



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 12.07.2004
KOM(2004) 473 slutlig

2004/0146 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ett europeiskt flygledarcertifikat

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. INLEDNING

Det europeiska luftrummet är fortfarande en av världens mest överbelastade trafikmiljöer. Uppsplittningen av flygledningssystemet i nationella öar av regler, förfaranden, marknader och prestandanivåer fastslogs av högnivågruppen för ett gemensamt europeiskt luftrum som det största hindret för verkliga framsteg inom detta område. I paketet för ett gemensamt europeiskt luftrum tar man itu med dessa olika former av uppsplittning genom ett antal initiativ som certifiering av leverantörer av flygtrafiktjänster, inrättande av funktionella luftrumsblock, harmoniserad luftrumsklassificering och driftskompatibilitet för utrustning etc. Det europeiska flygledarcertifikatet bidrar också till detta genom att det inrättas gemenskapsregler som leder till högre kompetensnivåer som blir mer jämförbara på europeisk nivå. Detta är mycket viktigt eftersom flygledningstjänsten är en arbetsintensiv bransch med ett marknadsvärde på ca 6 miljarder euro. Omkring 60 % av kostnaderna för flygtrafiktjänster är personalrelaterade.

År 2001 hade den europeiska (15 medlemsstater) flygledningstjänsten sammanlagt 33 000 anställda, av vilka 35 % eller ca 13 500 var flygledare. Flygledaren har en nyckelroll i säkerhetskedjan. Direktivet skall omfatta alla dessa flygledare, tillsammans med de militära flygledare som arbetar med att tillhandahålla flygkontrolltjänster för den allmänna flygtrafiken.

2. DELARNA I PAKETET FÖR ETT GEMENSAMT EUROPEISKT LUFTRUM

Antagandet av de fyra förordningarna som utgör paketet för ett gemensamt europeiskt luftrum kommer att ändra flygledningstjänsten i grunden. Detta kompletterande förslag till ett europeiskt flygledarcertifikat är viktigt av flera skäl.

Certifikatet bidrar till att upprätthålla *balansen* mellan de olika delarna i paketet för ett gemensamt europeiskt luftrum för att säkerställa att inte bara de institutionella, ekonomiska eller tekniska aspekter beaktas utan även de sociala aspekterna.

Certifikatet utgör en del av en bredare *säkerhetsstrategi* som behandlas i paketet: tack vare certifikatet skall det vara möjligt att ändra eller förstärka flygledningens säkerhetsaspekter och införa höga standarder för utbildningssystemet.

Lagstiftningen för det gemensamma europeiska luftrummet kommer att leda till att *gränsöverskridande* funktionella luftrumsblock inrättas. Processen med konsolidering av leverantörerna av flygtrafiktjänster kommer att förutsätta en mer flexibel användning av personalen. Genom certifikatet kommer organisationen av det transnationella arbetet att underlättas.

I förslaget kommer *utbildning* att erkännas som en särskild tjänst och förslaget kommer att bidra till att de olika typerna av utbildning får en hög kvalitet. Certifieringsförfarandet kommer att på ett effektivt sätt skapa lika konkurrensvillkor för utbildningstjänster.

3. FÖRBEREDELSE

För att förbereda detta lagstiftningsinitiativ har kommissionen dragit igång en studie för att presentera hur långt man kommit med certifieringen i de olika medlemsstaterna. Studien visade att certifieringen fortfarande är mycket uppsplittrad i EU:s medlemsstater trots många internationella förordningar utfärdade av ICAO eller Eurocontrol. I studien rekommenderades att gemenskapslagstiftningen skulle omfatta följande områden:

- Åldersbegränsningar samt behörighetstilläggs och de lokala behörigheternas giltighet bör fastställas när det gäller villkoren för att erhålla och underhålla ett certifikat.
- Kontroll av flygledarnas kompetens, utbildning och examinationskrav, inbegripet språkliga kvalifikationer och bedömningar, bör beskrivas vad gäller utbildning av kandidater och kompetensstandarder.
- Alla faciliteter bör vara auktoriserade, och kvalificeringskraven för instruktörer bör anges vad gäller auktoriseringen av utbildningsinstitut och utbildningsenheter.
- Villkoren och förfarandena för överklaganden bör beskrivas med hänsyn till rättigheterna för de kandidater som inte klarar sina examina och flygledare som inte klarar bedömningarna med tillfredsställande resultat.
- Det bör finnas en klar och tydligt definierad skillnad mellan tillsynsmyndigheter och tjänsteleverantörer så att oberoendet mellan dem säkerställs.
- En europeisk standard för erkännande av utbildningsinstitut rekommenderas, inbegripet ett öppet och kontinuerligt självvärderingssystem.
- Även om införandet av ett europeiskt certifikat för flygledare välkomnas bör det i EU-direktivet noggrant skiljas mellan vad som skall regleras på EU-nivå och vad som skall regleras på nationell nivå.
- En fungerande social dialog har central betydelse för säkra och effektiva flygkontrolltjänster och det föreslagna EU-direktivet bör inkludera en hänvisning avseende erkännandet av licenser från tredje land.
- Ett ömsesidigt godkännande av det europeiska certifikatet eller behörighetscertifikatet kan endast bli effektivt om certifikatet omfattar samma kunskap.

4. FÖRBEREDELSE AV DIREKTIVET

Certifiering av flygledare är en gammal tradition. ICAO:s förordningar om certifiering omfattar krav som rör ålder, kunskap, behörigheter, erfarenhet, språk och hälsotillstånd. Eurocontrol har antagit Eurocontrol-säkerhetskrav nr 5 (Eurocontrol Safety Regulatory Requirement No 5 - ESARR5) för flygledningstjänstens personal, tillsammans med ett antal godtagbara sätt för att uppfylla ESARR5. Kraven för flygledare skulle genomföras till den 10 november 2003. Dessa krav skulle riktas till de berörda myndigheterna, leverantörer av flygtrafikledningstjänster och enskilda. Genom kommissionens förslag införlivas de relevanta Eurocontrol-säkerhetskraven med gemenskapslagstiftningen.

ESARR5 stöds av dokument som tagits fram av Eurocontrol för att underlätta dess genomförande, t.ex. den europeiska manualen för certifiering av personal i vilken detaljerna för behörighets- och godkännandestrukturen beskrivs, och de gemensamma kärnmodulerna som ger en europeisk gemensam grund för flygledarcertifikat och hälsokrav. Dessa dokumentets betydelse är allmänt erkänd i hela Europa och de har bidragit med de viktigaste delarna i detta förslag och har de facto lagt grunden för införandet av gemenskapscertifikatet. Eftersom gemenskapslagstiftningen och ESARR5 är förenliga kan dessa Eurocontroldokument fortsätta att bidra till ett effektivt genomförande.

Förberedelsestudien visade att de nationella traditionerna är starka, trots det existerande internationella regelverket, vilket leder till varierande kvalitet och kompetenser som är svåra att jämföra. Denna uppsplittring är inte längre godtagbar i ett gemenskapssammanhang då den kan leda till ökade säkerhetsrisker i Europas överbelastade luftrum. Harmoniseringen av flygledarcertifikaten kommer att leda till ökad säkerhet, då kompetenskraven kommer att harmoniseras hos och mellan tjänsteleverantörer vilket kommer att bidra till ett effektivare och säkrare gränssnitt dem emellan. Detta kommer att leda till en effektivare organisation av arbetsmarknaden för flygledare, öka deras tillgänglighet och underlätta inrättandet av funktionella luftrumsblock. Certifikatet kommer att underlätta rörelsefriheten genom att undanröja den nuvarande bestämmelserätten, som vissa medlemsstater tillämpar när det gäller att ömsesidigt erkänna varandras certifikat.

5. DE PRINCIPER SOM LIGGER TILL GRUND FÖR DIREKTIVET

Med tanke på att de flesta medlemsstaters lagstiftning redan i dag grundas på ICAO:s principer, och att de för närvarande håller på att genomföra lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet och ESARR5, är det av yttersta vikt att säkerställa full överensstämmelse med detta direktiv.

5.1. Överensstämmelse med lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum

På samma sätt som för flygtrafiktjänster bör utbildningsleverantörer bli föremål för certifiering. Då en specifik utbildningsmarknad skapas kommer man att satsa på tillräckliga säkerhetsgarantier som förhindrar ”utbildningsdumpning”. De två viktigaste verktygen för att undvika sådan dumpning är den kompetensförteckning som beskriver utbildningsprocessens resultatnivå och certifieringskraven för att godkännas som europeisk utbildningsleverantör. Endast certifierade utbildningsleverantörer bör få erbjuda kurser och utbildningsplaner som lämnas till de nationella tillsynsmyndigheterna för godkännande.

