



**OPINIA NR 03/2010**

**EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO**

**z dnia 28 maja 2010 r.**

**w sprawie rozporządzenia Komisji nr XXX/2010 ustanawiającego przepisy wykonawcze w zakresie udzielania licencji i poświadczania stanu zdrowia kontrolerów ruchu lotniczego**

## I. Uwagi ogólne

1. Stały rozwój lotnictwa w Europie przynosi wiele wyzwań, dotyczących zwłaszcza kluczowych czynników bezpieczeństwa lotnisk oraz ATM/ANS. W związku z tym konieczne jest ustanowienie niezbędnych środków zmniejszających ryzyko w celu zapewnienia bezpieczeństwa poprzez zharmonizowane, całościowe podejście regulacyjne we wszystkich państwach członkowskich.
2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008<sup>1</sup> (zwane dalej „rozporządzeniem podstawowym”) zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009<sup>2</sup> ustanawia właściwe i wszechstronne ramy określania i wdrażania wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Dyrektywa 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego<sup>3</sup> została w związku z tym uchylona, bez uszczerbku dla procedur udzielania licencji osobom i organizacjom mającym już certyfikat lub licencję wydane na mocy przedmiotowej dyrektywy lub dla procedur certyfikacji tych podmiotów. Rozporządzenie podstawowe upoważnia Komisję do przyjęcia przepisów wykonawczych w zakresie udzielania licencji kontrolera ruchu lotniczego i związanych z tym zatwierdzeń, które to przepisy odzwierciedlają najnowszy stan wiedzy, w tym najlepsze praktyki oraz postęp naukowy i techniczny, w dziedzinie szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego. Ponadto rozporządzenie podstawowe wprowadza wymóg, zgodnie z którym przepisy wykonawcze są początkowo opracowywane w oparciu o zasady określone w dyrektywie 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego.
3. Skalę wspomnianej działalności legislacyjnej zarysowano w zakresie wymagań ATM.003<sup>4</sup> „Rozszerzenie systemu EASA o przepisy bezpieczeństwa dotyczące zarządzania ruchem lotniczym (ATM) i służb żeglugi powietrznej (ANS) – opracowanie przepisów w zakresie udzielania licencji kontrolera ruchu lotniczego”. Jak jednak wyjaśniono w rozdziale II niniejszej opinii, treść przepisów i proces ich stanowienia przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „Agencją”) nie były w pełni zgodne z wyżej wspomnianym zakresem wymagań. Zawartość niniejszej opinii jest zgodna z decyzją podjętą na 33. posiedzeniu Komitetu ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej w dniach 3–4 grudnia 2009 r. i streszczoną w piśmie<sup>5</sup> skierowanym następnie przez Komisję Europejską do Agencji, w którym dokładniej określono procedurę przyspieszoną umożliwiającą szybszą transpozycję już istniejących przepisów, między innymi dyrektywy 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego.
4. W związku z tym zakres niniejszej opinii obejmuje kwestię transpozycji wspomnianej dyrektywy z minimalnymi aktualizacjami technicznymi. Należy podkreślić, że zawartość niniejszej opinii stanowi jedynie pierwszą fazę dwuetapowego procesu przewidzianego w piśmie Komisji Europejskiej, a całkowite spełnienie warunków wynikających z rozporządzenia podstawowego i pełna zgodność z zasadniczymi wymaganiami wymienionymi w załączniku Vb do tego rozporządzenia zostaną stwierdzone na dalszym

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

<sup>2</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylające dyrektywę 2006/23/WE (Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 51).

<sup>3</sup> Dyrektywa 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego (Dz.U. L 114 z 27.4.2006, s. 22).

<sup>4</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf)

<sup>5</sup> TREN F2/JP/sr D(2009) 74614, z dnia 9 grudnia 2009 r.

etapie zgodnie z procedurą legislacyjną przyjętą przez zarząd Agencji. Agencja powinna zmienić wyżej wspomniany zakres wymagań, aby w większym stopniu odzwierciedlić to dwuetapowe podejście.

5. Prace prowadziła grupa ds. procedury legislacyjnej utworzona przez Agencję. Skład grupy określono w oparciu o procedury legislacyjne Agencji, aby dostosować się do złożoności zadania, zapewnić niezbędną wiedzę fachową i uwzględnić problemy zainteresowanych stron, których potencjalnie może dotyczyć praca grupy. Agencja sama sformułowała niniejszą opinię i we własnym zakresie zapewniła grupie ds. procedury legislacyjnej obsługę sekretariatu.
6. W załączeniu Agencja przekazuje swoją opinię Komisji, która ma zrealizować pierwszy etap procedury przyspieszonej zgodnie z wymogami prawnymi art. 8c i 22b rozporządzenia podstawowego.
7. Proponowane przepisy opracowano, uwzględniając dyrektywę 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego oraz istniejące prawodawstwo wspólnotowe stworzone dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, jak również obowiązujące normy międzynarodowe i zalecane praktyki publikowane przez ICAO (tj. załączniki) w oparciu o art. 37 konwencji chicagowskiej, na podstawie art. 2 ust. 2 lit. d) rozporządzenia podstawowego, w której wezwano Agencję do udzielania państwom członkowskim pomocy w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej poprzez stworzenie podstawy dla wspólnej interpretacji i ujednoliconego wykonywania jej postanowień oraz poprzez zapewnienie należytego uwzględnienia tych postanowień podczas opracowywania przepisów wykonawczych.
8. Aby zapewnić całkowite wykonanie wyżej wspomnianych artykułów rozporządzenia podstawowego i pełną zgodność z zasadniczymi wymaganiami opisanymi w załączniku Vb do rozporządzenia podstawowego, Agencja dokonuje oceny europejskiego systemu udzielania licencji kontrolera ruchu lotniczego i dalszych ulepszeń niezbędnych do uzyskania „podejścia opartego na kompleksowym systemie lotnictwa” z myślą o przedłożeniu Komisji, w ramach drugiego kroku, opinii opisującej potrzebne środki wykonawcze.
9. Niniejszą opinię przyjęto, po części zgodnie z procedurą określoną przez zarząd Agencji<sup>6</sup>, zgodnie z przepisami art. 19 rozporządzenia podstawowego. Odstępstwa od tych zasad wynikające z zastosowania procedury przyspieszonej, o które zwróciły się Komisja i Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej, przedstawiono zarządowi Agencji, który zasadniczo potwierdził swoje poparcie dla wykorzystania takiego procesu w tym konkretnym przypadku, w którym wdrożono już istniejące prawodawstwo, przy założeniu, że nie nastąpi istotna zmiana treści w stosunku do istniejących przepisów.

## II. Konsultacje

10. Napięty harmonogram wynikający z procedury przyspieszonej nakłada wymóg przyjęcia pierwszego zestawu przepisów wykonawczych pod koniec 2010 r. To z kolei oznacza, że Agencja musi przedstawić niniejszą opinię najpóźniej do czerwca 2010 r., co spowodowało, że Agencja nie mogła zastosować zwykłych etapów procedury legislacyjnej, zwłaszcza w odniesieniu do formalnych konsultacji społecznych z udziałem zainteresowanych stron. Postępowanie zgodnie ze zwykłą procedurą legislacyjną wymagałoby od Agencji wydania opinii na temat proponowanej zmiany (NPA), a następnie przeprowadzenia konsultacji społecznych, co łącznie wymagałoby przynajmniej sześciu lub siedmiu miesięcy na opublikowanie dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi i wydanie opinii od momentu podania NPA do wiadomości publicznej.

---

<sup>6</sup> Decyzja zarządu w sprawie procedury stosowanej przez Agencję w zakresie wydawania opinii, specyfikacji certyfikacyjnych oraz materiałów zawierających wytyczne (procedura legislacyjna). EASA MB 08-2007, 13.6.2007 r.

Proponowany projekt przepisów stanowi transpozycję już istniejącej dyrektywy, a Agencja nie wydała decyzji zawierających akceptowalne sposoby potwierdzania zgodności ani materiałów zawierających wytyczne. Z powyższych względów zaproponowano procedurę przyspieszoną, a opinia zostanie bezpośrednio przekazana Komisji Europejskiej i opublikowana.

11. Aby dopilnować tego, by zainteresowane strony otrzymały możliwie wyczerpujące informacje o zawartości niniejszej opinii, Agencja zorganizuje razem z Komisją Europejską specjalną konferencję, na której dokładnie wyjaśni treść niniejszej opinii. Oprócz tego Agencja zorganizuje odrębne sesje informacyjne dotyczące zawartości niniejszej opinii, przynajmniej dla następujących organów: Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej (SSC), Branżowego Organu Konsultacyjnego (ICB), Organu Doradczego EASA, Grupy Doradczej Władz Krajowych (AGNA) i Komitetu Konsultacyjnego ds. Norm Bezpieczeństwa (SSCC).
12. Agencja przedstawi Komisji Europejskiej pisemne wnioski na temat wyników konferencji i sesji informacyjnych i opublikuje je na specjalnej stronie internetowej dotyczącej ATM i lotnisk<sup>7</sup>.

### III. Treść opinii Agencji

#### **Kontekst**

13. Podczas realizacji zadania w ramach procedury legislacyjnej w oparciu o instrukcje, o których mowa powyżej, konieczne było uwzględnienie następujących wyznań.
14. Istniejący akt prawny ma postać dyrektywy, którą należy „przenieść” do rozporządzenia. Już sama zmiana charakteru prawnego wiąże się ze znaczną zmianą mocy wiążącej przepisów przyszłego aktu prawnego. W przeciwieństwie do dyrektyw – które z natury mają wiążącą moc prawną w odniesieniu do przewidywanego rezultatu, ale pozostawiają organom krajowym swobodę wyboru formy i środków, przez co wymagają transpozycji do krajowych systemów prawnych państw członkowskich – rozporządzenie ma zastosowanie ogólne, jest wiążące w całości i bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.
15. Istniejąca dyrektywa została przyjęta przez Parlament Europejski i Radę w oparciu o art. 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, natomiast podstawę prawną nowych przepisów wykonawczych stanowi art. 8c rozporządzenia podstawowego, na mocy którego Komisja może przyjmować środki służące zmianie elementów innych niż istotne tego artykułu poprzez ich uzupełnienie. Cele, zakres i treść przekazanych uprawnień zostały wyraźnie określone w rozporządzeniu podstawowym i stanowią jasne granice dotyczące przyjmowania przepisów wykonawczych w oparciu o to rozporządzenie. Ponadto rozporządzenie podstawowe ustanawia wspólne zasadnicze wymagania służące zapewnieniu wysokiego jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i nakłada na Komisję wymóg przyjęcia niezbędnych przepisów wykonawczych, które zapewnią jednolite stosowanie tych wymagań.
16. Jednolite stosowanie przepisów wykonawczych to zasadniczy element procesu wprowadzania i utrzymywania wysokiego jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie, a zatem kluczowy czynnik osiągnięcia celów określonych w rozporządzeniu podstawowym. W związku z tym nie można utrzymać swobody decyzyjnej państw członkowskich we wdrażaniu wspólnych wymagań.
17. Ponadto utrzymanie i udoskonalenie wspólnego systemu udzielania licencji kontrolerów ruchu lotniczego w Unii Europejskiej to zasadnicze elementy europejskiego systemu kontroli ruchu lotniczego. Zapewnienie wspólnego jednolitego poziomu bezpieczeństwa wzmocni także wzajemne uznawanie licencji oraz ułatwi swobodny przepływ osób i usług.

