



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 12.07.2004
COM(2004) 473 final

2004/0146 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. INTRODUCTION

L'espace aérien européen demeure un des environnements de circulation le plus encombré du monde. Le groupe à haut niveau sur le ciel unique européen a identifié la fragmentation du système de gestion de la circulation aérienne en îlots nationaux de règles nationales, de procédures, de marchés et de niveaux de performance comme le principal obstacle à des progrès importants dans ce secteur. Le paquet « ciel unique européen » veut remédier à cette fragmentation par un certain nombre d'initiatives : certification des fournisseurs de services de navigation aérienne, création de blocs d'espace aérien fonctionnels, harmonisation de la classification de l'espace aérien, interopérabilité des équipements, etc. La licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettra la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de compétence plus élevés et qui seront mieux comparables au niveau européen. Cela est d'autant plus important que la gestion de la circulation aérienne est un secteur à forte intensité de main-d'oeuvre, dont le marché représente environ 6 milliards d'euros. Quelque 60% des coûts de la navigation aérienne sont des frais de personnel.

En 2001, le secteur européen (dans une Union européenne à quinze États membres) de la gestion de la circulation aérienne employait environ 33 000 personnes, dont 35% - environ 13 500 personnes – étaient des contrôleurs de la circulation aérienne. Le contrôleur de la circulation aérienne est un maillon essentiel de la chaîne de la sécurité. La directive couvrira tous ces contrôleurs de la circulation aérienne, ainsi que les contrôleurs de la circulation aérienne militaires fournissant des contrôles aériens pour la circulation aérienne générale.

2. UN ELEMENT DU PAQUET "CIEL UNIQUE EUROPEEN"

L'adoption des quatre règlements constituant le paquet "ciel unique européen" va modifier fondamentalement le secteur de la gestion de la circulation aérienne. La présente proposition complémentaire concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne est importante pour plusieurs raisons.

La licence contribue à l'*équilibre* entre les différents éléments du paquet "ciel unique européen", car elle assurera la prise en compte non seulement des aspects institutionnels, économiques ou techniques, mais aussi des aspects sociaux.

La licence fait partie d'une *politique en matière de sécurité* plus large contenue dans le paquet: elle fournira l'occasion de réexaminer ou de renforcer les aspects de sécurité de la gestion de la circulation aérienne et d'introduire des normes élevées pour le système de formation.

La législation relative au ciel unique européen permettra de créer des blocs d'espace aérien transfrontaliers fonctionnels. La consolidation parmi les fournisseurs de services de navigation exigera une utilisation plus souple du personnel. La licence facilitera l'organisation de travaux transnationaux.

La proposition, qui considère la *formation* comme un service spécifique, permettra d'assurer la qualité des différents types de formation. La certification va créer concrètement des conditions égales pour les services de formation.

3. LES TRAVAUX PREPARATOIRES

Pour préparer cette initiative législative, la Commission a lancé une étude en vue de présenter la situation dans les différents États membres en ce qui concerne l'octroi de licences. Cette étude a montré que malgré les nombreuses réglementations établies par l'OACI ou Eurocontrol, l'octroi de licences demeure un domaine très fragmenté dans les États membres de l'UE. L'étude recommande que le droit communautaire couvre les domaines suivants :

- Les limites d'âge, le validité des mentions de qualification et des mentions d'unité doivent faire partie des conditions d'obtention et de conservation d'une licence.
- Le contrôle de la compétence des contrôleurs, le processus de formation et les exigences relatives aux examens, notamment les qualifications et les évaluations linguistiques, doivent être décrits en liaison avec la formation du candidat et les normes de compétence.
- Toutes les installations doivent être agréées, et les exigences en matière de qualification des instructeurs doivent être précisées pour la reconnaissance des instituts et des unités de formation.
- Les conditions et le processus de recours doivent être décrits en ce qui concerne les droits des candidats qui échouent à des examens et les droits des contrôleurs qui échouent à des évaluations.
- La distinction doit être transparente et clairement définie en ce qui concerne l'indépendance entre les autorités de réglementations et les fournisseurs de services.
- Une norme européenne pour la reconnaissance des instituts de formation est fortement recommandée. Il faut notamment prévoir un système transparent d'autoévaluation continue.
- L'introduction d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne est souhaitable, mais la directive doit opérer une distinction précise entre ce qui doit être réglementé au niveau communautaire et ce qui doit demeurer du ressort des autorités nationales.
- Un dialogue social adéquat est un élément essentiel de la fourniture de services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et efficaces. C'est la raison pour laquelle la directive proposée doit comprendre une référence à la reconnaissance des licences de pays tiers.
- La reconnaissance mutuelle de la licence communautaire ou du certificat communautaire de compétence ne peut être effective que si les connaissances que sanctionne la licence sont identiques.

4. PREPARATION DE LA DIRECTIVE

L'octroi de licences de contrôleur de la circulation aérienne a déjà un long passé. Les réglementations de l'OACI sur l'octroi de licences prévoient des exigences en matière d'âge, de connaissances, de qualifications, d'expérience, de compétences linguistiques et de santé. Eurocontrol a adopté son exigence réglementaire de sécurité n° 5 (ESARR 5) concernant le personnel des services de gestion de la circulation aérienne, ainsi qu'une série de moyens acceptables de respecter l'ESARR 5. La mise en oeuvre des exigences concernant les contrôleurs de la circulation aérienne devait avoir lieu avant le 10 novembre 2003. Ces exigences s'adressent aux autorités désignées, aux fournisseurs de services de circulation aérienne et aux personnes. La proposition de la Commission transpose en droit communautaire les exigences de cette ESARR à prendre en compte.

L'ESARR 5 repose sur les documents élaborés par Eurocontrol pour faciliter sa mise en oeuvre, tels que le « Manuel européen sur la délivrance des licences au personnel », qui fournit des informations sur les qualifications et les modalités des mentions ; le programme commun, qui fournit un tronc commun européen pour les licences de contrôleur de la circulation aérienne ; les exigences médicales. La valeur de ces documents est largement reconnue dans toute l'Europe, et ils ont fourni les éléments essentiels sur lesquels repose la présente proposition, en frayant ainsi *de facto* la voie à l'introduction de la licence communautaire. Compte tenu de la compatibilité entre le droit communautaire et l'ESARR 5, les textes ("deliverables") d'Eurocontrol peuvent continuer à jouer leur rôle pour assurer une mise en oeuvre efficace du droit communautaire.

L'étude préparatoire a montré que malgré les réglementations internationales existantes, les traditions nationales demeurent fortes, et entraînent un degré de qualité variable et des compétences qu'il est malaisé de comparer. Une telle fragmentation n'est plus acceptable dans un contexte communautaire, car elle peut accroître les risques dans un espace aérien européen très encombré. L'harmonisation des licences de contrôleur de la circulation aérienne accroîtra la sécurité, car les niveaux de compétence seront harmonisés chez les fournisseurs de services et entre eux, ce qui contribuera à l'instauration entre ces derniers d'une interface plus efficace et plus sûre. Il en résultera une meilleure organisation du marché du travail pour les contrôleurs de la circulation aérienne, accroîtra leur disponibilité et facilitera la mise en place de blocs d'espace aérien fonctionnels. La licence rendra plus effective la liberté de circulation en supprimant l'arbitraire dont font preuve actuellement certains États membres en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des licences.

5. LES PRINCIPES QUI SOUS-TENDENT LA DIRECTIVE

Comme la plupart des États membres disposent déjà d'une législation reposant sur les principes de l'OACI, et qu'ils mettent actuellement en oeuvre la législation relative au ciel unique européen et à l'ESARR 5, il est absolument essentiel d'assurer une cohérence totale avec la présente directive.