5.2. Överensstämmelse med existerande förordningar

I lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum, särskilt artikel 4 i förordningen om tillhandahållande av tjänster, föreskrivs att ESARR skall införlivas med gemenskapslagstiftningen. Genom detta direktiv införlivas alla obligatoriska krav avseende flygledare och i direktivet stöds de åtgärder som medlemsstaterna redan vidtagit för att genomföra ESARR5. Eftersom direktivet innehåller många fler delar av betydelse för säkerheten, som certifieringen av utbildningsleverantörer och skyldigheten att granska den fullständiga certifieringskedjan, är det inte tillräckligt att bara genomföra ESARR5 för att genomföra direktivet. Detta direktiv är dock inte oförenligt med ESARR5, och därför får medlemsstaterna välja Eurocontrol-bestämmelserna som instrument för att genomföra direktivet.

5.3. Jämförelse med andra EU-certifikat

Direktivet sträcker sig längre än de existerande certifikaten för piloter inom den civila luftfarten (91/670/EEG) som är ett direktiv om ömsesidigt godkännande av nationella diplom. Det är mer jämförbart med tillstånd i sjöfarts- och järnvägssektorerna (förslag i KOM(2004)142), där behörighetsreglerna fastställs på europeisk nivå och inte av medlemsstaterna. Genom sjöfolkscertifikatet (01/25/EG) träder Internationella sjöfartsorganisationens konvention angående standarder för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning i kraft. Skillnaden med detta direktiv är att sjöfolkscertifikatet även syftar till att främja anställningen av sjöfolk från gemenskapen genom att införa utbildningsstandarder för all personal på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar. Det är tydligt att detta direktiv för flygledare även kommer att gälla utanför gemenskapens gränser.

6. DIREKTIVETS STRUKTUR OCH INNEHÅLL

Syftet med detta direktiv är att fastställa regler för alla delar av certifieringskedjan.

Artikel 1

I denna artikel anges målen för förslaget till direktiv och dess tillämpningsområde.

Artikel 2

I denna artikel ges definitioner av de begrepp som används i direktivet.

Artikel 3

Genom denna artikel blir den internationella ram som fastställs i lagstiftningen för ett gemensamt europeiskt luftrum tillämplig för utbildning. Utbildning ses som en tjänst på samma sätt flygtrafiktjänster, inbegripet möjligheten till inspektioner och granskningar.

Artikel 4

I denna artikel fastställs de grundläggande principerna för certifieringssystemet: inrättandet av en arbetsmarknad för flygledarverksamhet och certifikatets grundläggande egenskaper, som både inbegriper dess innehavares kompetenser och det bemyndigande som ges av den nationella tillsynsmyndigheten.

Artiklarna 5 och 6

I dessa artiklar anges villkoren för att erhålla och underhålla ett certifikat.

Artikel 7

I denna artikel behandlas harmoniseringen av kompetenser, genom införande av en behörighets- och godkännandestruktur där det anges vilken typ av tjänst flygledaren har kompetens att tillhandahålla.

Artikel 8

Genom denna artikel tillämpas de senaste ändringarna till ICAO:s bilaga I om språkliga krav.

Artikel 9

I denna artikel hänvisas till de nyligen antagna hälsokrav som utarbetats av Eurocontrol.

Artiklarna 10 och 11

I dessa artiklar anges villkoren för att bli en certifierad utbildningsleverantör. Fullständig överensstämmelse med certifieringen av andra flygtrafiktjänster säkerställs.

Artikel 12

I denna artikel ges ytterligare garantier för en hög kompetensnivå, bland annat genom revisionskraven och systemet för godkännande av examinatoreer.

Artikel 13

I denna artikel anges hur det ömsesidiga erkännandet skall hanteras, varvid de principer som fastställts genom Europeiska gemenskapernas domstols rättspraxis bekräftas.

Artiklarna 14-18

Dessa artiklar innehåller standardbestämmelser avseende användningen av kommittéförfarandet, påföljder och införlivandet av direktivet med den nationella lagstiftningen.

Bilaga I

I bilagan anges innehållet i den utbildning som krävs för att erhålla och underhålla de nuvarande kompetenserna.

Bilaga II

I denna bilaga anges de språkliga krav som övertagits från ICAO.

Bilaga III

I denna bilaga anges certifieringskriterierna för att bli en utbildningsleverantör och fastställs de villkor som en nationell tillsynsmyndighet får lägga till ett certifikat.

7. SAMRÅDSFASEN

På grundval av rekommendationerna i studien förbereddes ett internt arbetsdokument som bygger på erfarenheterna i ICAO, Eurocontrol och medlemsstaterna. Arbetsdokumentet diskuterades grundligt vid möten med fackföreningar, arbetsgivarorganisationer, Eurocontrol och nationella myndigheter. I dokumentet beaktas alla kommentarer som gjorts under samrådsfasen.

8. DIREKTIVETS EKONOMISKA OCH FINANSIELLA KONSEKVENSER

Konsekvenserna av direktivet kommer att variera beroende på de utbildningsstandarder som redan finns i de olika medlemsstaterna.

Kostnaderna för de offentliga myndigheterna:

Det finns inga ytterligare kostnader förknippade med utfärdandet av certifikatet som sådant eftersom alla medlemsstater redan har certifikatsystem. Beroende på den nuvarande tillsyns- och granskningsnivån kan myndigheterna behöva förstärkas för att inom en rimlig tidsperiod klara de uppgifter som fastställs i direktivet, t.ex. att ge ett godkännande.

I direktivet föreskrivs uttryckligen möjligheten för utkontraktering, dvs. att granskningen kan delegeras till erkända organisationer.

Kostnaderna för tillsyn kan antingen belasta de leverantörer som ansöker om certifiering och godkännande eller inkluderas i kostnaderna för avgiftssystemet.

Kostnader för leverantörer av flygtrafiktjänster:

Även här kommer kostnaderna att bero på utbildningssystemets nuvarande kvalitetsnivå. Genom direktivet kommer utbildningssystemets kvalitet att nå upp till den nivå som krävs för att klara de säkerhetskrav som Europas belastade och komplexa trafiksystem ger upphov till. Då en förberedande studie har visat att det finns ett lapptäcke av olika situationer i unionen är det inte möjligt att genomföra en standardiserad kostnads-intäktsanalys. Det är dessutom svårt att skilja mellan kostnaderna för detta direktiv och de kostnader som beror på annan gemenskapslagstiftning eller på ICAO:s eller Eurocontrols krav. Endast ett antal kvalitativa indikatorer kan ges.

I och med att höga standarder fastställs för den inledande utbildningen och fler garantier införs för neutrala och objektiva examinatorer under den lokala utbildningen bör framgångsfrekvensen öka. Man måste komma ihåg att de totala kostnaderna för utbildning av en flygledare, inbegripet lön, ligger på mellan 150 000 och 400 000 euro. Misslyckanden i slutet av utbildningen är således mycket dyra.

Kostnaderna för extra bemanning pga. högre standarder för lokal utbildning eller fortbildning är begränsade tack vare subsidiariteten som innebär att det är de nationella tillsynsmyndigheterna som bäst kan bedöma enheternas funktionella behov då de godkänner utbildningsplaner eller kompetenssystem.

Kostnaderna för uppföljning av de olika delarna av certifieringskedjan kan öka något, delvis pga. att det måste föras register för revision. Återigen måste de ökade kostnader som uppstår pga. av detta direktiv jämföras med de kostnader som härrör från andra krav, t.ex. kvalitets- och säkerhetsledningssystem.

De harmoniserade kompetenserna kommer leda till ökad säkerhet och en effektivare arbetsorganisation, inbegripet inrättandet av funktionella luftrummblock.

Slutsatser:

På det hela taget bör de eventuella kostnadsökningar som uppstår på kort sikt uppvägas av kostnadsbesparingar tack vare en mer rationell användning av arbetskraften på lång sikt. Sist men inte minst kommer direktivet att öka säkerheten för människor som använder sig av flyget.

9. BUDGETKONSEKVENSER

Detta förslag innehåller ingen finansieringsöversikt.

En existerande kommitté (kommittén för det gemensamma luftrummet, inrättad genom artikel 5 i ramförordningen (2004/549/EG) kommer att användas för de beslutsfattande förfaranden som inrättats genom detta förslag.

