



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 26.11.2002

KOM(2002) 664 endelig

2002/0014 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer, der benytter
Fællesskabets lufthavne**

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2)

BEGRUNDELSE

Kommissionen forelagde den 14.1.2002 Europa-Parlamentet og Rådet sit forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om sikkerhed forbundet med tredjelands luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne (KOM(2002)8/endelig - 2002/0014(COD)).

Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav positiv udtalelse den 17.7.2002.

Regionsudvalget besluttede ikke at afgive udtalelse.

Europa-Parlamentet afgav den 3.9.2002 sin udtalelse med 19 ændringsforslag til Kommissionens forslag.

Kommissionen accepterede 13 af de 19 ændringsforslag, der blev vedtaget af Europa-Parlamentet: seks ændringsforslag blev accepteret i deres helhed (nr. 1, 4, 5, 13, 16, 22), seks med mindre omformulering (nr. 2, 9, 11, 18, 20 og 21) og et delvist, idet den foreslog en anden formulering, der var i overensstemmelse med ændringsforslagets ånd (nr. 12).

1. ÆNDRINGER TIL BETRAGTNINGERNE

Ændringer til betragtning 3 understreger, at Fællesskabet ikke kræver noget af tredjelande, det ikke allerede selv gør (se ændringsforslag 1).

Ændringer til betragtning 4 understreger, at overvågning af sikkerhedsnormer er nødvendig for alle luftfartøjer. Formuleringen af det ændringsforslag, Europa-Parlamentet vedtog, er blevet ændret en smule (se ændringsforslag 2).

Ændringer til betragtning 5 understreger, at effektiviteten af rampinspektioner garanteres ved anvendelse af ensartede metoder (se ændringsforslag 4).

Ændringer til betragtning 6 understreger, at Fællesskabets indsats ikke er henvendt på tredjelande som sådan, men på luftfartøjer - fra tredjelande - der ikke opfylder internationalt godkendte sikkerhedsnormer (se ændringsforslag 5).

En ny betragtning indfører begrebet stikprøveprocedure. Denne procedure anvendes allerede i praksis af mange medlemsstater (se ændringsforslag 9).

En ny betragtning foreslår øget overvågning af fly eller flyselskaber, som tidligere har udvist mangler. Denne procedure anvendes allerede i praksis af flere medlemsstater (se ændringsforslag 9).

Ændringer til betragtning 13 (nu nr. 15) sigter på at sikre, at eksisterende sikkerhedsdata udnyttes bedst muligt. Formuleringen af det ændringsforslag, Europa-Parlamentet har vedtaget, er blevet ændret en smule (se ændringsforslag 11).

En ny betragtning 16 understreger, at dette direktiv og oprettelse af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur tager hensyn til eksisterende procedurer og viden. Ånden i Europa-Parlamentets ændringsforslag nr. 12 er accepteret, men foreligger i en anden formulering (se ændringsforslag 12).

2. ÆNDRINGER TIL ARTIKEL 1 OG 5

Rampinspektioner kunne i det oprindelige forslag kun udføres, hvis et luftfartøj var mistænkt for ikke at overholde internationale sikkerhedsnormer. Den ændrede formulering af artikel 1 og 5 gør det muligt også at udføre stikprøver, under forudsætning af, at det sker uden forskelsbehandling (se ændringsforslag 13 og 16).

3. ÆNDRINGER TIL ARTIKEL 7

For at undgå, at offentliggjorte dokumenter kan føre til misfortolkning, som kan være skadelig for de involverede parter rygte, har man tilføjet en sætning for at sikre, at tekniske oplysninger forelægges på forståelig måde (se ændringsforslag 20).

Der er også blevet tilføjet en ny sætning for at informere offentligheden om myndighedernes opfølgning af offentlighedens klager (se ændringsforslag 18).

4. ÆNDRINGER TIL ARTIKEL 9, STK. 4

Der er tilføjet en bisætning for at præcisere eventuelle foranstaltninger til at forbedre sikkerhed i oprindelseslandene. Det ændringsforslag, der er vedtaget af Europa-Parlamentet, er på linje med de synspunkter, Kommissionen har givet udtryk for i sin meddelelse "EU's bidrag til forbedring af luftfartssikkerheden på verdensplan"¹. Formuleringen af det ændringsforslag, Europa-Parlamentet har vedtaget, er blevet ændret en smule (se ændringsforslag 21).

5. ÆNDRING TIL ARTIKEL 13

Dette er kun en ændring af formuleringen med henblik på at forbedre teksten (se ændringsforslag 22).

