно при последващи изменения, засягащи тези правила.

#### *Член 19*

#### **Преходни разпоредби**

Член 5, параграф 2, букви а) и б) не се прилага за притежатели на лицензии за ръководители на полети, издадени от държава-членка преди 17 май 2008 г.

#### *Член 20*

#### **Транспониране**

Държавите-членки въвеждат в сила законите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 17 май 2008 г. с изключение на член 8, за който крайният срок е 17 май 2010 г. Държавите-членки незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът за позоваване се определя от държавите-членки.

## Член 21

### Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

## Член 22

### Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 5 април 2006 година.

*За Европейския парламент*

*За Съвета*

*Председател*

*Председател*

**J. BORRELL FONTELLES**

**H. WINKLER**

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА ЛИЦЕНЗИИ

Лицензиите, издадени от държава-членка в съответствие с настоящата директива, трябва да отговарят на следните спецификации:

#### 1. Детайли

1.1. Следните детайли трябва да присъстват върху лицензията, като със звездичка са показани тези елементи, които трябва да бъдат преведени на английски език:

- а) \*наименование на държавата или упълномощения орган, издаващ лицензията (с получер шрифт);
- б) \*заглавие на лицензията (с подсилен получер шрифт);
- в) сериен номер на лицензията с арабски цифри, даден от упълномощения орган, издаващ лицензията;
- г) пълните имена на притежателя (с латински букви, дори и ако в националния език се използва различна азбука);
- д) дата на раждане;
- е) националност на притежателя;
- ж) подпис на притежателя;

з)\*заверка за валидността и упълномощаването на притежателя да упражнява правата в съответствие с лицензията, указваща:

i) квалификационните класове, разрешенията, езиковите разрешения, инструкторските разрешения и разрешенията за център за управление на въздушното движение;

ii) датите на първото им издаване;

iii) датите, на които изтича валидността им;

и) подпис на служителя, издаващ лицензията, и дата на издаване;

й) печат на упълномощения орган, издаващ лицензията.

1.2. Лицензията трябва да се придружава от валиден медицински сертификат.

## **2. Материал**

Трябва да се използва първокачествена хартия или друг подходящ материал, като посочените под точка 1 по-горе елементи, трябва да са отчетливо записани върху нея.

## **3. Цвят**

3.1. Когато за всички лицензии във въздухоплаването, издавани от държавата-членка, се използва един цвят, той трябва да е бял.

3.2. Когато лицензиите във въздухоплаването, издавани от държавата-членка, имат различен цветен код, цветът на лицензията за ръководител на полети трябва да бъде жълт.

## *ПРИЛОЖЕНИЕ II*

### **ИЗИСКВАНИЯ ЗА ОБУЧЕНИЕ**

#### **ЧАСТ А**

#### **Изисквания за първоначално обучение за ръководители на полети**

Първоначалното обучение ще осигури, че обучаващите се ръководители на полети изпълняват най-малко целите за основно обучение и обучение за квалификационен клас, както е описано в документа на Евроконтрол „Насоки за първоначално обучение на ръководители на полети — общо основно съдържание“, издание от 10 декември 2004 г., така че ръководителите на полети да бъдат способни да обслужват въздушното движение по безопасен, бърз и ефективен начин.

Първоначалното обучение ще включва следните предмети: авиационно законодателство, управление на въздушното движение, включително процедури за гражданско-военно сътрудничество, метеорология, навигация, въздухоплавателни средства и принципи на полета, включително разбирането

между ръководителя на полети и пилота, човешки фактори, оборудване и системи, професионална среда, безопасност и култура на безопасност, системи за управление на безопасността, необичайни/критични ситуации, системи с влошена работа и лингвистични познания, включително радиотелефонна фразеология.

Тези предмети ще бъдат преподавани по такъв начин, че кандидатите да бъдат подготвени за различните видове аеронавигационно обслужване, като акцентът се поставя върху аспектите, свързани с безопасността. Първоначалното обучение се състои от теоретични и практически курсове, включително симулации, като продължителността му се определя в одобрените планове за първоначално обучение. Придобитите умения трябва да осигуряват, че кандидатът ще се счита за компетентен да обслужва комплексно и компактно въздушното движение и да улесняват прехода към обучение в център за управление на въздушното движение. Компетентността на кандидата след първоначалното обучение ще бъде оценена чрез подходящи изпити или чрез система за непрекъсната оценка.

## ЧАСТ Б

### **Изисквания за обучение в център за управление на въздушното движение за ръководители на полети**

Плановете за обучение в център за управление на въздушното движение ще описват подробно процесите и сроковете, изисквани, за да се разреши на кандидата да участва в процедурите на центъра под контрола на инструктор за обучение на работно място. Одобреният план ще включва указания за всички елементи от системата за оценка на компетентността включително работни ангажименти, оценка на напредъка и изпити заедно с процедурите за уведомяване на националния контролен орган. Обучението в център за управление на въздушното движение може да съдържа определени елементи от първоначалното обучение, които са специфични за националните условия.