5.1. Cohérence avec le paquet "ciel unique européen"

De même que les services de navigation aérienne, la fourniture de formation fera l'objet d'une certification. Comme un marché spécifique de la formation sera créé, une attention particulière sera accordée à la mise en place de garde-fous adéquats pour éviter un "dumping" dans la formation. Les deux principaux outils permettant d'éviter ce "dumping" sont la liste

des compétences acquises au terme de la formation et les exigences que les fournisseurs de formation européens doivent remplir pour être agréés. Seuls des fournisseurs de formation agréés auront le droit de soumettre des cours et des plans de formation aux autorités de surveillance nationales aux fins d'approbation.

5.2. Cohérence avec les réglementations existantes.

La législation sur le ciel unique européen, et notamment l'article 4 du règlement sur la fourniture de services, prévoit la transposition ESARR en droit communautaire. La présente directive assure la transposition en droit communautaire de toutes les exigences légales applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne, et soutient les efforts déjà entrepris par les États membres pour mettre en oeuvre l'ESARR 5. Comme la directive contient beaucoup plus d'éléments critiques pour la sécurité, tels que la certification des fournisseurs de formation ou l'obligation de soumettre à un contrôle financier toute la chaîne de l'octroi des licences, une simple mise en oeuvre de l'ESARR 5 ne suffit pas pour assurer la mise en oeuvre de la directive. En outre, comme il n'y a pas incompatibilité entre la présente directive et l'ESARR 5, les États membres peuvent choisir des instruments d'Eurocontrol pour mettre en oeuvre la directive.

5.3. Comparaison avec d'autres licences communautaires

La directive va au-delà de ce qui est prévu actuellement en ce qui concerne les licences d'aviation civile pour les pilotes (directive 91/670/CEE), qui est une directive sur la reconnaissance mutuelle des diplômes nationaux. La licence européenne est davantage comparable aux licences des secteurs maritime et ferroviaire (proposition contenue dans le document COM(2004)142), où les règles relatives à la compétence sont fixées au niveau européen et non à la discrétion des États membres. La directive sur les gens de mer (2001/25/CE) met en oeuvre la convention de l'Organisation maritime internationale sur les normes de formation, de certification et de veille applicables aux gens de mer. La différence avec la présente directive est que la directive sur les licences des gens de mer veut également promouvoir l'emploi des gens de mer de la Communauté en imposant des normes de formation à tout le personnel des navires faisant escale dans des ports communautaires. Il est clair que la présente directive concernant les contrôleurs de la circulation aérienne sera également respectée au-delà des frontières communautaires.

6. STRUCTURE ET CONTENU DE LA DIRECTIVE

La directive vise à fixer des règles pour tous les maillons de la chaîne d'octroi de licences.

Article premier

Cet article définit les objectifs de la directive proposée et son champ d'application.

Article 2

Cet article définit les termes utilisés dans la directive.

Article 3

Cet article rend applicable à la formation le cadre institutionnel fixé par la législation sur le ciel unique européen. La formation doit être considérée comme un service similaire aux services de navigation aérienne, avec la possibilité de faire des inspections et des enquêtes.

Article 4

Cet article pose les principes fondamentaux du système d'octroi de licences : création d'un marché du travail pour les activités de contrôle de la circulation aérienne, et définition des caractéristiques fondamentales de la licence, qui englobent les compétences de son détenteur et l'autorisation donnée par les autorités de surveillance nationales.

Articles 5 et 6

Ces articles énoncent les conditions d'obtention et de maintien d'une licence.

Article 7

Cet article assure l'harmonisation des compétences en imposant une structure de qualification et de mentions qui précise le type de services que le contrôleur de la circulation aérienne est apte à fournir.

Article 8

Cet article assure la mise en oeuvre des dernières modifications de l'annexe I de l'OACI en ce qui concerne les exigences linguistiques.

Article 9

Cet article traite des exigences médicales élaborées par Eurocontrol qui ont été récemment adoptées.

Articles 10 et 11

Ces articles énoncent les conditions à satisfaire pour devenir fournisseur de formation agréé. Une cohérence entière avec la certification des autres services de navigation aérienne est assurée.

Article 12

Cet article fournit des garanties supplémentaires d'un niveau de compétence élevé, notamment par l'exigence d'un contrôle financier et le système d'approbation des examinateurs.

Article 13

Cet article précise comment il faut gérer la reconnaissance mutuelle, et confirme les principes établis par la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes.

Articles 14 à 18

Ces articles contiennent les dispositions standard concernant l'utilisation de la procédure du comité, les sanctions et la transposition de la directive en droit national.

ANNEXE I

Cette annexe décrit le contenu de la formation exigée pour acquérir et maintenir à niveau les compétences.

ANNEXE II

Cette annexe énonce les exigences linguistiques, reprises de l'OACI.

ANNEXE III

Cette annexe donne la liste des critères à satisfaire pour devenir fournisseur de formation agréé et énonce les conditions que des autorités de surveillance nationales peuvent lier à un certificat.

7. PHASE DE CONSULTATION

Sur la base des recommandations de l'étude, un document de travail interne basé sur l'expérience acquise dans l'OACI, Eurocontrol et les États membres a été élaboré. Ce document de travail a été discuté en profondeur lors de réunions avec les syndicats, les organisations patronales, Eurocontrol et les administrations nationales. Ce document tient compte dûment de toutes les observations présentées au cours de la phase de consultation.

8. EFFETS ECONOMIQUES ET FINANCIERS DE LA DIRECTIVE

Les effets de la directive seront fonction des normes de formation applicables dans les différents États membres.

Coûts pour les administrations publiques :

La délivrance de la licence en tant que telle n'entraînera pas de coûts supplémentaires, du fait que tous les États membres disposent déjà d'un système d'octroi de licences. En fonction du niveau actuel de surveillance et de contrôle financier, il se peut que les administrations doivent être renforcées pour accomplir dans un délai raisonnable les tâches par la directive, par exemple, l'octroi d'une autorisation.

La directive prévoit explicitement la possibilité d'externaliser les tâches. Par exemple, le contrôle financier peut être confiée à des organisations reconnues.

Les coûts de la surveillance peuvent être facturés aux fournisseurs demandant une certification et une approbation, ou ils peuvent être inclus dans la base de coûts du système de tarification.

Coûts pour les fournisseurs de services de navigation aérienne :

Là aussi, les coûts dépendront du niveau actuel de qualité du système de formation. La directive porte la qualité du système de formation au niveau exigé pour faire face aux exigences de sécurité qui découlent de la densité et de la complexité du système européen de circulation aérienne. L'étude préparatoire ayant mis en évidence une multitude de situations différentes dans l'Union, une analyse coût/avantage uniforme est impossible. En outre, il est difficile d'opérer une distinction entre le coût de la présente directive et les coûts imputables à d'autres mesures de droit communautaire ou aux exigences posées par l'OACI ou Eurocontrol. On ne peut fournir qu'un certain nombre d'indications qualitatives.

Le taux de réussite de la formation en unité devrait augmenter grâce à la fixation de normes plus strictes pour la formation initiale et par un renforcement des garanties en matière de neutralité et d'objectivité des examinateurs au cours de la formation en unité. Il importe de rappeler que le coût total de la formation d'un contrôleur de la circulation aérienne, en comptant les rémunérations, se situe entre 150 000 et 400 000 euros. Les échecs en fin de formation coûtent donc très cher.

Le coût du personnel supplémentaire qu'exige le renforcement des normes en matière de formation en unité ou de formation continue est limité par un recours adéquat à la subsidiarité, les autorités de surveillance nationales étant les mieux placées pour estimer les besoins fonctionnels des unités lorsqu'elles approuvent des plans de formation ou des programmes de compétence.

Le coût du suivi des étapes de l'octroi de licences augmentera peut-être légèrement, du fait, notamment, de la nécessité de conserver des documents aux fins de contrôle financier. Là aussi, les coûts supplémentaires imputables spécifiquement à la présente directive doivent être évalués par rapport aux coûts imputables à d'autres exigences, telles que des systèmes de gestion de la qualité et de la sécurité.

Des compétences harmonisées amélioreront sécurité et permettront de mieux organiser le travail, notamment par la création de blocs d'espace aérien fonctionnels.

