



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 12.07.2004  
KOM(2004) 473 endelig

2004/0146 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om et EU-flyveledercertifikat**

(forelagt af Kommissionen)

**DA**

**DA**

## BEGRUNDELSE

### 1. INDLEDNING

Det europæiske luftrum er et af verdens tættest trafikerede luftrum. Gruppen på Højt Plan om det Fælles Europæiske Luftrum har fastslået, at opsplitning af lufttrafikstyringsystemet i nationale regelsæt, procedurer, markeder og præstationsniveauer udgør den største hindring for at gøre væsentlige fremskridt inden for luftfarten. Med pakken vedrørende det fælles europæiske luftrum forsøges det at tackle de forskellige former for opsplitning ved hjælp af en række initiativer, herunder certificering af luftfartstjenesteudøvere, etablering af funktionelle luftrumsblokke, harmonisering af luftrumsklassifikationen, udstyrsinteroperabilitet m.m. EU-flyveledercertifikatet bidrager også hertil, fordi der fastsættes EF-regler, som fører til højere kompetenceniveauer og større sammenlignelighed på EU-plan. Dette er så meget desto vigtigere, som lufttrafikstyringen er en arbejdskraftkrævende sektor med et marked på omkring 6 mia. EUR. Ca. 60 % af luftfartsomkostningerne er personalerelaterede.

I 2001 var der i den europæiske lufttrafikstyringssektor (EU-15) en samlet arbejdsstyrke på ca. 33.000, hvoraf ca. 35 % eller ca. 13.500 var flyveledere. Flyvelederhvervet indtager en nøglestilling i sikkerhedskæden. Direktivet skal gælde for alle disse flyveledere samt militære flyveledere, der er med til at dirigere den almene lufttrafik.

### 2. ELEMENT I PAKKEN VEDRØRENDE DET FÆLLES EUROPÆISKE LUFTRUM

Vedtagelsen af de fire forordninger, der indgår i pakken vedrørende det fælles europæiske luftrum, vil ændre lufttrafikstyringslandskabet fundamentalt. Det foreliggende supplerende forslag om et EU-flyveledercertifikat er vigtigt af flere årsager.

Certifikatet bidrager til at skabe *ligevægt* mellem de forskellige elementer i pakken vedrørende det fælles europæiske luftrum, og sikrer, at der ikke blot tages institutionelle, økonomiske og tekniske aspekter i betragtning, men også sociale aspekter.

Certifikatet er en del af en mere vidtrækkende *sikkerhedspolitik*, som indgår i pakken, og som skal give mulighed for at revidere eller skærpe sikkerhedsaspekter ved lufttrafikstyringen og indføre høje standarder for uddannelsessystemet.

Retsforskrifterne vedrørende det fælles europæiske luftrum vil føre til, at der oprettes funktionelle luftrumsblokke *på tværs af grænserne*. Konsolideringen af luftfartstjenesteudøvere vil kræve mere fleksibel udnyttelse af arbejdskraften. Certifikatet vil gøre det lettere at tilrettelægge arbejdet på tværs af landegrænserne.

I forslaget anerkendes *uddannelse* som en specifik tjenesteydelse, og det er med til at sikre de forskellige uddannelsestypers kvalitet. Certificeringen vil effektivt skabe ensartede betingelser for uddannelses tjenesterne.

### 3. FORBEREDENDE ARBEJDE

For at forberede dette lovgivningsinitiativ iværksatte Kommissionen en undersøgelse af, hvilke betingelser der gælder for udstedelse af certifikater i de forskellige medlemsstater. Undersøgelsen viste, at trods mange internationale regler vedtaget af ICAO eller Eurocontrol

er certifikatområdet stadig meget opsplittet i EU-medlemsstaterne. I undersøgelsen blev det anbefalet, at der fastsættes EF-retsforskrifter for følgende områder:

- Aldersbegrænsninger og rettighedspåtegningers og enhedspåtegningers gyldighed bør fastsættes i forbindelse med betingelserne for at opnå og bevare et certifikat.
- Kontrol af flyvelederes kompetence, uddannelsesforløb og eksamenskrav, herunder sproglige kvalifikationer og bedømmelser, bør beskrives i forbindelse med elevuddannelse og kompetencestandarder.
- Alle faciliteter bør akkrediteres, og instruktørkvalifikationskravene bør præciseres i forbindelse med anerkendelse af uddannelsesinstitutioner og uddannelsesenheder.
- Klageadgangen for elever, der ikke har bestået deres eksamen, og flyveledere, der ikke klarer bedømmelsen med tilfredsstillende resultat, bør beskrives.
- Der bør være en klar og tydelig adskillelse mellem de regeludstedende myndigheder og tjenesteudøverne, så det sikres, at de er uafhængige af hinanden.
- Det anbefales stærkt at indføre en europæisk standard for anerkendelse af uddannelsesinstitutioner, herunder et transparent og kontinuerligt selvevalueringsystem.
- Selv om det er positivt at få et europæisk flyveledercertifikat, bør der i direktivet omhyggeligt skelnes mellem, hvad der bør reguleres på EU-plan, og hvad der bør overlades til medlemsstaterne selv.
- En ordentlig social dialog er en vigtig forudsætning for sikre og effektive flyvekontrolltjenester, og derfor bør det foreslåede EF-direktiv indeholde en bestemmelse om anerkendelse af certifikater fra tredjelande.
- Den gensidige anerkendelse af EU-certifikatet eller EU-kompetencecertifikatet kan kun komme til at fungere, hvis de kundskaber, som certifikatet udstedes for, er de samme.

#### **4. FORBEREDELSE AF DIREKTIVET**

Der er en lang tradition for at udstede certifikat til flyveledere. ICAO-reglerne om certifikater indeholder bestemmelser om alder, kundskaber, rettigheder, erfaring, sprog og helbred. Eurocontrol har vedtaget Eurocontrol-sikkerhedskrav nr. 5 (Eurocontrol Safety Regulatory Requirement No 5) (ESARR5) om lufttrafikstyringstjenesters personale samt en række acceptable midler til at overholde ESARR5. Kravene til flyveledere skulle gennemføres senest den 10. november 2003. Kravene gælder udpegede myndigheder, lufttrafiktjenesteudøvere og enkeltpersoner. Ved Kommissionens forslag optages de relevante ESARR-bestemmelser i EF-retten.

I tilknytning til ESARR5 har Eurocontrol udarbejdet en række dokumenter for at lette gennemførelsen, herunder den europæiske håndbog om udstedelse af personcertifikater med nærmere oplysninger om rettigheder og påtegningsstruktur, fælles kernemoduler som fælles grundlag for EU-flyveledercertifikatet og helbreds krav. Dette materiales værdi er anerkendt i hele Europa, og det har dannet grundlag for de vigtigste dele af dette forslag og reelt banet

vejen for indførelsen af EU-certifikatet. Da EF-retsfor skrifterne og ESARR5 er forenelige, kan Eurocontrol-dokumenter fortsat være med til at sikre en effektiv gennemførelse af EF-retsfor skrifterne.

Af den forberedende undersøgelse fremgik det, at de nationale traditioner er stærke trods de gældende internationale regler, hvilket resulterer i svingende kvalitets- og kompetenceniveauer, som er vanskelige at sammenligne. Denne opsplitning er ikke længere acceptabel i EU, fordi den kan medføre øgede sikkerhedsrisici i Europas tæt trafikerede luftrum. Harmoniseringen af flyveledercertifikaterne vil øge sikkerheden, fordi kompetenceniveauerne harmoniseres inden for de enkelte tjenesteudøvere og tjenesteudøverne imellem og dermed bidrager til en effektivere og sikrere berøringsflade mellem dem. Dermed kan arbejdsmarkedet for flyveledere tilrettelægges på en effektivere måde, så den disponible flyvelederstyrke kan udnyttes bedre, og det bliver lettere at oprette funktionelle luftrumsblokke. Certifikatet vil effektivisere den frie bevægelighed ved at fjerne medlemsstaternes mulighed for frit at vælge, om de ønsker at anerkende hinandens certifikater.

## **5. DIREKTIVETS GRUNDPRINCIPPER**

Da de fleste medlemsstater allerede har indført lovgivning, der er baseret på ICAO-principperne, og da de er ved at gennemføre retsakterne om det fælles europæiske luftrum og ESARR5, er det af yderste vigtighed, at der skabes fuldstændig overensstemmelse med dette direktiv.

