

## Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu powietrznego

COM(2004) 473 końcowy-2004/0146 (COD)

(2005/C 234/04)

Dnia 22 września 2004 r. Rada Unii Europejskiej, działając na podstawie art. 80, ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swą opinię dnia 21 lutego 2005 r. Sprawozdawcą był **Thomas McDonogh**.

Na 415 sesji plenarnej, która odbyła się w dn. 9-10 marca 2005 r. (posiedzenie z dnia 9 marca), Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 126 głosami za, przy 1 głosie wstrzymującym się, przyjął następującą opinię

### 1. Wprowadzenie

1.1 Europejska przestrzeń powietrzna pozostaje jedną z najbardziej zatłoczonych przestrzeni transportowych na świecie. Grupa Wysokiego Szczebla ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej uznała podział systemu zarządzania powietrznego na krajowe zbiory przepisów, procedur, rynków i poziomów wydajności za główną przeszkodę na drodze do znaczącego postępu w tej branży. Pakiet Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej zajmuje się tymi różnymi rodzajami fragmentacji w różnorodnych inicjatywach.

### 2. Informacje ogólne

2.1 Przyjęcie czterech rozporządzeń składających się na pakiet Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej zasadniczo odmieni krajobraz zarządzania ruchem powietrznym. Niniejszy uzupełniający projekt wspólnotowej licencji kontrolera ruchu powietrznego jest istotny z kilku powodów.

Licencja przyczynia się do osiągnięcia równowagi między różnymi elementami pakietu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, zapewniając nie tylko uwzględnienie aspektów instytucjonalnych, ekonomicznych, czy też technicznych, ale i społecznych.

2.2 Aby przygotować niniejszą inicjatywę ustawodawczą, Komisja rozpoczęła badania obecnego stanu licencjonowania w różnych państwach członkowskich. Ujawniło ono, że pomimo wielu przepisów międzynarodowych, wydanych przez ICAO lub Eurocontrol, licencjonowanie w państwach członkowskich UE jest nadal w znacznym stopniu zróżnicowane. Badanie zaleciło, aby ustawodawstwo wspólnotowe zajęło się następującymi obszarami:

a) ograniczenia wiekowe, ważność potwierdzeń specjalizacji i jednostki powinny być rozpatrzone w odniesieniu do warunków uzyskiwania i zachowywania licencji;

b) kontrolę kompetencji kontrolerów, proces szkolenia i wymagania egzaminacyjne, w tym kwalifikacje językowe i ich ocena, należy opisać w odniesieniu do szkolenia kandydatów oraz standardów kompetencji;

c) wszelkie instytucje powinny być akredytowane, zaś wymagania dotyczące kwalifikacji instruktorów określone w odniesieniu do instytutów szkoleniowych oraz jednostek szkoleniowych.

2.3 Wstępne studium wykazało, że pomimo istniejących przepisów międzynarodowych krajowe tradycje są silne, co przynosi równy poziom jakości i kompetencji zawodowych, które trudno jest porównać. Fragmentacja ta nie jest już do przyjęcia w kontekście Wspólnoty, gdyż prowadzić może do zwiększonego zagrożenia bezpieczeństwa w zatłoczonej przestrzeni powietrznej Europy. Harmonizacja licencji kontrolerów ruchu powietrznego przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa, gdyż poziomy kompetencji będą zharmonizowane zarówno w ramach dostawców usług, jak i między nimi. Doprowadzi to do skuteczniejszej organizacji rynku pracy kontrolerów ruchu powietrznego, zwiększając ich dostępność i ułatwiając tworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Licencja ułatwi swobodę przemieszczania się, likwidując obecną zasadę uznaniową, jaką niektóre państwa członkowskie stosują w odniesieniu do dwustronnego uznawania licencji.

2.4 Biorąc pod uwagę fakt, że większość państw członkowskich już posiada przepisy oparte na zasadach ICAO i wdraża już przepisy Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz ESARR5, bardzo ważne jest, aby zapewnić pełną zgodność z tą dyrektywą.

2.5 Jedynie certyfikowani dostawcy szkoleń będą mogli przedkładać plany kursów i szkoleń do zatwierdzenia przez krajowe organy nadzorujące.

