



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 17.02.1997
KOM(97) 55 slutlig

97/0039 (SYN)

Förslag till

RÅDETS DIREKTIV

**om säkerhetskontroll av flygplan från tredje land
som trafikerar flygplatser i gemenskapen**

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

I februari 1996 omkom 176 europeiska passagerare i en flygolycka i Dominikanska republiken. Med anledning av detta uppmanade både Europaparlamentet och rådet kommissionen att undersöka möjliga åtgärder för att öka säkerheten, särskilt i fråga om problemet med de lufttrafikföretag som verkar i Europeiska unionen utan att uppfylla standarderna.

Kommissionen har därför tillsatt en högnivågrupp som skall biträda kommissionen vid bedömningen av olika flygsäkerhetsfrågor. Efter samråd med denna grupp kunde kommissionen ge ut ett meddelande om en strategi för ökad flygsäkerhet i gemenskapen¹. I meddelandet redogörs för alla åtgärder som deltagarna övervägt och som skulle ingå i den fasta och vittomfattande strategi som krävs för att uppnå de mål som ställts upp av rådet och Europaparlamentet. I meddelandets sammanfattning presenteras en handlingsplan som både tar hänsyn till de mest akuta behoven och inbegriper de mer utvecklade delarna i strategin.

Meddelandet visar i synnerhet att det råder allmän enighet om det akuta behovet av att inrätta ett system för kontroll av de säkerhetsnivåer som lufttrafikföretag, som trafikerar linjer till och från EU-stater, faktiskt når upp till.

Högnivågruppen har diskuterat FAA:s förfarande att, vad gäller alla utländska lufttrafikföretag som verkar i Förenta staterna, systematiskt kontrollera de berörda nationella myndigheternas förmåga att uppfylla ICAO:s krav på säkerhetskontroll. Emellertid kom gruppen fram till att ett sådant program inte skulle passa Europa, där det vore lämpligare att i stället tillämpa ett stegvis förfarande som inleds då det föreligger bevis för eller misstanke om bristande säkerhet hos ett utländskt flygbolag, nedan kallat SAFA²-förfarandet.

I handlingsplanen kungör kommissionen därför sin avsikt "att lägga fram ... ett förslag till rådets direktiv om formalisering av SAFA-förfarandet för kontroll av utländska lufttrafikföretag och tillhörande samarbetsmekanism för utbyte och analys av information samt för att dra slutsatser av denna. Detta direktiv bör även omfatta medlemsstaternas skyldighet att belägga flygplan som misstänks eller befunnits vara farliga med startförbud".

¹ Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet. Rapport från den högnivågrupp som inrättades genom rådets beslut av den 11 mars 1996, om en strategi för ökad flygsäkerhet i gemenskapen, Sek(96) 1083 slutlig, 12.6.1996.

² Safety Assessment of Foreign Aircraft (säkerhetskontroll av utländska flygplan)

De gemensamma luftfartsmyndigheterna (JAA) håller för närvarande på att utarbeta de praktiska förutsättningarna för SAFA-förfarandet, på uppdrag av Europeiska konferensen för civil luftfart (ECAC). Förordning nr 3922/91³ är inte tillämplig eftersom förfarandet regleras av ECAC och inte omfattas av de gemensamma luftfartsbestämmelserna (JAR).

Syftet med förslaget är därför att skapa de rättsliga förutsättningarna i gemenskapen för att införa och praktiskt genomföra sådana säkerhetskontroller av flygplan från tredje land samtidigt som medlemsstaterna ges tillräckligt utrymme att på individuell eller gemensam basis inrätta motsvarande system, exempelvis inom JAA, på det vis de finner lämpligt.