### **5.1. Sammenhæng med pakken vedrørende det fælles europæiske luftrum**

På samme måde som luftfartstjenester skal uddannelsesudbydere også certificeres. Da der oprettes et særligt uddannelsesmarked, lægges der særlig vægt på beskyttelsesforanstaltninger, som skal forhindre "uddannelsesdumping". De to vigtigste midler til at undgå dumping på dette område er listen over kompetencer, som beskriver det færdighedsniveau, der forventes opnået efter endt uddannelse, og de krav, der stilles til EU-uddannelsesudbydere, for at de kan blive godkendt. Kun certificerede uddannelsesudbydere får lov til at forelægge uddannelseskurser og -planer for de nationale tilsynsmyndigheder til godkendelse.

### **5.2. Sammenhæng med gældende regler**

I henhold til pakken vedrørende det fælles europæiske luftrum, særlig artikel 4 i luftfartstjenesteforordningen, skal ESARR optages i EF-retten. Ved dette direktiv optages alle obligatoriske krav til flyveledere, og de foranstaltninger, som medlemsstaterne allerede har truffet med henblik på at gennemføre ESARR5, støttes. Da direktivet indeholder mange flere sikkerhedskritiske elementer, som fx certificering af uddannelsesudbydere og pligt til at underkaste hele certifikatudstedelseskæden revision, er det ikke tilstrækkeligt blot at gennemføre ESARR5 for at gennemføre direktivet. Da direktivet ikke er uforeneligt med ESARR5, kan medlemsstaterne på den anden side vælge Eurocontrol-bestemmelser som instrumenter til at gennemføre direktivet.

### 5.3. Sammenligning med andre EU-certifikater og -beviser

Direktivet er mere vidtrækkende end bestemmelserne om pilotcertifikater inden for civil luftfart i direktiv 91/670/EØF, der omhandler gensidig anerkendelse af nationale eksamensbeviser. Det kan bedre sammenlignes med certifikaterne inden for søfarts- og jernbanesektoren (forslag i KOM(2004) 142), hvor kompetencereglerne fastsættes på EU-plan og ikke overlades til medlemsstaternes skøn. Søfartsdirektiv 2001/25/EF iværksætter den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold. Forskellen i forhold til dette direktiv er, at søfartsbeviset også fremmer beskæftigelsen af EU-søfolk i kraft af, at alt personale, der er påmønstret skibe, som anløber EU-havne, pålægges uddannelsesstandarder. Det er klart, at dette direktiv vedrørende flyveledere også vil komme til at få virkning uden for EU's grænser.

## 6. DIREKTIVETS STRUKTUR OG INDHOLD

Formålet med direktivet er at fastlægge regler for alle led i certifikatudstedelseskæden.

### Artikel 1

I denne artikel fastsættes direktivforslagets mål og anvendelsesområde.

### Artikel 2

Denne artikel indeholder definitioner af de udtryk, der anvendes i direktivet.

### Artikel 3

I denne artikel fastsættes det, at den institutionelle ramme, der er fastlagt i retsakterne om det fælles europæiske luftrum, også skal gælde for uddannelse. Uddannelse skal betragtes som en tjenesteydelse på linje med luftfartstjenester og skal kunne inspiceres og kontrolleres.

### Artikel 4

I denne artikel fastsættes grundprincipperne for certifikatordningen, herunder etablering af et arbejdsmarked for flyvelederaktiviteter og certifikatets grundlæggende kendetegn, som både indbefatter indehaverens kompetencer og den nationale tilsynsmyndigheds godkendelse.

### Artikel 5 og 6

I disse artikler fastsættes betingelserne for at opnå og bevare et certifikat.

### Artikel 7

Denne artikel omhandler harmonisering af kompetencer ved indførelse af en struktur med rettigheder og påtegninger, der præciserer, hvilken type tjeneste flyvelederen er kompetent til at udøve.

### Artikel 8

Ved denne artikel gennemføres de seneste ændringer af ICAO's bilag I om sprogkrav.

## Artikel 9

Denne artikel henviser til de nyligt vedtagne helbredskrav, som Eurocontrol har udarbejdet.

## Artikel 10 og 11

I disse artikler fastsættes betingelserne for at blive certificeret uddannelsesudbyder. Der sikres fuld overensstemmelse med certificeringen af andre luftfartstjenester.

## Artikel 12

I denne artikel gives der yderligere garantier for et højt kompetenceniveau, bl.a. i kraft af kravet om revision og godkendelse af eksaminatorer.

## Artikel 13

I den artikel præciseres det, hvordan den gensidige anerkendelse skal forvaltes, hvorved de principper, som er fastlagt ved EF-Domstolens retspraksis, bekræftes.

## Artikel 14 til 18

Disse artikler indeholder standardbestemmelser om anvendelse af udvalgsproceduren, sanktioner og gennemførelse af direktivet i national ret.

## Bilag I

I dette bilag beskrives det, hvilke uddannelseskrav der gælder for at opnå og vedligeholde kompetencer.

## Bilag II

Dette bilag indeholder de sprogkrav, som er overtaget fra ICAO.

## Bilag III

I dette bilag fastsættes kriterier for udstedelse af certifikat til uddannelsesudbydere og betingelser, som en national tilsynsmyndighed kan knytte til et certifikat.

## **7. HØRINGSFASE**

På grundlag af undersøgelsens anbefalinger blev der udarbejdet et internt arbejdsdokument baseret på ICAO's, Eurocontrols og medlemsstaternes erfaringer. Dokumentet blev drøftet indgående på møder med fagforeninger, arbejdsgiverorganisationer, Eurocontrol og de nationale myndigheder. Ved udarbejdelsen blev der taget behørigt hensyn til alle de bemærkninger, som blev fremsat i høringsfasen.

## **8. DIREKTIVETS ØKONOMISKE OG FINANSIELLE KONSEKVENSER**

Direktivet får forskellige konsekvenser afhængigt af de uddannelsesstandarder, som allerede gælder i de enkelte medlemsstater.

### *De offentlige myndigheders omkostninger:*

Selve certifikatudstedelsen medfører ingen yderligere omkostninger, fordi alle medlemsstaterne i forvejen har en certifikatorgning. Afhængigt af det nuværende overvågnings- og revisionsniveau kan myndighederne få brug for yderligere personale for at kunne klare de opgaver, som direktivet kræver, inden for en rimelig frist, fx udstedelse af godkendelser.

Direktivet giver udtrykkeligt mulighed for outsourcing, fx kan revisionen overdrages til anerkendte organisationer.

Tilsynsomkostningerne kan enten pålægges de udbydere, der ansøger om certifikat og godkendelse, eller indregnes i afgiftsordningens omkostningsgrundlag.

### *Luftfartstjenesteudøveres omkostninger:*

Her afhænger omkostningerne igen af uddannelsessystemets kvalitetsniveau. Direktivet bringer uddannelsessystemets kvalitet op på det niveau, der kræves for at klare sikkerhedskravene i forbindelse med EU's tætte og komplekse trafiksystem. Da den forberedende undersøgelse har afsløret meget forskellige situationer i EU, kan der ikke foretages en ensartet cost-benefit-analyse. Endvidere er det vanskeligt at skelne mellem omkostningerne i forbindelse med dette direktiv og omkostningerne, der opstår som følge af andre EF-retsfor skrifter eller ICAO- eller Eurocontrol-krav. Der kan kun gives nogle kvalitative indikationer.

Ved at der fastsættes høje grunduddannelsesstandarder og indføres bedre garantier for neutrale og objektive eksaminatorer under uddannelsen ved en enhed, skulle beståelsesprocenten i forbindelse med den praktiske uddannelse blive højere. De samlede omkostninger ved uddannelse af en flyveleder, inkl. løn, anslås jo til mellem 150 000 EUR og 400 000 EUR. Det er derfor ret bekosteligt, hvis de dumper allersidst i forløbet.

Omkostningerne ved personaleudvidelse som følge af højere standarder for uddannelse ved en enhed og opfriskningsuddannelse er begrænset på grund af den behørig anvendelse af subsidiaritetsprincippet, idet de nationale tilsynsmyndigheder bedst er i stand til at bedømme enhedernes funktionelle behov, når de godkender uddannelsesplaner eller kompetenceplaner.

Omkostningerne i forbindelse med opfølgning af de forskellige elementer i certifikatudstedelseskæden kan komme til at stige lidt, hvilket til dels skyldes at der skal opbevares dokumenter med henblik på revision. Yderligere omkostninger, der specifikt affødes af dette direktiv, skal igen sammenholdes med de omkostninger, der opstår som følge af andre krav, fx kvalitets- og sikkerhedsforvaltningssystemer.

Harmoniserede kompetencer vil øge sikkerheden og føre til effektivere tilrettelæggelse af arbejdet, herunder etablering af funktionelle luftrumsblokke.

### *Konklusioner:*

Alt i alt skulle en eventuel omkostningsstigning på kort sigt blive opvejet af omkostningsbesparelser på længere sigt som følge af mere rationel udnyttelse af arbejdsstyrken. Sidst, men ikke mindst vil direktivet øge sikkerheden for de flyvejende.

