



Europeiskt flygledarcertifikat

Näringsdepartementet

2004-08-26

Dokumentbeteckning

KOM (2004) 473 final

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ett europeiskt flygledarcertifikat

Sammanfattning

Förslaget innehåller regler för certifiering, kompetenssäkring och medicinska krav för flygledare. Dessutom innehåller direktivet krav på certifiering av organisationer som utbildar flygledare samt tillsyn av dessa. Syftet är att höja och harmonisera flygledarnas kompetensnivå och göra den jämförbar över hela gemenskapen, vilket ökar säkerheten i flygledningssystemet. Vidare förbättras förutsättningarna för en ökad rörlighet på arbetsmarknaden för flygledare genom att flygledarcertifikaten erkänns inom hela gemenskapen.

Förslaget medför inga betydande förändringar av vare sig svensk lagstiftning eller praxis. Förslaget baserar sig på rekommendationer antagna inom Eurocontrol och som Sverige i huvudsak redan har infört.

Sverige stödjer direktivförslaget i stort. Särskilt välkomnas de säkerhetshöjande effekter som direktivet kan få för det europeiska flygtransportssystemet. En öppnare arbetsmarknad för flygledare betraktas också som positivt.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Det europeiska luftrummet tillhör världens mest trafikerade och är därför i stort behov av att kunna organiseras och planeras på ett så rationellt sätt som möjligt. En effektiv organisation av luftrummet och flygtrafiktjänsten motverkas av att staterna har utvecklat sina egna regelsystem och procedurer. Genom de sedan april 2004 gällande förordningarna om ett gemensamt europeiskt luftrum har gemenskapen instiftat ett regelverk som skall

undanröja den rådande fragmenteringen av luftrummet och flygtrafiktjänsten. Det nu aktuella direktivet aviserades i förordningen om tillhandahållande av flygtrafiktjänster¹ och är en del i åtgärdsplanen för att förbättra effektiviteten och säkerheten i det europeiska luftrummet.

Direktivet innehåller förslag till regler för certifiering, kompetenssäkring och medicinska krav för flygledare. Dessutom innehåller direktivet krav på certifiering av utbildningsanordnare för flygkontrolltjänster samt tillsyn av dessa. Direktivet utgår från Eurocontrols regelverk, ESARR 5, som innehåller säkerhetskrav för personal inom flygledningstjänsten (ATM). ESARR 5 har delvis redan införlivats i Sverige genom Luftfartsinspektionens regelverk BCL-FT.

Direktivets syfte är att höja flygledarnas kompetensnivå och göra den jämförbar över hela gemenskapen vilket ökar säkerheten i flygledningssystemet. Vidare öppnas arbetsmarknaden för flygledare upp på ett bättre sätt genom att certifikaten erkänns inom hela gemenskapen.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Sverige har en lång tradition av att aktörer på flygmarknaden skall ges godkännande (certifiering) innan de lämnas tillträde till marknaden. Sedan en längre tid tillbaka har individuella certifikat för flygledare utfärdats med stöd av luftfartslagen och luftfartsförordningen.

Eftersom det svenska regelverket redan omfattar stora delar av direktivförslaget görs bedömningen att flygsäkerheten inte påverkas nämnvärt för den flygande allmänheten inom Sveriges gränser. Likaså bedöms det finnas flera väl utvecklade stater inom gemenskapen som befinner sig i samma situation. Däremot antas flygsäkerheten öka ur ett totalt europeiskt perspektiv då det finns flera stater som saknar delar av de krav som direktivet omfattar.

Direktivets påverkan på gällande svenska regelverk bedöms som ringa.

1.3 Budgetära konsekvenser

Eftersom direktivets förslag till stor del redan gäller i Sverige förutses inga betydande kostnadsökningar. Flygledare certifieras redan i dag. Däremot föreslås att vissa uppgifter skall föras in i certifikatet som inte krävs i nuvarande svenska system. Denna hantering skulle föranleda något högre kostnader. Ytterligare förslag som skulle kunna medföra fördyringar är genomförande av språktester samt ökade krav på tillsyn av skolor som tillhandahåller flygtrafiktjänstutbildning.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet, beaktandesats 9 och artikel 5.

Kommissionen gör bedömningen att kortsiktiga kostnadsökningar kommer att utjämnas på längre sikt genom möjligheter till ett effektivare utnyttjande av arbetskraften inom flygtrafiktjänsten.

Direktivets förslag har ingen direkt påverkan på statsbudgeten eftersom flygtrafiktjänsten är avgiftsfinansierad i Sverige. Däremot skulle flygföretagen kunna påverkas genom eventuella avgiftshöjningar.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige stödjer i stort sett direktivets förslag. Säkerhetshöjande åtgärder i det europeiska flygtransportsystemet välkomnas. Förslagen bedöms inte leda till några större förändringar för säkerheten i svenskt luftrum men gynnar den totala säkerheten i Europa eftersom flygtrafiktjänsten inte är fullt lika välutvecklad i alla delar av gemenskapen.

Vidare stöds insatser för att öka rörligheten bland flygledare. Det råder för närvarande brist på flygledare inom vissa delar av gemenskapen, dock inte i Sverige. Däremot skulle ett gemensamt certifikat medföra bättre möjligheter för den svenska flygledarskolan i Sturup (Swedish ATS Academy) att konkurrera på den europeiska marknaden.

Sverige stödjer direktivets förslag om att införa hälsokrav för att en person skall kunna beviljas flygledarcertifikat. En sådan rekommendation finns redan i dag men skulle bli obligatorisk genom direktivet.

Liksom i förordningarna om ett gemensamt europeiskt luftrum finns en ambition från kommissionens sida att öka samarbetet mellan civila och militära myndigheter. Detta får dock inte leda till att militär verksamhet regleras genom direktivet. Sverige bevakar därför att direktivets förslag inte inkräktar på medlemsstaterna exklusiva kompetens att reglera militär verksamhet.

Direktivets påverkan på gällande svenska regelverk bedöms som ringa.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaterna ställer sig överlag positiva till grunddragen i direktivet.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentets ståndpunkt är inte känd.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) är en intresseorganisation för leverantörer av civila flygtrafiktjänster med ett stort

antal europeiska medlemmar, bl.a. Luftfartsverket. CANSO har beretts tillfälle av kommissionen att yttra sig över direktivförslaget. Yttrandet är i huvudsak positivt. CANSO vill undvika onödig byråkrati och förordar en långtgående tillämpning av subsidiaritetsprincipen. Mobiliteten bland flygledare antas inte öka i någon större utsträckning på grund av språkliga och kulturella barriärer.

Varken Luftfartsverkets avdelning för flygtrafiktjänst (ANS) eller flygledarskolan Swedish ATS Academy har haft några grundläggande invändningar mot direktivförslaget.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget behandlas i rådsarbetsgruppen för luftfartsfrågor under hösten 2004.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Romfördraget, artikel 80.2. Beslut med kvalificerad majoritet i rådet och genom medbeslutandeförfarande med Europaparlamentet enligt artikel 251.

3.3 Fackuttryck/termer

ATM – Air Traffic Management (Flygledningstjänst)

BCL-FT – Bestämmelser för Civil Luftfart – Flygtrafiktjänst

ESARR 5 – Eurocontrol Safety Regulatory Requirement 5 – ATM Services' Personnel

Eurocontrol – Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst