



MODTAGET I UDENRIGSMINISTERIET/EU-KOORDINATIONS-KONTORET

DEN 15. september 2004

Dato : 8. september 2004
J.nr. : 222-146
Sagsbeh. : lokaltelefon 2 43 81
Org. enhed : 2. Kontor

Supplerende grundnotat vedrørende Kommissionens forslag til direktiv om fælles regler for certificering af flyveledere, KOM(2004) 473 endelig

Der henvises til grundnotat som fremsendt i brev af 30. august 2004.

Kommissionens forslag har tidligere været sendt i høring hos følgende organisationer og virksomheder:

AOPA Danmark, Billund Lufthavn, Dansam, Dansk Flyvelederforening, Dansk Industri, DALPA, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvesikringstjenesten (Naviair), Foreningen af Flyvelederassistenter i Danmark, Grønlands Lufthavnsvæsen og Københavns Lufthavne A/S.

Trafikministeriet har modtaget høringssvar fra Flyvesikringstjenesten (Naviair) og Dansk Flyvelederforening (DATCA):

Flyvesikringstjenesten (Naviair) bemærker indledningsvist, at Kommissionens direktivforslag i al væsentlighed ligger tæt op af de krav og strukturer, som er indeholdt i ESARR 5-dokumenterne som udgivet af Eurocontrol. Dog er der på en række punkter nye krav, ligesom der i direktivforslaget er krav, som er skærpet i forhold til Statens Luftfartsvæsens fortolkning af ESARR 5. Der vil således i forhold til nye Bestemmelser for Civil Luftfart (BL'er) være forhold, hvor de danske BL'er i nuværende udkast ikke lever op til direktivforslaget.

Videre bemærkes, at implementeringen af bestemmelserne i ESARR 5 vil øge Naviair's samlede ressourceforbrug, især i relation til vedligeholdelse, registrering og validering af det operative personales kompetencer. Selv om der kan være gode begrundelser for yderligere at skærpe bestemmelserne i ESARR 5, bør det stedse have sig for øje, at enhver skærpelse uvægerligt vil medføre øget ressourceforbrug hos de involverede parter, det være sig de nationale tilsynsmyndigheder (SLV), training providers (Naviair) samt flyveledere og elever.

Naviair har endvidere en række bemærkninger til de enkelte bestemmelser i direktivforslaget:

Fsva. forslagens artikel 2 om definitioner bemærkes, at der vil være behov for nøje at overveje, om der bør tilføjes yderligere definitioner. Der er fx medtaget en definition af "air navigation service providers", men der mangler en definition af "air navigation services". Tilsvarende er måske ikke alle begreber i artikel 7 om kategorier af lufttrafiktjenester (som en flyveleder er certificeret til) entydige.

Fsva. forslagens artikel 2, stk. 6, litra c, om flyvelederes sprogkunderskaber bemærkes, at det både i forhold til i dag og i forhold til de reviderede BL'er er et nyt krav, at der skal udstedes påtegninger i forhold til certifikatindehaveres sprogfærdigheder. Naviair opererer i dag med en såkaldt PELA test (Proficiency in the English Language), som eleverne skal bestå i løbet af deres uddannelse. Hvor omkostningstungt det nye krav i realiteten bliver, kan først vurderes, når direktivet implementeres i dansk ret. Det må dog under alle omstændigheder forventes, at kravet vil udløse yderligere ressourceforbrug i forhold til gældende praksis.

Fsva. forslagens artikel 5, stk. 1(a), om krav til udstedelse af certifikater bemærkes, at det grundlæggende krav om, at elever ubetinget skal være i besiddelse af studentereksamen eller lignende, er nyt.

Kravet forhindrer Naviair i at optage personer med en luftfartsrelevant baggrund i et videre uddannelsesforløb til flyveleder. Dette har gennem tiderne været praksis i forhold til fx AFIS- og FIC-operatører og INFO-flyveledere. Til disse grupper, som på anden vis har erhvervet sig relevant erfaring, har der ikke hidtil været stillet krav om en til universitetet adgangsgivende eksamen. Kravet må anses for at være unødvendigt begrænsende i forhold til Naviair's rekruttering af personale, og Naviair foreslår på den baggrund en ændring af artikel 5, stk. 1(a).

Fsva. forslagens artikel 5, stk. 5(c), bemærker Naviair, at aspiranter fremover skal være i besiddelse af et gyldigt medical certificate for at kunne deltage i praktisk indøvelse (on the job training, OJT). Dette er en skærpelse i forhold til i dag, men dog i tråd med ESARR 5 og de reviderede BL'er. Naviair tager kravet ad notam og finder ikke forholdet problematisk.

Fsva. forslagens artikel 5, stk. 3(b), bemærker Naviair, at kravet om gennemførelse af eksamen for OJT-instruktører er nyt og forekommer at være en unødvendig skærpelse, idet den hidtidige praksis har fungeret tilfredsstillende.

Fsva. forslagens artikel 6, stk. 3 og 4, om kriterier for opretholdelse af flyvelederes kategoripåtegninger bemærker Naviair, at den foreslåede 5-års regel er en stor lempelse i forhold til i dag, hvor en dansk flyveleder allerede efter 18 måneder uden aktiv tjeneste mister sine rettigheder. Med den reviderede BL 6-70 om flyveledercertifikat udvides denne periode til 2 år. Videre mangler der en angivelse af den periode, for hvilken den første kategoripåtegning udstedes.