Under henvisning til artikel 250, stk. 2, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab ændrer Kommissionen hermed sit forslag som følger:

¹ KOM(2001) 390 endelig af 16.7.2001.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne

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 Kommissionen²,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg³,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁴

i overensstemmelse med proceduren i traktatens artikel 251⁵, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den beslutning, der blev vedtaget af Europa-Parlamentet den 15. februar 1996⁶) påpeger behovet for, at Fællesskabet indtager en mere aktiv holdning og udvikler en strategi med henblik på at forbedre sikkerheden for de medborgere, der rejser med fly, eller som bor nær lufthave.
- (2) Kommissionen har tilstillet Rådet og Europa-Parlamentet en meddelelse med titlen "Fastlæggelse af en fællesskabsstrategi til forbedring af flyvesikkerheden"⁷.
- (3) Denne meddelelsen påviser klart, at sikkerhed kan styrkes effektivt ved at sikre, at luftfartøjer, **således som det allerede er tilfældet inden for EU,** i fuldt omfang opfylder de internationale sikkerhedsnormer der foreligger i bilaget til konventionen om international civil luftfart, som blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944.

² EFT C103, 30.4.2002, s. 351

³ EFT

⁴ EFT

⁵ EFT

⁶ Beslutning B4-0150/96, EFT C 65 af 4.3.96, s. 172.

⁷ Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet, rapport fra gruppen på højt niveau, som blev oprettet ved Rådets beslutning af 11. marts 1996 til Europa-Parlamentet og Rådet om fastlæggelse af en fællesskabsstrategi til forbedring af luftfartssikkerheden. SEK(96) 1083, sendelig udg., 12.6.1996.

- (4) **Det er vigtigt, at alle luftfartøjer kan underkastes passende inspektion.** Erfaringen har **dog** vist, at tredjelande ikke altid gennemfører og håndhæver internationale sikkerhedsnormer; det er derfor, for at forbedre transportsikkerheden i Fællesskabet, nødvendigt, at ~~Fællesskabets medlemsstater selv overvåger~~ overholdelse af internationale normer **overvåges** i deres **Fællesskabets** lufthavne.
- (5) Bestemmelser og procedurer for rampchecks, inkl. udstedelse af startforbud for fly, bør harmoniseres for **gennem ensartede metoder** at sikre ensartet effektivitet i alle lufthavne i hele Fællesskabet, hvilket vil medføre en nedskæring af tredjelandes selektive anvendelse af bestemte lufthavne for at forsøge at undgå korrekt kontrol.
- (6) en harmoniseret fremgangsmåde, hvad angår medlemsstaternes effektive håndhævelse af internationale sikkerhedsnormer, forebygger konkurrenceforvriddning og styrker en fælles holdning over for **luftfartøjer fra tredjelande, der ikke opfylder internationale sikkerhedsnormer.**
- (7) De oplysninger, der indsamles i de enkelte medlemsstater, bør stilles til rådighed for alle andre medlemsstater og Kommissionen for at sikre den mest effektive overvågning af, at tredjelandes fly overholder de internationale sikkerhedsnormer.
- (8) Der er af ovennævnte grunde behov for på fællesskabsniveau at fastsætte en procedure til vurdering af udenlandske fly og de dermed forbundne samarbejds mekanismer mellem medlemsstaterne med henblik på indbyrdes udveksling og analyse af oplysninger og de konklusioner, der kan drages heraf.
- (9) Fly, der lander i Fællesskabet på et hvilket som helst tidspunkt, skal underkastes inspektion, når der er mistanke om, at de ikke overholder de internationale sikkerhedsnormer.
- (10) **Rampchecks kan også gennemføres efter en stikprøveprocedur for fly, hvor der ikke foreligger nogen særlig mistanke, såfremt dette sker på en ikke-diskriminerende måde.**
- (11) **Inspektioner kan foretages i øget omfang af fly, på hvilke der ofte før er blevet konstateret mangler eller af fly fra luftfartsselskaber, hvis fly ofte før har gjort sig uheldigt bemærket.**
- (12) Sikkerhedsrelateret information er så følsom, at den eneste måde, hvorpå man kan sikre indsamling af sådan information er at sikre, at den anvendes korrekt og at informationskilderne er fortrolige; EU's borgere bør informeres om den indsats, der gøres med henblik på deres sikkerhed og om de vigtigste tilfælde, der påvirker luftfartssikkerhed.
- (13) De luftfartøjer, for hvilke udbedring er påkrævet, skal - i tilfælde af, at manglerne helt klart indebærer en sikkerhedsrisiko - pålægges startforbud, indtil disse mangler er blevet udbedret; der bør fastsættes ankeret mod sådanne beslutninger.