## **9. FINANSIELLE KONSEKVENSER**

Forslaget er ikke vedlagt en finansieringsoversigt.

Et bestående udvalg (Udvalget for det Fælles Luftrum, nedsat ved artikel 5 i forordning (EF) nr. 549/2004 (rammeforordningen)), vil blive anvendt i forbindelse med dette forslags beslutningsprocedurer.

## **10. KONKLUSIONER**

Kommissionen foreslår derfor, at Europa-Parlamentet og Rådet vedtager vedlagte direktivforslag.



Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

### om et EU-flyveledercertifikat

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>1</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>2</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>3</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>4</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at retsakterne om det fælles europæiske luftrum kan gennemføres, skal der fastsættes nærmere bestemmelser, især for så vidt angår udstedelse af flyveledercertifikater for at udnytte den disponible flyvelederstyrke bedre og fremme den gensidige anerkendelse af certifikater, jf. artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen")<sup>5</sup>.
- (2) Med indførelsen af et sådant EU-certifikat anerkendes flyveledernes særlige betydning for udøvelsen af sikker flyvekontrol. Fastsættelsen af EU-kompetencestandarder vil også reducere opsplitningen på dette område og effektivisere tilrettelæggelsen af arbejdet i forbindelse med det tiltagende regionale samarbejde mellem luftfartstjenesteudøvere. Dette direktiv udgør derfor en vigtig del af retsakterne om det fælles europæiske luftrum.
- (3) Det mest velegnede instrument til at fastsætte kompetencestandarder er et direktiv, som overlader det til medlemsstaterne selv at afgøre, hvordan de vil gennemføre de aftalte standarder.

---

<sup>1</sup> EUT  
<sup>2</sup> EUT  
<sup>3</sup> EUT  
<sup>4</sup> EUT  
<sup>5</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.

- (4) Direktivet bør baseres på gældende internationale standarder. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) har vedtaget bestemmelser om udstedelse af flyveledercertifikater, herunder sproglige krav. Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol), som blev oprettet i henhold til den internationale konvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed, har vedtaget Eurocontrol-sikkerhedskrav (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements). I henhold til artikel 4 i forordning (EF) nr. 550/2004 transformerer dette direktiv Eurocontrol-sikkerhedskrav nr. 5 vedrørende flyveledere (ESARR5).
- (5) Som følge af de særlige forhold, der kendetegner EU's lufttrafik, kræves der effektiv anvendelse af EU-kompetencestandarder for flyveledere, der er ansat af luftfartstjenesteudøvere inden for almen lufttrafik.
- (6) Hvis medlemsstaterne griber ind for at sikre overholdelsen af EF-krav, bør de myndigheder, der fører tilsyn med, at de overholdes, være tilstrækkeligt uafhængige af uddannelsesudbydere. Myndighederne skal også kunne udføre deres opgaver effektivt.
- (7) Udøvelse af luftfartstjeneste kræver højt kvalificeret personale, hvis kompetence kan dokumenteres på flere måder. I forbindelse med flyvekontrol kan dette bedst gøres ved hjælp af et EU-certifikat, der skal betragtes som en slags eksamensbevis, som tilhører den enkelte flyveleder. Den rettighed, der står på et certifikat, angiver, hvilken type lufttrafiktjeneste en flyveleder er beføjet til at udøve. Samtidig afspejler påtegningerne på certifikatet både flyvelederens særlige kompetencer og de tilsynsførende instansers tilladelse til, at vedkommende udøver tjeneste for en særlig sektor eller gruppe af sektorer. Derfor skal myndighederne kunne vurdere flyveledernes kompetencer, når de udsteder certifikater eller forlænger påtegningernes gyldighed. Myndighederne skal også kunne suspendere et certifikat ved at inddrage påtegningerne på det, hvis der er tvivl om kompetencerne. Ved anvendelsen af dette direktiv bør en hændelse af rimelighedshensyn ikke automatisk resultere i, at certifikatet suspenderes. Inddragelse af et certifikat bør betragtes som den sidste udvej i ekstreme tilfælde, hvor der ikke er tale om at stille spørgsmålstegn ved kompetencen.
- (8) For at opbygge medlemsstaternes tillid til hinandens certifikatsystemer er det nødvendigt at fastsætte EF-regler for at opnå og bevare et certifikat. Derfor bør betingelserne for adgang til flyveledererhvervet harmoniseres. Dette bør føre til anerkendelse af certifikater i hele EU, hvorved den frie bevægelighed øges og flyvelederne bliver mere disponible.
- (9) For at kompetencerne kan blive sammenlignelige i hele EU, bør de struktureres på en klar og almindeligt accepteret måde. Dette vil være med til at garantere sikkerheden ikke blot i det luftrum, som er under en luftfartstjenesteudøvers kontrol, men især også i grænseområdet mellem forskellige tjenesteudøvere.
- (10) Grunduddannelsens mål er beskrevet i det vejledende materiale, som er udarbejdet på begæring af medlemmerne af Eurocontrol, og betragtes som de rette standarder. Manglen på almindeligt accepterede standarder for uddannelse ved en enhed skal opvejes af en række foranstaltninger, herunder godkendelse af eksaminatorer, hvilket skal garantere et højt kompetenceniveau. Dette er så meget desto vigtigere, som uddannelsen ved en enhed er meget bekostelig og sikkerhedskritisk.

- (11) I forbindelse med mange hændelser og ulykker spiller kommunikation en væsentlig rolle. ICAO har derfor vedtaget krav til sprogkunderskaber. Med dette direktiv gennemføres disse internationalt accepterede standarder.
- (12) Der er på begæring af medlemmerne af Eurocontrol udarbejdet helbredskrav, der betragtes som et acceptabelt middel til at sikre, at reglerne overholdes.
- (13) Certificering af uddannelsesudbydere bør betragtes som et af de væsentlige elementer, der har betydning for sikkerheden, og som bidrager til uddannelsens kvalitet. Uddannelse bør betragtes som en tjenesteydelse på linje med luftfartstjenester, som også skal certificeres. Dette direktiv bør skabe grundlag for at certificere uddannelse efter uddannelsestype, bundt af uddannelses-tjenester eller bundt af uddannelses- og luftfartstjenester, uden at uddannelsens særlige kendetegn tilsidesættes. Der bør også tages hensyn til uddannelsesinstitutioner, der forbereder kandidater til opnåelse af militærcertifikater, for så vidt muligt at inddrage militære flyveledere.
- (14) Dette direktiv bekræfter EF-Domstolens faste retspraksis for så vidt angår gensidig anerkendelse af eksamensbeviser og arbejdskraftens frie bevægelighed. Proportionalitetsprincippet, behovet for ækvivalensvurderinger, behørig begrundelse for at pålægge udligningsforanstaltninger og bestemmelser om klageadgang er grundprincipper, der bør gælde for lufttrafikstyringssektoren på en mere synlig måde.
- (15) Flyveledere skal på grund af tekniske innovationer løbende have ajourført deres kompetencer. Direktivet bør indeholde bestemmelser om tilpasning til den tekniske og videnskabelige udvikling efter udvalgsprocedurer.
- (16) Dette direktiv kan få indflydelse på flyveledernes daglige arbejdsgang. Arbejdsmarkedets parter bør på passende måde informeres og høres om alle foranstaltninger, der har vigtige sociale virkninger. Sektordialogudvalget, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan<sup>6</sup>, er derfor blevet hørt.
- (17) Medlemsstaterne bør fastlægge regler om sanktioner, der skal gælde ved overtrædelser af de nationale bestemmelser, som vedtages i medfør af dette direktiv, og bør træffe alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne bør være effektive, stå i forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning.
- (18) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>7</sup> -

---

<sup>6</sup> EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.

<sup>7</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

## UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

#### *Formål og anvendelsesområde*

1. Formålet med direktivet er at øge sikkerheden og forbedre EU-flyvekontrollsystemets måde at virke på ved at udstede et EU-flyveledercertifikat.  
  
I certifikatbestemmelserne fastlægges betingelserne for adgang til og udøvelse af flyveledererhvervet.
2. Direktivet gælder for personer, der ansøger om et flyvelederelevcertifikat, og for flyveledere, der er ansat af luftfartstjenesteudøvere, og som primært betjener den almene lufttrafik.