---

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/atm/index.html>

**Zmiany w stosunku do istniejącej dyrektywy**

18. Realizując to zadanie w ramach procedury legislacyjnej, Agencja nie wprowadziła istotnych zmian w systemie udzielania licencji kontrolera ruchu lotniczego ani wymogach licencyjnych. Pewnych zmian wpływających na niektóre przepisy dyrektywy nie dało się jednak uniknąć z uwagi na **zmienioną podstawę prawną** opisaną powyżej oraz jasno określone cele, zakres stosowania i treść delegowania uprawnień w związku z wyższą rangą regulacji (zob. zwłaszcza art. 8c ust. 10 rozporządzenia podstawowego). W takich przypadkach zarówno Agencja, jak i eksperci grupy ds. procedury legislacyjnej dążyli do znalezienia rozwiązań, które pozwoliłyby na utrzymanie status quo istniejącego w państwach członkowskich i nie powodowały istotnych zmian na poziomie wymagań.

Przykłady:

- (1) Określenie zakresu stosowania rozporządzenia podstawowego nie pozwala na rozszerzenie zakresu tego przepisu wykonawczego bezpośrednio na kontrolerów ruchu lotniczego pracujących w zakresie odpowiedzialności instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w ruchu statków powietrznych innym niż ogólny ruch lotniczy (czyli zazwyczaj instytucji wojskowych). Zamiast tego – w pełni zgodnie z przepisami rozporządzenia podstawowego – państwa członkowskie dopilnowują tego, by usługi dostarczane lub udostępniane przez personel wojskowy na użytek publiczny były oferowane na co najmniej równoważnym poziomie bezpieczeństwa, oraz mogą na zasadzie dobrowolności podjąć decyzję o stosowaniu zasad tego przepisu wykonawczego w odniesieniu do swojego personelu wojskowego świadczącego usługi na użytek publiczny.
  - (2) Wprowadzenie podstawowych wymagań w odniesieniu do systemu zarządzania organizacją szkoleniowych z wyraźnym odniesieniem do wyznaczenia odpowiedzialnego kierownika, obowiązków w zakresie prowadzenia rejestrów i udzielania właściwemu organowi dostępu do obiektów w celu ustanowienia podstawy zgodności z odpowiednimi zasadniczymi wymaganiami i przepisami ICAO.
19. Konieczne były również zmiany dotyczące **podjęcia działań w związku ze swobodą decyzyjną** przyznaną państwom członkowskim zgodnie z dyrektywą. Swobody tej nie można utrzymać w ramach systemu przewidzianego w rozporządzeniu podstawowym, ponieważ jest ona sprzeczna z podstawowymi zasadami ustanowionymi na jego mocy. W ramach rozwiązania kompromisowego zaproponowano utrzymanie niektórych z tych ustaleń poprzez odpowiednie ustalenia przejściowe zamiast przepisów ogólnych umożliwiających państwom członkowskim dalsze określanie „wariantów” krajowych. Takie środki przejściowe umożliwiłyby państwom członkowskim, które ustanowiły już takie warianty, dalsze stosowanie prawa krajowego do czasu stworzenia wspólnych zasad, które zastąpią istniejące warianty. Umożliwi to państwom członkowskim dalsze stosowanie obecnych praktyk bez narażania systemu ustanowionego na mocy rozporządzenia podstawowego i bez zezwalania im na ustanawianie odstępstw od zasad ogólnych poza możliwością zapewnioną już w rozporządzeniu podstawowym.

Przykłady:

- (1) wykorzystywanie krajowych uprawnień uzupełniających;
  - (2) zapewnienie państwom członkowskim możliwości wprowadzenia progu wiekowego dotyczącego korzystania z uprawnienia uzupełniającego w jednostce.
20. W odniesieniu do pozostałych przypadków swobody decyzyjnej przyznanej państwom członkowskim konieczne było zastosowanie innej metodologii. Co się tyczy **możliwości odstępstw**, które kwalifikują się do zapewnienia elastyczności podejścia zgodnie z art. 14 ust. 6 i 7 rozporządzenia podstawowego, nie istnieje prawna możliwość odstępstwa od wymagań z zastosowaniem innych środków niż te, o których mowa w powyższych przepisach. Stosowanie przepisów art. 14 umożliwia państwom członkowskim odstępstwo od norm określonych w przepisach wykonawczych w odpowiednio uzasadnionych przypadkach; państwa członkowskie muszą zapewnić

osiągnięcie równoważnego poziomu ochrony, co pozwala na wzajemne uznawanie, a nawet stosowanie przez inne państwa członkowskie tego samego środka w podobnych przypadkach. Ma to zastosowanie do możliwości odstępstw dotyczących standardów kształcenia i minimalnego wieku.

Przykłady:

- (1) Jeśli chodzi o uprawnienia zezwalające państwom członkowskim na odstępstwa od określonych standardów kształcenia, Agencja proponuje zmianę i zwiększenie ogólności wymogu dotyczącego standardów kształcenia, aby nie trzeba było ustanawiać specjalnej procedury dla przypadków niestandardowych, różniącej się od ogólnej możliwości odstępstwa zapewnionej w rozporządzeniu podstawowym.
- (2) Możliwość zezwolenia na obniżenie wymaganego wieku jest bardziej złożoną kwestią, ponieważ to odstępstwo w ramach obecnego systemu przewidzianego w dyrektywie może także wpłynąć na wzajemne uznawanie licencji. Agencja uważa, że rozporządzenie podstawowe automatycznie zapewnia państwom członkowskim możliwość odstępstwa dotyczącego wymaganego wieku, jeśli zostaną spełnione warunki dotyczące skorzystania z zasad zapewnienia elastyczności podejścia. Jednak, jak wyjaśniono powyżej, zapewnienie elastyczności podejścia zgodnie z rozporządzeniem podstawowym wyraźnie oznacza wzajemne uznawanie wszystkich licencji wydanych zgodnie z odpowiednimi wspólnymi zasadami, co odnosi się także do licencji wydanych w ramach zapewnienia elastyczności podejścia. W związku z tym utrzymanie możliwości odmowy wzajemnego uznawania licencji wydanych w ramach zapewnienia elastyczności podejścia w celu zezwolenia na niższy próg wiekowy byłoby niemożliwe pod względem prawnym i technicznym oraz niezasadne. Mając to na względzie i stając wobec ograniczonego mandatu umożliwiającego jedynie minimalne aktualizacje techniczne, Agencja proponuje dwa warianty dotyczące art. 29 powiązanego z art. 8 ust. 3 lit. a), w obu przypadkach ze zdecydowanym wskazaniem na wariant A, który stanowi rozwiązanie zasadne pod względem technicznym i prawnym, a jednocześnie zapewnia zgodność z odpowiednimi wymaganiami ICAO.

21. Konieczne było wprowadzenie pewnych **zmian redakcyjnych**, aby ułatwić bezpośrednio stosowanie przepisów bez krajowych przepisów wykonawczych (1), dostosować terminologię przepisu wykonawczego do terminologii rozporządzenia podstawowego (2) lub zharmonizować odniesienia dotyczące okresów ważności pojawiające się w całym tekście (3).

Przykłady:

- (1) Rozporządzenie stanowi, że wniosek o wydanie licencji musi zostać przedłożony właściwemu organowi w formie określonej przez ten organ i w podany przez niego sposób – takie wymogi proceduralne nie pojawiają się w dyrektywie, ponieważ ustalono w niej wyłącznie cele, które miały zostać osiągnięte dzięki stosowaniu krajowych przepisów wykonawczych.
- (2) Stosowanie terminu „organizacja szkoleniowa” zamiast „podmiot świadczący usługi szkoleniowe” w celu dostosowania terminologii do tej stosowanej w rozporządzeniu podstawowym; stosowanie terminu „właściwy organ” zamiast „krajowy organ nadzorczy”, ponieważ w przypadku pewnych ograniczonych, ale jasno określonych zadań Agencja musi przejąć rolę organów krajowych, co oznacza konieczność zastosowania bardziej ogólnego terminu.
- (3) Zharmonizowanie odniesień do okresów ważności ze wskazaniem na stosowanie obliczeń w latach, a nie w miesiącach.

22. Konieczne było wprowadzenie **minimalnych aktualizacji technicznych** w celu spełnienia wymogu określonego w art. 8c ust. 11 rozporządzenia podstawowego i odzwierciedlenia najnowszego stanu wiedzy, w tym najlepszych praktyk oraz postępu naukowego i technicznego, w dziedzinie szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego. Zmiany

te obejmują niezbędną aktualizację odniesień (1) i inne wyjaśnienia, które członkowie grupy ds. procedury legislacyjnej uznali za konieczne (2)(3).

Przykłady:

- (1) Zaktualizowano odniesienia do ostatniego wydania specyfikacji Eurocontrolu dotyczącej podstawowych, jednolitych treści szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego w odpowiednim załączniku.
- (2) Należy wprowadzić wyraźny wymóg posiadania przez praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego uzupełniającego uprawnienia językowego, aby zharmonizować zróżnicowane praktyki krajowe w tej dziedzinie.
- (3) Zasugerowano objaśnienie kwestii przywracania ważności świadectw zdrowia poprzez wprowadzenie 45-dniowego okresu przywracania ważności niewpływającego na datę początku/końca ważności.

23. Konieczne było także wprowadzenie **zmian w strukturze**. Z instrukcji, o których mowa powyżej, wynika, że przedmiotowy projekt przepisu wykonawczego nie jest zgodny ze strukturą horyzontalną przewidzianą dla przepisów wykonawczych do rozporządzenia podstawowego oraz że zawiera wszystkie przepisy istotne dla kwestii udzielania licencji kontrolera ruchu lotniczego w jednym akcie prawnym. Projekt tekstu jest obecnie podzielony na rozdziały i artykuły. Aby ułatwić stosowanie, a następnie włączenie tych przepisów do horyzontalnej struktury przepisów wykonawczych, poświęcono osobne rozdziały poświęcającemu statusowi zdrowia kontrolerów ruchu lotniczego, wymaganiom dotyczącym organizacji szkoleniowych i właściwych organów. W każdym rozdziale wymagania pogrupowano według tematów (1)(2).

Przykłady:

- (1) Przywileje i warunki odnoszące się do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego zebrano w jeden artykuł.
- (2) Przepis dotyczący ważności uprawnień i uprawnień uzupełniających jest obecnie podzielony na dwa przepisy umieszczone w odpowiednich artykułach.