- (14) Faciliteterne i den kontrollerende lufthavn kan være af en sådan art, at den kompetente myndighed er nødt til at give luftfartøjet tilladelse til at flyve videre til en mere passende lufthavn, forudsat at betingelserne for en sikker overførelse af luftfartøjet er opfyldt.
- (15) Det er nødvendigt, at Kommissionen udarbejder foranstaltninger vedrørende specifikke sikkerhedsrisici samt for gennemførelse af kravene i artikel 4, 5 og 6; der skal nedsættes et udvalg og fastlægges en procedure for nært samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen i dette udvalg. Statistikker og oplysninger, der er blevet indsamlet i forbindelse med andre fællesskabsforanstaltninger vedrørende specifikke hændelser, der kan være relevante for afsløringen af mangler, der udgør en fare for sikkerheden, bør af Kommissionen stilles til rådighed for udvalget.
- (16) Det er nødvendigt at tage hensyn til det samarbejde og den informationsudveksling, der finder sted i JAA (Joint Aviation Authorities - Den Fælles Luftfartsmyndighed) og ECAC (European Civil Aviation Conference - den europæiske konference for civil luftfart) sammenhæng, og der bør i størst muligt omfang gøres brug af den eksisterende ekspertise i SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft), navnlig bør forvaltning af denne aktivitet senere overføres til Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur.
- (17) Da de foranstaltninger, der er nødvendige til gennemførelse af dette direktiv er generelle foranstaltninger som nævnt i artikel 2 i Rådets beslutning 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁸, bør de vedtages ved anvendelse af forskriftsproceduren, som fastsat i artikel 5 i denne beslutning -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er at bidrage til en forbedring af luftfartssikkerheden ved at sikre,

- at der indsamles og videregives oplysninger, således at der kan fremskaffes tilstrækkeligt bevismateriale til at træffe afgørelse om, hvilke foranstaltninger der er nødvendige for at sikre sikkerheden både for luftfartspassagerer og mennesker på landjorden
- at tredjelandes luftfartøjer, drift af disse luftfartøjer og deres besætning kontrolleres, navnlig når der foreligger rimelig mistanke om, at

⁸ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

internationale sikkerhedsnormer ikke er opfyldt, og at sådanne fartøjer pålægges flyveforbud, hvis sikkerheden umiddelbart tilsiger det

- at der træffes afgørelse om gennemførelse af passende foranstaltninger for at udbedre de konstaterede mangler.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Dette direktiv finder anvendelse på tredjelandes luftfartøjer, der lander i lufthavne beliggende i Fællesskabets medlemsstater.

Statsluftfartøjer, som defineret i konventionen angående international civil luftfart, der blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944 (i det følgende benævnt Chicago-konventionen) og luftfartøjer, hvis højeste tilladte startvægt er under 5 700 kg, og som ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, falder uden for direktivets anvendelsesområde.

Dette direktiv begrænser dog ikke medlemsstaternes rettigheder - under behørig overholdelse af fællesskabsretten - til at udføre kontrol af, udstede startforbud for, udelukke eller pålægge betingelser for et hvilket som helst luftfartøj, der lander i deres lufthavne.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

"udstedelse af startforbud": udstedelse af et formelt forbud imod, at et luftfartøj forlader en lufthavn og de nødvendige skridt til at tilbageholde det

"internationale sikkerhedsnormer": de sikkerhedsnormer, der er indeholdt i Chicago-konventionen med bilag som gældende på tidspunktet for kontrollen

"rampcheck": en undersøgelse af tredjelandes luftfartøjer i overensstemmelse med bilag II

"tredjelandes luftfartøj": et luftfartøj, der ikke benyttes eller opereres under kontrol af en kompetent myndighed i en medlemsstat.

Artikel 4

Indsamling af oplysninger

Medlemsstaterne indfører en ordning til indsamling af enhver oplysning, der anses for nyttig for opfyldelsen af det i artikel 1 beskrevne formål, herunder:

- a) vigtige tilgængelige sikkerhedsoplysninger, bl.a. i form af
- pilotrapporter
 - rapporter fra den organisation, der forestår vedligeholdelsen
 - rapporter om flyvehændelser
 - andre organisationer, der er uafhængige af medlemsstaternes kompetente myndigheder
 - klager
- b) oplysninger om de foranstaltninger, der træffes som følge af et rampcheck, såsom
- udstedelse af startforbud for et luftfartøj
 - udelukkelse af et luftfartøj eller operatør fra det pågældende land
 - krav om udbedring af mangler
 - etablering af kontakt til operatørens kompetente myndighed
- c) opfølgende oplysninger om operatøren, bl.a. om
- gennemførelsen af udbedringsforanstaltninger
 - fornyet konstatering af manglende overensstemmelse.

Disse oplysninger skal opbevares, idet der anvendes en standardrapport, der skal indeholde de punkter, der er beskrevet i formularen i bilag I.