Conclusions:

Dans l'ensemble, l'éventuelle augmentation des coûts à court terme devrait être compensée par les économies que permettra à long terme une utilisation plus rationnelle du personnel. Enfin, et peut être surtout, la directive renforcera la sécurité pour les voyageurs aériens.

9. INCIDENCES FINANCIERES

La présente proposition ne comprend pas de fiche financière.

Un comité existant (le comité du ciel unique, créé par l'article 5 du règlement cadre (2004/549/CE)) sera utilisé pour les procédures décisionnelles mises en place par la présente proposition.

10. CONCLUSIONS

La Commission propose que le Parlement européen et le Conseil adoptent la proposition de directive en annexe.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social européen²,

vu l'avis du Comité des régions³,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité⁴,

considérant ce qui suit :

- (1) La mise en oeuvre de la législation relative au ciel unique européen exige la mise en place d'une législation plus détaillée, notamment sur les arrangements relatifs à l'octroi de licences de contrôleur de la circulation aérienne, pour améliorer leur disponibilité et promouvoir la reconnaissance mutuelle des licences, comme le prévoit l'article 5 du règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 10 mars 2004, relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services")⁵.
- (2) L'introduction d'une licence communautaire de ce type constitue un moyen de reconnaître le rôle spécifique que jouent les contrôleurs de la circulation aérienne dans la fourniture d'un contrôle de la circulation aérienne sûr. La création de normes de compétence communautaires réduira également la fragmentation dans ce domaine et rendra plus efficace l'organisation du travail dans le cadre d'une collaboration régionale croissante entre les fournisseurs de services de navigation aérienne. La présente directive constitue dès lors une partie essentielle de la législation sur le Ciel unique européen.

¹ JO
² JO
³ JO
⁴ JO
⁵ JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

- (3) Une directive est l'instrument le mieux adapté pour fixer des normes de compétence, car elle laisse aux États membres le soin de décider de la manière d'atteindre les niveaux prévus en commun.
- (4) La présente directive doit se fonder sur les normes internationales existantes. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté des dispositions en matière d'octroi de licences de contrôleur de la circulation aérienne, qui portent notamment sur les exigences linguistiques. L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), créée par la Convention internationale du 13 décembre 1960 relative à la coopération pour la sécurité de la navigation aérienne, a adopté les exigences réglementaires de sécurité Eurocontrol. Conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 550/2004, la présente directive transpose les exigences prévues par l'exigence réglementaire de sécurité Eurocontrol n° 5, qui porte sur les contrôleurs de la circulation aérienne.
- (5) Les caractéristiques particulières de la circulation aérienne dans la Communauté exigent une application efficace de normes de compétence communautaires aux contrôleurs de la circulation aérienne employés par les fournisseurs de services de navigation aérienne dans le domaine de la circulation aérienne générale.
- (6) Lorsque les États membres prennent des mesures pour assurer le respect d'exigences communautaires, les autorités chargées de la surveillance et de la vérification de ce respect doivent être suffisamment indépendantes des fournisseurs de formation. Les autorités doivent également être à même d'effectuer leurs tâches efficacement.
- (7) La fourniture de services de navigation aérienne exige un personnel hautement qualifié dont les compétences doivent pouvoir être établies de plusieurs manières. Pour les contrôleurs de la circulation aérienne, ce moyen est constitué par la licence communautaire, qu'il importe de considérer comme une sorte de diplôme appartenant au contrôleur de la circulation aérienne concerné. La qualification inscrite sur une licence indique le type de services de circulation aérienne qu'un contrôleur de la circulation aérienne est compétent pour fournir. En même temps, les mentions inscrites sur la licence reflètent les compétences spécifiques du contrôleur et l'autorisation accordée par les instances de surveillance de fournir des services pour un secteur ou un groupe de secteurs particuliers. C'est la raison pour laquelle les autorités doivent pouvoir évaluer les compétences des contrôleurs de la circulation aérienne lorsqu'elles octroient des licences ou étendent la validité des mentions. Les autorités doivent également pouvoir suspendre la licence en retirant les mentions de la licence lorsqu'il y a doute sur les compétences. Pour promouvoir une culture d'équité, la présente directive ne doit pas établir de lien automatique entre un incident et la suspension de la licence. Le retrait de la licence doit être considéré en dernier recours dans des cas extrêmes où la compétence n'est pas mise en doute.
- (8) Des règles communautaires sur l'obtention et le maintien de la licence sont indispensables pour que les États membres puissent avoir confiance dans leurs systèmes mutuels d'octroi de licences. Il est dès lors important d'harmoniser les conditions d'accès à la profession de contrôleur de la circulation aérienne. Cela doit se traduire par la reconnaissance des licences dans toute la Communauté, de façon à renforcer la liberté de circulation et à améliorer la disponibilité des contrôleurs de la circulation aérienne.

- (9) Pour que les compétences soient comparables dans toute la Communauté, elles doivent être structurées d'une manière claire et être acceptées d'une façon générale. Cela contribuera à garantir la sécurité non seulement dans l'espace aérien contrôlé par un fournisseur de services de navigation aérienne, mais aussi à l'interface entre différents fournisseurs de services.
- (10) Les objectifs de la formation initiale sont décrits dans les orientations élaborées à la demande des membres d'Eurocontrol et sont considérées comme les normes adéquates. Pour la formation en unité, le manque de normes acceptées d'une manière générale doit être compensé par une série de mesures, notamment l'approbation des examinateurs, en vue de garantir des niveaux de compétence élevés. C'est d'autant plus important que la formation en unité est très coûteuse et critique pour la sécurité.
- (11) Dans beaucoup d'incidents et d'accidents, les communications jouent un rôle important. C'est la raison pour laquelle l'OACI a adopté des exigences en matière de connaissances linguistiques. La présente directive est l'outil qui permet d'assurer l'application des ces normes acceptées au niveau international.
- (12) Des exigences médicales ont été élaborées à la demande des États membres d'Eurocontrol. Elles sont considérées comme un moyen acceptable d'assurer le respect des exigences.
- (13) La certification en matière de fourniture de formation doit être considérée comme un des éléments essentiels sur le plan de la sécurité, car elle contribue à la qualité de la formation. La formation doit être considérée comme un service similaire aux services de navigation aérienne, qui font eux aussi l'objet d'une certification. La présente directive doit permettre d'agrèer la formation par type de formation, par groupe de services de formation ou par groupe de service de formation et de navigation aérienne, sans perdre de vue les caractéristiques particulières de la formation. Il faut également traiter de manière adéquate les organismes de formation préparant l'obtention de licences militaires, de façon à couvrir les contrôleurs de la circulation aérienne militaires dans la mesure du possible.
- (14) La présente directive confirme la jurisprudence constante de la Cour de justice des Communautés européennes dans le domaine de la reconnaissance mutuelle des diplômes et de la libre circulation des travailleurs. Le principe de proportionnalité, le besoin d'une évaluation de l'équivalence, la justification motivée d'imposer des mesures compensatoires et l'existence de procédures de recours adéquates sont des principes fondamentaux qu'il importe de rendre applicables au secteur de la gestion de la circulation aérienne d'une manière plus visible.
- (15) La profession de contrôleur de la circulation aérienne connaît des innovations techniques qui exigent une remise à niveau régulière des compétences des contrôleurs. La directive doit permettre ces adaptations aux évolutions techniques et au progrès scientifique au moyen de la comitologie.
- (16) La présente directive peut avoir des effets sur les pratiques de travail quotidiennes des contrôleurs de la circulation aérienne. Les partenaires sociaux doivent être informés et consultés d'une façon adéquate sur toutes les mesures ayant d'importantes implications sociales. C'est la raison pour laquelle le comité de dialogue sectoriel créé par la décision 1998/500/CE de la Commission, du 20 mai 1998, concernant

l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen⁶, a été consulté.