Fsva. forslagens artikel 7 om flyvelederes kategoripåtegninger bemærkes, at det bør overvejes at definere alle de i artikel 7 anførte begreber for derved at

sikre klarhed og entydighed. Artiklen er vanskelig at overskue, og det bør overvejes at forbedre dette.

Fsva. forslagens artikel 8 om sprogfærdigheder anfører Naviair, at forslaget lægger op til, at både elever og certificeret operativt personale løbende skal aflægge prøve i sprogfærdigheder. Der er her tale om nye krav, som nemt vil blive ressourcekrævende at opfylde. Danske flyvelederes engelskkundskaber er i forvejen tilfredsstillende, og der bør derfor udvises tilbageholdenhed ved kravenes detaljerede implementering i Danmark.

Fsva. forslagens artikel 10 om certificering af udbydere af træning til flyveledere bemærkes, at det er et nyt krav, at Training Providers (træningsudbydere) skal certificeres. Naviair's uddannelsesvirksomhed godkendes allerede i dag af Statens Luftfartsvæsen, og det forventes ikke, at selve certificeringsprocessen vil medføre radikalt øgede krav og øget ressourceforbrug for Naviair og Statens Luftfartsvæsen. Dette bør der selvfølgelig tages højde for ved direktivets implementering i Danmark.

Fsva. forslagens artikel 10, stk. 6, bemærkes, at spørgsmålet om gensidig anerkendelse af certifikater primært er et anliggende for Statens Luftfartsvæsen. Der er tale om et helt nyt koncept, som vel i højere grad end hidtil giver mulighed for, at træningsudbydere kan uddanne flyveledere fra andre lande.

Direktivets mål sigter bl.a. på at sikre arbejdskraftens frie bevægelighed, hvor gensidig anerkendelse af uddannelsesinstitutioner vil være et nyttigt værktøj. Det bør dog fordrer, at der foreligger en harmoniseret og gennemsigtig uddannelse af flyveledere i alle medlemslande.

Fsva. forslagens artikel 11 om regnskabsmæssige krav til træningsudbydere bemærker Naviair, at der - som for air navigation service providers i forordningspakken om et fælles europæisk luftrum - indføres nye og skærpede krav til regnskabsaflæggelse, revision m.v. af træningsudbydere. Kravet vil være ressourcekrævende at opfylde.

Fsva. forslagens artikel 12 om sikring af overholdelse af kompetencestandarder bemærkes, at kravet om registrering af hver enkelt certifikatindehavers effektive arbejdsindsats på de respektive sektorer og positioner m.v. er nyt og en meget væsentlig skærpelse i forhold til ikke alene gældende praksis, men også i forhold til den kommende reviderede BL på området. Der er tale om et ressourcekrævende tiltag, som forudsætter en væsentlig holdningsbearbejdning hos personalet.

Fsva. forslagens artikel 13 om gensidig anerkendelse af flyvelederes certifikater bemærkes, at bestemmelserne om gensidig anerkendelse af flyveledercertifikater er nye på området, hvor udenlandske certifikater hidtil har været underkastet en konkret valideringsprocedure hos Statens Luftfartsvæsen. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne under artikel 10.

Dansk Flyvelederforening (DATCA) er umiddelbart positivt indstillet overfor en harmonisering af reglerne for certificering af flyveledere inden for EU.

Fsva. forslaget artikel 2 og definitionen af "air traffic controller" bemærker Dansk Flyvelederforening, at der for øjeblikket er en tendens til at udviske forskellen mellem flyveledelse og diverse former for flyveinformationstjeneste. De mindre lufthavne og flyvepladser har i en periode været økonomisk trængte og har derfor undladt at etablere flyveledelse, selvom trafikmængden har krævet det.

Dertil kommer, at AFIS-operatører i mange tilfælde benytter sig af radarinformationer, også selv om AFIS-operatører ikke er uddannede til brugen af radar. Dette kommer som oftest til udtryk gennem fraseologien, som i flere tilfælde er identisk med den, der bruges inden for flyveledelse.

Dansk Flyvelederforening finder det på den baggrund af stor betydning, at definitionen af "air traffic controller" præciseres ved tilføjelse af en henvisning til de relevante standarder i ICAO's Annex 1 og Eurocontrol's ESARR 5.

Fsva. forslaget artikel 3 om nationale tilsynsmyndigheder ser Dansk Flyvelederforening gerne, at der etableres en fælles EU-tilsynsfunktion med henblik på at påse de nationale tilsynsmyndigheders overholdelse af retningslinjerne som fastsat af EU.

Flere af de forhold, der er nævnt i forhold til artikel 2, opleves som værende i strid med de generelle europæiske retningslinier på området. Det er endvidere opfattelsen, at det danske tilsyn har ageret meget svagt i de nævnte sager.

Dansk Flyvelederforening efterlyser en instans, som der kan rettes henvendelse til i sager vedrørende det nationale tilsyn. Alternativt foreslås det, at der oprettes et klagenævn, som kan behandle sager vedrørende de nationale tilsyn.

Fsva. forholdet mellem civile og militære flyveledere efterlyser Dansk Flyvelederforening fælles regler for civile certifikater til militære flyveledere – i hvert fald når der er tale om militære flyveledere, som kontrollerer civil lufttrafik. Dansk Flyvelederforening ønsker generelt øget fokus på forholdet mellem civile og militære flyveledere.