### **Planowanie drugiego etapu**

24. Szczególny charakter prawny dyrektywy powoduje, że pozostawia ona wdrażanie jej wymogów państwom członkowskim, inaczej niż w przypadku rozporządzenia, które ma być bezpośrednio stosowane i mieć bezpośredni skutek w porządku prawnym państw członkowskich. Z powodu procedury przyspieszonej i ograniczonego mandatu udzielonego Agencji, obejmującego jedynie wprowadzenie minimalnych aktualizacji technicznych, nie było możliwe zajęcie się wszystkimi kwestiami, wymaganiami i procedurami, których obecnie brakuje w dyrektywie w porównaniu z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu podstawowym.
25. Uzgodniono, że kwestie te będzie można w pełni uwzględnić i rozstrzygnąć dopiero na drugim etapie opracowywania przepisów wykonawczych w zakresie udzielania licencji kontrolera ruchu lotniczego, który będzie miał na celu pełne wdrożenie wymagań wynikających z rozporządzenia podstawowego i zapewnienie pełnej zgodności z zasadniczymi wymaganiami wymienionymi w załączniku Vb do tego rozporządzenia.
26. W oparciu o ocenę przeprowadzoną przez Agencję wraz z ekspertami grupy ds. procedury legislacyjnej już na tym etapie zidentyfikowano szereg kwestii, w przypadku których wymagane są dalsze działania legislacyjne w powyższym celu, w tym opracowanie dodatkowych wymagań z myślą o wzmocnieniu istniejących przepisów. Kwestie te powinny objąć między innymi:
- harmonizację odpowiednich wymagań odnoszących się do progu wiekowego, wykształcenia i wymagań językowych;
  - przegląd wymagań szkoleniowych oraz modułów szkolenia w celu zapewnienia pełnej zgodności z zasadniczymi wymaganiami oraz ustanowienie przepisów

wykonawczych i akceptowalnych sposobów potwierdzania zgodności odpowiednich do szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego;

- ustanowienie szczegółowych i dopasowanych do potrzeb zasad oceny wiedzy i umiejętności, zasad dotyczących instruktorów i doradców, z uwzględnieniem rodzaju świadczonych usług szkoleniowych lub przeprowadzanej oceny, aby zapewnić zgodność z zasadniczymi wymaganiami, a także z uwzględnieniem procedur certyfikacji takich podmiotów;
- ustanowienie przepisów wykonawczych i akceptowalnych sposobów potwierdzania zgodności odpowiednich do poświadczania stanu zdrowia kontrolerów ruchu lotniczego;
- wprowadzenie bardziej szczegółowych przepisów dotyczących osłabionej kondycji zdrowotnej oraz stosowania substancji psychoaktywnych i leków;
- ewentualne wprowadzenie dodatkowych uprawnień i uprawnień uzupełniających;
- wprowadzenie szablonów licencji i certyfikatów;
- włączenie wymagań dotyczących właściwych organów i organizacji szkoleniowych do odpowiednich części horyzontalnej struktury przepisów zaproponowanej przez Agencję w NPA 2008-22<sup>8</sup>;
- opracowanie wymagań i kryteriów odnoszących się do zatwierdzania doradców i, w razie potrzeby, egzaminatorów;
- zaostrenie wymagań dotyczących systemu zarządzania zgodnie z propozycjami przedstawionymi we wspomnianej NPA i wdrożenie wymagań z załącznika 1 ICAO dotyczących zarządzania bezpieczeństwem;
- określenie przywilejów organizacji szkoleniowych w zakresie zatwierdzania i zmiany kursów szkoleniowych, planów szkoleń i programów utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności;
- opracowanie wymagań dotyczących symulatorów treningowych.

27. W tym celu Agencja proponuje dokonanie oceny europejskiego systemu udzielania licencji kontrolera ruchu lotniczego i dalszych ulepszeń niezbędnych do uzyskania „podejścia opartego na kompleksowym systemie lotnictwa” z myślą o przedłożeniu Komisji, w ramach drugiego etapu, opinii opisującej niezbędne środki wykonawcze.
28. W opinii, o której mowa powyżej, należy także uwzględnić kwestie, w przypadku których obecnie w ramach trybu przyspieszonego nie było możliwości ustanowienia wspólnych zasad zamiast różniących się od siebie przepisów krajowych. Dlatego Agencja proponuje utrzymanie w mocy, w odpowiednich przypadkach, przepisów krajowych państw członkowskich w okresie przejściowym (zob. dalsze wyjaśnienia w pkt 19).

---

<sup>8</sup> W przedmiotowej NPA zaproponowano umieszczenie wymagań dotyczących organizacji, odnoszących się do organizacji lotniczych objętych regulacjami w jednym przepisie wykonawczym mającym zastosowanie w przypadku wszystkich organizacji lotniczych objętych regulacjami (rozdział OR). Zwiększono ogólność tych wspólnych wymagań dotyczących organizacji, mających zastosowanie do wszystkich organizacji (np. system zarządzania, ogólne wymagania osobowe, dostęp do obiektów, prowadzenie rejestrów), i stworzono tzw. podrozdział OR.GEN. Te przepisy szczegółowe odnoszące się do poszczególnych rodzajów organizacji lotniczych (np. instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, organizacji szkoleniowych, operatorów lotniczych, operatorów lotnisk) będą zawierać dodatkowe wymagania wobec organizacji umieszczone w dodatkowych podrozdziałach (np. OR.ATO, OR.OPS). Proponowane przepisy dotyczące zarządzania bezpieczeństwem są zawarte w rozdziale OR, podrozdziale OR.GEN, części 2, OR.GEN.200. Obecnie Agencja analizuje uwagi otrzymane podczas konsultacji społecznych na temat tej NPA. Właściwy dokument zawierający odpowiedź na uwagi i zmieniony tekst wkrótce zostaną opublikowane.



## Treść

### Rozdział 1 – Podstawowe zasady

29. Rozdział ten zawiera podstawowe zasady mające zastosowanie w całym rozporządzeniu. W art. 1 i 2 określono **cele, przedmiot i zakres stosowania** rozporządzenia. Przedmiot ma na celu wyjaśnienie, czego dotyczy akt prawny, a zakres stosowania odnosi się do sytuacji faktycznych lub prawnych oraz osób, w odniesieniu do których akt prawny ma zastosowanie. Rozdział ten zawiera także wykaz definicji i definicję właściwego organu. Konieczne było dostosowanie terminologii w tych artykułach do nowej terminologii traktatu z Lizbony. Zakres stosowania i przedmiot tego przepisu wykonawczego są uzależnione od zakresu stosowania i przedmiotu rozporządzenia podstawowego, dlatego nie mogą być rozszerzone poza zakres stosowania i przedmiot aktu prawnego, na mocy którego delegowane są uprawnienia.
30. Określenie zakresu stosowania rozporządzenia podstawowego nie pozwala na rozszerzenie zakresu tego przepisu wykonawczego bezpośrednio na kontrolerów ruchu lotniczego pracujących w zakresie odpowiedzialności instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w ruchu statków powietrznych innym niż ogólny ruch lotniczy (czyli zazwyczaj instytucji wojskowych). Zamiast tego, w pełni zgodnie z przepisami rozporządzenia podstawowego, państwa członkowskie dopilnowują tego, by usługi dostarczane lub udostępniane przez personel wojskowy na użytek publiczny były oferowane na co najmniej równoważnym poziomie bezpieczeństwa (ust. 3). Należy podkreślić, że z powodu wyraźnego wyłączenia wojska z zakresu stosowania rozporządzenia podstawowego nie jest możliwe objęcie wojska wspólnymi zasadami za pośrednictwem tego przepisu wykonawczego. W związku z tym w ramach rozwiązania kompromisowego EASA proponuje podkreślenie zarówno w części normatywnej, jak i punktach preambuły tego, że państwa członkowskie mogą zdecydować na zasadzie dobrowolności o stosowaniu zasad określonych w przedmiotowym rozporządzeniu (tzn. przepisów cywilnych) w odniesieniu do swoich kontrolerów wojskowych, aby utrzymać ten sam poziom bezpieczeństwa (ust. 4).
31. Terminologię dostosowano do terminologii rozporządzenia podstawowego. Mimo że jest ona inna, uznano, że stosowanie określenia „publiczny” („usługi świadczone lub udostępniane na użytek publiczny”) zapewnia dostatecznie szeroki zakres w odniesieniu do celu, jakim jest zapewnienie równoważnego poziomu bezpieczeństwa. Należy zaznaczyć, że sformułowanie „co najmniej taki, jaki jest wymagany” zmieniono na „równoważny”, aby pozostać możliwie jak najbliżej tekstu dyrektywy. Aby ułatwić interpretację, w punktach preambuły wyjaśniono także intencję prawodawcy.
32. Art. 3 zawiera **definicje**, w których wprowadzono tylko zmiany redakcyjne, aby zapewnić ich zgodność z terminologią rozporządzenia podstawowego oraz ograniczyć je do niezbędnych elementów definicji, co oznaczało usunięcie elementów normatywnych powtórzonych w dalszej części tekstu, np. w definicji uprawnienia. W odniesieniu do drugiego etapu trzeba zaznaczyć, że w rozporządzeniu podstawowym konsekwentnie stosowany jest termin „certyfikat” w odniesieniu do instruktorów i doradców, ale wprowadzenie tego terminu nie było do przewidzenia w ramach procedury przyspieszonej. Trzeba także zaznaczyć, że zakres „uzupełniającego uprawnienia instruktorskiego”, które ma być nazywane certyfikatem, jest bardzo ograniczony w porównaniu z tym, co przewidziano w rozporządzeniu podstawowym.
33. W art. 4 wprowadzono termin **właściwy organ** i podano jego definicję. Odniesienia do krajowych organów nadzorczych pojawiające się w dyrektywie zastąpiono odniesieniami do właściwych organów. Zmiana ta wynika z konieczności zastosowania bardziej wszechstronnego podejścia i ogólniejszej terminologii, ponieważ w pewnych dobrze określonych przypadkach Agencja jest powołana do działania w charakterze właściwego organu. Te wspólne obowiązki wyjaśniono w przedmiotowym artykule, a następnie konsekwentnie stosowano termin „właściwy organ” w całym tekście projektu przepisu wykonawczego. Należy także podkreślić, że ta zmiana brzmienia nie wpływa na status ani

ciągłość funkcjonowania obecnych krajowych organów nadzorczych. Aby ułatwić interpretację, dodano także odpowiedni punkt preambuły.

### **Rozdział 2 – Zasady udzielania licencji**

34. Celem tego rozdziału jest określenie i zebranie **podstawowych zasad** udzielania licencji kontrolera ruchu lotniczego.
35. W art. 5 zasugerowano, że właściwy organ ustanowił procedury i formularz konieczne do rozpatrywania wniosków. Wnioskom towarzyszą dowody kompetencji kandydata. Inną ważną zasadą wymagającą podkreślenia jest to, że licencja lub certyfikat zawierają wszelkie informacje istotne dla korzystania z przywilejów przyznanych na mocy tego dokumentu. Oprócz tego, tak jak było wcześniej, licencja jest własnością osoby, której została udzielona, co ma na celu ułatwienie swobodnego przepływu kontrolerów ruchu lotniczego, a we wspomnianym artykule określono argumenty przemawiające za zawieszeniem lub cofnięciem licencji.
36. Celem nowego art. 6 jest jedynie wzmocnienie nadrzędnej podstawowej zasady udzielania licencji poprzez stwierdzenie, że przywileje wynikające z posiadania licencji są zawsze uzależnione od ważności uprawnień, uprawnień uzupełniających i świadectwa zdrowia.