10. SLUTSATS

Kommissionen föreslår därför att Europaparlamentet och rådet antar det bifogade förslaget till direktiv.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ett europeiskt flygledarcertifikat

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag¹,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁴, och

av följande skäl:

- (1) Genomförandet av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet förutsätter att en mer detaljerad lagstiftning antas, särskilt vad gäller certifieringen av flygledare, för att öka tillgången till flygledare och främja det ömsesidiga erkännandet av certifikat, i enlighet med artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster")⁵.
- (2) Införandet av ett sådant gemenskapscertifikat är ett sätt att erkänna den betydelse som flygledarna har för tillhandahållandet av flygkontrolltjänster. Inrättandet av gemenskapsstandarder för kompetens kommer också att minska uppsplittringen inom detta område, vilket leder till att arbetet kan organiseras effektivare inom ramen för det växande regionala samarbetet mellan leverantörerna av flygtrafiktjänster. Detta direktiv är därför en väsentlig del av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum.

¹ EUT
² EUT
³ EUT
⁴ EUT
⁵ EUT L 96, 31.3.2004, s. 10.

- (3) Det lämpligaste instrumentet för att fastställa kompetensstandarder är ett direktiv som överlåter åt medlemsstaterna att bestämma hur de vill uppnå gemensamt överenskomna standarder.
- (4) Detta direktiv bör bygga på existerande internationella standarder. Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) har antagit bestämmelser om certifiering av flygledare, inklusive språkkrav. Den Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol), som inrättades genom den internationella konventionen om samarbete för säkrare flygtrafiktjänst av den 13 december 1960, har antagit säkerhetskrav (Safety Regulatory Requirements). I enlighet med artikel 4 i förordning (EG) nr 550/2004 införlivas genom detta direktiv de krav som fastställs i Eurocontrols säkerhetskrav nr 5 avseende flygledare.
- (5) Gemenskapens flygtrafik har särskilda egenskaper som gör det nödvändigt med en effektiv tillämpning av gemenskapens kompetensstandarder för flygledare som är anställda av leverantörer av flygtrafiktjänster för den allmänna flygtrafiken.
- (6) Då medlemsstaterna vidtar åtgärder för att säkerställa överensstämmelse med gemenskapens krav bör de myndigheter som utför tillsyn och kontroll av överensstämmelse i tillräckligt hög grad vara oberoende av utbildningsleverantörerna. Myndigheterna måste också kunna utföra sina uppgifter på ett effektivt sätt.
- (7) Tillhandahållandet av flygtrafiktjänster förutsätter högkvalificerad personal vars kompetens kan dokumenteras på olika sätt. För flygkontroll är det lämpliga sättet det europeiska certifikatet, som ses som ett slags diplom som tillhör den enskilda flygledaren. Behörigheten på certifikatet anger den typ av flygtrafikledningstjänst som en flygledare har kompetens för att tillhandahålla. Samtidigt speglar de godkännanden som inkluderas i certifikatet både flygledarens specifika kompetenser och tillsynsorganens bemyndiganden för en viss sektor eller grupp av sektorer. Det är därför som myndigheterna måste ha en sådan ställning att de kan utvärdera flygledarnas kompetenser då de utfärdar certifikat eller förlänger giltigheten för behörighetstilläggen. Myndigheterna måste också ha möjlighet att upphäva certifikatet genom att dra tillbaka certifikatets godkännanden då kompetensen ifrågasätts. För att främja en rättvis miljö bör detta direktiv inte fastställa någon automatisk koppling mellan ett tillbud och upphävande av certifikatet. Ett återkallande av certifikatet bör ses som en sista utväg för extrema fall där det inte råder några tvivel vad gäller kompetensen.
- (8) När det gäller att bygga upp det förtroende som medlemsstaterna har för varandras certifieringssystem är gemenskapens regler om erhållande och underhållande av certifikatet oumbärliga. Det är därför viktigt att harmonisera inträdesvillkoren för flygledaryrket. Detta bör leda till att certifikaten erkänns i hela gemenskapen, vilket ökar rörelsefriheten och tillgången till flygledare.
- (9) För att göra kompetenserna jämförbara i hela gemenskapen måste de struktureras på ett tydligt sätt som kan allmänt kan godtas. Detta kommer att hjälpa till att garantera säkerheten, inte bara inom luftrum som kontrolleras av en leverantör av flygtrafiktjänster, utan i synnerhet i gränssnittet mellan olika tjänsteleverantörer.

- (10) Syftena med den inledande utbildningen beskrivs i de vägledningar som utarbetats på begäran av medlemmarna i Eurocontrol och de betraktas som de accepterade standarderna. För lokal utbildning måste bristen på allmänt godtagna standarder uppvägas av ett antal olika åtgärder, inbegripet godkännande av examinatoreer, och därigenom bör höga standarder för kompetens garanteras. Detta är mycket viktigt eftersom den lokala utbildningen är mycket dyr och viktig för säkerheten.
- (11) Vid många händelser och olyckor spelar kommunikation en betydelsefull roll. ICAO har därför antagit krav vad gäller språkkunskaper. Genom detta direktiv skall dessa internationellt godkända standarderna genomföras.
- (12) Hälsokraven har utarbetats på begäran av Eurocontrols medlemsstater och dessa anses vara ett godtagbara sätt att uppfylla kraven på.
- (13) Bestämmelserna om certifiering av utbildning bör betraktas som en faktor som är av central betydelse för säkerheten och som bidrar till utbildningens kvalitet. Utbildning bör ses som en tjänst på samma sätt som flygtrafiktjänster, vilka också är föremål för ett certifieringsförfarande. Genom detta direktiv bör det vara möjligt att certifiera utbildning genom typ av utbildning, genom paket av utbildningstjänster eller genom paket av utbildnings- och flygtrafiktjänster, utan att utbildningens särskilda egenskaper glöms bort. Det bör också tas hänsyn till utbildningsinstitut som förbereder som förbereder kandidater för beviljandet av militärcertifikat så att militära flygledare omfattas i den utsträckning som är möjlig.
- (14) Direktivet bekräftar EG-domstolens rättspraxis i fråga om ömsesidigt erkännande av diplom och fri rörlighet för arbetstagare. Proportionalitetsprincipen, behovet av bedömning av likvärdighet, motiveringen för att införa kompensationsåtgärder och tillhandahållandet av lämpliga överklagandeförfaranden utgör grundprinciper som måste bli tillämpliga för flygledningssektorn på ett tydligare sätt.
- (15) Flygledaryrket är föremål för tekniska innovationer som förutsätter en regelbunden uppdatering av flygledarnas kompetenser. Direktivet bör tillåta sådan anpassning till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen genom kommittéförfaranden.
- (16) Detta direktiv kan ha en inverkan på flygledarnas dagliga arbete. Arbetsmarknadens parter bör informeras och lämpliga samråd bör genomföras om alla åtgärder som får betydande sociala konsekvenser. Därför har det skett samråd med den branschvisa dialogkommitté som inrättats i enlighet med kommissionens beslut av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå⁶.
- (17) Medlemsstaterna bör bestämma det påföljdssystem som är tillämpligt i samband med överträdelseer av nationella bestämmelseer som har utfärdats enligt detta direktiv och skall vidta alla åtgärder som behövs för att säkerställa att dessa påföljder genomförs. Påföljderna bör vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

⁶ EGT L 225, 12.8.1998, s. 27.

- (18) De åtgärder som krävs för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁷.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Syftet med detta direktiv är att höja säkerhetsstandarderna och förbättra gemenskapens flygkontrollsystem genom utfärdandet av ett europeiskt flygledarcertifikat.

Genom certifikatet skall villkoren för tillträde till och utövande av flygledaryrket fastställas.

2. Detta direktiv skall gälla för personer som ansöker om kompetensbevis för flygledarelev och för flygledare som är anställda av leverantörer av flygtrafiktjänster som huvudsakligen erbjuder sina tjänster till den allmänna flygtrafiken.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

1. *flygledare*: den person som får tillhandahålla flygkontrolltjänster antingen under överinseende av en utbildningsinstruktör eller självständigt,
2. *flygkontrolltjänst*: en tjänst som tillhandahålls i syfte att förhindra kollisioner mellan luftfartyg och mellan luftfartyg och hinder inom manövreringsområdet samt för att påskynda och bibehålla ett reglerat flygtrafikflöde,
3. *leverantörer av flygtrafiktjänster*: varje offentlig eller privat enhet som levererar flygtrafiktjänster för allmän flygtrafik,
4. *certifikat*: ett certifikat, oavsett vilket namn det har, som är utfärdat och godkänt i enlighet med detta direktiv och som berättigar den lagenliga innehavaren att leverera flygkontrolltjänster i enlighet med de rättigheter som certifikatet ger,
5. *behörighet*: ett tillstånd som är angivet på eller knutet till ett certifikat, som utgör en del av detta och som anger speciella villkor, rättigheter eller begränsningar som hänför sig till ett sådant certifikat; behörigheterna på ett certifikat är minst en av följande:
 - a) visuell flygplatskontroll,
 - b) instrumentflygplatskontroll,