### *Artikel 2*

#### *Definitioner*

I dette direktiv forstås følgende ved:

1. "flyveleder": en person, der er berettiget til at udøve flyvekontrolltjeneste enten under tilsyn af en instruktør, der er ansvarlig for den praktiske uddannelse, eller uafhængigt
2. "flyvekontrolltjeneste": en tjeneste, der har til opgave at forebygge sammenstød mellem luftfartøjer og på manøvreområdet forebygge sammenstød mellem luftfartøjer og hindringer og fremme og regulere lufttrafik
3. "luftfartstjenesteudøver": enhver offentlig eller privat enhed, der udøver luftfartstjenester for den almene lufttrafik
4. "certifikat": et dokument, der uanset dets betegnelse, er udstedt og påtegnet i henhold til dette direktiv, og som berettiger den retmæssige indehaver til at udøve flyvekontrolltjenester i overensstemmelse med de privilegier, som er anført på det
5. "rettighed": tilladelse, der er anført på eller tilknyttet et certifikat og udgør en del heraf, og som angiver særlige betingelser, privilegier eller begrænsninger i forbindelse med certifikatet. Et certifikat skal mindst være påført en af følgende rettigheder:
  - a) flyvepladskontrol, visuel
  - b) flyvepladskontrol, instrument
  - c) indflyvningskontrol, procedure
  - d) indflyvningskontrol, overvågning
  - e) områdekontrol, procedure
  - f) områdekontrol, overvågning

6. "påtegning": den tilladelse, der er anført på et certifikat, især:
- a) en rettighedspåtegning, der angiver de særlige betingelser, privilegier eller begrænsninger, som gælder i forbindelse med rettigheden
  - b) en enhedspåtegning, der angiver ICAO-flyvepladsbetegnelsen og de sektorer og/eller positioner, hvor certifikatets indehaver har beføjelse til at arbejde
  - c) en sprogpåtegning, der angiver indehaverens sprogfærdigheder
  - d) en instruktionspåtegning, der angiver, at indehaveren har beføjelse til at fungere som instruktør i forbindelse med den praktiske uddannelse;
- påtegningen kan vedrøre en rettighed eller certifikatet og udgør en del heraf
7. "ICAO-flyvepladsbetegnelse": den 4-bogstavskode, der er sammensat i henhold til ICAO's regler i håndbog DOC 7910, og som er tildelt en fast luftfartsstation
8. "sektor": del af et kontrolområde og/eller en flyveinformationsregion/øvre region
9. "uddannelse": alle de teorikurser og praktiske øvelser, herunder øvelser i simulator, og den uddannelse på tjenestestedet, der kræves for at erhverve kompetencer til at udøve sikker flyvekontroltjeneste af høj kvalitet; den består af:
- a) grunduddannelse, der omfatter basisfag og kompetencegivende fag, og som fører til opnåelse af et elevcertifikat
  - b) uddannelse ved en enhed, herunder overgangstræning før tjeneste, og uddannelse på tjenestestedet, der fører til opnåelse af et flyveledercertifikat
  - c) opfriskningsuddannelse for at bevare certifikatpåtegningernes gyldighed
  - d) uddannelse af instruktører, der forestår den praktiske uddannelse; uddannelsen fører til tildeling af påtegningen instruktør for praktisk uddannelse
  - e) uddannelse af eksaminatorer og/eller bedømmere
10. "uddannelsesudbyder": en organisation, som den nationale tilsynsmyndighed har certificeret til at levere en eller flere uddannelses typer som defineret i denne artikel, og som med henblik herpå er berettiget til at forelægge uddannelseskurser, planer for praktisk uddannelse og enhedskompetenceplaner til godkendelse
11. "kompetencekrav fastlagt i målene i Retningslinjer for fælles kernemoduler og uddannelsesmål for flyvelederuddannelsen": de mål, som flyvelederelever skal nå i basisfagene og de kompetencegivende fag i overensstemmelse med Eurocontrols "Guidelines for Common Core Content and Training for Air Traffic Controllers' Training (Phase 1:Revised), HRS/TSP-002-GUI-01, anden udgave af 20.7.2001 og Eurocontrols "Guidelines for Common Core Content and Training for Air Traffic Controllers' Training (Phase II), HUM.ET1.ST05.1000-GUI-02, første udgave af 20.7.2000

12. "krav til den europæiske klasse 3-helbredsgodkendelse af flyveledere": de krav, der er fastlagt i Eurocontrols "Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers, HUM.ET1.ST08.10000-STD-02, første udgave af 31.1.2003
13. "enhedskompetenceplan": en godkendt plan, der angiver, efter hvilken metode enheden vedligeholder sine certifikatindehaveres kompetenceniveau.

*Artikel 3*  
*Nationale tilsynsmyndigheder*

1. Medlemsstaterne udpeger eller opretter et eller flere organer, der skal fungere som nationale tilsynsmyndigheder og varetage de opgaver, som påhviler disse myndigheder i henhold til dette direktiv.
2. De nationale tilsynsmyndigheder skal være uafhængige af uddannelsesudbyderne. Denne uafhængighed opnås ved at adskille de nationale tilsynsmyndigheder og uddannelsesudbyderne, i det mindste på det funktionelle plan.

Medlemsstaterne sørger for, at de nationale tilsynsmyndigheder udøver deres beføjelser på en uvildig og gennemskelig måde.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navn og adresse på de nationale tilsynsmyndigheder samt ændringer heraf og anfører, hvilke foranstaltninger der er truffet for at sikre, at stk. 2 overholdes.

*Artikel 4*  
*Principper for udstedelse af certifikat*

1. Medlemsstaterne sørger for, at kun flyveledere med gyldigt certifikat har adgang til at udøve flyvekontrolltjeneste.
2. Der udstedes certifikat til alle, der er kompetente til at fungere som flyveleder eller som flyvelederelev.
3. I forbindelse med udstedelsen af certifikater skal der anføres:
  - a) en eller flere rettigheder på flyvelederelevcertifikater
  - b) en eller flere rettigheder og påtegninger på flyveledercertifikater.
4. Certifikatansøgere skal dokumentere, at de er kompetente til at fungere som flyveleder eller flyvelederelev. Den pågældende dokumentation skal vedrøre deres viden, erfaring, færdigheder og sprogkundskaber.
5. Certifikatet underskrives af den person, det er udstedt til, og tilhører denne person.

Certifikatet kan suspenderes, hvis flyvelederens kompetence drages i tvivl, eller i tilfælde af grov uagtsomhed. Det kan kun inddrages i tilfælde af misbrug.

6. Flyvelederelevcertifikatet bemyndiger indehaveren til at udøve flyvekontrolltjeneste under tilsyn af en instruktør for praktisk uddannelse. Med henblik herpå skal det på elevcertifikatet stå, hvilken type flyvetrafikkontroltjeneste certifikatindehaveren oplæres til at udøve.
7. Et certifikat er kun gyldigt, hvis det indeholder en gyldig helbredsgodkendelse.

*Artikel 5*  
*Betingelser for at opnå et certifikat*

1. Flyvelederelevcertifikater, hvorpå der er anført mindst en rettighed, udstedes til ansøgere, som:
  - a) mindst har et afgangsbrev for gennemført uddannelse på sekundærtrinnet eller et eksamensbrev, der giver adgang til universitetet
  - b) har bestået en godkendt grunduddannelse, der er relevant for rettigheden eller rettighedspåtegningen, herunder praktisk træning og simulatortræning, jf. del A i bilag I til dette direktiv
  - c) har en gyldig helbredsgodkendelse
  - d) har dokumenteret at være i besiddelse af de påkrævede sprogkundskaber, jf. bilag II.
2. Flyveledercertifikater, hvorpå der er anført de rettigheder, som der er afsluttet uddannelse for med tilfredsstillende resultat, og de nødvendige påtegninger, udstedes til ansøgere, som:
  - a) skal være fyldt 21 år; medlemsstaterne kan dog dispensere fra dette krav, især hvis ansøgeren under sin uddannelse har vist at være kompetent til at udføre sine opgaver på sikker måde
  - b) har et elevcertifikat og har gennemført en godkendt uddannelse ved en enhed og har bestået de foreskrevne eksamener eller bedømmelser med tilfredsstillende resultat, jf. del B i bilag I
  - c) har en gyldig helbredsgodkendelse
  - d) har dokumenteret at være i besiddelse af de påkrævede sprogkundskaber, jf. bilag II.
3. Certifikatpåtegning som instruktør for praktisk uddannelse udstedes til indehavere af et flyveledercertifikat, der:
  - a) i de umiddelbart foregående perioder, hvis længde fastsættes af den nationale tilsynsførende myndighed, har udøvet de privilegier, som er knyttet til den rettighed og påtegning, hvortil de godkendes som instruktør ved den pågældende enhed

b) med tilfredsstillende resultat har gennemført en godkendt uddannelse som instruktør for praktisk uddannelse, i forbindelse med hvilken det ved eksamener er blevet bedømt, om de har de fornødne kundskaber og pædagogiske evner.