### **Rozdział 3 – Licencje, uprawnienia i uprawnienia uzupełniające**

37. Celem tego rozdziału jest zwrócenie uwagi na przywileje i warunki związane z licencjami, uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi, a jednocześnie połączenie właściwych wymagań (na przykład okresów ważności) z odpowiednim dokumentem, do którego się one odnoszą.
38. W art. 7 zebrano przywileje (ust. 1), które zapewnia **licencja praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego**, oraz warunki (ust. 2) uzyskania tej licencji, o których wcześniej była mowa w art. 4 i 5 dyrektywy.
39. W odniesieniu do wymagań, które trzeba spełnić, aby uzyskać licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, nie wprowadzono istotnych zmian. Konieczna była jednak zmiana podejścia do minimalnego wymaganego wykształcenia, aby zlikwidować możliwość podjęcia przez państwa członkowskie decyzji o ewentualnych odstępstwach, którą zapewniała dyrektywa. Ponieważ istnienie różnych podejść i procedur wśród państw członkowskich osłabiłoby oczekiwany skutek wprowadzenia wspólnych zasad, proponuje się zwiększenie ogólności wymogu dotyczącego standardów kształcenia, aby nie było konieczności ustanawiania specjalnych procedur w szczególnych przypadkach, ale jednocześnie by pozostawić pewne pole manewru umożliwiające ocenę zdolności kandydata do pomyślnego ukończenia szkolenia.
40. W ust. 3 wprowadzono pewne zmiany techniczne i redakcyjne, aby uczynić zrozumiałym wymóg umieszczenia w licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego także uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka oraz to, że sformułowanie „w stosownych przypadkach” odnosi się do uprawnienia uzupełniającego i nie pozostawia instytucji wyboru.
41. W art. 8 zebrano przywileje (ust. 1), które zapewnia **licencja kontrolera ruchu lotniczego**, oraz warunki (ust. 3) uzyskania tej licencji. Nowy przepis wprowadzony w ust. 2 dotyczy sytuacji, gdy kontroler ruchu lotniczego musi przejść dalsze szkolenie, co wynika z przeprowadzki do innego państwa lub zmiany jednostki, w której pracuje. Uznano za ważne, by w takich sytuacjach kontroler „stażysta” mógł korzystać ze swojej licencji kontrolera ruchu lotniczego, która obejmuje oczywiście przywileje wynikające z posiadania licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego.
42. W odniesieniu do wymagań, które trzeba spełnić, aby uzyskać licencję kontrolera ruchu lotniczego, nie wprowadzono istotnych zmian. Metodologia ustalania warunków minimalnego wieku musiała jednak zostać dostosowana do ducha i litery rozporządzenia podstawowego – źródła zobowiązań prawnych, które ma wyższy status. Zgodnie

z rozporządzeniem podstawowym państwa członkowskie mają możliwość odstępstwa od wymagań ustanowionych w przepisach wykonawczych poprzez zastosowanie procedury opisanej w art. 14 ust. 6 i 7 rozporządzenia podstawowego, czyli tzw. zapewnienia elastyczności podejścia. Procedura ta umożliwi już państwom członkowskim odstępstwo od normy w odpowiednio uzasadnionych przypadkach; państwa członkowskie muszą zapewnić osiągnięcie równoważnego poziomu ochrony, co pozwala na wzajemne uznawanie, a nawet stosowanie przez inne państwa członkowskie tego samego środka w podobnych przypadkach. W związku z tym w ramach tego przepisu wykonawczego nie ma potrzeby (ani możliwości prawnej) ustanawiania innej procedury postępowania w przypadku odstępstw od tego konkretnego wymagania. Agencja chciałaby także podkreślić, że minimalny wiek kandydatów do otrzymania licencji kontrolera ruchu lotniczego wynoszący 21 lat to norma ICAO, co jeszcze zwiększa potrzebę odpowiedniego uzasadnienia odstępstwa od tej normy i zminimalizowania ewentualnych konsekwencji w zakresie bezpieczeństwa. Mimo tego rozumowania Agencja proponuje teraz dwa warianty do dalszego rozważenia, aby przezwyciężyć trudność wynikającą z otrzymania sprzecznych uprawnień. W wariantcie A, w akapicie pierwszym lit. a) w art. 8 ust. 3, zawarto tylko jedno zdanie określające jasny próg wiekowy wynoszący 21 lat w oparciu o odpowiednie wymaganie ICAO, bez możliwości odstępstw. Natomiast w wariantcie B dodano możliwość odstępstwa w odniesieniu do minimalnego wieku, skopiowaną z dyrektywy.

43. Biorąc pod uwagę konsekwencje odstępstwa od warunku minimalnego wieku wprowadzonego przez ICAO, należy zwrócić uwagę na inną kwestię proceduralną. Korzystanie z zapewnienia elastyczności podejścia, wprowadzonego na mocy rozporządzenia podstawowego, w celu odstępstwa automatycznie oznacza wzajemne uznanie ewentualnego odstępstwa, jeśli jest ono uzasadnione i zostanie zatwierdzone, co samo w sobie stanowi inne podejście w porównaniu z metodologią przyjętą w dyrektywie, w której zezwolono państwom członkowskim na nieuznawanie licencji osób w młodszym wieku (zob. art. 15 ust. 1 dotyczący wzajemnego uznawania licencji kontrolera ruchu lotniczego). Agencja proponuje teraz dwa warianty do dalszego rozważenia, aby przezwyciężyć trudność wynikającą z otrzymania sprzecznych uprawnień. Wariant A, przedstawiony w projekcie tekstu art. 29 i składający się tylko z jednego ustępu, wzmacnia zasadę wzajemnego uznawania bez żadnych dalszych ograniczeń. Natomiast w wariantcie B wprowadzono dodatkowo możliwość ograniczenia do terytorium poszczególnych państw członkowskich w odniesieniu do tych kontrolerów ruchu lotniczego, którzy nie ukończyli 21 lat. Aby nie dopuścić do osłabienia zasady wzajemnego uznawania, ograniczenie to sformułowano w nieco inny sposób, ograniczając korzystanie z przywilejów do terytorium państwa członkowskiego, które wydało licencję.
44. Z uwagi na powyższe wyjaśnienia Agencja w obu przypadkach zdecydowanie preferuje wariant A, który stanowi rozwiązanie zasadne pod względem technicznym i prawnym, a jednocześnie zapewnia zgodność z odpowiednim wymaganiem ICAO.
45. Art. 9 zawiera opis **uprawnień**, którego nie zmieniono, oraz dodatkowo, ze względu na spójność i czytelność, informacje dotyczące okresu ważności uprawnień, o czym mowa w ust. 2 tego artykułu.
46. Art. 10 zawiera opis **uprawnień uzupełniających**, którego także nie zmieniono, oraz dodatkowo, ze względu na spójność i czytelność, informacje dotyczące okresu ważności uprawnień, o czym mowa w ust. 4 tego artykułu.
47. W sprawie uprawnień uzupełniających konieczne było podjęcie działań w związku ze znaczną swobodą decyzyjną przyznaną państwom członkowskim w dyrektywie, stosownie do nowych okoliczności prawnych. Jak opisano w pkt 19 powyżej, swobody tej nie można utrzymać w ramach systemu przewidzianego w rozporządzeniu podstawowym, ponieważ jest ona sprzeczna z podstawowymi zasadami ustanowionymi na jego mocy. Jako rozwiązanie kompromisowe zaproponowano skreślenie ust. 4 w art. 7 dyrektywy i utrzymanie możliwości istnienia krajowych uprawnień uzupełniających poprzez odpowiednie ustalenie przejściowe umożliwiające państwom członkowskim dalsze

stosowanie „wariantów” krajowych. Taki środek przejściowy umożliwi państwom członkowskim, które ustanowiły już krajowe uprawnienia uzupełniające, dalsze ich stosowanie zgodnie z prawem krajowym do momentu, gdy będzie wystarczająco dużo czasu na stworzenie wspólnych zasad w miejsce rozbieżnych przepisów krajowych. Korzyść z tego podejścia polega na tym, że umożliwi ono państwom członkowskim dalsze stosowanie obecnych praktyk, ale jednocześnie nie zezwala na dalsze ustanawianie odstępstw od ogólnych zasad poza możliwościami przewidzianymi w rozporządzeniu podstawowym. Inną jego zaletą jest to, że tworzy sytuację „zastoju”, która ułatwi opracowanie wspólnych wymagań na drugim etapie.

48. Art. 11 dotyczy teraz **uprawnień uzupełniających w jednostce**, w tym ich okresu ważności i procedury przedłużania ich ważności dla celów spójności. Wprowadzono zmiany redakcyjne w porównaniu z odpowiednim tekstem dyrektywy w ust. 3 i 4, aby dopilnować tego, by ważność uprawnień uzupełniających w jednostce mogła być przedłużana nie tylko raz „na następne 12 miesięcy”, lecz także „na okres kolejnych 12 miesięcy”. Za konieczną zmianę techniczną uznano także wyjaśnienie prawa posiadaczy licencji do uzyskania danych dotyczących faktycznie przepracowanych godzin. Tekst dodany w ust. 4 dotyczy przypisania odpowiedzialności za zmniejszenie liczby godzin, zgodnie z obecną praktyką.
49. Co się tyczy drugiego zdania art. 10 dyrektywy zezwalającego na wprowadzenie progów wiekowych w odniesieniu do korzystania z uprawnienia uzupełniającego w jednostce, trzeba wyraźnie stwierdzić, że taka swoboda decyzyjna nie jest zgodna z rozporządzeniem podstawowym i nie może być utrzymana w takiej postaci. Jak wyjaśniono już w kontekście zmian, jedyna dostępna dla państw członkowskich możliwość odstępstwa od rozporządzenia podstawowego i przepisów wykonawczych do niego to skorzystanie z zapewnienia elastyczności podejścia zgodnie z art. 14 rozporządzenia, pod warunkiem że zostanie osiągnięty równoważny poziom ochrony; nie należy jednak korzystać z tej możliwości w celu tworzenia dodatkowych wymagań. W związku z tym art. 14 ust. 6 nie obejmuje tej kwestii. Jako rozwiązanie kompromisowe zaproponowano utrzymanie korzystania z istniejących odstępstw krajowych w okresie przejściowym do momentu, gdy będzie wystarczająco dużo czasu na stworzenie wspólnych zasad, jak w przypadku krajowych uprawnień uzupełniających. Co się tyczy wspólnych zasad, które mają zostać ustanowione, trzeba zaznaczyć, że nie tylko ich ustanowienie, lecz także stosowanie będą wymagały okresów adaptacyjnych, aby dopilnować tego, by instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dysponowały środkami na dostosowanie swoich planów obsady stanowisk i polityki do wymagań, które ostatecznie się zmieniają.
50. Art. 12 dotyczy wymagań odnoszących się do biegłości językowej. Nowy ustęp 1 służy podkreśleniu podstawowego wymagania, jakim jest obowiązek posiadania **uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka** w odniesieniu do języka angielskiego w celu korzystania z przywilejów wynikających z licencji kontrolera ruchu lotniczego lub licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego. Przeniesienie ostatniego zdania starego art. 8 ust. 1 na koniec tego artykułu (ust. 4) ma na celu wyjaśnienie, że wymaganie to dotyczy zarówno języka angielskiego, jak i języka miejscowego.
51. Państwa członkowskie mają swobodę nakładania wymagań w odniesieniu do języka miejscowego, jeśli uznają to za stosowne ze względów bezpieczeństwa, zgodnie z zasadniczymi wymaganiami wprowadzonymi na mocy pkt 4 lit. d) podpunktu (ii) załącznika Vb do rozporządzenia podstawowego. Co się tyczy drugiego z wymienionych wymagań, dla celów harmonizacji i równego traktowania zaproponowano włączenie dalszych wymagań dotyczących przejrzystości i wymagań proceduralnych.
52. Tekst załącznika III do dyrektywy włączono do treści dotyczącej wymagań w ust. 3, aby podkreślić ich ogólne stosowanie i zebrać w jednym miejscu cały zestaw właściwych wymagań. Ta zmiana redakcyjna ma z pewnością wpływ na załącznik III, którego nie trzeba powtarzać, z wyjątkiem tabeli dotyczącej skali klasyfikacji.