Artikel 5

Rampcheck

1. Hver medlemsstat tager passende midler i brug for at sikre, at tredjelands luftfartøjer, der er mistænkt for ikke at være i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsnormer, og som lander i en hvilken som helst lufthavn i medlemsstaten, der normalt er åben for international lufttrafik, underkastes rampcheck. Ved gennemførelsen af sådanne procedurer skal de kompetente myndigheder især være opmærksomme på luftfartøjer,
 - for hvilke der er modtaget oplysninger om et ringe vedligeholdelsesniveau, eller som har åbenbare skader eller mangler
 - for hvilke der er blevet rapporteret unormal manøvrering efter indflyvning i medlemsstatens luftrum, som giver anledning til alvorlige betænkeligheder angående sikkerheden

- der tidligere har været underkastet et rampcheck, som har afsløret mangler, så der kan være stærk tvivl om, hvorvidt luftfartøjet er i overensstemmelse med internationale sikkerhedsnormer, og medlemsstaten har betænkeligheder om, hvorvidt manglerne er udbedret
- for hvilke der er tegn på, at de kompetente myndigheder i det land, hvor luftfartøjet er registreret, eventuelt ikke udfører egentlige sikkerhedscheck, eller
- hvor oplysninger indsamlet i henhold til artikel 4 giver anledning til betænkelighed med hensyn til operatøren, eller hvis et tidligere rampcheck af et luftfartøj, der anvendes af samme operatør, har afsløret mangler.

2. Rampchecks kan også udføres i form af en stikprøveprocedure uden at der foreligger særlig mistanke. En sådan procedure udføres på ikke-diskriminerende måde.

- 3.** Medlemsstaterne sikrer gennemførelsen af passende rampcheck og andre overvågningsforanstaltninger, som fastlagt i artikel 9, stk. 3.
- 4.** Et rampcheck udføres i overensstemmelse med den i bilag II beskrevne procedure og med anvendelse af en formular til rampcheckrapport, der mindst omfatter de punkter, der er beskrevet i den formular, der indgår i dette bilag. Ved afslutningen af et rampcheck underrettes luftfartøjschefen om indholdet af rapporten, og hvis der påvises mangler, sendes rapporten til luftfartsforetagendet og til den pågældende kompetente myndighed.
- 5.** Ved udførelsen af et rampcheck i henhold til dette direktiv bestræber den kompetente myndighed sig på så vidt muligt at undgå, at luftfartøjet bliver unødigt forsinket.

Artikel 6

Udveksling af oplysninger

1. Medlemsstaternes kompetente myndigheder deltager i en gensidig udveksling af oplysninger.
2. Alle de i artikel 4 omhandlede standardrapporter og de i artikel 5, stk. 4, omhandlede rampchecks stilles efter anmodning straks til rådighed for medlemsstaternes kompetente myndigheder og for Kommissionen.
3. Hvis det fremgår af en standardrapport, at der består en potentiel sikkerhedsrisiko, eller det fremgår af en rampchecksrapport, at et luftfartøj ikke er i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsnormer, og at det derfor kan udgøre en potentiel sikkerhedsrisiko, videresendes rapporten

straks til hver enkelt kompetent myndighed i medlemsstaterne og til Kommissionen.

Artikel 7

Beskyttelse og udbredelse af oplysninger

1. De oplysninger, der udveksles i henhold til artikel 6, må kun anvendes til at opfylde formålet med dette direktiv og adgangen til oplysningerne begrænses til de involverede kompetente myndigheder og Kommissionen.
2. De enkelte medlemsstater offentliggør hvert halve år oplysninger, så de er tilgængelige for offentligheden, vedrørende:
 - det antal luftfartøjer, der har fået startforbud i de seneste seks måneder, herunder type fly, luftfartsselskabets navn og land, registreringsstaten, grunden til startforbudet, lufthavn og dato for startforbudet samt de påbudte udbedringsforanstaltninger,
 - type luftfartøj, registreringsstat samt navn og land for det luftfartsselskab, hvis luftfartøj er blevet tilbageholdt mere end en gang i de seneste 24 måneder, grunden til startforbud og lufthavn og dato for startforbudet samt de påbudte udbedringsforanstaltninger,
 - en liste over lufthavne, der er åbne for international trafik, antallet af udførte rampchecks og antallet af tredjelandes luftfartøjers bevægelser i hver af de lufthavne, der forekommer på listen,
 - antallet af rampchecks, som er meddelt i henhold til bestemmelserne i artikel 6, stk. 3.
 - **sammenfattende oversigter over klager vedrørende luftfartøjers sikkerhed og over opfølgningen af disse klager.**

Offentliggørelsen af årsagerne til startforbud skal være enkle, let forståelige og utvetydige.

3. Kommissionen kan, i overensstemmelse med proceduren i artikel 11, stk. 2, beslutte at frigøre supplerende oplysninger til parter, der kan forventes at drage nytte heraf med henblik på bedre sikkerhed i luften.
4. Den fortrolige karakter af de oplysninger, der afgives frivilligt, navnlig af besætningen på luftfartøjer, der underkastes rampcheck, sikres ved i udstrakt grad at gøre kilden til sådanne oplysninger anonym.