#### *Artikel 6*

##### *Betingelser for bevarelse af rettigheder og vedligeholdelse af påtegninger*

1. Medlemsstaterne sørger for, at en påtegnings gyldighed forlænges for 12 måneder ad gangen, hvis luftfartstjenesteudøveren dokumenterer, at:
  - a) ansøgeren har udøvet de privilegier, der er knyttet til certifikatet, i det minimumsantal timer, som er fastsat i den godkendte enhedskompetenceplan, i de sidste 12 måneder
  - b) ansøgerens kompetence til at udøve de privilegier, der er knyttet til påtegningen, er blevet bedømt efter standarderne i del C i bilag I
  - c) ansøgeren har en gyldig helbredsgodkendelse.
2. Uanset stk. 1 er påtegningen for instruktører for praktisk uddannelse dog gyldig i 36 måneder og kan forlænges med en tilsvarende periode.
3. En rettighedsindehaver, der ikke har udøvet flyvekontrolltjeneste i forbindelse med en rettighedspåtegning i en hvilken som helst periode på fem år, må ikke udøve den rettigheds privilegier uden først at have opfyldt bedømmelses- og uddannelseskraav, som sikrer, at indehaveren er kompetent til at påbegynde uddannelse ved en enhed i forbindelse med den rettighed.
4. Uanset stk. 3 mister en enhedspåtegning dog sin gyldighed, hvis indehaveren ikke har udøvet flyvekontrol i et minimumsantal timer i forbindelse med den pågældende påtegning i de perioder, som er fastsat i enhedskompetenceplanen.
5. Det minimumsantal arbejdstimer uden instruktøropgaver, der kræves for at vedligeholde en påtegning, kan nedsættes for instruktører for praktisk uddannelse i forhold til den tid, de bruger på at oplære elever på de positioner, som forlængelsen gælder for.

#### *Artikel 7*

##### *Flyvelederrettigheder og -påtegninger*

1. Certifikater skal være påført en eller flere rettigheder som beskrevet i stk. 2 til 7 til angivelse af, hvilken type tjeneste certifikatindehaveren har ret til at udøve. Ud over de rettighedspåtegninger, der er nævnt i denne artikel, bliver rettigheden valideret ved påtegningen, der angiver sprogfærdighederne, ICAO-flyvepladsbetegnelsen og enheden, positionen, sektoren eller gruppen af sektorer.
2. Rettigheden flyvepladskontrol, visuel (ADV), angiver, at certifikatindehaveren er kompetent til at udøve flyvekontrolltjeneste for flyvepladstrafikken på en flyveplads, der ikke har officielle instrumentindflyvnings- og afgangspcedurer.



3. Rettigheden flyvepladskontrol, instrument (ADI), angiver, at certifikatindehaveren er kompetent til at udøve flyvekontrolltjeneste for flyvepladstrafikken på en flyveplads, der har officielle instrumentindflyvnings- og afgangsprocedurer, og dertil skal være knyttet mindst en af følgende rettighedspåtegninger:
  - a) Påtegningen tårnkontrolltjeneste (TWR) angiver, at indehaveren er kompetent til at udøve kontrolltjeneste, hvis flyvepladskontrollen udøves fra en operationel position
  - b) Påtegningen ground movement-kontrol (GMC) angiver, at indehaveren er kompetent til at udøve ground movement-kontrol
  - c) Påtegningen ground movement-overvågning (GMS), der tildeles i tilknytning til påtegningen ground movement-kontrol eller påtegningen tårnkontrolltjeneste, angiver, at indehaveren er kompetent til at udøve ground movement-kontrol ved hjælp af systemer til overvågning af flyvepladstrafikken på manøvreområdet.
  - d) Påtegningen tårnkontrolltjeneste for lufttrafik i luften (AIR) angiver, at certifikatindehaveren er kompetent til at udøve tårnkontrolltjeneste for lufttrafik i luften
  - e) Påtegningen flyvepladsradarkontrol (RAD), der tildeles i tilknytning til påtegningen tårnkontrolltjeneste for lufttrafik i luften eller påtegningen tårnkontrolltjeneste, angiver, at certifikatindehaveren er kompetent til at udøve flyvepladskontrol ved hjælp af overvågningsradar
4. Rettigheden indflyvningskontrol, procedure (APP), angiver, at certifikatindehaveren er kompetent til at udøve flyvekontrolltjeneste for ankommende og afgående luftfartøjer og luftfartøjer i transit uden anvendelse af overvågningsudstyr.
5. Rettigheden indflyvningskontrol, overvågning (APS), angiver, at certifikatindehaveren er kompetent til at udøve flyvekontrolltjeneste for ankommende og afgående luftfartøjer og luftfartøjer i transit med anvendelse af overvågningsudstyr, og dertil skal være knyttet mindst en af følgende rettighedspåtegninger:
  - a) Radarpåtegningen (RAD) angiver, at certifikatindehaveren er kompetent til at udøve indflyvningskontrolltjeneste med anvendelse af primær og/eller sekundær radar
  - b) Påtegningen præcisionsradarindflyvning (PAR), der tildeles i tilknytning til radarpåtegningen, angiver, at certifikatindehaveren er kompetent til at dirigere jordkontrollerede præcisionsindflyvninger med anvendelse af præcisionsindflyvningsradar for luftfartøjer ved slutindflyvningen til landingsbanen
  - c) Påtegningen overvågningsradarindflyvning (SRA), der tildeles i tilknytning til radarpåtegningen, angiver, at certifikatindehaveren er kompetent til at dirigere jordkontrollerede indflyvninger, som ikke er præcisionsindflyvninger, med anvendelse af overvågningsudstyr for luftfartøjer ved slutindflyvningen til landingsbanen

- d) Påtegningen automatisk positionsovervågning (ADS) angiver, at indehaveren er kompetent til at udøve indflyvningskontrolltjeneste med anvendelse af automatisk positionsovervågning
- e) Påtegningen terminalkontrolltjeneste (TCL), der tildeles i tilknytning til radarpåtegningen eller påtegningen automatisk positionsovervågning, angiver, at indehaveren er kompetent til at udøve flyvekontrolltjeneste med anvendelse af et hvilket som helst overvågningsudstyr for luftfartøjer, der opererer i et bestemt terminalområde og/eller tilgrænsende sektorer.
6. Rettigheden områdekontrol, procedure (ACP), angiver, at certifikatindehaveren er kompetent til at udøve flyvekontrolltjeneste for luftfartøjer uden anvendelse af overvågningsudstyr.
7. Rettigheden områdekontrol, overvågning (ACS), angiver, at certifikatindehaveren er kompetent til at udøve flyvekontrolltjeneste for luftfartøjer med anvendelse af overvågningsudstyr, og dertil skal være knyttet mindst en af følgende rettighedspåtegninger:
- a) Radarpåtegningen (RAD) angiver, at indehaveren er kompetent til at udøve områdekontrolltjeneste med anvendelse af overvågningsradar
- b) Påtegningen automatisk positionsovervågning (ADS) angiver, at indehaveren er kompetent til at udøve områdekontrolltjeneste med anvendelse af automatisk positionsovervågning
- c) Påtegningen terminalkontrolltjeneste (TCL), der tildeles i tilknytning til radarpåtegningen eller påtegningen automatisk positionsovervågning, angiver, at indehaveren er kompetent til at udøve flyvekontrolltjeneste med anvendelse af et hvilket som helst overvågningsudstyr for luftfartøjer, der opererer i et bestemt terminalområde og/eller tilgrænsende sektorer.
- d) Flyvekontrolltjeneste for lufttrafik over havområder (OCL) angiver, at indehaveren er kompetent til at udøve flyvekontrolltjeneste for luftfartøjer, der opererer over et havområde, som er omfattet af denne flyvekontrolltjeneste.
8. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne udarbejde nationale påtegninger, hvis særlige kendetegn ved lufttrafikken i det luftrum, som hører under deres ansvar, kræver det.
9. Certifikatpåtegningen instruktør for praktisk uddannelse angiver, at certifikatindehaveren er kompetent til at uddanne og føre tilsyn på en operationel position for områder, der er omfattet af en gyldig rettighed.
10. Ændringer af denne artikel som følge af den tekniske eller videnskabelige udvikling vedtages efter proceduren i artikel 14, stk. 2.

#### *Artikel 8* *Sprogkrav*

1. Medlemsstaterne sørger for, at flyvelederne kan dokumentere, at de er i stand til at tale og forstå engelsk på tilfredsstillende måde. Deres færdigheder skal ligge inden

for den bedømmelsesskala, der er fastsat i bilag II. De skal mindst svare til bedømmelsesskalaens niveau 4.

2. Ændringer af denne artikel og bilag II som følge af den tekniske eller videnskabelige udvikling vedtages efter proceduren i artikel 14, stk. 2.
3. Ansøgerens sprogfærdigheder skal med regelmæssige mellemrum officielt bedømmes, dog ikke når det drejer sig om ansøgere, hvis dokumenterede sprogfærdigheder svarer til niveau 6.