53. Ust. 5 dotyczy możliwości wymagania biegłości językowej na poziomie rozszerzonym (poziomie 5) skali klasyfikacji biegłości językowej, o czym mowa już w dyrektywie. Aby jasno przydzielić zadania i obowiązki zazwyczaj zgodnie z dyrektywą przypisane państwom członkowskim, uznano, że najlepiej przydzielić takie uprawnienie instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, z czym wiążą się obowiązek uzasadnienia i gwarancje takie same jak te, które przewidziano już w dyrektywie, oraz obowiązek zatwierdzenia przez właściwy organ.
54. Przepisy dotyczące ważności uprawnień uzupełniających w zakresie języka umieszczono w ust. 6 tego artykułu ze względu na spójność. Tekst przeredagowano w oparciu o sugestie ekspertów, którzy zaproponowali dostosowanie terminologii do innych punktów dotyczących okresów ważności. Zasugerowano określenie odstępów czasu wynoszących 3 lata i 6 lat (skreślenie wyrażenia „nie dłuższy niż”), aby zadbać o pewność prawa i uniknąć sytuacji, w których kontrolerzy ruchu lotniczego byłiby zobligowani do przystępowania do sprawdzianów biegłości językowej w krótszych odstępach czasu wedle uznania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej.
55. Wymagania odnoszące się do **uzupełniających uprawnień instruktorskich** są teraz zebrane w art. 13, co miało na celu wyjaśnienie, że uzupełniające uprawnienia instruktorskie zgodne z dyrektywą są istotne tylko w przypadku szkolenia operacyjnego. Trzeba zaznaczyć, że zasadnicze wymagania związane z rozporządzeniem podstawowym wynikają z innego, bardziej szczegółowego podejścia do certyfikacji instruktorów, a zastosowana terminologia odnosi się także do umiejętności teoretycznych instruktorów. Ponieważ na pierwszym etapie ten przepis wykonawczy ma na celu transpozycję już istniejących wymagań, nie było możliwe opracowanie niezbędnych szczegółowych i odrębnych wymagań dotyczących certyfikacji instruktorów.
56. W związku z poprzednim ustępem wprowadzono także pewne zmiany redakcyjne, określając wymagania, które muszą spełnić kandydaci do otrzymania uzupełniających uprawnień instruktorskich. Tekst dodany w ust. 2 lit. b) ma na celu wyjaśnienie, że praktykant-kontroler ruchu lotniczego nie kwalifikuje się do otrzymania uzupełniających uprawnień instruktorskich. Należy zaznaczyć, że eksperci stwierdzili, że konieczne jest wprowadzenie bardziej restrykcyjnych wymagań w oparciu o ESARR 5 w odniesieniu do okresu wymaganego w ust. 2 lit. b), ale jednocześnie niezbędne jest także opracowanie przez właściwy organ elastycznego podejścia dopuszczającego krótszy okres w konkretnych sytuacjach. Na drugim etapie należy bardziej wnikliwie przeanalizować te kwestie.
57. W artykule tym ze względu na spójność umieszczono także przepis dotyczący ważności uzupełniających uprawnień instruktorskich. Na drugim etapie należy bardziej wnikliwie przeanalizować warunki wznawiania i przywracania ważności.

#### **Rozdział 4 – Świadectwa zdrowia**

58. Zasugerowano poświęcenie osobnego rozdziału zagadnieniu **poświadczania stanu zdrowia**. Oprócz poprawek redakcyjnych nie wprowadzono żadnych zmian w odniesieniu do wydawania świadectw zdrowia i wymagań, których spełnienie jest niezbędne do wydania świadectwa.
59. W odniesieniu do **aspektu instytucjonalnego** w kwestii stanu zdrowia wprowadzono pewne zmiany terminologiczne w celu dostosowania tekstu do terminologii stosowanej w rozdziale MED i aktualizacji wymogów zdrowotnych klasy 3 Eurocontrolu. Wyszczególnione wymagania, których spełnienie jest niezbędne do wydania świadectwa, pozostają niezmienione.
60. Znaczną nowość wprowadzono w odniesieniu do **ważności świadectw zdrowia**, aby ułatwić przywracanie ważności i wznawianie przez właściwy personel medyczny, ale jednocześnie aby zapewnić zabezpieczenie całego okresu ważności świadectw zdrowia, co oznacza, że kandydatowi nie będzie groziła utrata cennych dni lub tygodni z okresu ważności zależnie od daty badania. Nowy tekst opiera się na przepisie 1.2.4.2.1

załącznika 1 ICAO w sprawie udzielania licencji personelowi, stanowiącym, że „okres ważności orzeczenia lekarskiego może, za zgodą Władzy uprawnionej do licencjonowania, zostać przedłużony do 45 dni”. ICAO zaleca także, „aby dzień kalendarzowy, w którym wygasa orzeczenie lekarskie, był tym samym co roku, tak aby data wygaśnięcia aktualnego orzeczenia lekarskiego była datą rozpoczęcia nowego okresu ważności, pod warunkiem że badanie lekarskie odbędzie się w okresie ważności aktualnego orzeczenia lekarskiego, ale nie później niż 45 dni po jego wygaśnięciu”.

61. Konieczne było wyjaśnienie przydzielania zadań i obowiązków w odniesieniu do **osłabionej kondycji zdrowotnej** w porównaniu z tekstem dyrektywy. W związku z tym biorąc pod uwagę odpowiednie role i obowiązki, w rozporządzeniu trzeba przede wszystkim nałożyć na kontrolerów ruchu lotniczego wymóg dotyczący niekorzystania z przywilejów w przypadku osłabionej kondycji zdrowotnej. W związku z tym trzeba wyjaśnić, że ciężący na posiadaczu licencji obowiązek powiadomienia nie jest zależny od tego, czy dana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wprowadziła odpowiednią procedurę, czy nie. Ponadto instytucja zapewniająca służby musi ustanowić procedurę postępowania w przypadkach osłabionej kondycji zdrowotnej.

### **Rozdział 5 – Wymagania dotyczące organizacji szkoleniowych**

62. Wymagania zawarte w tym rozdziale są określone w art. 13 i pkt 1 załącznika IV do dyrektywy 2006/23/WE. Wymagania te uporządkowano w trzech różnych artykułach w poniższy sposób:
- artykuł 17 „Certyfikacja organizacji szkoleniowych”;
  - artykuł 18 „System zarządzania organizacją szkoleniowych”;
  - artykuł 19 „Wymagania w odniesieniu do kursów szkoleniowych, szkoleń wstępnych i planów szkoleń w jednostce oraz programów utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce”.
63. W całym projekcie tekstu termin „podmiot świadczący usługi szkoleniowe” zastąpiono terminem „organizacja szkoleniowa”. Ta zmiana redakcyjna wynika z tego, że Parlament Europejski i Rada Europejska (zwane dalej „prawodawcą”) przyjęły ten termin do celów rozporządzenia podstawowego. Ponadto termin ten jest stosowany w załączniku 1 ICAO.
64. W odniesieniu do art. 17 w sprawie **certyfikacji organizacji szkoleniowych** trzeba zaznaczyć, że art. 13 ust. 1 dyrektywy jest już objęty zakresem stosowania art. 8c ust. 6 i 7 rozporządzenia podstawowego. Zgodnie z ogólną zasadą redagowania aktów prawnych w przepisie wykonawczym nie należy powtarzać kwestii uregulowanych już w prawodawstwie o wyższym statusie. W tym przypadku art. 8c rozporządzenia podstawowego wprowadza już wymóg, zgodnie z którym organizacje szkoleniowe podlegają certyfikacji. Art. 13 ust. 2 dyrektywy zawierający wymagania dotyczące umiejętności technicznych i operacyjnych organizacji szkoleniowych jest obecnie zawarty w drugim ustępie proponowanego art. 17. Art. 13 ust. 3 dyrektywy odnosi się do określania właściwego organu, do którego organizacja szkoleniowa ma złożyć wniosek. Przeniesiono go do proponowanego art. 4 – artykułu ogólnego odnoszącego się do określania właściwego organu, do którego kandydat występujący o certyfikat organizacji szkoleniowej ma złożyć wniosek. Ważne jest podkreślenie, że zgodnie z art. 22b rozporządzenia podstawowego Agencja jest właściwym organem dla organizacji szkoleniowych znajdujących się poza terytorium państw członkowskich, ale szkolących kontrolerów ruchu lotniczego, którzy będą korzystać ze swoich przywilejów w państwach członkowskich.
65. Proponowany art. 17 rozpoczyna się teraz od ogólnego przepisu, zgodnie z którym kandydat składa wniosek do właściwego organu w formie określonej przez ten organ i w podany przez niego sposób. To ogólne wymaganie stanowi typowe wymaganie w odniesieniu do certyfikacji organizacji, oparte na zasadzie, zgodnie z którą właściwy organ ustanawia procedury i formy dla kandydatów, którzy chcą uzyskać certyfikat. Kandydaci korzystają z nich przy składaniu wniosku. Z powodu swojego charakteru

prawnego dyrektywa nie zawierała takiego przepisu, ale Agencja wychodzi z założenia, że każde państwo członkowskie opracowało te procedury i powiązane z nimi przepisy, z których mają korzystać kandydaci. Drugi ustęp stanowi warunek (dysponowanie odpowiednią kadrami i odpowiednim wyposażeniem w celu prowadzenia szkolenia) uzyskania certyfikatu organizacji szkoleniowej zaczerpnięty z załącznika IV do dyrektywy. Ostatni ustęp art. 17 stanowi nowy element w porównaniu z dyrektywą, niezbędny do wdrożenia zasadniczych wymagań zawartych w pkt 5 lit. b) podpunkcie (i) załącznika Vb do rozporządzenia podstawowego. Dla właściwego organu odpowiedzialnego za nadzór nad organizacją szkoleniową ogromne znaczenie ma dostęp do obiektów organizacji szkoleniowej i istotnych danych potrzebnych do wykonywania zadań w zakresie nadzoru.