Artikel 8

Udstedelse af startforbud for et luftfartøj

1. Når manglende overensstemmelse med internationale sikkerhedsnormer helt klart indebærer en sikkerhedsrisiko, udsteder den kompetente myndighed, der udfører et rampcheck, startforbud for luftfartøjet, så længe den pågældende sikkerhedsrisiko ikke er fjernet.
2. Hvis et luftfartøj får startforbud, underretter den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor inspektionen har fundet sted, straks operatørens kompetente myndigheder og de kompetente myndigheder i luftfartøjets registreringsstat.
3. Hvis risikoen er af en sådan art, at luftfartøjet kan flyves sikkert uden fragt eller betalende passagerer, fastlægger den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor kontrollen har fundet sted, i samråd med det land, der er ansvarligt for luftfartøjets drift, de nødvendige betingelser, hvorunder luftfartøjet kan få tilladelse til, uden fragt eller betalende passagerer, at flyve sikkert til en lufthavn, hvor manglerne kan udbedres, og underretter de stater, der vil blive overfløjet af luftfartøjet.

Artikel 9

Sikkerhedsforbedrende foranstaltninger og gennemførelsesforanstaltninger

1. Medlemsstaterne giver de øvrige medlemsstater og Kommissionen meddelelse om de operationelle foranstaltninger, de har truffet, og de ressourcer, de har afsat til opfyldelse af de i artikel 4, 5 og 6 opstillede krav.
2. På grundlag af de oplysninger, der er indsamlet i medfør af stk. 1, kan Kommissionen i overensstemmelse med proceduren i artikel 11, stk. 2, træffe passende foranstaltninger til at fremme gennemførelsen af artikel 4, 5 og 6, såsom:
 - opstilling af en liste over de oplysninger, der skal indsamles
 - fastlæggelsen af enkelthederne med hensyn til indholdet af og procedurerne for rampcheck
 - fastlæggelse af formen for opbevaring og videregivelse af data
 - etablering af eller støtte til passende organer til styring og forvaltning af de nødvendige redskaber til indsamling og udveksling af oplysninger.
3. På grundlag af de oplysninger, der er modtaget i medfør af artikel 4, 5 og 6, og i overensstemmelse med den i artikel 11, stk. 2, fastlagte procedure, kan der træffes beslutning om at gennemføre passende rampcheck og andre overvågningsforanstaltninger, navnlig over for en bestemt operatør eller operatører fra et bestemt tredjeland, indtil den kompetente myndighed i det pågældende tredjeland har vedtaget tilfredsstillende foranstaltninger til udbedring af manglerne.

4. Kommissionen kan træffe passende foranstaltninger med henblik på at samarbejde med og bistå tredjelande med at forbedre deres luftfartssikkerhedskontrol, **herunder bistand, så de lokale sikkerhedsfaciliteter og deres ansatte når op på de normer, der er gældende i Fællesskabet.**

Artikel 10

Udelukkelse af operatører eller operationelle betingelser

Hvis en medlemsstat beslutter at udelukke en bestemt operatør eller operatører fra et bestemt tredjeland fra dets lufthavne eller pålægge dette eller disse bestemte operationelle betingelser, indtil den kompetente myndighed i det pågældende tredjeland har vedtaget tilfredsstillende foranstaltninger til udbedring af manglerne, skal

- a) medlemsstaten meddele Kommissionen de truffne foranstaltninger
- b) Kommissionen kan, i samråd med det i henhold til artikel 11, stk. 1, oprettede udvalg, identificere betydningen af sikkerhedsrisikoen på EF-niveau;
- c) Kommissionen kan, i henhold til den i artikel 11, stk. 2, fastsatte procedure, træffe enhver foranstaltning, der anses for nødvendig, inkl. udvidelse af de foranstaltninger, der er meddelt i henhold til punkt a, til at omfatte hele Fællesskabet.

Artikel 11

Udvalg

- 1. Kommissionen bistås af det udvalg, der nedsættes ved artikel 12 i Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart⁹.
- 2. Når der henvises til dette stykke, gælder forskriftsproceduren i henhold til artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med artikel 7, stk. 3, og artikel 8 heri.
- 3. Den frist, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF er på 3 måneder.
- 4. Udvalget kan også rådspørges af Kommissionen vedrørende ethvert andet spørgsmål forbundet med anvendelsen af dette direktiv, f.eks. identificering af de fællesskabsomspændende følger af den sikkerhedsrisiko, som nævnt i artikel 10.

⁹ EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4.

* To år efter direktivets ikrafttræden.

Artikel 12

Gennemførelse

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest to år efter dets ikrafttrædelse. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og administrative bestemmelser 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.

Artikel 13

Rapport

Senest(*), ~~udarbejder~~ **forelægger** Kommissionen **Europa-Parlamentet og Rådet** en rapport om anvendelsen af direktivet og navnlig af artikel 10, hvori der bl.a. tages hensyn til udviklingen i Fællesskabet og i internationale fora. Rapporten ledsages eventuelt af forslag til ændring af direktivet.