- (17) Les États membres doivent arrêter les règles sur les sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées conformément à la présente directive, et doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer leur mise en oeuvre. Ces sanctions doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.
- (18) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en oeuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil, du 28 juin 1999, fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁷,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

Article premier
Objectifs et champ d'application

1. La présente directive vise à accroître les niveaux de sécurité et à améliorer le fonctionnement du système communautaire de contrôle de la circulation aérienne par l'octroi d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne communautaire.

La licence établit les conditions d'accès et d'exercice de la profession de contrôleur de la circulation aérienne.

2. La présente directive s'applique aux demandeurs d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire et aux contrôleurs de la circulation aérienne employés par des fournisseurs de services de navigation aérienne offrant leurs services essentiellement pour la circulation aérienne générale.

Article 2
Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par :

1. "contrôleur de la circulation aérienne" : une personne autorisée à assurer le contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur chargé de sa formation sur la position de façon indépendante ;
2. "service de contrôle de la circulation aérienne" : un service assuré dans le but de prévenir les abordages entre aéronefs et les collisions sur l'aire de manoeuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne ;
3. "fournisseur de services de navigation aérienne" : toute personne morale publique ou privée assurant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale ;

⁶ JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.

⁷ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

4. “licence” : un certificat, quelle que soit sa dénomination, octroyé et avalisé conformément à la présente directive, et qui autorise son détenteur légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux privilèges qu’il prévoit ;
5. “qualification” : mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s’intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence. Les qualifications figurant sur une licence sont au moins une des qualifications de la liste suivante :
 - a) contrôle d’aérodrome à vue ;
 - b) contrôle d’aérodrome aux instruments ;
 - c) contrôle d’approche aux procédures ;
 - d) contrôle d’approche de surveillance ;
 - e) contrôle régional aux procédures ;
 - f) contrôle régional de surveillance ;
6. “mention” : l’autorisation inscrite sur une licence, notamment :
 - a) une mention de qualification indiquant les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liés à la qualification,
 - b) une mention d’unité indiquant l’indicateur d’emplacement OACI et les secteurs ou postes de travail pour lesquels le détenteur de la licence est compétent,
 - c) une mention linguistique indiquant les compétences linguistiques du détenteur, et
 - d) une mention d’instruction indiquant la compétence de fournir une instruction sur la position ;

ces mentions peuvent être relatives à une qualification ou à la licence et elles en font partie intégrante ;
7. « indicateur d’emplacement OACI » : le groupe de quatre lettres formé conformément aux règles prescrites par l’OACI dans son manuel DOC 7910 et assigné à l’emplacement d’une station fixe aéronautique ;
8. « secteur » : partie d’une zone de contrôle ou partie d’une région/région supérieure d’information de vol ;
9. « formation » : ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, notamment des simulations, et la formation sur la position exigés pour acquérir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée ; la formation comprend:

- a) une formation initiale, qui fournit une formation de base et de qualification aboutissant à l'obtention d'une licence de contrôleur stagiaire ;
 - b) une formation en unité, qui comprend une formation transitoire, préalable à la formation sur la position, et une formation sur la position aboutissant à l'octroi d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
 - c) une formation continue, pour maintenir la validité des mentions figurant sur la licence ;
 - d) une formation des instructeurs assurant une formation sur la position aboutissant à l'inscription d'une mention d'instructeur de formation sur la position ;
 - e) une formation d'examineur ou d'évaluateur ;
10. « fournisseur de formation » : une organisation qui a été agréée par les autorités de surveillance nationales en vue d'assurer un ou plusieurs types de formation au sens du présent article, et qui est, à cette fin, habilitée à proposer des cours de formation, des plans de formation en unité ou des programmes de compétence d'unité aux fins d'approbation ;
 11. “exigences de compétence énoncées dans les objectifs des Guidelines for Common Core Content and Training Objectives for Air Traffic Controllers” : les objectifs que les contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires doivent avoir atteints au terme de la formation de base et la formation de qualification , tels qu'ils sont énoncés dans les Guidelines for Common Core Content and Training for Air Traffic Controllers (Phase I : Revised) d'Eurocontrol, HRS/TSP-002-GUI-01, deuxième édition du 20.07.2001, et dans les Guidelines for Common Core Content and Training for Air Traffic Controllers (Phase II) d'Eurocontrol, HUM.ET1.ST05.1000-GUI-02, première édition du 20.07.2000;
 12. “Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers” : les exigences visées dans les Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers d'Eurocontrol, HUM.ET1.ST08.10000-STD-02, première édition du 31.01.2003;
 13. « programme de compétence d'unité » : programme approuvé indiquant la méthode par laquelle l'unité maintient la compétence de ses détenteurs de licence.

Article 3

Autorités de surveillance nationales

1. Les États membres nomment ou établissent un ou des organismes en tant qu'autorités de surveillance nationales pour exécuter les tâches dont la présente directive charge ces autorités.
2. Les autorités de surveillance nationales sont indépendantes des fournisseurs de formation. Cette indépendance doit être assurée par une séparation adéquate, au moins au niveau fonctionnel, entre les autorités de surveillance nationales et ces fournisseurs de formation.

Les États membres assurent que les autorités de surveillance nationales exercent leur pouvoir de façon impartiale et transparente.

3. Les États membres notifient à la Commission les noms et adresses des autorités de surveillance nationales, ainsi que leurs modifications, et les mesures prises pour assurer l'application du paragraphe 2.

Article 4

Principes régissant l'octroi de licences

1. Les États membres assurent que les services de contrôle de la circulation aérienne soient fournis exclusivement par des contrôleurs de la circulation aérienne détenteurs des licences adéquates.
2. Des licences sont octroyées à toutes les personnes compétentes pour exécuter les tâches d'un contrôleur de la circulation aérienne ou d'un contrôleur de la circulation aérienne stagiaire.
3. L'octroi d'une licence fait l'objet de l'inscription dans la licence
 - (a) d'une ou plusieurs qualifications, dans le cas de la licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire et,
 - (b) d'une ou plusieurs qualifications et mentions, dans le cas de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.
4. Les demandeurs de licences doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments de preuve à cet égard portent sur les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques.
5. La licence demeure la propriété de la personne à laquelle elle a été octroyée, et qui la signe.

La licence peut être suspendue lorsque la compétence du contrôleur de la circulation aérienne est mise en doute ou en cas de négligence grave. Elle ne peut être retirée qu'en cas d'abus.
6. La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise le détenteur à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur de formation sur la position. À cette fin, la licence de contrôleur stagiaire comprend la qualification indiquant le type de services de contrôle de la circulation aérienne pour lequel le détenteur de la licence est en formation.
7. Une licence n'est valide que si elle contient un certificat médical actuel.

Article 5
Conditions d'obtention d'une licence

1. Des licences de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire contenant au moins une qualification sont octroyées aux candidats qui :
 - (a) sont détenteurs d'au moins un diplôme d'enseignement secondaire ou d'un diplôme donnant accès aux études universitaires ;
 - (b) ont accompli avec succès un cours de formation initiale agréé relatif à la qualification ou à la mention en cause, notamment une formation pratique et en simulation, au sens de la partie A de l'annexe I de la présente directive ;
 - (c) possèdent un certificat médical valide ;
 - (d) ont fait preuve d'un niveau adéquat de compétence linguistique conformément aux exigences énoncées à l'annexe II.

2. Des licences de contrôleur de la circulation aérienne contenant les qualifications pour lesquelles une formation a été suivie avec succès et les mentions nécessaires sont octroyées aux candidats qui :
 - (a) sont âgés d'au moins 21 ans ; les États membres peuvent cependant prévoir une procédure de dérogation à cette exigence, notamment si le candidat a fait la preuve au cours de sa formation qu'il possède les compétences nécessaires pour assurer un déroulement des opérations en toute sécurité ;
 - (b) sont titulaires d'une licence de contrôleur stagiaire et ont mené à bien un cours de formation en unité, et ont réussi les examens ou évaluations nécessaires conformément aux exigences visées dans la partie B de l'annexe I ;
 - (c) sont détenteurs d'un certificat médical valide ;
 - (d) ont fait preuve d'un niveau adéquat de compétence linguistique conformément aux exigences énoncées à l'annexe II.