⁷ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- c) inflygningskontrollprocedur,
 - d) inflygningskontroll, övervakningsutrustning,
 - e) områdeskontrollprocedur,
 - f) områdeskontroll, övervakningsutrustning,
6. *behörighetstillägg*: det behörighetstillägg som anges på certifikatet, i synnerhet:
- a) ett behörighetstillägg som anger de specifika villkor, rättigheter eller begränsningar som hänför sig till behörigheten,
 - b) ett lokalt behörighetstillägg som anger ICAO-platsbeteckningen och de sektorer och/eller arbetspositioner där certifikatsinnehavaren har kompetens att arbeta,
 - c) ett språkgodkännande som anger innehavarens språkkompetens, och
 - d) ett instruktionsgodkännande som anger behörigheten att ge utbildningsinstruktioner på arbetsplatsen;
- det kan handla om en behörighet eller om certifikatet och kommer att utgöra en del av detta,
7. *ICAO-platsbeteckning*: den kodgrupp bestående av fyra bokstäver som formuleras i enlighet med de regler som ICAO fastställt i sin handledning DOC 7910 och som tilldelats platsen för en fast station för luftfarten,
8. *sektor*: del av ett kontrollområde och/eller en flyginformationsregion/övre region,
9. *utbildning*: helheten av teoretiska kurser, praktiska övningar, inbegripet simuleringsövningar, och utbildning på arbetsplatsen som krävs för att få kompetensen att tillhandahålla säkra flygkontrolltjänster på hög nivå. Däri ingår
- a) inledande utbildning, tillhandahållande av grundläggande utbildning och behörighetsutbildning, vilket leder till beviljandet av ett kompetensbevis för flygledarelev,
 - b) lokal utbildning, inbegripet övergångsutbildning, utbildning som sker före utbildningen på arbetsplatsen och utbildning på arbetsplatsen, vilket leder till beviljandet av ett flygledarcertifikat,
 - c) fortbildning för att certifikatets behörighetstillägg fortfarande skall vara giltiga,
 - d) utbildning av instruktörer för utbildning på arbetsplatsen, vilket skall leda till beviljandet av behörighetstillägg för instruktörer för utbildning på arbetsplatsen,
 - e) utbildning av examinatorer och/eller bedömare,
10. *utbildningsleverantör*: en organisation som har certifierats av den nationella tillsynsmyndigheten för att tillhandahålla en eller flera typer av utbildning såsom

definieras i denna artikel, och som för detta syfte har rätt att tillhandahålla utbildningskurser, lokala utbildningskurser eller lokala kompetensplaner för godkännande,

11. kompetenskrav som fastställs i målsättningarna för ”Guidelines for Common Core Content and Training Objectives for Air Traffic Controllers’ Training”: de krav som flygledarelever skall uppfylla vid grundläggande utbildning och behörighetsutbildning, såsom beskrivs i Eurocontrols dokument ”Guidelines for Common Core Content and Training for Air Traffic Controllers” Training (Phase 1: Revised), HRS/TSP-002-GUI-01, andra upplagan av den 20.7.2001, och i Eurocontrols dokument “Guidelines for Common Core Content and Training for Air Traffic Controllers” Training (Phase II), HUM.ET1.ST05.1000-GUI-02, första upplagan av den 20.7.2000,
12. *krav för hälsointyg för flygledare, europeisk klass 3*: de krav som fastställs i Eurocontrols dokument Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers, HUM.ET1.ST08.10000-STD-02, första upplagan av den 31.1.2003,
13. *plan för enhetskompetens*: en godkänd plan där den metod enligt vilken enheten underhåller kompetensen för sina certifikatsinnehavare anges.

Artikel 3

Nationella tillsynsmyndigheter

1. Medlemsstaterna skall utse eller inrätta ett eller flera organ till sin nationella tillsynsmyndighet som skall sköta de uppgifter som åligger en sådan myndighet enligt detta direktiv.
2. De nationella tillsynsmyndigheterna skall vara oberoende av utbildningsleverantörer. Detta oberoende skall uppnås genom att man, åtminstone på funktionell nivå, på lämpligt sätt skiljer de nationella tillsynsmyndigheterna och sådana leverantörer från varandra.

Medlemsstaterna skall se till att de nationella tillsynsmyndigheterna utövar sina befogenheter på ett sätt som är opartiskt och öppet redovisat.

3. Medlemsstaterna skall informera kommissionen om de nationella tillsynsmyndigheternas namn och adress samt de åtgärder som vidtagits för att säkerställa överensstämmelse med punkt 2.

Artikel 4

Principer för certifiering

1. Medlemsstaterna skall se till att flygkontrolltjänsterna endast tillhandahålls av vederbörligen certifierade flygledare.
2. Certifikat skall beviljas alla personer som har kompetensen för att fungera som flygledare eller som flygledarelev.

3. Certifikatet skall beviljas under förutsättning att det innehåller
 - a) en eller fler behörigheter för kompetensbeviset för flygledarelev, och
 - b) en eller fler behörigheter och behörighetstillägg för flygledarcertifikatet.
4. De som ansöker om ett certifikat skall tillhandahålla bevis på att de är kompetenta att fungera som flygledare eller flygledarelev. Detta bevis som demonstrerar deras kompetens skall avse kunskap, erfarenhet, färdigheter och språkkunskaper.
5. Certifikatet skall tillhöra den person som har beviljats certifikatet och denne skall underteckna det.

Certifikatet kan upphävas om flygledarens kompetens ifrågasätts eller vid allvarlig försumlighet. Det kan bara dras tillbaka vid missbruk.

6. Kompetensbeviset för flygledarelev skall bemyndiga innehavaren att tillhandahålla flygkontrolltjänsterna under överinseende av en instruktör för utbildning på arbetsplatsen. För detta syfte skall kompetensbeviset för flygledarelev inkludera den behörighet där det anges vilken typ av flygkontrolltjänst innehavaren av certifikatet får utbildning för att tillhandahålla.
7. Ett certifikat är endast giltigt om det innehåller ett gällande hälsointyg.

Artikel 5

Villkor för att erhålla ett certifikat

1. Kompetensbevis för flygledarelev med minst en behörighet skall beviljas sökande som
 - a) har åtminstone gymnasieexamen eller ett diplom som ger behörighet till universitetsstudier,
 - b) framgångsrikt har slutfört den godkända inledande utbildning som är relevant för behörigheten eller behörighetstillägget, inbegripet praktisk utbildning och simuleringsutbildning, enligt bilaga I till detta direktiv,
 - c) har ett giltigt hälsointyg, och
 - d) har visat att de har tillräckliga språkkunskaper i enlighet med de krav som fastställs i bilaga II.
2. Flygledarcertifikat som innehåller behörigheter för vilka utbildningen framgångsrikt har genomförts och de nödvändiga behörighetstilläggen skall beviljas sökande som
 - a) är minst 21 år gamla, medlemsstaterna får emellertid ha ett förfarande för undantag från detta krav, i synnerhet om den sökande under sin utbildning har visat att denne har kompetensen för att garantera en säker drift,

- b) innehar ett kompetensbevis för flygledarelev och har genomfört den godkända lokala utbildningen och framgångsrikt klarat därmed förbundna examina eller bedömningar i enlighet med de krav som fastställs i del B i bilaga I,
 - c) har ett giltigt hälsointyg, och
 - d) har visat att de har tillräckliga språkkunskaper i enlighet med de krav som fastställs i bilaga II.
3. Certifikatsgodkännandet för att bli en instruktör för utbildning på arbetsplatsen skall beviljas innehavare av ett flygledarcertifikat som
- a) under närmast föregående perioder (vars längd skall fastställas av den nationella tillsynsmyndigheten) har utövat de rättigheter som omfattas av behörigheten och det behörighetstillägg enligt vilket de får undervisa vid den enheten,
 - b) framgångsrikt har genomfört en godkänd kurs för att bli instruktör för utbildning på arbetsplatsen, där den kunskap som krävs och de pedagogiska färdigheterna bedömdes genom lämpliga examina.