2.6 Dyrektywa wykracza poza istniejące licencje dla pilotów w lotnictwie cywilnym (91/670/EWG). Jest ona bliższa licencjom w sektorach morskim i kolejowym (projekt zawarty w COM(2004)142), zgodnie z którymi przepisy dotyczące kompetencji określone są na szczeblu europejskim, nie zaś oddane decyzji państw członkowskich. Oczywiście jest, że niniejsza dyrektywa dla kontrolerów ruchu powietrznego będzie mieć również moc wykraczającą poza granice Wspólnoty.

2.7 Koszty zależą od obecnego poziomu jakości systemu szkolenia. Dyrektywa podnosi jakość systemu szkolenia do poziomu wymaganego do sprostania wymaganiom bezpieczeństwa wynikającym z europejskiego gęstego i skomplikowanego systemu ruchu.

2.8 Po ustaleniu wysokich standardów szkolenia wstępnego i egzekwując większe gwarancje neutralnych i obiektywnych egzaminów w trakcie szkolenia, stopień skuteczności szkolenia jednostki powinien wzrosnąć.

2.9 Koszt uzupełnienia różnych elementów łańcucha licencjonowania może nieco wzrosnąć, częściowo ze względu na konieczność przechowywania dokumentów z audytów.

2.10 Ogólnie rzecz ujmując, możliwy wzrost kosztów krótkoterminowych może być zrównoważony oszczędnościami wynikającymi z racjonalniejszego wykorzystania siły roboczej w skali długoterminowej. Co również ważne, dyrektywa zwiększy bezpieczeństwo pasażerów transportu lotniczego.

2.11 Niniejszy projekt nie zawiera sprawozdania finansowego.

2.12 Wdrożenie pakietu ustaw Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej wymaga stworzenia bardziej szczegółowych przepisów, w szczególności w odniesieniu do umów dotyczących licencjonowania kontrolerów ruchu powietrznego, aby zwiększyć ich dostępność i promować wzajemne uznawanie licencji, zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r., w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) <sup>(1)</sup>

2.13 Wprowadzenie takiej licencji wspólnotowej jest sposobem na uznanie szczególnej roli, jaką kontrolerzy ruchu powietrznego odgrywają w zapewnianiu bezpieczeństwa kontroli ruchu lotniczego. Stworzenie wspólnotowych standardów kompetencji również ograniczy fragmentację na tym polu, przyczyniając się do skuteczniejszej organizacji pracy w ramach rosnącej współpracy regionalnej między dostawcami

usług nawigacji powietrznej. Niniejsza dyrektywa stanowi więc niezbędny element ustawodawstwa dotyczącego Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

2.14 Celem niniejszej dyrektywy jest zwiększenie standardów bezpieczeństwa i poprawa działania systemu kontroli ruchu powietrznego we Wspólnocie poprzez wydawanie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu powietrznego.

2.15 Posiadacz stopnia, który nie służył w kontroli ruchu powietrznego na mocy jakiegokolwiek świadectwa związanego z tym stopniem przez okres pięciu lat, nie będzie mógł korzystać z przywilejów wynikających z tego stopnia bez spełnienia wymagań dotyczących oceny i szkolenia.

2.16 Aby zagwarantować poziomy kompetencji niezbędne do wykonywania przez kontrolerów ruchu powietrznego ich obowiązków zgodnie z wysokimi standardami bezpieczeństwa, państwa członkowskie winny zapewnić, że krajowe organy nadzorujące będą nadzorować i monitorować ich szkolenie.

2.17 Każde państwo członkowskie winno uznać licencję i związany z nim stopień i świadectwo wydane przez krajowy organ nadzorujący innego państwa członkowskiego zgodnie z postanowieniami tej dyrektywy.

### 3. Komentarze

3.1 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny z zadowoleniem przyjmuje projekt Komisji, aby wprowadzić nowe przepisy dotyczące kontrolerów ruchu powietrznego. Są one konieczne i aktualne ze względu na przewidywany znaczny wzrost ruchu powietrznego w następnych 10 latach. Istnieje również potrzeba posiadania jednakowych standardów i kwalifikacji w całej UE, aby zapewnić bezpieczeństwo podróżujących obywateli. Wraz ze wzrostem podróży lotniczych wrośnie popyt na kontrolerów ruchu powietrznego na całym świecie. Z tego względu niezbędna jest swoboda ruchu.