3. La mention de licence nécessaire pour devenir instructeur de formation sur la position est octroyée aux détenteurs d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui :
 - (a) ont exercé au cours des périodes immédiatement précédentes, dont la durée est fixée par l'autorité de surveillance nationale, les privilèges de la qualification et de la mention pour lesquelles ils peuvent jouer le rôle de formateur dans cette unité ;
 - (b) ont suivi avec succès un cours d'instructeur de formation sur la position au cours duquel les connaissances et les aptitudes pédagogiques nécessaires ont été évaluées au moyen d'examens adéquats.

Article 6

Conditions du maintien de la validité des qualifications et des mentions

1. Les États membres veillent à ce que la validité de la mention soit maintenue au cours des douze mois suivants si le fournisseur de services de navigation aérienne établit que :
 - (a) le candidat a exercé les privilèges de la licence pendant un nombre d'heures minimal, comme indiqué dans le programme de compétence d'unité approuvé, au cours des douze derniers mois ;
 - (b) la compétence du candidat pour exercer les privilèges de la mention a été évaluée selon les normes énoncées dans la partie C de l'annexe I ;
 - (c) le candidat est détenteur d'un certificat médical valide.
2. Sans préjudice du paragraphe 1, la mention pour les instructeurs de formation sur la position est valide pour une période renouvelable de trente-six mois.
3. Le détenteur d'une qualification qui n'a pas assuré des services de contrôle de la circulation aérienne dans le cadre d'une mention quelconque associée à cette qualification au cours d'une période quelconque de cinq ans ne peut exercer les privilèges de cette qualification sans satisfaire à des exigences en matière d'évaluation et de formation assurant qu'il est compétent pour commencer une formation en unité dans cette qualification.
4. Sans préjudice du paragraphe 3, une mention d'unité cesse d'être valide si le détenteur n'a pas assuré des services de contrôle de la circulation aérienne pendant un nombre minimal d'heures de service dans le cadre de cette mention au cours des périodes fixées par le programme de compétence d'unité.
5. Le nombre minimal d'heures de travail sans tâches d'instruction exigé pour la conservation de la validité de la mention peut être réduit pour les instructeurs de formation sur la position au prorata du temps consacré à la formation de stagiaires aux postes de travail pour lesquels l'extension est demandée.

Article 7

Qualifications et mentions des contrôleurs de la circulation aérienne

1. Les licences contiennent une ou plusieurs qualifications au sens des paragraphes 2 à 7, de façon à indiquer le type de services que le détenteur de la licence est habilité à assurer. Outre les mentions de qualification visées au présent article, la qualification est validée par la mention indiquant la compétence linguistique, l'indicateur d'emplacement OACI et l'unité, le poste de travail, le secteur ou le groupe de secteurs.
2. La qualification « contrôle d'aérodrome à vue » (ADV) indique que le détenteur d'une licence est compétent pour assurer un contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome dans un aérodrome pour lequel il n'existe pas de procédures d'approche ou de départ aux instruments publiées.

3. La qualification « contrôle d'aérodrome aux instruments » (ADI) indique que le détenteur de la licence est compétent pour assurer un contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome dans un aérodrome pour lequel il existe des procédures d'approche ou de départ aux instruments publiées. Elle est accompagnée d'au moins une des mentions de qualification suivantes :
- (a) la mention « tour de contrôle » (TWR), qui indique que le détenteur est compétent pour assurer des services de contrôle dans les cas où le contrôle d'aérodrome est assuré à partir d'une position opérationnelle ;
 - (b) la mention « contrôle des mouvements au sol » (GMC), qui indique que le détenteur de la licence est compétent pour assurer un contrôle des mouvements au sol ;
 - (c) la mention « surveillance des mouvements au sol » (GMS), octroyée en plus de la mention « contrôle des mouvements au sol » ou de la mention « tour de contrôle », qui indique que le détenteur est compétent pour assurer un contrôle des mouvements au sol au moyen de systèmes de circulation en surface dans les aérodromes ;
 - (d) la mention « contrôle aérien » (AIR), qui indique que le détenteur de la licence est compétent pour assurer des services de contrôle aérien ;
 - e) la mention « contrôle radar d'aérodrome » (RAD), octroyée en plus de la mention « contrôle aérien » ou de la mention « tour de contrôle », qui indique que le détenteur de la licence est compétent pour assurer un contrôle d'aérodrome au moyen d'un équipement de surveillance radar.
4. La qualification « contrôle d'approche aux procédures » (APP), qui indique que le détenteur d'une licence est compétent pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs à l'arrivée, au départ ou en transit sans utiliser d'équipements de surveillance.
5. La qualification « contrôle d'approche de surveillance » (APS), qui indique que le détenteur d'une licence est compétent pour assurer des services de contrôle de la circulation aériennes pour des aéronefs à l'arrivée, au départ ou en transit au moyen d'équipements de surveillance, et est accompagnée d'au moins une des mentions de qualification suivantes :
- (a) la mention « radar » (RAD), qui indique que le détenteur de la licence est compétent pour assurer un service de contrôle d'approche au moyen d'équipements radar primaires ou secondaires ;
 - (b) la mention « radar d'approche de précision » (PAR), octroyée en plus de la mention « radar », qui indique que le détenteur de la licence est compétent pour assurer pour des aéronefs en approche finale de la piste d'atterrissage des approches de précision contrôlées du sol au moyen d'équipements radar d'approche de précision ;
 - (c) la mention « radar d'approche de surveillance » (SRA), octroyée en plus de la mention « radar », qui indique que le détenteur est compétent pour assurer à des

aéronefs en approche finale de la piste des approches classiques contrôlées du sol au moyen d'équipements de surveillance ;

(d) la mention « surveillance dépendante automatique » (ADS), qui indique que le détenteur est compétent pour fournir des services de contrôle d'approche au moyen de la surveillance dépendante automatique ;

(e) la mention « contrôle terminal » (TCL), octroyée en plus des mentions « radar » ou « surveillance dépendante automatique », qui indique que le détenteur est compétent pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs évoluant dans une région de contrôle ou des secteurs adjacents spécifiés au moyen d'équipements de surveillance quelconques.

6. La qualification « contrôle régional aux procédures » (ACP) indique que le détenteur de la licence est compétent pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs sans équipements de surveillance.

7. La qualification « contrôle régional de surveillance » (ACS) indique que le détenteur de la licence est compétent pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs au moyen d'équipements de surveillance, et est accompagnée par au moins une des mentions de qualification suivantes :

(a) la mention « radar » (RAD), qui indique que le détenteur est compétent pour assurer des services de contrôle régional au moyen d'équipements de surveillance radar ;

(b) la mention « surveillance dépendante automatique » (ADS), qui indique que le détenteur est compétent pour assurer des services de contrôle régional au moyen d'une surveillance dépendante automatique ;

(c) la mention « contrôle terminal » (TCL), octroyée en plus des mentions « radar » ou « surveillance dépendante automatique », qui indique que le détenteur est compétent pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs évoluant dans une région de contrôle ou des secteurs adjacents spécifiés au moyen d'équipements de surveillance quelconques;

(d) la mention « contrôle océanique » (OCL), qui indique que le détenteur est compétent pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs évoluant dans une région de contrôle océanique.

8. Sans préjudice du paragraphe 1, les États membres peuvent prévoir des mentions nationales, si les caractéristiques particulières de la circulation aérienne dans l'espace aérien sous leur juridiction l'exigent.

9. La mention de licence « instructeur de formation sur la position » indique que le détenteur de la licence est compétent pour assurer des services de formation et de surveillance sur un lieu de travail opérationnel pour des régions couvertes par une qualification en cours de validité.

10. Les modifications du présent article exigées par le progrès technique ou scientifique sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 14, paragraphe 2.