Artikel 6

Villkor för att underhålla behörigheterna och hålla behörighetstilläggen giltiga

1. Medlemsstaterna skall se till att giltigheten för godkännandet förlängs för ytterligare 12 månader om leverantören av flygtrafiktjänster visar att
 - a) den sökande har under de senaste 12 månaderna använt sig av sina rättigheter i certifikatet under ett minsta antal timmar, såsom anges i den godkända planen för lokal kompetens,
 - b) den sökandes kompetens för att utöva rättigheterna i behörighetstillägget har bedömts, i enlighet med de standarder som fastställs i del C i bilaga I, och
 - c) den sökande har ett giltigt hälsointyg.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1, skall behörighetstillägget för instruktörer för utbildning på arbetsplatsen vara giltigt i en period på 36 månader som kan förnyas.
3. Innehavaren av en behörighet som under en femårsperiod inte har tillhandahållit flygkontrolltjänster, i enlighet med de tillägg som hör till den behörigheten, får inte utöva rättigheterna för den behörigheten såvida inte innehavaren uppfyller de bedömnings- och utbildningskrav som garanterar att denne är kompetent att påbörja lokal utbildning för den behörigheten.
4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 skall ett lokalt behörighetstillägg inte längre vara giltigt om innehavaren inte har tillhandahållit flygkontrolltjänster under ett minsta antal timmar i enlighet med det behörighetstillägget under alla de perioder som fastställs i planen för lokal kompetens.

5. Det minsta antal arbetstimmar utan instruktionsuppgifter som krävs för att underhålla giltigheten på godkännandet får för instruktörer för utbildning på arbetsplatsen, minskas i förhållande till den tid som använts för att instruera praktikanter i de arbetspositioner för vilka förlängningen tillämpas.

Artikel 7

Behörigheter och behörighetstillägg för flygledare

1. Certifikat skall innehålla en eller fler behörigheter såsom beskrivs i punkt 2-7 för att ange vilken typ av tjänst som certifikatinnehavaren får tillhandahålla. Utöver de behörighetstillägg som anges i denna artikel, skall behörigheten bekräftas genom godkännandet, där språkkunskaper, ICAO-platsbeteckning och enhet, färdposition, sektor eller grupp av sektorer anges.
2. Visuell flygplatskontroll (ADV) skall ange att certifikatinnehavaren är kompetent att tillhandahålla en flygkontrolltjänst för flygplatstrafik på en flygplats som inte har någon offentliggjorda förfaranden för instrumentinflygning eller förfaranden vid avgång.
3. Instrumentflygplatskontrollen (ADI) skall ange att certifikatinnehavaren är kompetent att tillhandahålla en flygkontrolltjänst för flygplatstrafik på en flygplats som har offentliggjorda förfaranden för instrumentinflygning eller förfaranden vid avgång, och skall åtföljas av åtminstone ett av följande behörighetstillägg:
 - a) Kontrolltornproceduren (TWR) skall ange att innehavaren är kompetent att tillhandahålla kontrolltjänster där flygplatskontrollen tillhandahålls från en operativ position,
 - b) Markrörelsekontrollen (GMC) skall ange att certifikatinnehavaren är kompetent att tillhandahålla markrörelsekontroll,
 - c) Markrörelseövervakningsutrustning (GMS), som beviljas utöver markrörelsekontroller eller kontrolltornproceduren, skall ange att innehavaren är kompetent att tillhandahålla markrörelsekontroll med hjälp av system för övervakning av markrörelser på flygplats,
 - d) Markrörelsekontrollen (AIR) skall ange att certifikatinnehavaren är kompetent att tillhandahålla luftkontroll,
 - e) Radar (RAD), som beviljas utöver luftkontroll eller kontrolltornprocedur, skall ange att certifikatinnehavaren är kompetent att tillhandahålla flygplatskontroll med hjälp av radarutrustning.
4. Inflygningskontrollproceduren (APP) skall ange att certifikatinnehavaren är kompetent att tillhandahålla en flygkontrolltjänst för ankommande, avgående eller överflygande luftfartyg utan att använda övervakningsutrustning.
5. Inflygningskontroll (APS) skall ange att certifikatinnehavaren är kompetent att tillhandahålla en flygkontrolltjänst för ankommande, avgående eller transiterande flygplan utan att använda övervakningsutrustning och skall åtföljas av minst ett av följande behörighetsgodkännanden.

- a) Radar (RAD) skall ange att licensinnehavaren är kompetent att tillhandahålla en inflygningstjänst utan att använda en primär och/eller sekundär radarutrustning.
 - b) Precisionsradar (PAR), som beviljas utöver radarn, skall ange att certifikatinnehavaren är kompetent att tillhandahålla markkontrollerade precisionsinflygningar med användning av precisionsradarutrustning för flygplan vid slutinflygningar till start- och landningsbanan.
 - c) Radarinflygning (SRA), som beviljas utöver radarn, skall ange att certifikatinnehavaren är kompetent att tillhandahålla markkontrollerade inflygningar, som inte är precisionsinflygningar, med användning av övervakningsutrustning för vid slutinflygningar till start- och landningsbanan
 - d) Automatisk beroende positionsövervakning (ADS) skall ange att innehavaren är kompetent att tillhandahålla en inflygningskontrolltjänst med användning av den automatiska beroende positionsövervakningen,
 - e) Terminalkontroll (TCL) som beviljats utöver radar eller automatisk (beroende) positionsövervakning, skall ange att innehavaren är kompetent att tillhandahålla flygkontrolltjänster med användning av varje övervakningsutrustning för flygplan som används i ett visst terminalområde och/eller angränsande sektorer.
6. Områdeskontrollproceduren (ACP) skall ange att certifikatinnehavaren är kompetent att tillhandahålla en flygkontrolltjänst för flygplan utan att använda övervakningsutrustning.
7. Områdeskontrollen (ACS) skall ange att certifikatinnehavaren är kompetent att tillhandahålla en flygkontrolltjänst för flygplan utan att använda övervakningsutrustning, och den skall åtföljas av minst ett av följande behörighetstillägg.
- a) Radar (RAD) skall ange att innehavaren är kompetent att tillhandahålla områdeskontrolltjänster utan att använda övervakningsradarutrustning.
 - b) Automatisk (beroende) positionsövervakning (ADS) skall ange att innehavaren är kompetent att tillhandahålla områdeskontrolltjänster med användning av den automatiska (beroende) positionsövervakningen.
 - c) Terminalkontrollen (TCL) som beviljats utöver radarn eller automatisk (beroende) positionsövervakning, skall ange att innehavaren är kompetent att tillhandahålla flygkontrolltjänster med användning av varje övervakningsutrustning för flygplan som används i ett visst terminalområde och/eller angränsande sektorer.
 - d) Oceanområdeskontrollen (OCL) skall ange att innehavaren är kompetent att tillhandahålla flygkontrolltjänster för flygplan som trafikerar ett område med oceanområdeskontroll.
8. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får medlemsstaterna, om så krävs av de särskilda egenskaperna för flygtrafiken i det luftrum som de ansvarar för, utarbeta nationella behörighetstillägg.

9. På certifikattillägget för instruktörer för utbildning på arbetsplatsen skall det anges att certifikatinnehavaren är kompetent att tillhandahålla utbildning och tillsyn vid en operativ arbetsposition för områden som omfattas av en giltig behörighet.
10. Ändringar av denna artikel mot bakgrund av tekniska eller vetenskapliga framsteg skall antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 14.2.

Artikel 8
Språkliga krav

1. Medlemsstaterna skall se till att flygledarna kan tala och förstå engelska på en tillfredsställande nivå. Deras språkkunskaper skall omfatta den bedömningsskala som fastställs i bilaga II. Kunskaperna skall åtminstone motsvara nivå 4 för de krav på språkkunskaper som anges i bilagan.
2. Ändringar av denna artikel och av bilaga II mot bakgrund av den tekniska eller vetenskapliga utvecklingen skall antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 14.2.
3. Kraven på språkkunskaper skall med jämna mellanrum vara föremål för en formell utvärdering, utom för de sökande som har kunskaper motsvarande nivå 6.

Intervallerna får inte överstiga 3 år för sökande som har kunskaper motsvarande nivå 4 och inte 6 år för sökande som har kunskaper motsvarande nivå 5.

4. Medlemsstater får införa lokala språkkrav när så bedöms nödvändigt av säkerhetsskäl. Den språkkunskapsnivå som krävs får emellertid inte vara högre än nivå 4 i ICAO:s kunskapsprov. Kunskaperna skall styrkas med ett intyg som utfärdats av utbildningsleverantören eller genom ett likvärdigt intyg som utfärdats av ett institut för språkutbildning.
5. Bevisen på språkkunskaper skall inkluderas i certifikatet genom en särskild språkbehörighet.

Artikel 9
Hälsokrav

1. Hälsointygen skall utfärdas i enlighet med kraven i hälsointyget för flygledare, europeisk klass 3.

Medicinska bedömare som är godkända av den nationella tillsynsmyndigheten skall upprätta rapporter på grundval av de kraven.

Vid bedömningen av de sökande skall vederbörlig hänsyn tas till den sökandes ålder och arbetsplatsens särskilda egenskaper, i enlighet med proportionalitetsprincipen.