Kommissionen har också granskat förslagets förenlighet med subsidiaritetsprincipen genom att ställa följande frågor:

a) *Vad är syftet med förslaget i förhållande till gemenskapens förpliktelser och hur berörs gemenskapen av problemet?*

Genom det tredje paketavtalet om luftfarten har en inre luftfartsmarknad skapats där reglerna för lufttransporter till stor del harmoniserats vilket ger goda förutsättningar för ökad säkerhet för de gemenskapsmedborgare som utnyttjar dessa lufttransporter. Ny erfarenhet har visat att lufttrafikföretag från tredje länder som trafikerar gemenskapens flygplatser inte alltid håller de lägsta internationella säkerhetsstandarderna, vilket utgör ett hot mot de gemenskapsmedborgare som reser med dessa lufttrafikföretag eller bor i närheten av flygplatser i gemenskapen. För att komma till rätta med problemet genomför vissa medlemsstater redan enstaka rampinspektioner av utländska flygplan. Syftet med detta direktiv är att utsträcka denna praxis till hela gemenskapen.

b) *Skall gemenskapen ha ensam behörighet i fråga om den planerade verksamheten eller skall behörigheten delas med medlemsstaterna?*

Gemenskapen skall inte ha ensam behörighet i fråga om den planerade åtgärden.

c) *Vilket är effektivast om man jämför gemenskapsåtgärder med åtgärder som medlemsstaterna vidtar, vad vinner man på att välja den föreslagna gemenskapsåtgärden och vad skulle det kosta att inte vidta någon åtgärd alls?*

Enstaka åtgärder som vidtas av medlemsstaterna är mindre effektiva än en samordnad åtgärd med utbyte av information vilket möjliggör upptäckt av eventuella brister på ett tidigare stadium. När det gäller tredje land skulle medlemsstaterna dessutom kunna dra fördel av den styrka som en gemensam hållning ger och man skulle kunna undvika att flygplan med brister i säkerheten omdirigeras till närliggande flygplatser där sådana inspektioner inte genomförs.

d) *Vilken typ av åtgärd har gemenskapen möjlighet att vidta?*

En enhetlig, effektiv och väl samordnad åtgärd kräver rättsliga åtgärder i form av ett direktiv eller en förordning.

³ Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, EGT nr L 373, 31.12.1991, s. 4.

e) Krävs detaljreglering eller räcker det med att utarbeta ett direktiv där de övergripande målen fastställs men där genomförandet överläts till medlemsstaterna?

Det anses tillräckligt med ett ramdirektiv med uppställda mål som medlemsstaterna får tillämpa med viss frihet. Men med tanke på denna frågas tekniska karaktär och behovet av att säkerställa effektiv samordning och utbyte av information har det ibland varit nödvändigt att gå närmare in på vissa saker.

Således konstaterade kommissionen att dess förslag är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

De internationella säkerhetsstandarder som skall kontrolleras anges i bilagorna till 1944 års Chicagokonvention som alla medlemsstater har undertecknat. Kommissionen har säkerställt att dess förslag är förenligt med medlemsstaternas internationella åtaganden enligt Chicagokonventionen genom att begränsa de obligatoriska kontrollerna till flygplan eller flygföretag för vilka det finns tecken på brister, och genom att undvika att införa systematiska slumpmässiga inspektioner som kan anses strida mot Chicagokonventionen. I det ovan nämnda meddelandet om en strategi för ökad flygsäkerhet i gemenskapen återges detaljerat de relevanta bestämmelserna i Chicagokonventionen.

KOMMENTARER OM ARTIKLARNA

Artikel 1

I denna artikel anges direktivets mål.

Artikel 2

I denna artikel anges direktivets omfattning. Undantagna är lätta flygplan som inte bedriver kommersiell lufttransportverksamhet, samt statliga flygplan.

Artikel 3

I denna artikel ges nödvändiga definitioner.

Artikel 4

I denna artikel anges vilken information som medlemsstaterna skall samla in för att underlätta kontroller. Där inbegrips information som normalt skall finnas tillgänglig på flygplan eller hos flygföretag då onormala situationer uppstår, information som avser utförda rampinspektioner, uppföljande information efter de första rampinspektionerna samt information som kan erhållas från andra källor än de behöriga myndigheterna. Det föreslås också att ett formulär liknande det i bilagan används. Genom denna formulering ges nödvändigt utrymme för att ändra formuläret då det används utan att bilagan behöver ändras.