Article 8
Exigences linguistiques

1. Les États membres assurent que les contrôleurs de la circulation aérienne puissent faire preuve de la capacité de parler et de comprendre l'anglais d'une manière satisfaisante. Leur compétence doit couvrir l'échelle de qualification visée à l'annexe II. La compétence linguistique doit atteindre au moins le niveau 4 des exigences en matière de compétence linguistique contenues dans ladite annexe.
2. Les modifications du présent article exigées par le progrès technique ou scientifique sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 14, paragraphe 2.
3. Les exigences en matière de compétence linguistique auxquelles doivent satisfaire les candidats doivent faire l'objet d'une évaluation officielle à intervalle régulier, sauf dans le cas des candidats pouvant établir qu'ils se situent au niveau 6 de compétence.

L'intervalle est inférieur à trois ans pour les candidats établissant qu'ils se situent au niveau 4 et inférieur à six ans pour les candidats établissant qu'ils se situent au niveau 5.

4. Les États membres peuvent imposer des exigences linguistiques locales lorsqu'ils l'estiment nécessaires pour des raisons de sécurité. Le niveau de compétence linguistique exigé ne peut toutefois dépasser le niveau 4 du test de compétence de l'OACI. La compétence est établie par un certificat octroyé par le fournisseur de formation ou par un certificat équivalent octroyé par un institut de formation linguistique.
5. La preuve de la compétence linguistique est introduite dans la licence au moyen d'une mention spécifique relative à la compétence linguistique.

Article 9
Exigences médicales

1. Les certificats médicaux sont délivrés conformément aux exigences médicales applicables à la certification médicale européenne de la classe 3 des contrôleurs de la circulation aérienne.

Les évaluateurs médicaux agréés par les autorités de surveillance nationales établissent des rapports sur la base de ces exigences.

L'évaluation des candidats tient compte dûment de leur âge et des caractéristiques particulières du lieu de travail, conformément au principe de proportionnalité.

2. Les États membres assurent que des procédures de recours efficaces soient mises en place pour garantir un traitement équitable des personnes examinées, et que les fournisseurs de services de navigation aérienne prennent les mesures nécessaires dans les cas où les détenteurs n'obtiennent pas de certificat médical valide.
3. Les États membres assurent que des procédures soient mises en place pour traiter les cas d'aptitude médicale réduite et permettre aux détenteurs d'une licence d'informer

leurs employeurs qu'ils prennent conscience de toute dégradation de leur état de santé ou qu'ils sont sous l'influence d'une substance psychoactive ou de médicaments quelconques risquant de les rendre incapables d'exécuter les privilèges de la licence en toute sécurité et de façon adéquate, de sorte que les fournisseurs de services de navigation aérienne puissent surveiller l'emploi abusif par les contrôleurs de la circulation aérienne de substances psychoactives et puissent conseiller les contrôleurs qui prennent des médicaments.

4. Les modifications de la référence contenue à l'article 2, paragraphe 12, exigées par le progrès technique ou scientifique sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 14, paragraphe 2.

Article 10
Certification des fournisseurs de formation

1. La fourniture de formation à des contrôleurs de la circulation aérienne dans la Communauté est soumise à une certification par les autorités de surveillance nationales.
2. Les exigences à satisfaire pour la certification portent sur la compétence technique et opérationnelle, ainsi que sur la capacité d'organiser des cours de formation d'une manière efficace sur le plan pédagogique, au sens du point 1 de l'annexe III.
3. Les demandes de certification doivent être introduites auprès des autorités de surveillance nationales de l'Etat membre où se situe le principal établissement du candidat ou, le cas échéant, son siège social.

Les autorités de surveillance nationales octroient des certificats lorsque les conditions visées au point 1 de l'annexe III sont satisfaites.

Des certificats peuvent être octroyés pour chaque type de formation, au sens de l'article 2, paragraphe 9, ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.

4. Les certificats décrivent les droits et obligations des fournisseurs de formation.

La certification n'est soumise qu'aux conditions énumérées aux points 2 et 3 de l'annexe III. Ces conditions doivent être objectivement justifiées, non discriminatoires, proportionnées et transparentes.

5. Les autorités de surveillance nationales surveillent le respect des exigences et des conditions liées aux certificats. Lorsque des autorités de surveillance nationales constatent que le détenteur d'un certificat ne satisfait plus à ces exigences ou conditions, elles prennent les mesures nécessaires, qui peuvent comprendre le retrait du certificat.
6. Un Etat membre doit reconnaître tout certificat émis dans un autre Etat membre.

Article 11
Gestion comptable des fournisseurs de formation

1. Quels que soient leur régime de propriété ou leur forme juridique, les fournisseurs de formation établissent, soumettent à un contrôle financier et publient leurs comptes financiers.

Ces comptes doivent être conformes aux normes comptables internationales adoptées par la Communauté. Lorsque, en raison de son statut juridique, le fournisseur de formation ne peut se conformer entièrement aux normes comptables internationales, il s'efforce d'y parvenir dans toute la mesure du possible.

2. Dans tous les cas, les fournisseurs de formation publient un rapport annuel et sont soumis régulièrement à un contrôle financier indépendant.
3. Lorsqu'ils offrent des types de formation différents, les fournisseurs de formation déterminent, dans leur comptabilité interne, les coûts et les revenus correspondant aux services de formation, et, le cas échéant, tiennent des comptes consolidés pour les autres services qui ne se rapportent pas aux services de formation, comme ils seraient tenus de le faire si les services en question étaient fournis par des entreprises distinctes.
4. Les États membres désignent les autorités compétentes ayant un droit d'accès aux comptes des fournisseurs de formation.
5. Les États membres peuvent appliquer les dispositions transitoires de l'article 9 du règlement (CE) n° 1606/2002 du Parlement européen et du Conseil⁸ aux fournisseurs de formation couverts par ce règlement.
6. Les fournisseurs de formation qui offrent une formation aboutissant à l'octroi de licences militaires sont exemptés des obligations visées aux paragraphes 1, 2, et 3.

Article 12
Garantie de respect des normes de compétence

1. Pour assurer les niveaux de compétence que doivent absolument posséder les contrôleurs de la circulation aérienne pour exécuter leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, les États membres assurent que les autorités de surveillance nationales supervisent et contrôlent leur formation.

Cette responsabilité couvre les éléments suivants :

- (a) l'octroi, le maintien, la suspension et le retrait de licences ;
- (b) la certification des fournisseurs de formation ;
- (c) l'approbation des cours de formation, des plans de formation en unité et des programmes de compétence d'unité ;

⁸ JO L 243, 01.9.2002, p.1

- (d) l'approbation des examinateurs de compétence ;
 - (e) la surveillance et le contrôle financier du système de formation ;
 - (f) la mise en place de mécanismes de recours et de notification adéquats.
2. Les autorités de surveillance nationales établissent une base de données conservant les compétences de tous les détenteurs de licences et les dates de validité de leurs mentions. À cette fin, les unités opérationnelles des fournisseurs de services de navigation aérienne tiennent un registre des heures de travail effectivement fournies dans les secteurs ou dans le groupe de secteurs, ou dans les positions opérationnelles, par chaque détenteur de licence travaillant dans l'unité, et fournissent ces données aux autorités de surveillance nationales à leur demande.
 3. Les autorités de surveillance nationales agréent les détenteurs de licences habilités à exercer les fonctions d'examineur de compétence ou d'évaluateur de compétence pour la formation en unité et la formation continue. L'approbation est valide pour une période renouvelable de trois ans.
 4. Les autorités de surveillance nationales soumettent régulièrement à un contrôle financier tous les éléments du système d'octroi de licences en vue de garantir un respect effectif des normes fixées dans la présente directive.

En plus du contrôle financier, les autorités de surveillance nationales peuvent procéder à des visites sur place pour vérifier la bonne mise en œuvre de la présente directive et le respect des normes qu'elle contient.

Les autorités de surveillance nationales envoient à la Commission un rapport annuel sur l'application de la présente directive, accompagné des résultats du contrôle financier.