Продължителността на обучението в центъра за управление на въздушното движение ще се определя в плана за обучение в център за управление на въздушното движение. Изискваните умения ще бъдат оценявани чрез подходящи изпити или чрез система за непрекъсната оценка от одобрени компетентни екзаминатори или оценители, които ще бъдат неутрални и обективни в преценките си. За тази цел националните контролни органи ще създадат механизми за обжалване, за да се осигури справедливо и безпристрастно отношение към кандидатите.

## ЧАСТ В

### **Изисквания за продължаващо обучение за ръководители на полети**

Разрешенията в лицензиите на ръководителите на полети ще бъдат поддържани валидни чрез одобрено продължаващо обучение, което се състои от обучение за поддържане на уменията на ръководителите на полети, опреснителни курсове, обучение в критични ситуации и при необходимост лингвистично обучение.

Продължаващото обучение ще се състои от теоретични и практически курсове, включително симулации. За тази цел доставчикът на обучение ще установи схеми за компетентност в центъра за управление на въздушното движение, в които се описват подробно процесите, сроковете и човешките ресурси, необходими за предоставяне на съответното продължаващо обучение и за доказване на компетентност. Тези схеми ще бъдат преглеждани и одобрявани най-малко на всеки три години. Продължителността на продължаващото обучение ще се решава в съответствие с функционалната необходимост на ръководителите на полети, работещи в центъра за управление на въздушното движение, и по-специално в светлината на промените или планираните промени на процедурите или оборудването или в светлината на общите изисквания за управление на безопасността. Компетентността на всеки ръководител на полети ще се оценява по съответния начин най-малко на всеки три години. Доставчикът на аеронавигационно обслужване ще осигурява, че се прилагат механизми за гарантиране на справедливо и безпристрастно отношение към притежателите на лицензии, когато валидността на разрешенията в лицензиите не може да бъде продължена.

### *ПРИЛОЖЕНИЕ III*

#### **ИЗИСКВАНИЯ ЗА ВЛАДЕЕНЕ НА ЕЗИЦИ**

Изискванията за владене на езици, посочени в член 8, са приложими както при използването на фразеологията, така и на обикновения език. За да се изпълнят изискванията за владене на езици, кандидатът за лицензия или притежателят на лицензия ще бъде оценен и трябва да покаже съответствие най-малко с оперативното ниво (ниво четири) от скалата за оценка на владенето на езици, дадена в настоящото приложение.

Лицата с добро владене на език трябва да:

- а) комуникират ефективно в ситуации, когато се изисква само гласова връзка (телефон/радиотелефон) или разговор лице в лице;
- б) комуникират точно и ясно по общи, конкретни и свързани с работата теми;
- в) използват съответните комуникационни стратегии за обмен на съобщения и за разпознаване и разрешаване на ситуации на неразбиране (например да проверяват, потвърждават или изясняват информация) в общ или свързан с работата контекст;
- г) се справят успешно и със сравнителна лекота с лингвистични предизвикателства, възникващи поради усложнени събития или събития с неочаквано развитие, които се срещат в контекста на рутинната работна ситуация, или с комуникационна задача, с която са запознати; и
- д) използват диалект или акцент, който е разбираем за аеронавигационната общност.

**Скала за степен на владеене на езика: експертно, разширено и оперативно ниво**

Ниво	Произношение	Структура	Речник	Плавност на речта
Експертно 6	Произношение, ударения, ритъм и интонация, въпреки че може да се повлияват от майчиния език или регионални особености, почти никога не пречат на лесното разбиране.	Както основните, така и сложните граматически структури и модели на изречения са последователно добре контролирани.	Обхватът на речника и точността са достатъчни за ефективна комуникация по голямо разнообразие от познати и непознати теми. Речникът е идиоматичен, нюансиран и чувствителен към регистри.	Има възможност да говори продължително, без усилие и с естествена плавност на речта. Променя плавността на речта с цел стилистични ефекти, например за поставяне на ударение върху даден елемент. Използва спонтанно подходящи лекционни маркери и свързващи елементи.
Разширено 5	Произношение, ударения, ритъм и интонация, въпреки че може да се повлияват от майчиния език или регионални особености, в редки случаи пречат на лесното разбиране.	Основните граматически структури и модели на изречения са последователно добре контролирани. Прави опити за контролиране на сложните структури, но с грешки, които	Обхватът на речника и точността са достатъчни за ефективна комуникация по общи, конкретни и свързани с работата теми. Перифразира последователно и успешно. Понякога	Има възможност да говори продължително, със сравнителна лекота по познати теми, но може да не променя плавността на речта като стилистично средство. Може да използва