2. Medlemsstaterna skall se till att effektiva överklagandeförfaranden inrättas för att garantera att de sökande blir rättvist behandlade och att leverantörer av flygtrafiktjänster vidtar nödvändiga åtgärder då innehavarna inte får en giltig hälsorapport.

3. Medlemsstaterna skall se till att förfaranden inrättas för att hantera fall med försämrade hälsotillstånd och göra det möjligt för certifikatinnehavarna att informera sina arbetsgivare att de är medvetna om varje försämrat hälsotillstånd eller om de påverkas av någon psykoaktiv substans eller medicin som kan göra dem oförmögna att utöva certifikatets rättigheter på ett säkert och tillfredsställande sätt, så att leverantörerna av flygtrafiktjänster kan övervaka flygledarna med tanke på missbruk av psykoaktiva substanser och ge råd till flygledare som tar mediciner.
4. Ändringar av hänvisningen i artikel 2.12 mot bakgrund av den tekniska eller vetenskapliga utvecklingen skall antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 14.2.

Artikel 10
Certifiering av utbildningsleverantörer

1. Tillhandahållande av utbildning för flygledare inom gemenskapen skall vara föremål för certifiering av de nationella tillsynsmyndigheterna.
2. Kraven för certifiering skall avse den tekniska och operativa kompetensen och lämpligheten att organisera utbildningskurser på ett pedagogiskt sätt i enlighet med punkt 1 i bilaga III.
3. Ansökningar för certifiering skall skickas till de nationella tillsynsmyndigheterna i den medlemsstat där den sökande har sin huvudsakliga verksamhet lokaliserad och, i förekommande fall, sitt säte.

De nationella tillsynsmyndigheterna skall utfärda certifikat i de fall då dessa uppfyller de krav som anges i punkt 1 i bilaga III:

Certifikaten får utfärdas för varje typ av utbildning, såsom definieras i artikel 2.9 eller i kombination med andra flygtrafiktjänster, varigenom typ av utbildning och typ av flygtrafiktjänst skall certifieras som ett tjänstepaket.

4. På certifikaten skall utbildningsleverantörernas rättigheter och skyldigheter anges.

Certifiering får endast vara föremål för de villkor som fastställs i punkterna 2 och 3 i bilaga III. Dessa villkor skall vara objektivt motiverade, icke-diskriminerande, proportionerliga och tydliga.
5. De nationella tillsynsmyndigheterna skall övervaka att de krav och villkor som bifogas certifikaten uppfylls. Om en nationell tillsynsmyndighet anser att innehavaren av ett certifikat inte längre uppfyller dessa krav eller villkor skall den vidta lämpliga åtgärder, vilket kan innebära att certifikatet återkallas.
6. En medlemsstat skall erkänna varje certifikat som är utfärdat i en annan medlemsstat.

Artikel 11
Utbildningsleverantörernas bokföring

1. Utbildningsleverantörerna skall, oavsett äganderättsordning och rättslig form, utforma, granska och offentliggöra sin bokföring.

Bokföringen skall uppfylla de krav enligt internationell redovisningsstandard som antagits av gemenskapen. Om det pga. utbildningsleverantörens rättsliga status inte är möjligt att fullständigt uppfylla de internationella redovisningsstandarderna skall utbildningsleverantören sträva efter att uppnå en så fullständig uppfyllnad som möjligt.

2. I vilket fall skall utbildningsleverantörerna offentliggöra en årsrapport och regelbundet genomgå en oberoende finansiell revision.
3. Om de erbjuder flera olika typer av utbildning skall leverantörerna, i sin internredovisning, fastställa de relevanta kostnaderna och inkomsterna för utbildningstjänster och vid behov ha konsoliderade räkenskaper för andra tjänster som inte är flygtrafiktjänster, på samma sätt som de skulle vara tvungna att göra om de berörda tjänsterna utfördes av separata företag.
4. Medlemsstaterna skall utse de behöriga myndigheter som skall ha rätt att ta del av utbildningsleverantörernas räkenskaper.
5. Medlemsstaterna får tillämpa övergångsbestämmelserna i artikel 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002⁸ för utbildningsleverantörer som omfattas av den förordningen.
6. Utbildningsleverantörer som tillhandahåller utbildning som leder till beviljandet av militära certifikat är undantagna från de skyldigheter som fastställs i punkterna 1, 2 och 3.

Artikel 12
Garanti för överensstämmelse med kompetensstandarder

1. För att säkerställa de kompetensnivåer som krävs för att flygledarna skall kunna utföra sitt arbete med höga säkerhetsstandarder skall medlemsstaterna säkerställa att nationella tillsynsmyndigheter övervakar deras utbildning.

Till dessa uppgifter hör:

- a) att utfärda, underhålla, upphäva och återkalla certifikat,
- b) att certifiera utbildningsleverantörer,
- c) att godkänna utbildningskurser, lokala utbildningsplaner och lokala kompetensplaner,

⁸ EGT L 243, 1.9.2002, s. 1.

- d) att godkänna kompetensexaminatorer,
 - e) att övervaka och granska utbildningssystemet, och
 - f) att inrätta lämpliga överklagande- och andra underrättelsemekanismer.
2. De nationella tillsynsmyndigheterna skall upprätta en databas som innehåller kompetenserna för alla certifikatinnehavare och giltighetsdatumen för deras behörighetstillägg. I detta hänseende skall flygtrafiktjänstleverantörernas operativa enheter föra register över de timmar som faktiskt arbetats vid de sektorer, grupper av sektorer eller vid de operativa positionerna för varje certifikatinnehavare som arbetar i enheten och skall på begäran ge de nationella tillsynsmyndigheterna tillgång till dessa uppgifter.
 3. De nationella tillsynsmyndigheterna skall godkänna de certifikatinnehavare som är berättigade att fungera som kompetensexaminatorer eller kompetensbedömare för lokal utbildning och fortbildning. Godkännandet skall vara giltigt för en period av högst tre år och det skall gå att förnya.
 4. De nationella tillsynsmyndigheterna skall regelbundet granska alla delar av certifieringssystemet för att säkerställa att de standarder som fastställs i direktivet följs.

Utöver den regelbundna granskningen får de nationella tillsynsmyndigheterna genomföra besök på plats för att kontrollera att detta direktiv genomförs på ett effektivt sätt och att de standarder som finns i direktivet uppfylls.

De nationella tillsynsmyndigheterna skall skicka en årsrapport till kommissionen om tillämpningen av detta direktiv, inbegripet resultaten av granskningarna.

5. Nationella tillsynsmyndigheter får besluta att helt eller delvis delegera de granskningsfunktioner och inspektioner som nämns i punkt 4 i denna artikel till erkända organisationer som avses i artikel 3 i förordning (EG) nr 550/2004.

Artikel 13

Ömsesidigt erkännande av flygledarcertifikat

1. Varje medlemsstat skall erkänna certifikat och därmed knutna behörigheter och behörighetstillägg som utfärdats av en annan medlemsstats nationella tillsynsmyndighet i enlighet med bestämmelserna i detta direktiv.
2. För att bevilja det behörighetstillägg som ansökan gäller skall de nationella tillsynsmyndigheterna kräva att den sökande uppfyller de särskilda villkor som är knutna till behörighetstillägget, med angivande av den lokala enheten, sektorn eller arbetspositionen. Vid bedömning av överensstämmelsen mellan de behörighetstillägg som den sökande för nuvarande har och de som denne behöver erhålla skall leverantören av flygtrafiktjänster ta vederbörlig hänsyn till den sökandes inhämtade kompetenser och erfarenhet.
3. Om den sökande innehar ett certifikat som är godkänt av ett tredje land eller ett militärcertifikat från en medlemsstat får den nationella tillsynsmyndigheten kräva att

den sökande uppfyller villkoren för att erhålla denna behörighet och detta behörighetstillägg. Vid bedömning av certifikatets överensstämmelse skall vederbörlig hänsyn tas till de inhämtade kompetenserna i enlighet med internationella standarder.

4. De nationella tillsynsmyndigheterna skall senast fyra veckor efter det att beviset lagts fram godkänna och avge ett motiverat beslut om den lokala utbildningsplan som innehåller den föreslagna utbildningen för den sökande, utan att det påverkar den försening som följer av ett eventuellt överklagande. I sina beslut skall de nationella tillsynsmyndigheterna säkerställa att principerna om icke-diskriminering och proportionalitet följs.

Artikel 14 Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av kommittén för det gemensamma luftrummet, som inrättats genom artikel 5 i förordning (EG) nr 549/2004.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i detta beslut.