5. Les autorités de surveillance nationales peuvent décider de déléguer l'ensemble ou une partie des tâches de contrôle financier et d'inspection visées au paragraphe 4 à des organismes agréés au sens de l'article 3 du règlement (CE) n° 550/2004.

Article 13

Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne

1. Chaque État membre reconnaît la licence, ainsi que les qualifications et les mentions qui lui sont associées, octroyées par les autorités de surveillance nationales d'un autre État membre, conformément aux dispositions de la présente directive.
2. Pour pouvoir octroyer la mention demandée, les autorités de surveillance nationales demandent au candidat de remplir les conditions particulières liées à la mention, en indiquant l'unité, le secteur ou le poste de travail. En évaluant l'équivalence entre les mentions que possède actuellement le candidat et celles qu'il doit acquérir, le fournisseur de services de navigation aérienne, lorsqu'il établit le plan de formation en unité, tient compte dûment des compétences acquises et de l'expérience du candidat.

3. Dans le cas où le candidat détient une licence avalisée par un pays tiers ou une licence militaire d'un Etat membre, les autorités de surveillance nationales peuvent exiger qu'il remplisse les conditions à satisfaire pour obtenir la qualification et la mention particulières. L'évaluation de l'équivalence de la licence tient compte dûment des compétences acquises conformément aux normes internationales.
4. Les autorités de surveillance nationales agréent le plan de formation en unité contenant la formation proposée pour le candidat, et prennent une décision motivée en ce qui concerne ce plan, dans un délai de quatre semaines suivant la présentation de la preuve, sans préjudice des retards résultant de tout recours éventuel. Dans leurs décisions, les autorités de surveillance nationales veillent à l'application des principes de non-discrimination et de proportionnalité.

Article 14
Le comité

1. La Commission est assistée par le comité du ciel unique institué par l'article 5 du règlement (CE) n° 549/2004.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de ladite décision.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 15
Sanctions

Les États membres établissent les règles régissant les sanctions applicables aux infractions aux dispositions nationales adoptées conformément à la présente directive, et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer qu'elles soient mises en œuvre. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard à la date spécifiée à l'article 16, et l'informent dans les meilleurs délais de toute modification ultérieure de ces dernières.

Article 16
Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive le ...⁹ au plus tard. Il communique immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions, ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

⁹ Vingt-quatre mois après la date d'entrée en vigueur.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 17
Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'article 8 s'applique à partir de [deux ans après la date spécifiée au paragraphe 1].

Article 18
Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles,

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE I

EXIGENCES EN MATIÈRE DE FORMATION

PARTIE A

EXIGENCES INITIALES EN MATIÈRE DE FORMATION APPLICABLES AUX CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

La formation initiale doit assurer que les contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires satisfont au moins aux exigences de compétence fixées dans les objectifs des lignes directrices du programme commun et des objectifs pour la formation des contrôleurs de la circulation aérienne, de façon que les contrôleurs de la circulation aérienne soient capables de diriger la circulation aérienne d'une façon sûre, rapide et efficace. Les modifications de la référence au sens de l'article 2, paragraphe 11, à la suite du progrès scientifique ou technique doivent être adoptées conformément à la procédure visée à l'article 14, paragraphe 2.

La formation initiale couvre les aspects suivants : droit aérien, gestion de la circulation aérienne, avec la procédure de coopération entre civils et militaires, météorologie, navigation, aéronefs et principes du vol, compréhension entre le contrôleur de la circulation aérienne et le pilote, les facteurs humains, les équipements et les systèmes, l'environnement professionnel, les circulations inhabituelles/les urgences, les systèmes dégradés, les connaissances linguistiques, notamment la phraséologie radiotéléphonique.

Ces matières doivent être enseignées de façon à préparer les candidats aux différents types de services de circulation aérienne, et à souligner les aspects de sécurité. La formation initiale consiste en cours théoriques et pratiques, avec des simulations, et sa durée est déterminée dans les plans de formation initiale agréés. Les compétences acquises doivent assurer que le candidat peut être considéré comme compétent pour faire face à des situations de circulation complexe et dense, pour faciliter le passage à la formation en unité. La compétence du candidat après la formation initiale est évaluée au moyen d'examens adéquats.

PARTIE B

EXIGENCES DE FORMATION EN UNITÉ POUR LES CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Les plans de formation en unité exposent en détail les processus et le calendrier nécessaires pour permettre au demandeur d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne d'appliquer les procédures d'unité à la zone locale sous la surveillance d'un instructeur de formation sur la position. Le plan agréé doit décrire tous les éléments du système d'évaluation de la compétence, notamment les arrangements de travail, l'évaluation des progrès et les examens, ainsi que les procédures de notification aux autorités de surveillance nationales.

La durée de la formation en unité est fixée dans le plan de formation en unité. Les compétences exigées seront évaluées au moyen d'examens adéquats ou par un système d'évaluation continue, sous la responsabilité d'examineurs ou d'évaluateurs de compétences agréés qui doivent être neutres et objectifs dans leur jugement. A cette fin, les autorités de

surveillance nationales mettent en place des mécanismes de recours pour assurer un traitement équitable des candidats.

PARTIE C

EXIGENCES EN MATIÈRE DE FORMATION CONTINUE APPLICABLES AUX CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

La validité des qualifications et des mentions d'unité inscrites sur les licences de contrôleur de la circulation aérienne est maintenue par une formation continue agréée, comprenant une formation visant à maintenir l'employabilité des contrôleurs de la circulation aérienne, des cours de réadaptation, une formation aux situations d'urgence et, le cas échéant, une formation linguistique.

La formation continue consiste en cours théoriques et pratiques, avec des simulations. À cette fin, le fournisseur de formation établit des programmes de compétence d'unité décrivant les processus, les ressources humaines et le temps nécessaires pour assurer une bonne formation continue et pour démontrer les compétences. Ces programmes doivent être examinés et agréés au moins tous les trois ans. La durée de la formation continue est décidée conformément aux besoins fonctionnels des contrôleurs de la circulation aérienne travaillant dans l'unité, eu égard, notamment, à un changement ou un changement projeté des procédures ou des équipements, ou eu égard aux exigences générales en matière de gestion de la sécurité. La compétence de chaque contrôleur de la circulation aérienne doit être évaluée de manière adéquate au moins tous les trois ans. Le fournisseur de services de navigation aérienne doit assurer que des mécanismes garantissant un traitement équitable des détenteurs de licences dont la validité des mentions ne peut être étendue seront utilisés.

ANNEXE II

EXIGENCES EN MATIÈRE DE COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

Les exigences en matière de compétences linguistiques visées à l'article 8 sont applicables à l'utilisation des formules toutes faites et de la langue courante. Pour satisfaire aux exigences linguistiques, le candidat à une licence ou le détenteur d'une licence doit faire l'objet d'une évaluation et doit établir qu'il se situe au moins au niveau opérationnel (niveau 4) de l'échelle des compétences linguistiques figurant dans la présente annexe.

Des locuteurs compétents doivent satisfaire aux conditions suivantes :

- a) pouvoir communiquer efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face ;
- b) pouvoir s'exprimer avec précision et clairement sur des sujets courants, concrets et professionnels ;
- c) pouvoir utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger les messages et pour connaître et résoudre les malentendus (par exemple : vérifier, confirmer ou clarifier des informations) dans un contexte général ou professionnel ;
- d) pouvoir traiter efficacement et relativement facilement les difficultés linguistiques causées par des complications ou des événements imprévus survenant dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication qu'ils connaissent bien en temps normal ;
- e) pouvoir utiliser un dialecte ou un accent compréhensible pour la communauté aéronautique.