66. Proponowany art. 18 dotyczący **systemu zarządzania organizacjami szkoleniowymi** zawiera głównie wymagania określone w pkt 1 załącznika IV do dyrektywy. Na mocy tego artykułu wprowadzono zasadnicze wymagania zawarte w pkt 5 lit. b) podpunkcie (ii) załącznika Vb do rozporządzenia podstawowego. Wymagania te są dostosowane do wymagań zawartych w załączniku 2 i 4 do załącznika 1 ICAO, które wprowadzają wymóg wdrożenia przez organizację szkoleniową systemu zarządzania bezpieczeństwem. Podczas gdy zgodnie z załącznikiem 2 do załącznika 1 ICAO wymagany jest system zarządzania bezpieczeństwem i system zapewnienia jakości, co ma zapewnić spełnianie przez organizacje szkoleniowe odpowiednich wymagań, prawodawca nie wprowadził wymogu posiadania dwóch niezależnych systemów, ale „systemu zarządzania”, który umożliwi organizacji zastosowanie struktury najbardziej odpowiedniej do osiągnięcia celów bezpieczeństwa. W NPA 2008-22 Agencja zaproponowała stosowanie tej zasady w odniesieniu do innych organizacji szkoleniowych w dziedzinie lotnictwa. Ponieważ Agencja musi ograniczyć do minimum proponowane zmiany w przepisach dyrektywy, wniosek zawiera tylko trzy zmiany, które uznano za niezbędne ze względów technicznych na tym etapie:

- (1) Wprowadzenie terminu „system zarządzania” w celu wykonania rozporządzenia podstawowego. Oznacza to, że wymaganie dotyczące posiadania struktury zarządzania i systemu zapewnienia jakości należy uznać za element wymagania dotyczącego wprowadzenia i utrzymywania systemu zarządzania zgodnie z zasadniczymi wymaganiami zawartymi w pkt 5 lit. d) podpunkcie (ii) załącznika Vb do rozporządzenia podstawowego. Zaproponowane zmiany odzwierciedlają to podejście.
- (2) Obowiązek wyznaczenia przez organizację odpowiedzialnego kierownika. Agencja uważa, że określenie bezpośredniej odpowiedzialności kierownika odpowiedzialnego za bezpieczeństwo stanowi bardzo ważny wymóg bezpieczeństwa. Wymóg ten jest także zgodny z pkt 1.2 załącznika 4 do załącznika 1 ICAO.
- (3) Wprowadzenie wymagania dotyczącego prowadzenia rejestrów w celu wdrożenia zasadniczych wymagań zawartych w pkt 5 lit. d) podpunkcie (i) załącznika Vb do rozporządzenia podstawowego. Mimo że w praktyce normy branżowe dotyczące systemu jakości mogą obejmować to wymaganie, zdaniem Agencji konieczne jest zapewnienie właściwemu organowi możliwości prześledzenia działań organizacji szkoleniowych podczas inspekcji.

Chociaż Agencja wolałaby dalsze zaostrzenie istniejących przepisów określonych w dyrektywie w odniesieniu do wymagań dotyczących systemu zarządzania, obecnie proponowane zmiany ograniczono do niezbędnego minimum.

67. Przepisy proponowanego art. 19 w sprawie **wymagań w odniesieniu do kursów szkoleniowych, szkoleń wstępnych i planów szkoleń w jednostce oraz programów utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce** zaczerpnięto bezpośrednio z pkt 1 lit. c) załącznika IV do dyrektywy. Poza zwykłymi zmianami proponowane zmiany redakcyjne (zastąpienie „krajowego organu nadzorczego” „właściwym organem”, a „podmiotu świadczącego usługi szkoleniowe” „organizacją szkoleniową”) obejmują wprowadzenie określenia „w odpowiednich przypadkach” przed

„planem szkoleń w jednostce” oraz dodanie terminu „doradca” do terminu „egzaminator”. Określenie „w odpowiednich przypadkach” dodano, aby wyjaśnić, że organizacja szkoleniowa może także prowadzić wyłącznie szkolenie wstępne i że w takich przypadkach absolutnie nie zachodzi potrzeba przedstawiania planu szkoleń w jednostce. Termin „egzaminator” stosowano w tekście dyrektywy, natomiast w rozporządzeniu podstawowym zastosowano termin „doradca”. Dyrektywa nie zawiera jednak kryteriów dotyczących warunków występowania o zatwierdzenie egzaminatorów lub doradców. Mimo że rozporządzenie podstawowe zawiera jasne kryteria dotyczące doradców w oparciu o wyżej wspomniane instrukcje oraz stanowisko grupy ekspertów Agencja uznała, że dalsze wprowadzanie i określanie warunków i wymagań dotyczących doradców oraz – w razie potrzeby – egzaminatorów, należy odłożyć do drugiego etapu.

68. Przepisy w pkt 2 załącznika IV do dyrektywy pozostają niezmienione i zostały umieszczone w załączniku IV do proponowanego rozporządzenia. Ponieważ dostosowano treść załącznika, zmieniono także jego tytuł, aby odnosił się on dokładnie do **opisu certyfikatów organizacji szkoleniowych**.

### **Rozdział 6 – Wymagania dotyczące właściwych organów**

69. Wymagania zawarte w tym rozdziale zostały zaczerpnięte z art. 3 ust. 2, art. 3 ust. 3, art. 4 ust. 6, art. 4 ust. 7, art. 13 ust. 5, art. 13 ust. 6, art. 14 i art. 15 dyrektywy 2006/23/WE. Wymagania te uporządkowano w różnych artykułach w poniższy sposób:
- art. 20 „Niezależność właściwego organu”;
  - art. 21 „Zadania właściwych organów”;
  - art. 22 „Wydawanie i utrzymywanie licencji, uprawnień, uprawnień uzupełniających i certyfikatów”;
  - art. 23 „Ocena wiedzy i umiejętności”;
  - art. 24 „Prowadzenie rejestrów”;
  - art. 25 „Wymiana informacji”;
  - art. 26 „Procedura certyfikacji organizacji szkoleniowych”;
  - art. 27 „Monitorowanie działalności organizacji szkoleniowych i egzekwowanie przepisów”;
  - art. 28 „Kwalifikowane jednostki”;
  - art. 29 „Wzajemne uznawanie licencji kontrolera ruchu lotniczego”.
70. Tak jak w pozostałych rozdziałach, termin „podmiot świadczący usługi szkoleniowe” zastąpiono terminem „organizacja szkoleniowa”, a termin „krajowy organ nadzorczy” terminem „właściwy organ”.
71. Agencja uważa, że przepisy art. 3 ust. 2 i art. 3 ust. 3 dyrektywy są niezbędne do zapewnienia **niezależności właściwego organu** od instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej i organizacji szkoleniowej. O nazwach i adresach właściwych organów, a także o każdej ich zmianie jest teraz powiadamiana Agencja, a nie Komisja Europejska. Zmianę tę wprowadzono, ponieważ Agencja potrzebuje tych informacji do celów inspekcji standaryzacyjnych prowadzonych zgodnie z art. 54 rozporządzenia podstawowego. Po rozmowach z Komisją Europejską uzgodniono, że państwa członkowskie będą musiały przekazywać te informacje nie dwa razy (Komisji Europejskiej i Agencji), lecz tylko raz (Agencji). Ponadto ponieważ Agencja przedkłada Komisji sprawozdania dotyczące standaryzacji, istotne dane dotyczące właściwych organów także będą dostarczane.
72. Podstawą proponowanego art. 21 dotyczącego **zadań właściwych organów** jest art. 14 dyrektywy. Uznano, że bardziej odpowiednia będzie zmiana tytułu tego artykułu na „Zadania właściwych organów”, aby lepiej odzwierciedlić jego treść. Chociaż Agencja stwierdziła, że treść tego artykułu nie nakłada na właściwe organy dodatkowych



obowiązków oprócz tych wynikających już z innych artykułów przedmiotowego projektu rozporządzenia, postanowiła zachować porządek tego wykazu, aby ograniczyć do minimum zmiany w tekście dyrektywy. Z tego względu oraz z uwagi na potrzebę zapewnienia spójności w lit. h) wprowadzono jedno dodatkowe odniesienie do zadania właściwego organu, tzn. zatwierdzania wniosku instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, która chce wymagać poziomu rozszerzonego (poziomu 5) biegłości językowej od zatrudnianych kontrolerów ruchu lotniczego. Wymaganie to jest potrzebne do uzupełnienia przepisów proponowanego art. 12 ust. 5 oraz dopilnowania tego, by takie działania były niedyskryminacyjne, proporcjonalne, przejrzyste i obiektywnie uzasadnione.

73. Pierwsze trzy nowe ustępy w art. 22 zaproponowano w celu uzupełnienia przepisów art. 4 ust. 6 i 7 dyrektywy dotyczących **wydawania licencji i związanych z nimi uprawnień, uprawnień uzupełniających oraz świadectw zdrowia**, a także ich wznawiania i przywracania ich ważności. Wymagania te składają się na wspólne wymogi licencyjne dla właściwych organów, które są niezbędne w celu uzupełnienia wymagań wobec kandydatów do otrzymania licencji (np. wymagań dotyczących ustanowienia procedur występowania o licencje, wydawania, wznawiania i przywracania ważności, wymagań dotyczących działań podejmowanych po otrzymaniu wniosku przez właściwy organ). Przepisów takich nie umieszczono w dyrektywie z uwagi na jej charakter prawny. Agencja wychodzi jednak z założenia, że te ogólne wymogi licencyjne są konieczne podczas przenoszenia dyrektywy do rozporządzenia wykonawczego. Ponadto na drugim etapie proponowane przepisy ułatwią włączenie wymagań dotyczących właściwych organów do horyzontalnej struktury przepisów zaproponowanej przez Agencję w NPA 2008-22, zwłaszcza podczas włączania tych wymagań do podrozdziału ogólnego (podrozdział AR.GEN) mającego zastosowanie do wszystkich właściwych organów nadzorujących organizacje lotnicze oraz zawody podlegające licencjom.
74. Przepisy zaproponowane w art. 23, 24 i 25 dotyczące **oceny wiedzy i umiejętności, prowadzenia rejestrów i wymiany informacji** przeniesiono z art. 14 ust. 4, art. 14 ust. 3 i art. 14 ust. 2 dyrektywy. Uznano, że zaproponowany porządek jest bardziej logiczny w odniesieniu do kolejności zadań właściwych organów. Konieczna będzie ocena proponowanych przepisów i ich ewentualna zmiana na drugim etapie, kiedy wszystkie wymagania dotyczące organu zostaną połączone. Należy po raz kolejny podkreślić, że proponowane rozporządzenie nie obejmuje wymagań odnoszących się do egzaminatorów ani wymagań i kryteriów odnoszących się do zatwierdzania, które ma być wydawane przez właściwy organ. Jak stwierdzono powyżej, wymagania te zostaną opracowane na drugim etapie. Należy też podkreślić, że przepisy art. 25 dotyczące wymiany informacji obejmuje już art. 15 rozporządzenia podstawowego; w związku z tym należy skreślić ten artykuł z przedmiotowego przepisu wykonawczego, który nie spełnia jednak kryteriów ustanowionych na mocy ograniczonych uprawnień udzielonych Agencji w związku z procedurą przyspieszoną.
75. Proponowane przepisy w art. 26 i 27 w sprawie **procedury certyfikacji organizacji szkoleniowych i monitorowania działalności organizacji szkoleniowych** są oparte na art. 13 ust. 3, art. 13 ust. 5, art. 13 ust. 6 i art. 14 ust. 5 dyrektywy. Uznano, że dodanie ust. 1 w art. 26 jest konieczne, aby uzupełnić wymagania istotne dla certyfikacji organizacji szkoleniowych z punktu widzenia właściwych organów. W związku z tym właściwy organ jest zobowiązany do ustanowienia odpowiednich procedur dotyczących występowania o certyfikaty organizacji szkoleniowych, ich wydawania oraz utrzymywania ważności. Chociaż dyrektywa nie zawierała takich przepisów, proponowane wymaganie jest potrzebne podczas przenoszenia dyrektywy do rozporządzenia wykonawczego. Wymaganie to, wraz z wymaganiem dotyczącym ustanowienia przez właściwe organy procedur udzielania licencji kontrolera ruchu lotniczego, zostanie ulepszone podczas włączania przepisów tego rozdziału w horyzontalną strukturę przepisów; wymagania te będą zatem częścią wymagań dotyczących systemu zarządzania w przypadku właściwych organów.