Den tidsperiod som anges i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 15 Påföljder

Medlemsstaterna skall bestämma det påföljdssystem som är tillämpligt för överträdelse av nationella bestämmelser som har utfärdats enligt detta direktiv och skall vidta alla åtgärder som behövs för att säkerställa att dessa påföljder kan införas. Påföljderna skall vara effektiva, väl avvägda och avskräckande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den dag som anges i artikel 16 och alla senare ändringar som gäller dem utan dröjsmål.

Artikel 16 Genomförande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast⁹. De skall genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

⁹ Tjugofyra månader efter dagen för ikraftträdandet.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 17
Ikraftträdande*

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 8 skall tillämpas från [två år efter det datum som anges i punkt 1].

*Artikel 18
Adressater*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar
Ordförande*

*På rådets vägnar
Ordförande*

BILAGA I

Utbildningskrav

DEL A

INLEDANDE UTBILDNINGSKRAV FÖR FLYGLEDARE

Den inledande utbildningen skall säkerställa att flygledarelever uppfyller åtminstone de kompetenskrav som fastställs i målsättningarna för ”Guidelines for Common Core Content and Training Objectives for Air Traffic Controllers’ Training” så att flygledarna klarar att hantera flygtrafiken på ett säkert, snabbt och effektivt sätt. Ändringar av hänvisningen enligt definitionen i artikel 2.11 mot bakgrund av den tekniska eller vetenskapliga utvecklingen skall antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 14.2.

Den inledande utbildningen skall omfatta följande ämnen: luftfartsjuridik, flygledningstjänst (inklusive förfaranden för civilt-militärt samarbete), meteorologi, flygtrafik, luftfartyg och flygprinciper (inklusive förståelse mellan flygledaren och piloten), den mänskliga faktorn, utrustning och system, yrkesmiljö, ovanliga situationer/nödsituationer, degraderade system, språkkunskaper (inklusive fraser för radiotelefoni).

Ämnena skall läras ut på ett sådant sätt att de sökande förbereds för olika typer av flygtrafikledning samtidigt som säkerhetsaspekterna betonas. Den inledande utbildningen skall bestå av teoretiska och praktiska kurser (inklusive simulering), och denna utbildnings längd skall fastställas i de godkända inledande utbildningsplanerna. De inhämtade kunskaperna skall garantera att kandidaten kan anses ha den kompetens som krävs för att hantera komplexa och belastade trafiksituationer, vilket underlättar övergången till lokal utbildning. Kandidatens kompetens efter den inledande utbildningen skall bedömas genom lämpliga examina.

DEL B

LOKALA UTBILDNINGSKRAV FÖR FLYGLEDARE

De lokala utbildningsplanerna skall i detalj beskriva de förfaranden och tider som krävs för att göra det möjligt för en sökande för ett flygledarcertifikat att tillämpa de lokala förfarandena för det lokala området under överinseende av en instruktör för utbildning på arbetsplatsen. Den godkända planen skall inbegripa angivelser av alla delar av kompetensbedömningssystemet, inbegripet arbetsarrangemang, bedömning av framstegen och examination, tillsammans med anmälningsförfaranden till den nationella tillsynsmyndigheten.

Den lokala utbildningens längd skall fastställas i den lokala utbildningsplanen. De obligatoriska kompetenserna skall bedömas genom lämpliga examina eller genom ett system med fortlöpande bedömningar, av godkända kompetensexaminatorer eller bedömare som skall vara neutrala och objektiva i sina bedömningar. I detta syfte skall de nationella tillsynsmyndigheterna fastställa överklagandemekanismer för att säkerställa att kandidaterna behandlas rättvist.

DEL C

FORTBILDNINGSKRAV FÖR FLYGLEDARE

Behörigheter och lokala behörighetstillägg för flygledarcertifikaten skall hållas giltiga genom godkänd fortbildning, som består av utbildning för att underhålla flygledarnas anställbarhet, repetitionskurser, utbildning om nödsituationer och, när så är lämpligt, språkkurser.

Fortbildningen skall bestå av teoretiska och praktiska kurser tillsammans med simuleringsövningar. I detta syfte skall utbildningsleverantören upprätta lokala kompetensplaner som i detalj beskriver de förfaranden som är nödvändiga samt den bemanning som krävs och den tidpunkt som är lämplig för tillhandahållandet av den lämpliga fortbildningen och för att demonstrera kompetenserna. Dessa planer skall revideras och godkännas minst vart tredje år. Fortbildningens längd skall beslutas i enlighet med de funktionella behov som de flygledare som arbetar i den lokala enheten har, särskilt i samband med förändringar eller planerade förändringar av förfaranden eller utrustning, eller mot bakgrund av de sammanlagda kraven för säkerhetshantering. Varje flygledares kompetens skall på lämpligt sätt bedömas minst vart tredje år. Leverantören av flygtrafiktjänster skall säkerställa att de mekanismer som garanterar en rättvis behandling av flygledare vars behörighetstilläggs giltighet inte kan förnyas tillämpas.

BILAGA II

SPRÅKKUNSKAPSKRAV

De språkkunskapskrav som fastställs i artikel 8 skall tillämpas både när det gäller användning av fackuttryck och normalspråk. För att uppfylla språkkunskapskraven skall den sökande för ett certifikat eller certifikatinnehavaren bedömas, och denne måste visa att han eller hon minst uppfyller kraven för operativ nivå (nivå 4) i den behörighetsskala för språkkunskap som beskrivs i denna bilaga.

På denna nivå skall de kunna

- a) kommunicera effektivt i situationer med enbart röst (telefon/radiotelefon) och i situationer ansikte mot ansikte,
- b) kommunicera om gemensamma, konkreta och arbetsrelaterade ämnen med precision och tydlighet,
- c) använda lämpliga kommunikativa strategier för att utbyta meddelanden och upptäcka och lösa missförstånd (dvs. att kontrollera, bekräfta eller förtydliga information) i ett allmänt eller arbetsrelaterat sammanhang,
- d) framgångsrikt och relativt obehindrat hantera de språkliga utmaningar som uppstår vid en komplikation eller ett oväntat händelseförlopp som inträffar i en vanlig arbetssituation eller kommunikativ uppgift som annars är välbekant, och
- e) använda en dialekt eller ett uttal som de som arbetar i luftfartsbranschen kan förstå.

Behörighetsskala för språkkunskap: Expertnivå, utvidgad nivå och operativ nivå

NIVÅ	UTTAL ANVÄNDER EN DIALEKT OCH/ELLER ETT UTTAL SOM DE SOM ARBETAR I LUFTFARTSBRANSCHEN KAN FÖRSTÅ.	STRUKTUR RELEVANTA GRAMMATISKA STRUKTURER OCH MENINGSBYGGNADER AVGÖRS AV SPRÅKFUNKTIONER SOM ÄR LÄMPLIGA FÖR UPPGIFTEN.	ORDFÖRRÅD	TALFÖRHET	FÖRSTÅELSE	INTERAKTIONER
EXPERT 6	Uttal, betoning, rytm och intonation stör nästan aldrig förståelsen även om dessa eventuellt kan vara påverkade av talarens modersmål eller regionala variation.	Genomgående god kontroll över både grundläggande och komplicerade grammatiska strukturer och meningsbyggnader.	Ordförrådets bredd och exakthet räcker för att kommunicera effektivt om ett stort antal välbekanta och obekanta ämnen. Ordförrådet är idiomatiskt, nyanserat och känsligt för olika register.	Kan konversera ingående på ett naturligt och ledigt sätt. Varierar ordflödet för att uppnå en stileffekt, t.ex. för att betona något. Använder spontant lämpliga samtalsmarkörer och samtalskopplingar.	Förståelsen är genomgående korrekt i nästan alla sammanhang och inkluderar förståelse av språkliga och kulturella nyansskillnader.	Interagerar med lätthet i nästan alla situationer. Är känslig för verbala och icke-verbala signaler och svarar på dem på ett lämpligt sätt.
UTVIDGAD 5	Uttal, betoning, rytm och intonation stör sällan förståelsen även om dessa eventuellt kan vara påverkade av talarens modersmål eller regionala variation.	Genomgående god kontroll över grundläggande grammatiska strukturer och meningsbyggnader. Försöker sig på komplicerade grammatiska strukturer men då uppstår fel som ibland hindrar	Ordförrådets bredd och exakthet räcker för att effektivt kommunicera om gemensamma, konkreta och arbetsrelaterade ämnen. Gör omskrivningar på ett konsekvent och framgångsrikt sätt. Ordförrådet är ibland	Förmåga att ingående och relativt obehindrat tala om välbekanta ämnen men varierar inte ordflödet för att uppnå en stilistisk effekt. Kan använda sig av lämpliga samtalsmarkörer och samtalskopplingar.	Förståelsen är korrekt när det gäller gemensamma, konkreta och arbetsrelaterade ämnen och oftast korrekt när talaren ställs inför en språklig komplikation, komplicerad situation eller ett oväntat händelseförlopp. Kan förstå ett antal talvarianter (dialekter och/eller uttal) eller register.	Svaren är omedelbara, adekvata och informativa. Hanterar förhållandet mellan talaren och lyssnaren på ett effektivt sätt.