Echelle d'évaluation des compétences linguistiques : niveaux expert, avancé et fonctionnel

NIVEAU	PRONONCIATION	STRUCTURE	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPREHENSION	INTERACTIONS
	SUPPOSE UN DIALECTE OU UN ACCENT INTELLIGIBLE POUR LA COMMUNAUTE AERONAUTIQUE.	LES STRUCTURES GRAMMATICALES ET PHRASIQUES APPLICABLES SONT DETERMINEES PAR DES FONCTIONS LINGUISTIQUES APPROPRIEES A LA TACHE				
EXPERT 6	Même s'il est possible qu'ils soient influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation ne nuisent presque jamais à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base ainsi que les structures complexes sont toujours bien maîtrisées.	Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur un grand nombre de sujets familiers ou peu connus. Le vocabulaire est idiomatique, nuancé et adapté au registre.	Peut parler longuement de façon naturelle est sans effort. Varie le débit pour obtenir un effet stylistique, par exemple pour insister sur un point. Utilise spontanément et correctement les marqueurs et les connecteurs du discours.	Comprend toujours bien dans presque tous les contextes et saisit les subtilités linguistiques et culturelles.	Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Saisit les indices verbaux et non verbaux et y répond adéquatement.
AVANCE 5	Même s'ils sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation nuisent rarement à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont toujours bien maîtrisées. Les structures complexes sont utilisées, mais présentent des erreurs qui altèrent parfois le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Utilise des paraphrases régulièrement et efficacement. Le vocabulaire est parfois idiomatique.	Peut parler avec une relative aisance sur des sujets familiers, mais n'utilise pas nécessairement la variation du débit comme procédé stylistique. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs appropriés.	Comprend bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels. La compréhension est presque toujours bonne devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu. Comprend plusieurs variétés linguistiques (dialectes ou accents) ou registres.	Les réponses sont immédiates, appropriées et informatives. Gère efficacement la relation locuteur – auditeur.
FONCTIONNEL 4	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont utilisées de façon créative	Possède un répertoire lexical généralement assez riche et précis pour s'exprimer efficacement	Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d'expression	Comprend bien la plupart des énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels, lorsque l'accent	Les réponses sont généralement immédiates, appropriées et informatives. Amorce et soutient une

NIVEAU	PRONONCIATION	STRUCTURE	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPREHENSION	INTERACTIONS
	SUPPOSE UN DIALECTE OU UN ACCENT INTELLIGIBLE POUR LA COMMUNAUTE AERONAUTIQUE.	LES STRUCTURES GRAMMATICALES ET PHRASTIQUES APPLICABLES SONT DETERMINEES PAR DES FONCTIONS LINGUISTIQUES APPROPRIEES A LA TACHE				
	langue première ou par une variante régionale, mais ne nuisent que parfois à la facilité de compréhension.	et sont généralement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, notamment dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent rarement le sens de l'information.	sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Peut souvent utiliser des paraphrases dans des situations inhabituelles ou imprévues pour combler les lacunes lexicales.	en passant des formules apprises à l'interaction spontanée, mais sans que cela nuise à l'efficacité de la communication. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs de façon limitée. Les mots de remplissage ne distraient pas l'attention.	ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'utilisateurs. Devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.	conversation, même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'il semble y avoir un malentendu en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information..

Echelle d'évaluation des compétences linguistiques : niveaux pré-fonctionnel, élémentaire et pré-élémentaire

NIVEAU	PRONONCIATION	STRUCTURE	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPREHENSION	INTERACTIONS
	SUPPOSE UN DIALECTE OU UN ACCENT INTELLIGIBLE POUR LA COMMUNAUTE AERONAUTIQUE.	LES STRUCTURES GRAMMATICALES ET PHRASTIQUES APPLICABLES SONT DETERMINEES PAR DES FONCTIONS LINGUISTIQUES APPROPRIEES A LA TACHE				
PRE-FONCTIONNEL 3	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, et nuisent fréquemment à la facilité de la compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base associées à des situations prévisibles ne sont pas toujours bien maîtrisées. Les erreurs altèrent fréquemment le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical souvent assez riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent mal adapté à la situation. Souvent incapable d'utiliser des paraphrases pour combler les lacunes lexicales.	Peut parler relativement longtemps, mais la formulation et les pauses sont souvent inappropriées. Les hésitations et la lenteur de traitement du langage peuvent entraver l'efficacité de la communication. Les mots de remplissage distraient parfois l'attention.	Comprend souvent bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels, lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'usagers. Peut avoir des problèmes de compréhension devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu.	Les réponses sont parfois immédiates, appropriées et informatives. Peut amorcer et soutenir une conversation avec une relative aisance sur des sujets familiers ou dans des situations prévisibles. Réagit généralement de façon inappropriée dans des situations imprévues.
ELEMENTAIRE 2	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, et nuisent généralement à la facilité de la compréhension.	Maîtrise de façon limitée quelques structures grammaticales et phrastiques simples mémorisées.	Vocabulaire limité constitué de mots isolés ou d'expressions mémorisées.	Peut produire des énoncés mémorisés, isolés et très courts avec des pauses fréquentes. L'emploi de mots de remplissage pour chercher des expressions et articuler des mots moins familiers distraie l'attention.	La compréhension se limite à des expressions isolées et mémorisées, lorsqu'elles sont articulées lentement et distinctement.	Les réponses sont lentes et souvent mal adaptées à la situation. L'interaction se limite à de simples échanges courants.
PRE-	Maîtrise de la langue inférieure au niveau	Maîtrise de la langue inférieure au niveau	Maîtrise de la langue inférieure au niveau	Maîtrise de la langue inférieure	Maîtrise de la langue inférieure au	Maîtrise de la langue inférieure

NIVEAU	PRONONCIATION	STRUCTURE	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPREHENSION	INTERACTIONS
	SUPPOSE UN DIALECTE OU UN ACCENT INTELLIGIBLE POUR LA COMMUNAUTE AERONAUTIQUE.	LES STRUCTURES GRAMMATICALES ET PHRASTIQUES APPLICABLES SONT DETERMINEES PAR DES FONCTIONS LINGUISTIQUES APPROPRIEES A LA TACHE				
ELEMENTAIRE 1	élémentaire	élémentaire	élémentaire	au niveau élémentaire	niveau élémentaire	au niveau élémentaire

Note.—Le niveau fonctionnel (niveau 4) est le niveau minimal de compétence linguistique exigé pour les communications radiotéléphoniques. Les niveaux pré-élémentaire, élémentaire et pré-fonctionnel (1 à 3 respectivement) sont tous inférieurs au niveau de compétence linguistique exigé par l'OACI. Les niveaux avancé et expert (5 et 6 respectivement) sont supérieurs au niveau minimal exigé. L'ensemble de l'échelle servira de référence pour la formation et l'évaluation en vue d'aider les candidats à atteindre le niveau fonctionnel (niveau 4) exigé par l'OACI.

ANNEXE III

EXIGENCES ET CONDITIONS QUI DOIVENT ÊTRE LIÉES AUX CERTIFICATS OCTROYÉS AUX FOURNISSEURS DE FORMATION

- (1) Les exigences visées aux articles 10 et 11 portent notamment sur les aspects suivants :
 - (a) contenu, organisation et durée des cours,
 - (b) mode d'organisation des examens,
 - (c) qualité et expérience des instructeurs et du personnel de formation,
 - (d) installations, équipements et accueil du fournisseur de formation,
 - (e) système et procédés de gestion de la qualité,
 - (f) qualité des services,
 - (g) solidité financière,
 - (h) responsabilité et couverture des risques,
 - (i) régime de propriété et structure organisationnelle
- (2) Les certificats
 - (a) indiquent les autorités de surveillance nationales qui délivrent le certificat ;
 - (b) indiquent le nom et l'adresse du candidat ;
 - (c) indiquent les types de service agréés ;
 - (d) contiennent une déclaration selon laquelle le candidat satisfait aux exigences définies au point 1 ;
 - (e) indiquent la date de délivrance et la période de validité du certificat.
- (3) Des conditions supplémentaires liées aux certificats peuvent avoir trait, le cas échéant :
 - (a) aux caractéristiques fonctionnelles des services particuliers ;
 - (b) au moment où les services doivent être fournis ;
 - (c) à toutes autres conditions juridiques qui ne sont pas spécifiques des services de navigation aérienne, telles que les conditions relatives à la suspension ou au retrait du certificat.