		понякога оказват влияние върху значението.	речникът е идиоматичен.	подходящи лекционни маркери и свързващи елементи.
Оперативно 4	Произношение, ударения, ритъм и интонация са повлияни от майчиния език или регионални особености, но само понякога пречат на лесното разбиране.	Основните граматически структури и модели на изречения се използват творчески и обикновено са добре контролирани. Грешки могат да възникват особено при необичайни или неочаквани обстоятелства, но рядко оказват влияние върху значението.	Обхватът на речника и точността обикновено са достатъчни за ефективна комуникация по общи, конкретни и свързани с работата теми. Често може успешно да перифразира при недостиг на речников запас при необичайни или неочаквани обстоятелства.	Може да говори продължително време с подходящо темпо. Понякога могат да възникват нарушения на плавността на речта при преход между упражнявана и формулирана реч към спонтанно изказване, но това не пречи на ефективната комуникация. Може да използва в ограничена степен подходящи лекционни маркери и свързващи елементи. Запълващите изречения не са обръквачи.

**Скала за степен на владеење на езика: предоперативно, елементарно и пределементарно ниво**

Ниво	Произношение	Структура	Речник	Плавност на речта	Разб
	Използва диалект и/или акцент, разбираем за аеронавигационната общност.	Приложимите граматически структури и модели на изречения са определени от			

		езиковите функции, необходими за изпълнение на задачата.			
Предоперативно 3	Произношение, ударения, ритъм и интонация са повлияни от майчиния език или регионални особености и често пречат на лесното разбиране.	Основните граматически структури и модели на изречения, свързани с предвидими ситуации, невинаги са добре контролирани. Грешки често оказват влияние върху значението.	Обхватът на речника и точността често са достатъчни за ефективна комуникация по общи, конкретни и свързани с работата теми, но обхватът е ограничен и изборът на думи често е неуместен. Често не може успешно да перифразира при недостиг на речников запас.	Може да говори продължително време, но начинът на изразяване и паузите често са неуместни. Колебания или забавяне при езиковата обработка могат да попречат на ефективната комуникация. Запълващите изречения не са объркващи.	Разб... чест... общ... и раб... кога... изпо... акце... слов... разн... дост... поня... меж... полз... Мож... разб... лин... или... затр... при... разв... съб...
Елементарно 2	Произношение, ударения, ритъм и интонация са повлияни силно от майчиния език или регионални особености и обикновено пречат на лесното разбиране.	Показва само ограничен контрол върху няколко прости запомнени граматически структури и модели на изречения.	Ограничен речников запас, състоящ се само от изолирани думи и запомнени фрази.	Възможност за много къси, изолирани, запомнени изказвания с чести паузи и объркваща употреба на запълващи изречения при търсене на начин за изразяване и артикулиране на по-малко познати думи.	Разб... огра... изол... запо... фра... се... вни... бав...
Пред-елементарно 1	Показва ниво под елементарното.	Показва ниво под елементарното.	Показва ниво под елементарното.	Показва ниво под елементарното.	Пок... под... елем...

*ПРИЛОЖЕНИЕ IV*

**ИЗИСКВАНИЯ, КОИТО ТРЯБВА ДА БЪДАТ ПРИЛОЖЕНИ КЪМ  
СЕРТИФИКАТИТЕ, ПРЕДОСТАВЯНИ НА ДОСТАВЧИЦИТЕ НА  
ОБУЧЕНИЕ**

1. Необходимо е да се демонстрира съответствие с изискванията, посочени в член 13, чрез доказателства, че доставчиците на обучение са осигурени адекватно с персонал и оборудване, както и че работят в среда, която е подходяща за предоставяне на обучението, необходимо за получаване или поддържане на лицензии за обучаващи се ръководители на полети и за ръководители на полети. По-специално, доставчиците на обучение трябва да:

а) имат ефективна управленска структура и достатъчно персонал с адекватна квалификация и опит за предоставянето на обучение в съответствие със стандартите, дадени в настоящата директива;

б) имат необходимите средства, оборудване и помещения, съответстващи на вида обучение, което се предлага;

в) предоставят методология, която ще използват, за да установят детайлите от съдържанието, организацията и продължителността на курсовете за обучение, плановете за обучение в център за управление на въздушното движение и схемите за компетентност; това включва начините, по които ще се организират изпитите или оценките. За изпити, свързани с първоначалното обучение, включително обучение в тренажор, квалификацията на екзаминаторите трябва да бъде указана подробно;

г) представят доказателства за функционираща система за управление на качеството за следене на съответствието и адекватността на системите и процедурите, които осигуряват, че предоставяното обучение удовлетворява стандартите, посочени в настоящата директива;

д) докажат, че е налично достатъчно финансиране за провеждане на обучението в съответствие със стандартите, посочени в настоящата директива, както и че дейностите имат достатъчно застрахователно покритие в съответствие с характера на предоставяното обучение.

2. Сертификатите трябва да указват:

а) националния контролен орган, който издава сертификата;

б) имената и адреса на кандидата;

в) видовете обслужване, които се сертифицират;

г) становище за съответствието на кандидата с изискванията, дефинирани в точка 1;

д) датата на издаване и периода на валидност на сертификата.