SV

NIVÅ	UTTAL ANVÄNDER EN DIALEKT OCH/ELLER ETT UTTAL SOM DE SOM ARBETAR I LUFTFARTSBRANSCHEN KAN FÖRSTÅ.	STRUKTUR RELEVANTA GRAMMATISKA STRUKTURER OCH MENINGSBYGGNADER AVGÖRS AV SPRÅKFUNKTIONER SOM ÄR LÄMPLIGA FÖR UPPGIFTEN.	ORDFÖRRÅD	TALFÖRHET	FÖRSTÅELSE	INTERAKTIONER
		betydelsen.	idiomatiskt.			
OPERATIV NIVÅ 4	Uttal, betoning, rytm och intonation påverkas av talarens modersmål eller regionala variation men detta stör endast ibland förståelsen.	Grundläggande grammatiska strukturer och meningsbyggnader används på ett kreativt och välkontrollerat sätt. Fel kan förekomma, särskilt vid ovanliga eller oväntade omständigheter, men de stör sällan betydelsen.	Ordförrådets bredd och exakthet räcker vanligtvis för att effektivt kommunicera om gemensamma, konkreta och arbetsrelaterade ämnen. Kan ofta göra omskrivningar på ett framgångsrikt sätt när ordförråd saknas i ovanliga eller oväntade situationer.	Producerar språkstycken i ett lämpligt tempo. Enstaka fall av bristande talförhet kan uppstå vid övergången från instuderat eller formellt tal till spontan interaktion men detta hindrar inte en effektiv kommunikation. Begränsad användning av samtalsmarkörer och samtalskopplingar. Utfyllnadsord är inte störande.	Förståelse är vanligtvis korrekt för gemensamma, konkreta och arbetsrelaterade ämnen där det uttal eller variation som används är tillräckligt begripligt för internationella användare. Då talaren konfronteras med en språklig komplikation, komplicerad händelse eller ett oväntat händelseförlopp kan förståelsen bli långsammare eller kräva strategier för förtydligande.	Svaren är vanligtvis omedelbara, adekvata och informativa. Initierar och upprätthåller replikskiften även vid oväntade händelseförlopp. Hanterar uppenbara missförstånd på ett adekvat sätt genom att kontrollera, bekräfta eller förtydliga.

SV

Behörighetskala för språkkunskap: För-operativ nivå, grundnivå och nivå före grundnivån

NIVÅ	UTTAL	ORGANISATION	ORDFÖRRÅD	TALFÖRHET	FÖRSTÅELSE	INTERAKTIONER
	ANVÄNDER EN DIALEKT OCH/ELLER ETT UTTAL SOM DE SOM ARBETAR I LUFTFARTSBRANSCHEN KAN FÖRSTÅ.	RELEVANTA GRAMMATISKA STRUKTURER OCH MENINGSBYGGNADER AVGÖRS AV SPRÅKFUNKTIONER SOM ÄR LÄMPLIGA FÖR UPPGIFTEN.				
FÖR-OPERATIV NIVÅ 3	Uttal, betoning, rytm och intonation påverkas av talarens modersmål eller regionala variation och detta stör ofta förståelsen.	Grundläggande grammatiska strukturer och meningsbyggnader vid förutsägbara situationer kontrolleras inte alltid väl. Fel stör ofta betydelsen.	Ordförrådets bredd och exakthet är ofta tillräcklig för att kommunicera om gemensamma, konkreta eller arbetsrelaterade ämnen, men bredden är begränsad och ordvalet är ofta inte ändamålsenligt. Är ofta oförmögen att göra lyckade omskrivningar då ordförrådet saknas.	Producera språkstycken men fraseringen och användningen av pauser är ofta olämplig. Tveksamheter eller långsamhet i språkbearbetningen kan hindra en effektiv kommunikation. Utfyllnadsord är ibland störande.	Förståelsen är ofta korrekt för gemensamma, konkreta och arbetsrelaterade ämnen där det uttal eller variation som används är tillräckligt begripligt för internationella användare. Kan misslyckas med att förstå en språklig komplikation, komplicerad händelse eller ett oväntat händelseförlopp.	Svaren är ibland omedelbara, adekvata och informativa. Kan relativt obehindrat initiera och upprätthålla replikskiften om välkända ämnen och i förutsägbara situationer. Vanligtvis otillräcklig vid oväntade händelseförlopp.
GRUNDNIVÅ 2	Uttal, betoning, rytm och intonation påverkas starkt av talarens modersmål eller regionala variation och detta stör ofta förståelsen.	Visar endast begränsad kontroll av ett par enkla memorerade grammatiska strukturer och meningsbyggnader.	Begränsad bredd i ordförrådet som endast består av isolerade ord och memorerade fraser.	Kan producera mycket korta, isolerade, memorerade yttranden med ofta förekommande pauser och en störande användning av utfyllnadsord för att leta efter uttryck och för att	Förståelsen är begränsad till isolerade memorerade fraser som uttalas sakta och tydligt.	Svarstiden är långsam och ofta oändamålsenlig. Interaktionen är begränsad till enkla rutinemässiga replikskiften.

SV

NIVÅ	UTTAL ANVÄNDER EN DIALEKT OCH/ELLER ETT UTTAL SOM DE SOM ARBETAR I LUFFTARTSBRANSCHEN KAN FÖRSTÅ.	ORGANISATION RELEVANTA GRAMMATISKA STRUKTURER OCH MENINGSBYGGNADER AVGÖRS AV SPRÅKFUNKTIONER SOM ÄR LÄMPLIGA FÖR UPPGIFTEN.	ORDFÖRRÅD	TALFÖRHET	FÖRSTÅELSE	INTERAKTIONER
				uttala mindre välbekanta ord.		
NIVÅ FÖRE GRUNDNIVÅ 1	Presterar på en nivå som ligger under grundnivå.	Presterar på en nivå som ligger under grundnivå.	Presterar på en nivå som ligger under grundnivå.	Presterar på en nivå som ligger under grundnivå.	Presterar på en nivå som ligger under grundnivån.	Presterar på en nivå som ligger under grundnivå.

Obs.—Den operativa nivån (Nivå 4) är miniminivån för radiotelefonikommunikation. Nivåerna 1-3 beskriver nivån före grundnivån, grundnivån och den för-operativa nivån för respektive språkkunskaper. Alla dessa beskriver en språkkunskapsnivå som ligger under ICAO:s språkkunskapskrav. Nivåerna 5 och 6 beskriver utvidgade nivån och expertnivån, med språkkunskapsnivåer som är mer avancerade än den obligatoriska minimistandarden. Skalan som helhet kommer att tjäna som måttstock för utbildning och testning, vid bedömning av kandidater som skall erhålla ICAO:s operativa nivå (nivå 4).

SV

BILAGA III

KRAV OCH VILLKOR SOM SKALL BIFOGAS DE CERTIFIKAT SOM TILLDELAS UTBILDNINGSLIVERANTÖRERNA

- (1) De krav som avses i artiklarna 10-11 skall särskilt omfatta följande:
 - a) kursernas innehåll, organisation och tidslängd,
 - b) det sätt på vilket examina organiseras,
 - c) instruktörernas och utbildningspersonalens kvalitet och erfarenhet,
 - d) utbildningsleverantörens faciliteter, utrustning och lokaler,
 - e) system och förfaranden för kvalitetsledning,
 - f) tjänsternas kvalitet,
 - g) den ekonomiska styrkan,
 - h) skydd för skadeståndsansvar, och
 - i) ägarskap och organisationsstruktur.
- (2) På certifikaten skall det anges
 - a) den nationella tillsynsmyndighet som utfärdar certifikatet,
 - b) sökandens namn och adress,
 - c) typ av tjänster som certifieras,
 - d) en försäkran om att den sökande uppfyller de krav som definieras i punkt 1, och
 - e) datum för utfärdande av och giltighetsperiod för certifikatet.
- (3) Ytterligare villkor som bifogas certifikaten kan, om så är lämpligt, avse
 - a) de operativa specifikationerna för de särskilda tjänsterna,
 - b) den tidpunkt då tjänsterna skall vara tillhandahållna,
 - c) alla andra rättsliga villkor som inte är specifika för flygtrafiktjänster, t.ex. villkor som avser upphävande eller återkallande av certifikatet.