76. W odniesieniu do art. 27 ust. 3 dodatkową zmianą redakcyjną jest zastąpienie terminu „wizytacje” terminem „niezapowiedziane inspekcje”. Eksperti uznali termin „wizytacje” za wieloznaczny, ponieważ nie jest to termin powszechnie stosowany do opisywania funkcji nadzorczych nad bezpieczeństwem pełnionych przez właściwe organy. Ponadto w kontekście rozporządzenia podstawowego i przepisów wykonawczych do niego w przypadku wymagań dotyczących organu stosuje się termin „inspekcje” i „niezapowiedziane inspekcje”. Opierając się na ocenie przeprowadzonej przez Agencję, uznano, że proponowana zmiana nie ma wpływu ani na właściwe organy, ani na organizacje szkoleniowe, ponieważ jedynie wyjaśnia intencje leżące u podstaw wprowadzenia wymagania. Ponadto zakres terminu „wizytacje” nie został określony w dyrektywie, podczas gdy ogólne znaczenie terminu „inspekcje” można znaleźć w rozporządzeniu podstawowym (np. art. 54 rozporządzenia podstawowego).
77. Trzeba także zaznaczyć, że art. 27 ust. 5 w sprawie wzajemnego uznawania certyfikatów wydanych zgodnie z przepisami rozporządzenia jest zbędny, biorąc pod uwagę art. 11 rozporządzenia podstawowego. Z punktu widzenia redagowania aktów prawnych przepisy ustanowione już na mocy prawodawstwa o wyższym statusie nie powinny być powtarzane w przepisie wykonawczym, dlatego ustęp ten należy skreślić. Kwestie te nie spełniają jednak kryteriów ustanowionych na mocy ograniczonych uprawnień udzielonych Agencji w związku z procedurą przyspieszoną.
78. Podstawą art. 28 proponowanego rozporządzenia w sprawie **kwalfikowanych jednostek** jest art. 14 ust. 6 dyrektywy. Art. 13 rozporządzenia podstawowego zezwała właściwemu organowi na delegowanie wszelkich zadań certyfikacyjnych. Z koncepcji leżącej u podstaw terminu „certyfikacja” w rozporządzeniu podstawowym wynika, że wszelkie zadania w zakresie nadzoru związane z organizacjami szkoleniowymi uznaje się za zadania certyfikacyjne, ponieważ są one niezbędne do uzyskania certyfikatu lub utrzymania jego ważności. W związku z tym zaproponowano skreślenie szczegółowego odniesienia do konkretnego zadania właściwego organu. W oparciu o art. 13 rozporządzenia podstawowego właściwy organ może delegować każde zadanie z wyjątkiem wydawania licencji i certyfikatów (oraz ich ograniczania, zawieszania i cofania). Ponadto odniesienie do art. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 zastąpiono odniesieniem do art. 13 rozporządzenia podstawowego stanowiącego podstawę prawną przedmiotowego przepisu wykonawczego. Trzeba także podkreślić, że na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1070/2009 zmieniono art. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, zastępując termin „wyznaczona organizacja” terminem „kwalfikowana jednostka”. Na drugim etapie Agencja oceni potrzebę utrzymania takiego artykułu, biorąc pod uwagę to, że przepisy w nim zawarte włączono już do rozporządzenia podstawowego i że co do zasady ustęp ten można skreślić.
79. Do art. 29 w sprawie **wzajemnego uznawania licencji kontrolera ruchu lotniczego** przeniesiono art. 15 dyrektywy. Po pierwsze, trzeba zaznaczyć, że przepisy w sprawie wzajemnego uznawania licencji i certyfikatów wydanych zgodnie z przepisami rozporządzenia są zbędne, biorąc pod uwagę art. 11 rozporządzenia podstawowego. Z punktu widzenia redagowania aktów prawnych przepisy ustanowione już na mocy prawodawstwa o wyższym statusie nie powinny być powtarzane w przepisie wykonawczym, dlatego ustęp ten należy skreślić. Kwestie te nie spełniają jednak kryteriów ustanowionych na mocy ograniczonych uprawnień udzielonych Agencji w związku z procedurą przyspieszoną. Z drugiej strony w dyrektywie zastosowano bardziej restrykcyjne podejście do wzajemnego uznawania niż w rozporządzeniu podstawowym, dając państwom członkowskim możliwość nieuznania licencji kontrolerów ruchu lotniczego, którzy nie ukończyli 21 lat. Jak wyjaśniono powyżej, takie ograniczenie nie jest zgodne z zasadami rozporządzenia podstawowego i budzi wątpliwości natury prawnej, ponieważ w przepisie wykonawczym nie wolno odstępować od prawodawstwa o wyższym statusie.
80. Agencja proponuje teraz dwa warianty do rozstrzygnięcia na gruncie politycznym, aby przezwyciężyć trudność wynikającą z otrzymania sprzecznych uprawnień. W wariantcie A przedstawionym w projekcie tekstu art. 1 składa się tylko z jednego zdania, które

wzmacnia zasadę wzajemnego uznawania bez żadnych dalszych ograniczeń. Natomiast w wariantcie B wprowadzono dodatkowo drugie zdanie zakładające możliwość ograniczenia do terytorium poszczególnych państw członkowskich w odniesieniu do tych kontrolerów ruchu lotniczego, którzy nie ukończyli 21 lat. Aby nie dopuścić do osłabienia zasady wzajemnego uznawania, ograniczenie to sformułowano w nieco inny sposób niż w dyrektywie, ograniczając korzystanie z przywilejów tych kontrolerów ruchu lotniczego, którzy nie ukończyli 21 lat, do terytorium państwa członkowskiego, które wydało licencję. Oczywiście wariant B w tym artykule można wybrać tylko w połączeniu z wariantem B przedstawionym w art. 8 ust. 3 lit. a) dotyczącym tego, czy zezwolić na odstępstwo od wymogu minimalnego wieku.

81. W ust. 2, 3 i 4 proponowanego art. 29 skopiowano resztę art. 15 dyrektywy. Wymagania te regulują procedury w przypadkach, gdy posiadacz licencji korzysta z przywilejów wynikających z licencji w innym państwie członkowskim niż to, w którym licencja została wydana. Treść tych ustępów i opisana procedura pozostają niezmienione.

### **Rozdział 7 – Przepisy końcowe**

82. Z powodu zmian w charakterze prawnym, harmonogramie i charakterze obowiązków państw członkowskich nie dokonano przeniesienia niektórych przestarzałych przepisów, takich jak art. 14 ust. 7 dotyczący przekazywania Komisji sprawozdania w sprawie stosowania dyrektywy w trzyletnich odstępach. Biorąc pod uwagę to, że dyrektywa została już uchylona, i uwzględniając spodziewane wejście w życie przedmiotowego rozporządzenia, przekazywanie sprawozdania w sprawie stosowania dyrektywy jest zbędne. Z drugiej strony inspekcje standaryzacyjne prowadzone przez Agencję w oparciu o ten przepis wykonawczy zapewnią Komisji niezbędne informacje na temat stosowania przedmiotowego rozporządzenia.
83. Podobnie art. 16 dyrektywy w sprawie dostosowania do postępu naukowo-technicznego uznano za zbędny, biorąc pod uwagę inny poziom nowego aktu prawnego. Funkcjonowanie rozporządzenia Komisji jako przepisu wykonawczego oznacza, że wszelkie zmiany przedmiotowego rozporządzenia będą musiały być dokonywane z zastosowaniem tej samej procedury dotyczącej aktów delegowanych (wcześniej: procedura komitetowa), dlatego nie ma potrzeby określania jego zastosowania w odniesieniu do pewnych przepisów.
84. Zamiast tego zaproponowano włączenie nowej **klauzuli przeglądowej** do art. 30 w celu zapewnienia pełnej zgodności z zasadniczymi wymaganiami rozporządzenia podstawowego. Agencja proponuje dokonanie oceny europejskiego systemu udzielania licencji kontrolera ruchu lotniczego, co doprowadziłoby do sporządzenia opinii, w której określono by niezbędne dalsze ulepszenia oraz konieczność zapewnienia pełnej zgodności z zasadniczymi wymaganiami. Opinia ta może także zawierać ewentualne zmiany przedmiotowego rozporządzenia. Taka klauzula przeglądowa stanowi element używany zwykle w przepisach wykonawczych przyjmowanych już w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego.
85. Art. 17 dyrektywy w sprawie ustanowienia komitetu i określenia obowiązującej procedury nie jest istotny w przepisie wykonawczym, ponieważ na mocy tego przepisu nie deleguje się zadań na niższy szczebel, a o komitecie odpowiedzialnym za kwestie związane z udzielaniem licencji kontrolera ruchu lotniczego mowa już w art. 8c ust. 10 rozporządzenia podstawowego. W związku z tym nie dokonano przeniesienia tego przepisu.
86. Art. 18 dyrektywy w sprawie sankcji także uznano za zbędny, ponieważ kwestię tę w stopniu wystarczającym reguluje art. 68 rozporządzenia podstawowego.
87. W odniesieniu do **ustaleń przejściowych** w art. 31 wprowadzono dwa nowe przepisy w sprawie utrzymania stosowania ewentualnych krajowych uprawnień uzupełniających, które państwa członkowskie mogły wprowadzić w oparciu o art. 7 ust. 4 dyrektywy, i możliwości ograniczenia przez państwa członkowskie korzystania z uprawnienia

uzupełniającego w jednostce w przypadku osób poniżej pewnego wieku w oparciu o art. 10 dyrektywy. Agencja proponuje, aby zezwolić państwom członkowskim, które już korzystają z tych przepisów, na dalsze stosowanie istniejących przepisów krajowych w okresie przejściowym do czasu opracowania wspólnych zasad w tych dziedzinach i ich wejścia w życie. Co się tyczy wspólnych zasad na drugim etapie, trzeba zaznaczyć, że nie tylko ich ustanowienie, lecz także stosowanie będą wymagały okresów przejściowych i dostosowawczych, aby dopilnować tego, by instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dysponowały środkami na dostosowanie swoich planów i strategii do wymagań, które ostatecznie się zmieniają. Wyrażna korzyść wynikająca z tego podejścia polega na tym, że umożliwi ono płynne przejście, zgodnie z wymogami rozporządzenia podstawowego, bez narażania systemu ustanowionego tym rozporządzeniem, ponieważ zezwala państwom członkowskim na dalsze ustanawianie odstępstw od zasad ogólnych poza możliwością zapewnioną w tym rozporządzeniu. Aby zapewnić odpowiedni przepływ informacji, zwrócono się także do państw członkowskich o to, by informowały Agencję o korzystaniu z tych ustaleń przejściowych.