Ansøgere, hvis sprogfærdigheder svarer til niveau 4, skal bedømmes mindst hvert tredje år, mens ansøgere, hvis sprogfærdigheder svarer til niveau 5, skal bedømmes mindst hvert sjette år.

4. Medlemsstaterne kan kræve kendskab til lokale sprog, hvis det anses for nødvendigt af sikkerhedshensyn. Der kan dog højst kræves sprogkundskaber svarende til niveau 4 i ICAO-færdighedstesten. Bevis for færdighederne udstedes af uddannelsesudbyderen eller af et sproginstitut.
5. Sprogfærdighedsbeviset indskrives i certifikatet i form af en særlig sprogfærdighedspåtegning.

#### *Artikel 9* *Helbredskrav*

1. Der udstedes helbredsgodkendelser i henhold til helbredskravene til den europæiske klasse 3-helbredsgodkendelse af flyveledere.

Lægelige instanser, som er godkendt af den nationale tilsynsmyndighed, udarbejder rapporter på grundlag af disse krav.

Ved undersøgelsen af ansøgerne skal der i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet tages behørigt hensyn til deres alder og de særlige forhold, der kendetegner arbejdspladsen.

2. Medlemsstaterne sørger for, at der indføres effektive regler for klageadgang for at garantere, at de helbredsundersøgte får en fair behandling, og at luftfartstjenesteudøverne træffer de nødvendige foranstaltninger, hvis der ikke kan udstedes en gyldig helbredsgodkendelse.
3. Medlemsstaterne sørger for, at der indføres procedurer, der skal anvendes i tilfælde af forringet helbred, og som certifikatindehavere kan følge til at meddele deres arbejdsgiver, at de blevet opmærksomme på forringelser af deres helbredstilstand, eller at de er under påvirkning af psykofarmaka eller anden medicin, der kan gøre dem uegnede til at udøve certifikatets privilegier på sikker og forsvarlig vis, således at luftfartstjenesteudøverne kan overvåge flyvelederne for psykofarmakamisbrug og rådgive dem, der tager anden medicin.
4. Ændringer af henvisningen i artikel 2, nr. 12, som følge af den tekniske eller videnskabelige udvikling vedtages efter proceduren i artikel 14, stk. 2.

*Artikel 10*  
*Certificering af uddannelsesudbydere*

1. Uddannelsen af flyveledere i EU skal certificeres af de nationale tilsynsmyndigheder.
2. Certificeringskravene skal have relation til den tekniske og operationelle kompetence og egnethed til at tilrettelægge uddannelseskurser på en pædagogisk effektiv måde som fastsat i punkt 1 i bilag III.
3. Ansøgninger om certificering indgives til den nationale tilsynsmyndighed i den medlemsstat, hvor ansøgeren har sit hovedaktivitetssted og eventuelt sit hjemsted.

De nationale tilsynsmyndigheder udsteder certifikater, hvis kravene i punkt 1 i bilag III er opfyldt.

Der kan udstedes certifikater for hver uddannelsestype som defineret i artikel 2, nr. 9, eller kombineret med andre luftfartstjenester, og i så fald certificeres uddannelsesstypen og luftfartstjenestetypen som et bundt af tjenester.

4. I certifikaterne skal det præciseres, hvilke rettigheder og forpligtelser uddannelsesudbydere har.

Certificeringen må kun underlægges betingelserne i punkt 2 og 3 i bilag III. Disse skal være objektivt begrundede, ikke-diskriminerende, forholdsmæssige og gennemskuelige.

5. De nationale tilsynsmyndigheder overvåger, at kravene og betingelserne i forbindelse med certifikaterne overholdes. Hvis en national tilsynsmyndighed finder, at indehaveren af et certifikat ikke længere opfylder disse krav eller betingelser, træffer den passende foranstaltninger, der kan indebære inddragelse af certifikatet.
6. En medlemsstat anerkender certifikater, der er udstedt i en anden medlemsstat.

*Artikel 11*  
*Uddannelsesudbyderes regnskabsførelse*

1. Uddannelsesudbydere udarbejder, uanset ejerforhold og retlig form, regnskaber, der skal revideres og offentliggøres.

Regnskaberne skal være i overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder (IAS), som EU har vedtaget. Hvis de internationale regnskabsstandarder ikke kan overholdes fuldt ud på grund af uddannelsesudbyderens retlige status, bestræber udbyderen sig på så vidt muligt at overholde standarderne.

2. Under alle omstændigheder skal uddannelsesudbydere offentliggøre en årsrapport og regelmæssigt undergå uvildig revision.
3. Uddannelsesudbydere skal, hvis de udbyder forskellige uddannelsestyper, i deres interne regnskaber identificere de relevante omkostninger og indkomster for uddannelsestjenester og eventuelt føre et koncernregnskab for anden virksomhed,

således som det ville være påkrævet, hvis de pågældende ydelser var blevet leveret af separate virksomheder.

4. Medlemsstaterne udpeger de myndigheder, der har adgang til uddannelsesudbydernes regnskaber.
5. Medlemsstaterne kan anvende overgangsbestemmelserne i artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1606/2002<sup>8</sup> over for uddannelsesudbydere, der falder ind under forordningens anvendelsesområde.
6. Uddannelsesudbydere, hvis uddannelser fører til tildeling af militærcertifikater, er fritaget for forpligtelserne i stk. 1, 2 og 3.

#### *Artikel 12*

##### *Garanti for overholdelse af kompetencestandarder*

1. For at sikre, at det kompetenceniveau, der kræves, for at flyveledere kan udføre deres arbejde i overensstemmelse med høje sikkerhedsstandarder, sørger medlemsstaterne for, at nationale tilsynsmyndigheder fører tilsyn med deres uddannelse.

Myndighederne er ansvarlige for følgende:

- a) udstedelse, vedligeholdelse, suspendering og inddragelse af certifikater
  - b) certificering af uddannelsesudbydere
  - c) godkendelse af uddannelseskurser, planer for praktisk uddannelse og enhedskompetenceplaner
  - d) godkendelse af eksaminatorer
  - e) overvågning og revision af uddannelsessystemet
  - f) oprettelse af klage- og underretningsmekanismer.
2. De nationale tilsynsmyndigheder etablerer en database, hvor alle certifikatindehavers kompetencer og deres påtegningers gyldighed er registreret. Luftfartstjenesteudøvernes operationelle enheder registrerer med henblik herpå de timer, som hver certifikatindehaver ved enheden effektivt har arbejdet på sektorerne, gruppen af sektorer og de operationelle positioner, og stiller på begæring disse data til rådighed for de nationale tilsynsmyndigheder.
  3. De nationale tilsynsmyndigheder godkender de certifikatindehavere, som er berettiget til at fungere som eksaminatorer eller bedømmere i forbindelse med uddannelse ved en enhed og opfriskningsuddannelse. Godkendelsen er gyldig i tre år og kan derefter fornys for tre år ad gangen.

---

<sup>8</sup>

EFT L 243 af 1.9.2002, s. 1.

4. De nationale tilsynsmyndigheder reviderer regelmæssigt alle dele af certifikatudstedelsessystemet for at garantere, at dette direktivs standarder reelt overholdes.

Ud over den regelmæssige revision kan de nationale tilsynsmyndigheder foretage kontrolbesøg på stedet for at undersøge, om direktivet reelt er gennemført og standarderne overholdes.

De nationale tilsynsmyndigheder sender Kommissionen en årlig rapport om direktivets anvendelse, herunder resultaterne af revisionen.

5. De nationale myndigheder kan beslutte helt eller delvis at overdrage de revisionsopgaver og inspektioner, der er nævnt i denne artikels stk. 4, til anerkendte organisationer som nævnt i artikel 3 i forordning (EF) nr. 550/2004.