Artikel 14

Ikrafttrædelse

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen for offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 15

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles,

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG 1



Den nationale luftfartsmyndighed (*navn*)
(*land*)

SAFA

Standardrapport

¹NR:-.....-.....

²Kilde:SR

³Dato:
⁵ (ubenyttet)

⁴ Sted:-.....-.....

⁶Operator:-.....

⁸Land:-.....

⁷AOC-nummer:-.....-.....

⁹Rute: fra-.....-.....

¹¹Rute: til-.....-.....

¹⁰Rute-nummer:-.....-.....

¹²Rute nummer:-.....-.....

¹³Chartret af operatør*:-.....-.....

* (hvis det er relevant)

¹⁴Charterstat:-.....

¹⁵Luftfartøjstype-.....-.....

¹⁶Registreringsmærke-.....-.....

¹⁷Konstruktionsnummer-.....-.....

¹⁸Flybesætning: Certificeringsstat:-.....

¹⁹Bemærkninger:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

²⁰Trufne foranstaltninger:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

²¹ (ubenyttet)

²²Den nationale koordinators navn

²³Underskrift

BILAG 2

- I. Et rampcheck bør omfatte alle, eller et udsnit af, følgende aspekter, alt efter hvor megen tid der er til rådighed.
1. En kontrol af tilstedeværelsen og gyldigheden af de for internationale flyvninger nødvendige dokumenter, såsom: registreringsbevis, logbog, luftdygtighedsbevis, besætningens certifikater, radiotilladelse, liste over passagerer og fragt, etc.
 2. En kontrol af, at flyvebesætningens sammensætning og kvalifikationer er i overensstemmelse med de krav, der stilles i bilag 1 og 6 til Chicago-konventionen (ICAO-bilagene).
 3. En kontrol af den driftsmæssige dokumentation (flyvedata, driftsflyveplan, teknisk log) og af forberedelse af flyvningen i et omfang, der godtgør, at flyvningen er forberedt i overensstemmelse med ICAO, bilag 6.
 4. Kontrol af, om følgende elementer, der i henhold til ICAO, bilag 6, er påkrævet i forbindelse med international flyvning, er i orden:
 - air operator's certificate AOC - luftfartsselskabets licens
 - Noise and Emission Certificate - støj og emissionscertifikater
 - operations manual (AOM), herunder liste over minimumsudstyr (MEL)¹⁰, og flight manual
 - sikkerhedsudstyr
 - sikkerhedsudstyr i kabinen
 - det udstyr, der er nødvendigt for den enkelte flyvning, herunder radio
 - kommunikations- og radionavigationsudstyr - flight recorders
 5. En kontrol af luftfartøjets og dets udstyrs tilstand (herunder skader og reparationer), så det sikres, at det til stadighed er i overensstemmelse med normerne i ICAO, bilag 8.
- II. Efter hvert rampcheck udfærdiges der en rampchecksrapport, og denne skal omfatte de standardiserede generelle oplysninger, der er beskrevet nedenfor, og en liste med de elementer, der er kontrolleret, tillige med angivelse af de mangler, der er konstateret for hvert af disse elementers vedkommende, om nødvendigt ledsaget af særlige bemærkninger.

¹⁰

Liste over minimumsudstyr



Den nationale luftfartsmyndighed (navn)
(land)

SAFA

Rampcheckrapport

¹NR: _ _ _ _ _ - _ _ _ _ _

²Kilde: RI

³Dato: _ _ _ _ _

⁵Lokal tid: _ . _ . _

⁴Sted: _ _ _ _ _

⁶Operatør: _ _ _ _ _

⁸Land: _ _ _ _ _

⁷AOC-nummer: _ _ _ _ _

⁹Rute: fra _ _ _ _ _

¹¹Rute: til _ _ _ _ _

¹⁰Rutenummer: _ _ _ _ _

¹²Rutenummer: _ _ _ _ _

¹³Chartret af operatør* _ _ _ _ _

* (hvis det er relevant)

¹⁴Charterstat: _ _ _

¹⁵Luftfartøjstype: _ _ _ _ _

¹⁶Registreringsmærke: _ _ _ _ _

¹⁷Konstruktionsnummer: _ _ _ _ _

¹⁸Flybesætning: Certificeringsstat: _ _ _

¹⁹Bemærkninger:

Kode / standard / bemærkninger

_ _ _	—	_____
_ _ _	—	_____
_ _ _	—	_____
_ _ _	—	_____
_ _ _	—	_____
_ _ _	—	_____
_ _ _	—	_____
_ _ _	—	_____
_ _ _	—	_____

²⁰Trufne foranstaltninger:

²¹Kontrollørens fulde navn: _____

Denne rapport er en tilkendegivelse af, hvad der blev konstateret ved denne lejlighed, og må ikke opfattes som noget afgørende bevis for, at luftfartøjet er fuldt ud egnet til at foretage den planlagte flyvning.