3.2 EKES zastanawia się, czy cztery lata to realistyczny okres na wdrożenie tych przepisów.

3.3 Komisja musi zagwarantować, że dyrektywa nie zezwala na zmonopolizowanie szkoleń na szczeblu krajowym.

3.4 Zezwolenia licencyjne powinny obejmować znajomość języka obcego, np. **angielskiego na poziomie 4**.

3.5 Powinien istnieć wymóg, aby wszystkie kursy dla kontrolerów ruchu lotniczego były, jako minimum, zgodne z wytycznymi ECAC dla wspólnego szkolenia podstawowego (Common Core Content).

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96, 31.3.2004, str. 10.) – opinia EKES: Dz.U. C 241, 7.10.2002, str. 24

3.6 Popierane jest wprowadzenie losowych testów na obecność alkoholu i narkotyków dla wszystkich kontrolerów ruchu lotniczego, zgodne z ESARR5, jak również testów psychologicznych wszystkich biorących udział w kursach dla kontrolerów ruchu lotniczego.

3.7 Zagadnienie wieku jest w dalszym ciągu poważnym problemem. Statystyki wskazują, że wraz z wiekiem zwiększa się prawdopodobieństwo poważnej choroby lub nagłej śmierci. Wydaje się, że ograniczenia krajowe nie doprowadziły do ustalenia wymagań wiekowych dla pilotów.

3.8 W odniesieniu w szczególności do art. 4 Komitet sugeruje, by:

- ustęp 5 oznaczał, że potrzebna jest skuteczna procedura apelacyjna, która umożliwi przyznawanie odszkodowań posiadaczom licencji;
- ustęp 7 oznaczał, że powinna istnieć skuteczna procedura apelacyjna, dzięki której nieodpowiednia opinia medyczna może doprowadzić do zawieszenia licencji.

Bruksela, 9 marca 2005 r.

Przewodnicząca

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Anne-Marie SIGMUND

---

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego drugi program „Marco Polo” wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy skutków systemu transportu towarów dla środowiska naturalnego (Marco Polo II)**

COM(2004) 478 końcowy — 2004/0157 (COD)

(2005/C 234/05)

Dnia 15 lutego 2005 r., zgodnie z art. 71 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Rada postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, odpowiedzialna za przygotowanie prac Komitetu na ten temat, wydała swoją opinię w dniu 21 lutego 2005 r. (sprawozdawca: **Philippe LEVAUX**).

Na 415 sesji plenarnej w dniach 9-10 marca 2005 r. (posiedzenie z dnia 9 marca 2005 r.), Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 129 głosami za, przy 3 głosach wstrzymujących się, przyjął następującą opinię.

**1. Wprowadzenie: przypomnienie uzasadnienia propozycji przez Komisję**

1.1 Komisja występuje z propozycją rozporządzenia w sprawie programu „**Marco Polo II**” przypominając powody leżące u źródeł konieczności rozwijania infrastruktury transportu towarów:

- podwojenie ilości przewożonych towarów w perspektywie roku 2020 oraz niedostatki w istniejącej sieci, wyrażające się w zatłoczeniu dróg, degradacji środowiska naturalnego, wypadkach i spadku konkurencyjności;
- uwzględnienie trwałego rozwoju, co pociąga za sobą konieczność dysponowania oszczędniejszym pod względem energetycznym systemem transportu.

1.2 Komisja potwierdza, że „konieczne jest bardziej zdecydowane różnicowanie środków transportu” ponieważ jest to rozwiązanie umożliwiające lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury i logistyczną integrację transportu morskiego na krótkich dystansach, kolei i transportu rzeczno-górnego. Polityka różnicowania środków transportu była już przedmiotem programu „Marco Polo I” (2003-2006), którego celem było przeniesienie wzrastających corocznie przewozów towarowych w międzynarodowym transporcie drogowym na pozostałe trzy wymienione środki transportu.

1.3 Komisja proponuje program „Marco Polo II” w celu kontynuacji tej polityki w okresie 2007-2013, poszerzając pole zastosowania programu o wszystkie kraje sąsiadujące z Unią Europejską i dodając dwa nowe rodzaje działań:

- autostrady morskie,
- działania mające na celu ograniczenie ruchu.