### *Artikel 13*

#### *Gensidig anerkendelse af flyveledercertifikater*

1. Medlemsstaterne anerkender et certifikat og de dertil knyttede rettigheder og påtegninger, som en anden medlemsstats tilsynsmyndighed har udstedt i henhold til dette direktiv.
2. De nationale myndigheder kræver for at kunne tildele den påtegning, der ansøges om, at ansøgeren skal opfylde de særlige betingelser, som gælder for påtegningen, og angive enhed, sektor eller position. Ved vurderingen af, om de påtegninger, en ansøger allerede har, og de påtegninger vedkommende ønsker at erhverve, er ækvivalente, skal luftfartstjenesteudøveren, når planen for praktisk uddannelse udarbejdes, tage behørigt hensyn til ansøgerens erhvervede kompetencer og erfaring.
3. Hvis ansøgeren har et certifikat, der er påtegnet af et tredjeland, eller et militærcertifikat fra en medlemsstat, kan den nationale tilsynsmyndighed kræve, at ansøgeren skal opfylde betingelserne for at opnå den særlige rettighed og påtegning. Ved ækvivalensvurderingen af certifikatet skal der tages behørigt hensyn til de kompetencer, der er erhvervet i overensstemmelse med internationale standarder.
4. De nationale tilsynsmyndigheder godkender og træffer en begrundet afgørelse om planen for praktisk uddannelse, der indeholder forslag til uddannelse af ansøgeren, senest fire uger efter, at dokumentationen er forelagt, idet en eventuel klage dog kan forlænge fristen. De nationale tilsynsmyndigheder sørger for, at de i deres afgørelser overholder princippet om forbud mod forskelsbehandling og proportionalitetsprincippet.

### *Artikel 14*

#### *Udvalg*

1. Kommissionen bistås af Udvalget for det Fælles Luftrum, som er nedsat ved artikel 5 i forordning (EF) nr. 549/2004.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.

Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til en måned.

3. Udvalget vedtager sin egen forretningsorden.

#### *Artikel 15 Sanktioner*

Medlemsstaterne fastlægger regler om sanktioner, der skal gælde ved overtrædelser af de nationale bestemmelser, som er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om disse bestemmelser senest den dato, der er fastsat i artikel 16, og underretter den straks om eventuelle ændringer af dem.

#### *Artikel 16 Gennemførelse*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den ...<sup>9</sup>. De underretter straks Kommissionen herom.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen teksten til de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### *Artikel 17 Ikrafttrædelse*

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 8 anvendes fra [to år efter den dato, der er fastsat i stk. 1].

---

<sup>9</sup> Fireogtyve måneder efter ikrafttrædelsesdatoen.

*Artikel 18  
(Adressater)*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Europa-Parlamentets vegne  
Formand*

*På Rådets vegne  
Formand*



## **BILAG I**

### **Uddannelseskraft**

#### **DEL A**

##### **KRAV TIL FLYVELEDERES GRUNDUDDANNELSE**

Grunduddannelsen skal sikre, at flyvelederelever mindst opfylder de kompetencekrav, der er fastlagt i målene i Retningslinjer for fælles kernemoduler og uddannelsesmål for flyveledereuddannelsen, således at flyvelederne er i stand til at afvikle lufttrafikken sikkert, hurtigt og effektivt. Ændringer af henvisningen i artikel 2, nr. 11, som følge af den tekniske eller videnskabelige udvikling vedtages efter proceduren i artikel 14, stk. 2.

Grunduddannelsen skal omfatte følgende fag og emner: luftfartsret, lufttrafikstyring, herunder procedurer for civil/militært samarbejde, meteorologi, navigation, fly- og flyvekendskab, herunder forståelse mellem flyveleder og pilot, menneskelige faktorer, udstyr og systemer, arbejdsmiljø, unormale situationer/nødsituationer, svigtende systemer, sprogkundskaber, herunder radiotelefonifraseologi.

Undervisningen i disse fag og emner skal foregå på en sådan måde, at ansøgerne forberedes til de forskellige typer lufttrafiktjeneste og bliver gjort opmærksomme på sikkerhedsaspekter. Grunduddannelsen skal bestå af teoretiske og praktiske kurser, herunder træning i simulator, og uddannelsens varighed skal fastsættes i de godkendte grunduddannelsesplaner. De erhvervede kompetencer skal sikre, at eleven kan betragtes som kompetent til at afvikle komplekse og travle trafiksituationer, for at lette overgangen til uddannelsen ved en enhed. Elevens kompetence efter grunduddannelsen skal bedømmes ved passende eksamener.

#### **DEL B**

##### **KRAV TIL FLYVELEDERES UDDANNELSE VED EN ENHED**

Planerne for praktisk uddannelse skal indeholde en detaljeret beskrivelse af de processer og den tidsplan, som ansøgeren om et flyveledercertifikat skal følge for at anvende enhedens procedurer på lokalområdet under tilsyn af en instruktør for praktisk uddannelse. Den godkendte plan skal indeholde beskrivelse af alle bedømmelsessystemets dele, herunder arbejdsordninger, standpunktsprøver og eksamener samt procedurer for underretning af den nationale tilsynsmyndighed.

I planen for praktisk uddannelse fastsættes det, hvor længe uddannelsen ved enheden skal vare. De erhvervede kompetencer bedømmes ved hjælp af eksamener eller et løbende bedømmelsessystem af godkendte eksaminatorer eller bedømmere, der skal være neutrale og objektive i deres arbejde. I den forbindelse opretter de nationale tilsynsmyndigheder klagemekanismer, så eleverne sikres fair behandling.

## DEL C

### **KRAV TIL FLYVELEDERES OPFRISKNINGSUDDANNELSE**

Rettigheder og enhedspåtegninger på flyveledercertifikater skal for at bevare deres gyldighed vedligeholdes ved hjælp af godkendt opfriskningsuddannelse, der består af træning, som skal sikre, at flyvelederne fortsat er tjenestedygtige, opfriskningskurser, beredskabsøvelser og eventuelt sproguddannelse.

Opfriskningsuddannelsen skal bestå af teoretiske og praktiske kurser samt træning i simulator. Med henblik herpå skal uddannelsesudbyderen opstille enhedskompetenceplaner, der indeholder en indgående beskrivelse af de processer, det personale og den tid, som kræves til at give den fornødne opfriskningsuddannelse og dokumentere kompetencer. Disse planer skal tages op til fornyet behandling og godkendes mindst hvert tredje år. Opfriskningsuddannelsens varighed bestemmes efter flyveledernes funktionelle behov ved enheden, især under hensyn til en ændring eller planlagt ændring af procedurer eller udstyr eller under hensyn til generelle sikkerhedsforvaltningskrav. Hver enkelt flyveleders kompetence skal bedømmes mindst hvert tredje år. Luftfartstjenesteudøverens skal sørge for, at der anvendes mekanismer, som sikrer, at certifikatindehavere, hvis påtegningers gyldighed ikke kan forlænges, behandles fair.

## BILAG II

### KRAV TIL SPROGFÆRDIGHEDER

Sprogfærdighedskravene i artikel 8 gælder for anvendelsen af både fraseologi og almindeligt sprog. En certifikatansøger eller certifikatindehaver skal for at opfylde sprogfærdighedskravene påvise at have færdigheder, der mindst svarer til operationelt niveau (niveau 4) på den sprogbedømmelsesskala, som findes i bilaget.

På dette niveau skal de kunne følgende:

- a) kommunikere effektivt udelukkende verbalt (telefon/radiotelefon) og ansigt til ansigt
- b) udtrykke sig præcist og klart om almindelige, konkrete og faglige spørgsmål
- c) anvende relevante kommunikationsstrategier til at udveksle meddelelser og opdage og afklare misforståelser (fx kontrollere, bekræfte eller præcisere oplysninger) i en almindelig eller arbejdsrelateret situation
- d) relativt let klare sproglige udfordringer, der skyldes en komplikation eller uventet begivenhed i forbindelse med en rutinearbejdssituation eller en kommunikationsopgave, som de ellers er fortrolige med
- e) anvende en dialekt eller accent, der er forståelig i luftfartsmiljøet.