²²Den nationale koordinators navn

²³Underskrift

Den nationale luftfartsmyndighed (Navn)
(Land))

Punkt	Kontrolleret	Bemærkning
A. Cockpit		
Generelt		
1. Almindelig tilstand	1 ☐	1 ☐
2. Nødudgang	2 ☐	2 ☐
3. Udstyr	3 ☐	3 ☐
Dokumenter		
4. Manualer	4 ☐	4 ☐
5. Checklister	5 ☐	5 ☐
6. Radionavigationskort	6 ☐	6 ☐
7. MEL-liste	7 ☐	7 ☐
8. Registreringscertifikat	8 ☐	8 ☐
9. Støjcertifikat (hvis relevant)	9 ☐	9 ☐
10. AOC eller tilsvarende	10 ☐	10 ☐
11. Radiolicens	11 ☐	11 ☐
12. Luftdygtighedsbevis	12 ☐	12 ☐
Flyve data		
13. Driftsflyveplan	13 ☐	13 ☐
14. Vægt og balance	14 ☐	14 ☐
Sikkerhedsudstyr		
15. Håndildslukkere	15 ☐	15 ☐
16. Redningsveste	16 ☐	16 ☐
17. Sikkerhedssele	17 ☐	17 ☐
18. Iltudstyr	18 ☐	18 ☐
19. Lygte	19 ☐	19 ☐
Flybesætning		
20. Flybesætning	20 ☐	20 ☐
Rejselogbog/teknisk log eller tilsvarende		
21. Rejselogbog	21 ☐	21 ☐
22. Frigørelse efter vedligeholdelse	22 ☐	22 ☐
23. Tidligere konstaterede mangler	23 ☐	23 ☐
24. Fø flyvningscheck	24 ☐	24 ☐
B. Sikkerhedsudstyr/kabine		
1. Kabinens almindelige tilstand	1 ☐	1 ☐
2. Sæde til kabinepersonale	2 ☐	2 ☐
3. Førstehjælpskasse/lægeligt nødudstyr	3 ☐	3 ☐
4. Håndildslukker	4 ☐	4 ☐
5. Redningsveste	5 ☐	5 ☐
6. Sikkerhedssele	6 ☐	6 ☐
7. Nødudgange, lysstriber og markering, lygter	7 ☐	7 ☐
8. Evakueringslister, redningsflåder (i fornødent omfang)	8 ☐	8 ☐
9. Iltforsyning (besætning og passagerer)	9 ☐	9 ☐
10. Sikkerhedsbrochurer	10 ☐	10 ☐
11. Tilstrækkeligt antal kabinepersonale	11 ☐	11 ☐
12. Adgang til nødudgange	12 ☐	12 ☐
13. Sikkerhed for passagerbagage	13 ☐	13 ☐
14. Tilstrækkelig sædekapacitet	14 ☐	14 ☐
C. Luftfartøjets tilstand		
1. Generel ydre tilstand	1 ☐	1 ☐
2. Døre og luger	2 ☐	2 ☐
3. Styreanordninger	3 ☐	3 ☐
4. Hjul og dæk	4 ☐	4 ☐
5. Landingsstel	5 ☐	5 ☐
6. Hjulbrønde	6 ☐	6 ☐
7. Indsugnings- og udstrålingsdyser	7 ☐	7 ☐
8. Turbineblade	8 ☐	8 ☐
9. Propeller	9 ☐	9 ☐
10. Synlige reparationer	10 ☐	10 ☐
11. Synlige ikke-udbedrede skader	11 ☐	11 ☐
12. Lækager	12 ☐	12 ☐
D. Last		
1. Lastrummets generelle tilstand	1 ☐	1 ☐
2. Farligt gods	2 ☐	2 ☐
3. Sikkerhed for last om bord	3 ☐	3 ☐

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Forslag til Rådets direktiv om sikkerhed ved luftfartøjer fra tredjelande, der benytter Fællesskabets lufthavne.

2. BUDGETPOST

B2.702 Transportsikkerhed og A-7031 obligatoriske udvalg

3. RETSGRUNDLAG

EF traktatens artikel 80, stk. 2.

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1 Foranstaltningens generelle formål

At bidrage til bedre luftfartssikkerhed ved at vurdere sikkerheden ved luftfartøjer fra tredjelande, der benytter Fællesskabets lufthavne.

4.2 Foranstaltningens varighed og bestemmelser for dens forlængelse/fornyelse

Ubestemt.

5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

5.1 Ikke-obligatoriske udgifter

5.2 Opdelte bevillinger

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART

Støtte til samfinansiering med andre kilder i den offentlige sektor

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

7.1 Beregningsmetode for de samlede omkostninger ved foranstaltningerne (fastlæggelse af gennemsnitsomkostningerne pr. enhed)

Omkostningerne af hele programmet for de næste fem år er blevet beregnet med anvendelse af normerne for de nationale civilluftfartsmyndigheder i Europa, disse omkostninger anvendes på nuværende tidspunkt til at anslå omkostninger i andre internationale organisationer som f.eks. ECAC og JAA.