88. W artykule tym zawarto dalsze przepisy dodatkowe, aby odzwierciedlić niezbędne **ustalenia przejściowe w odniesieniu do licencji, uprawnień, uprawnień uzupełniających, świadectw zdrowia i certyfikatów organizacji szkoleniowych**.

- Przepisy art. 31 ust. 4 mają na celu zastosowanie zasady praw nabytych w odniesieniu do licencji, uprawnień, uprawnień uzupełniających, świadectw zdrowia i certyfikatów organizacji szkoleniowych wydanych na podstawie prawa krajowego zgodnie z odpowiednimi przepisami dyrektywy.
- Przepisy art. 31 ust. 5 mają na celu dopilnowanie tego, by kandydaci, którzy wystąpili już o licencję, uprawnienie, uprawnienie uzupełniające, świadectwo zdrowia lub certyfikat organizacji szkoleniowej, ale nie otrzymali jeszcze odpowiedniego dokumentu, wykazali zgodność z przepisami przedmiotowego rozporządzenia przed wydaniem licencji, uprawnienia, uprawnienia uzupełniającego lub certyfikatu. Ponieważ w porównaniu z dyrektywą zasadnicze wymagania nie zmieniły się w istotny sposób, Agencja uważa, że wpływ tego przepisu jest niewielki.
- Przepisy art. 31 ust. 6 i art. 31 ust. 7 są niezbędne w przypadku organizacji szkoleniowych, dla których właściwym organem jest Agencja (organizacji szkoleniowych prowadzących główną działalność poza terytorium państw członkowskich). Przepisy w art. 31 ust. 6 gwarantują ciągłość procesu certyfikacji zainicjowanego już przez właściwy organ (właściwe organy) państwa członkowskiego (państw członkowskich) i zapewniają kandydatom płynne przejście przez procedury. Przepisy w art. 31 ust. 7 mają na celu zapewnienie przekazania Agencji nadzoru w zakresie bezpieczeństwa przez organ (organy) państwa członkowskiego (państw członkowskich) sześć miesięcy po wejściu w życie przedmiotowego rozporządzenia. Agencja uważa, że sześć miesięcy wystarczyłoby jej na przejęcie obowiązków przydzielonych przez prawodawcę w rozporządzeniu podstawowym (zob. art. 22b).

89. Art. 20 dyrektywy w sprawie transpozycji nie ma zastosowania z uwagi na inny charakter aktu prawnego; w związku z tym nie dokonano przeniesienia tego przepisu. Po wejściu w życie rozporządzenie jest wiążące w całości i bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

90. Co się tyczy **wejścia w życie** przedmiotowego rozporządzenia, Agencja proponuje standardowy termin, czyli dwudziesty dzień po opublikowaniu tego aktu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Jest to także zgodne z niedawnym apelem państw członkowskich o szybsze wdrożenie tzw. pakietu SES II.

### **Załączniki**

91. Załącznik I, który zawiera **opis licencji**, pozostaje niezmienny z wyjątkiem drobnych aktualizacji redakcyjnych.

92. Załącznik II, w którym określono **wymagania szkoleniowe**, zawiera zaktualizowane odniesienie do ostatniego wydania specyfikacji Eurocontrolu dotyczącej podstawowych, jednolitych treści szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego z dnia 21 października 2008 r., co uznano za niezbędną aktualizację techniczną. Ponadto w oparciu o opinię ekspertów wymóg przeszkolenia kontrolerów ruchu lotniczego w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i zarządzania sytuacjami kryzysowymi określony w art. 4 ust. 8 dyrektywy został dodany zarówno do wymagań dotyczących szkoleń w jednostce w części B, jak i wymagań dotyczących szkolenia uzupełniającego w części C, aby dopilnować tego, by kontrolerzy ruchu lotniczego byli wystarczająco przeszkoleni, zwłaszcza w kwestiach lokalnej ochrony i zarządzania sytuacjami kryzysowymi oraz, rzecz jasna, bezpieczeństwa.
93. Ponieważ elementy opisowe załącznika III przeniesiono do art. 12 w sprawie uprawnień uzupełniających w zakresie języka, załącznik ten zawiera obecnie wyłącznie tabelę ze **skalą klasyfikacji biegłości językowej**.
94. Ulepszono także załącznik IV, umieszczając elementy opisowe w odpowiednich artykułach; w związku z tym załącznik ten zawiera teraz tylko dawny ust. 2 w sprawie **opisu certyfikatów organizacji szkoleniowych**.

#### **IV. Ocena skutków regulacji**

95. Celem oceny skutków regulacji (RIA) jest ocena wpływu konkretnych przepisów i wymogów, które mają zostać opracowane. W tym przypadku dotyczyłaby ona wprowadzenia wymagań odnoszących się do udzielania licencji kontrolera ruchu lotniczego. Ocena miałaby zatem służyć wsparciu procesu podejmowania decyzji w sprawie wykonania zmienionego rozporządzenia podstawowego.
96. Cel i metodologię oceny skutków regulacji wyjaśniono w kilku powiązanych dokumentach, np. RIA w sprawie rozszerzenia kompetencji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) o regulowanie zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS)<sup>9</sup>.
97. Wykonanie rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do udzielania licencji kontrolera ruchu lotniczego wymaga teraz dwóch etapów. Pierwszy etap (procedura przyspieszona) ma na celu przeniesienie istniejącej dyrektywy bez istotnych zmian na poziomie istotnych wymagań, zgodnie ze wskazówkami udzielonymi przez Komisję i decyzjami podjętymi przez Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.
98. Niniejsza opinia obejmuje zbiór projektów środków wykonawczych przeniesionych z dyrektywy 2006/23/WE. Nie wprowadzono istotnych zmian w treści dyrektywy, które uzasadniałyby dalszą analizę w kontekście oceny skutków regulacji, co oznacza, że drobne zmiany sklasyfikowane i wyjaśnione powyżej nie spowodowały powstania innych opcji lub wariantów, które warto byłoby poddać dalszej analizie. W związku z tym na tym etapie nie przeprowadzono szczegółowej oceny skutków regulacji.
99. Chociaż można sformułować wniosek o braku bezpośrednich zagrożeń w dziedzinie ATM, wiele aspektów wciąż wymaga uwzględnienia. Nadzór, monitorowanie i egzekwowanie przepisów wciąż nie funkcjonują dobrze i nadal brak jednolitości, jeśli chodzi o wdrażanie środków w zakresie bezpieczeństwa ATM/ANS. Stwierdzono to już w RIA w sprawie rozszerzenia systemu EASA o regulowanie zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS)<sup>10</sup>, a niniejsza analiza potwierdza konieczność podjęcia działań. Mimo że na europejskim niebie jest bezpiecznie, nie ma wątpliwości, że wciąż trzeba zająć się niektórymi aspektami. Obejmuje to głównie cel dotyczący jasnych regulacji

---

<sup>9</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/01\\_2008/EASA-2008-0005-00-00-ENPL.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/EASA-2008-0005-00-00-ENPL.pdf)

<sup>10</sup> [www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/01\\_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf)

prawnych i jednolitego nadzoru. Na drugim etapie wykonania kwestie te zostaną poddane dalszej ocenie i będą przedmiotem działań.

## V. Wnioski

100. Agencja przygotowała niniejszą opinię w odpowiedzi na wniosek Komisji Europejskiej i Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej o wdrożenie rozszerzenia europejskiego systemu regulacji prawnych w zakresie bezpieczeństwa lotniczego o ATM/ANS na pierwszym etapie w drodze tzw. procedury przyspieszonej. Agencja zadbała przy tym o odzwierciedlenie dodatkowych informacji, które otrzymała w czasie trwania procedury od Komisji, Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej oraz zarządu EASA, jak i od wszystkich zaangażowanych zainteresowanych stron.
101. Agencja jest przekonana, że procedura przyspieszona przyniesie szybko odczuwalne korzyści w systemie regulacji prawnych w zakresie bezpieczeństwa.
- Bezpośrednie stosowanie rozporządzenia Komisji pozwala w bardziej efektywny sposób osiągnąć wysoki i jednolity poziom bezpieczeństwa w porównaniu z dyrektywą, w przypadku której poziomy i metody transpozycji do prawa krajowego są zróżnicowane.
  - System udzielania licencji oparty na bezpośrednio stosowanych przepisach powinien ułatwić ustalenia w zakresie FAB.
  - Agencja może opracować akceptowalne sposoby potwierdzania zgodności i specyfikacje certyfikacyjne, których wykorzystywanie ułatwia przestrzeganie przepisów oraz zapewnia niezbędną proporcjonalność i pomocniczość. Oznacza to także stosowanie najlepszych praktyk branżowych.
  - Obowiązujące nowe przepisy stanowią podstawę prawną inspekcji standaryzacyjnych mających zapewnić bezpieczne i jednolite stosowanie wspólnych zasad oraz wspieranie organów w nadzorze nad bezpieczeństwem.
  - Agencja będzie właściwym organem w kwestiach przypisanych jej zgodnie z prawem – w odniesieniu do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej o zasięgu europejskim i spoza UE oraz dla pozaeuropejskich organizacji szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego.
  - Inne elementy europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego – takie jak międzynarodowe umowy o współpracy oraz środki wykonawcze określone w rozporządzeniu podstawowym – miałyby zastosowanie także w tej dziedzinie.
  - Agencja może wnieść wkład we wdrożenie SES II za pośrednictwem różnych środków regulacyjnych, zwłaszcza poprzez wspieranie ustaleń dotyczących FAB, transpozycję norm i zalecanych praktyk ICAO, nadzór nad bezpieczeństwem działań ATM w dziedzinie zarządzania siecią oraz wspieranie wdrożenia programu SESAR.
102. Agencja zaleca, aby w oparciu o niniejszą opinię Komisja wszczęła procedurę wykonawczą w celu przyjęcia nowego rozporządzenia Komisji w sprawie udzielania licencji i poświadczania stanu zdrowia kontrolerów ruchu lotniczego.

Kolonia, dnia 28 maja 2010 r.

P. GOUDOU  
Dyrektor wykonawczy