## Sprogbedømmelsesskala: ekspertniveau, udvidet niveau og operationelt niveau

NIVEAU	UDTALE ANVENDER EN DIALEKT OG/ELLER ACCENT, DER ER FORSTÅELIG I LUFTFARTSMILJØET	STRUKTUR DE RELEVANTE GRAMMATISKE STRUKTURER OG SÆTNINGSMØNSTRER BESTEMMES AF SPROGFUNKTIONER, DER PASSER TIL OPGAVER	ORDFORRÅD	UDTRYKSEVNE	FORSTÅELSE	INTERAKTION
<b>EKSPERT- NIVEAU 6</b>	Udtale, tryk, rytme og intonation, der eventuelt kan være påvirket af modersmålet eller regional variation, hæmmer næsten aldrig forståelsen.	Behersker til stadighed både enkle og komplekse grammatiske strukturer og sætningsmønstre.	Ordforrådet er stort og præcist nok til at samtale effektivt om en bred vifte af kendte og ukendte emner. Ordforrådet er idiomatisk, nuanceret og tilpasset kommunikationsniveauet.	Formår at tale længe på naturlig og ubesværet måde. Varierer talestrømmen af stilistiske årsager, fx for at understrege noget. Anvender spontant korrekte argumentative markører og konnektorer.	Forståelsen er til stadighed korrekt i næsten alle sammenhænge og indbefatter sproglige og kulturelle finesser.	Interagerer let i næsten alle situationer. Forstår sproglige og ikke-sproglige udtryk og reagerer korrekt på dem.
<b>UDVIDET NIVEAU 5</b>	Udtale, tryk, rytme og intonation, der er påvirket af modersmålet eller regional variation, hæmmer sjældent forståelsen.	Behersker til stadighed enkle grammatiske strukturer og sætningsmønstre. Der gøres forsøg med komplekse strukturer, men undertiden med meningsforstyrende fejl.	Ordforrådet er stort og præcist nok til at samtale effektivt om almindelige, konkrete og arbejdsrelaterede emner. Er god til at bruge omskrivninger. Ordforrådet er undertiden idiomatisk.	Formår at tale længe og relativt ubesværet om kendte emner, men varierer ikke nødvendigvis talestrømmen som et stilistisk hjælpemiddel. Kan anvende korrekte argumentative markører og konnektorer.	Forståelsen er korrekt, når det drejer sig om almindelige, konkrete og arbejdsrelaterede emner, og for det meste korrekt, når der er tale om sproglige vanskeligheder, komplikationer eller uventede begivenheder. Kan forstå en række talevarianter (dialekt og/eller accent) eller stillejer.	Svarene er umiddelbare, korrekte og informative. Er god til at tale og lytte i samtalsituationer.
<b>OPERATIONELT NIVEAU 4</b>	Udtale, tryk, rytme og intonation påvirkes af modersmålet eller regional variation, men hæmmer kun af og til forståelsen.	Enkle grammatiske strukturer og sætningsmønstre anvendes kreativt og beherskes normalt. Der kan opstå fejl, især i usædvanlige eller uventede situationer, men de er sjældent	Ordforrådet er normalt stort og præcist nok til at samtale effektivt om almindelige, konkrete og arbejdsrelaterede emner. Er ofte i stand til at bruge omskrivninger, hvis ordforrådet ikke rækker i	Taler sammenhængende i et passende tempo. Taler undertiden mindre flydende ved overgang fra indøvede faste vendinger eller fagsprog til spontan interaktion, men dette er ikke til hinder for effektiv kommunikation. Kan	Forståelsen er for det meste korrekt, når det drejer sig om almindelige, konkrete og arbejdsrelaterede emner og accenten eller måden at tale på er tilstrækkeligt forståelig for et internationalt samfund af sprogbrugere. Hvis der opstår	Svarene er normalt umiddelbare, korrekte og informative. Indleder og fører en samtale selv i uventede situationer. Reagerer korrekt, når der ser ud til at forekomme misforståelser, ved at kontrollere, bekræfte

DA

NIVEAU	UDTALE ANVENDER EN DIALEKT OG/ELLER ACCENT, DER ER FORSTÅELIG I LUFTFARTSMILJØET	STRUKTUR DE RELEVANTE GRAMMATISKE STRUKTURER OG SÆTNINGSMØNSTRER BESTEMMES AF SPROGFUNKTIONER, DER PASSER TIL OPGAVER	ORDFORRÅD	UDTRYKSEVNE	FORSTÅELSE	INTERAKTION
		meningsforstyrrende.	usædvanlige eller uventede situationer.	anvende argumentative markører og konnektorer i begrænset omfang. Fyldord virker ikke distraherende.	sproglige vanskeligheder eller komplikationer eller indtræder uventede begivenheder, kan forståelsen være langsommere eller kræve afklarende spørgsmål.	eller bede om afklarende oplysninger.

DA

DA

### Sprogbedømmelseskala: føroperationelt niveau, elementært niveau og forelementært niveau

NIVEAU	UDTALE	STRUKTUR	ORDFORRÅD	UDTRYKSEVNE	FORSTÅELSE	INTERAKTION
	ANVENDER EN DIALEKT OG/ELLER ACCENT, DER ER FORSTÅELIG I LUFTFARTSMILJØET	DE RELEVANTE GRAMMATISKE STRUKTURER OG SÆTNINGSMØNSTRE BESTEMMES AF SPROGFUNKTIONER, DER PASSER TIL OPGAVEN				
<b>FØROPERATIONELT NIVEAU</b> <b>3</b>	Udtale, tryk, rytme og intonation påvirkes af modersmålet eller regional variation og hæmmer ofte forståelsen.	Enkle grammatiske strukturer og sætningsmønstre i forbindelse med forudsigelige situationer beherskes ikke altid tilstrækkeligt. Der opstår ofte meningsforstyrrende fejl.	Ordforrådet er ofte stort og præcist nok til at samtale om almindelige, konkrete og arbejdsrelaterede emner, men det er begrænset, og ordvalget er ofte ukorrekt. Er ofte ude af stand til at bruge omskrivninger i mangel af ordforråd.	Taler sammenhængende, men er ikke god til at formulere sig og holder for lange pauser. Tøvende eller langsom sprogbehandling kan forhindre effektiv kommunikation. Fyldord virker undertiden distraherende.	Forståelsen er ofte korrekt, når det drejer sig om almindelige, konkrete og arbejdsrelaterede emner og accenten eller måden at tale på er tilstrækkeligt forståelig for et internationalt samfund af sprogbrugere. Kan have svært ved at forstå en sproglig vanskelighed eller en komplikation eller uventet begivenhed.	Svarene er undertiden umiddelbare, korrekte og informative. Kan indlede og føre en samtale relativt ubesværet om kendte emner og i forudsigelige situationer. Reagerer generelt ikke korrekt i uventede situationer.
<b>ELEMENTÆRT NIVEAU</b> <b>2</b>	Udtale, tryk, rytme og intonation påvirkes kraftigt af modersmålet eller regional variation og hæmmer normalt forståelsen.	Behersker kun i begrænset omfang nogle få enkle udenadlærte grammatiske strukturer og sætningsmønstre.	Begrænset ordforråd, der kun består af isolerede ord og udenadlærte vendinger.	Kan fremsætte meget korte, isolerede, udenadlærte ytringer med hyppige pauser og distraherende brug af fyldord i forsøg på at finde udtryk og udtale mindre velkendte ord.	Forståelsen er begrænset til isolerede, udenadlærte vendinger, når de udtales omhyggeligt og langsomt.	Reaktionstiden er langsom, og der reageres ofte ukorrekt. Interaktionen er begrænset til enkle rutineudvekslinger.
<b>FØRELEMENTÆRT NIVEAU</b> <b>1</b>	Niveauet er lavere end det elementære niveau.	Niveauet er lavere end det elementære niveau.	Niveauet er lavere end det elementære niveau.	Niveauet er lavere end det elementære niveau.	Niveauet er lavere end det elementære niveau.	Niveauet er lavere end det elementære niveau.

DA

*NB: Det operationelle niveau (niveau 4) kræves som minimum ved radiotelefonikommunikation. Niveau 1 til 3 beskriver det førelementære, det elementære og det føroperationelle sprogfærdighedsniveau, som ligger under ICAO's krav til sprogfærdigheder. Niveau 5 og 6 beskriver det udvidede niveau og ekspertniveauet, som ligger over det standardniveau, der kræves som minimum. Skalaen vil som helhed blive brugt som reference ved uddannelse og prøver med henblik på at hjælpe eleverne med at nå op på det af ICAO foreskrevne operationelle niveau (niveau 4).*

**DA**

31

**DA**

### **BILAG III**

#### **KRAV OG BETINGELSER, DER SKAL KNYTTES TIL CERTIFIKATER TIL UDDANNELSESUDBYDERE**

- (1) De krav, der er nævnt i artikel 10 og 11, vedrører især:
  - a) kursernes indhold, tilrettelæggelse og varighed
  - b) tilrettelæggelsen af eksamener
  - c) instruktørers og uddannelsespersonales kvalifikationer og erfaringer
  - d) uddannelsesudbyderens faciliteter, udstyr og lokaler
  - e) kvalitetsstyringssystem og -processer
  - f) tjenesternes kvalitet
  - g) økonomisk styrke
  - h) ansvars- og forsikringsdækning
  - i) ejerforhold og organisatorisk struktur
- (2) Certifikaterne skal indeholde oplysninger om:
  - a) den nationale tilsynsmyndighed, som har udstedt certifikatet
  - b) ansøgeren (navn og adresse)
  - c) den type tjenester, som certificeres
  - d) en erklæring om, at ansøgeren opfylder kravene i punkt 1
  - e) dato for certifikatets udstedelse og dets gyldighedsperiode.
- (3) Til certifikatet kan der eventuelt knyttes yderligere betingelser vedrørende:
  - a) de operationelle specifikationer for de berørte tjenester
  - b) tidspunktet for, hvornår tjenesterne bør udøves
  - c) alle andre retlige betingelser, som ikke er specifikke for luftfartstjenester, fx betingelser, der vedrører suspendering eller inddragelse af certifikatet.