Dette skyldes, at de aktiviteter, der omfattes af nærværende direktiv udvikles i nært samarbejde med disse to organisationer.

Standarderne er: arbejdskraft: € 400 pr. person/dag; -diæter € 200 pr. dag; - gennemsnitlige rejseomkostninger: € 1000 pr. rejse.

De årlige driftsomkostninger for hele programmet er blevet anslået til € 728 950. Man foreslår, at Kommissionens deltagelse begrænses til ca. 12%, dvs. € 85000.

7.2. Omkostningernes fordeling på foranstaltningens elementer

De gennemsnitlige årlige omkostninger beløber sig til €85.000 og fornyes årligt.

7.3 Driftsomkostninger til undersøgelser, eksperter osv. under del B i budgettet

Se nedenfor

7.4 Forfaldsplan for forpligtelses- og betalingsbevillinger

De gennemsnitlige årlige omkostninger beløber sig til €85.000 og fornyes årligt.

8. FORHOLDSREGLER IMOD SVIG

Kontrol på grundlag af materiale, der forelægges af Kommissionens kompetente tjenestegrene, samt kontrol på stedet, hvis dette viser sig nødvendigt.

9. OPLYSNINGER OM COST/BENEFITANALYSE

9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe

- Målet er at bidrage til forbedring af luftfartssikkerhed ved at sikre, at tredjelandes luftfartsselskaber overholder de internationale sikkerhedsnormer. Det vil, for at nå dette mål, være nødvendigt at inspicere udenlandske luftfartøjer, der lander i Fællesskabets lufthavne, at indsamle og udbrede oplysninger om disse luftfartøjer og at træffe foranstaltninger til at sikre, at der træffes udbedrende foranstaltninger.
- Støtten gives til den internationale organisation (JAA) som tilrettelægger og samordner hele programmet på de enkelte staters vegne.
- Da det generelle mål er at forbedre sikkerheden ved at sikre, at tredjelandes luftfartsselskaber overholder de internationale sikkerhedsnormer i acceptabelt omfang, er målgruppen alle rejsende i Europa samt den del af befolkningen, der bor nær lufthavne.

9.2 Begrundelse for foranstaltningen

Den enkelte medlemsstat har ansvaret for de inspektioner, der udføres i dens lufthavne, men et samordnet program, herunder opbevaring og udbredelse af data, samt midlertidigt at stille flere inspektører til rådighed, om nødvendigt, er den mest omkostningseffektive måde, hvorpå man kan sikre en ensartet anvendelse af programmet i Fællesskabet med henblik på at undgå, at tredjelandes luftfartøjer anvender specifikke lufthavne i Fællesskabet for at omgå inspektionerne.

9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

Kommissionen overvåger omhyggeligt forvaltningen af programmet, idet den deltager i et programstyringsudvalg, der er oprettet med dette særlige formål.

10. UDGIFTER TIL ADMINISTRATION (AFSNIT III, DEL A I BUDGETTET)

Mobilisering af de nødvendige administrative ressourcer afhænger af Kommissionens årlige beslutning om tildeling af ressourcer under hensyntagen til den mængde personale og yderligere beløb, der godkendes af budgetmyndigheden.

10.1 Antallet af stillinger

Type stilling		Personale til drift af foranstaltningen		Kilde		Varighed
		Faste stillinger	Midlertidige stillinger	Eksisterende ressourcer i det pågældende GD eller afdeling	Yderligere ressourcer	
Fastansat eller midlertidigt personale	A	1		1		Ubestemt
	B	1		1		Ubestemt
	C					
Andre ressourcer						
I alt		2		2		

10.2 De finansielle virkninger af menneskelige ressourcer

EURO

	Beløb	Beregningsmetode
Fastansatte	216 000	2 mandeår x 108 000€ (enhed) = 216 000 A1, A2, A4, A5
Midlertidigt ansatte		
Andre ressourcer (angiv budgetpost)		
I alt	216 000	

De angivne beløb skal være for alle omkostningerne forbundet med yderligere stillinger for hele foranstaltningens forløb, hvis varigheden af foranstaltningen allerede er fastsat, eller for 12 måneder, hvis varigheden er ubestemt.

10.3 Forøgelse af andre administrative udgifter på grund af foranstaltningen

EURO

Budgetpost	Beløb	Beregningsmetode
A-07031 (obligatoriske udvalg)	19 500	2 udvalgsmøder med 15 nationale eksperter til gennemsnitlig € 650
I alt	19 500	

Udgifter i ovennævnte skemaer under A7 (obligatoriske udvalg) dækkes af GD TRENs budget.