Artikel 5

I denna artikel föreskrivs att medlemsstaterna skall genomföra rampinspektioner av de flygplan som man misstänker inte uppfyller internationella säkerhetsstandarder. Där fastställs också det kontrollförfarande för vilket ramarna anges i bilagan, som också innehåller ett förslag till formulär (samma gäller för formuläret som i föregående artikel). Detaljerna överläts till medlemsstaterna som därmed ges utrymme att använda det praktiska förfarande som för närvarande utarbetas av JAA på uppdrag av ECAC.

Artikel 6

I denna artikel beskrivs hur information bör utbytas för att säkerställa att hela systemet blir gemenskapstäckande. Det praktiska detaljförfarandet att inrätta ett kompatibelt databassystem och att utbyta information överläts till medlemsstaterna som därmed ges utrymme att utnyttja den infrastruktur som för närvarande utarbetas av JAA på uppdrag av ECAC.

Artikel 7

Syftet med denna artikel är att skydda uppgiftslämnande källor, särskilt i fråga om uppgifter som lämnats frivilligt av det inspekterade flygplanets besättning, för att göra det lättare att samla användbar information utan rädsla för repressalier.

Artikel 8

I denna artikel föreskrivs att medlemsstaterna skall belägga trafikfarliga flygplan med startförbud, och det anges de åtgärder som skall vidtas för att säkerställa att startförbudet kan fullföljas. I artikeln erkänns de berörda flygföretagens rätt att överklaga.

Artikel 9

Genom denna artikel kan kommissionen angripa eventuella problem som framkommit efter att en kontroll utförts och en säkerhetsrisk uppdagats. Där anges olika möjliga åtgärdsnivåer i förhållande till säkerhetsriskens betydelse.

Artikel 10

I denna artikel anges förfaranden för åtgärder som skall vidtas för att genomföra direktivet.

Artikel 11

I denna artikel fastställs det förfarande som är nödvändigt för att tillämpa artiklarna 9 och 10, genom inrättande av en rådgivande kommitté.

Artikel 12-15

Artiklar vad gäller förfarandet.

**FÖRSLAG TILL RÅDETS DIREKTIV OM
SÄKERHETSKONTROLL AV
FLYGPLAN FRÅN TREDJE LAND SOM TRAFIKERAR FLYGPLATSER I
GEMENSKAPEN**

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 84.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag⁴,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁵,

i enlighet med förfarandet i artikel 189c i fördraget och i samarbete med Europaparlamentet⁶,
och

i enlighet med följande:

Både i den resolution som Europaparlamentet antog den 15 februari 1996⁷ och i rådets slutsatser av den 11 mars 1996 framhålls att gemenskapen bör bli aktivare och utveckla en strategi för att öka säkerheten för de europeiska medborgare som reser med flyg eller bor i närheten av flygplatser.

Kommissionen har gett ut ett meddelande till rådet och Europaparlamentet om en strategi för ökad flygsäkerhet i gemenskapen⁸.

I meddelandet konstateras det att säkerheten kan ökas på ett effektivt sätt genom att säkerställa att flygplanen på alla sätt följer de internationella säkerhetsstandarder som anges i bilagorna till den konvention om internationell civil luftfart som undertecknades i Chicago den 7 december 1944.

Erfarenhet har visat att tredje land inte alltid tillämpar och följer internationella säkerhetsstandarder. För att lufttrafiksäkerheten i gemenskapen skall kunna öka är det nödvändigt att medlemsstaterna själva kontrollerar att internationella standarder följs på deras flygplatser.

⁴ EGT nr

⁵ EGT nr

⁶ Europaparlamentets yttrande av den ... , rådets gemensamma ståndpunkt av den ... och Europaparlamentets beslut av den ...

⁷ Resolution B4-0150/96, EGT nr C 65, 4.3.1996, s. 172.

⁸ Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet. Rapport till Europaparlamentet och rådet från den högnivågrupp som inrättades genom rådets beslut av den 11 mars 1996, om en strategi för ökad flygsäkerhet i gemenskapen, Sek(96) 1083 slutlig, 12.6.1996.

Med hänsyn till subsidiaritetsprincipen bör regler och förfaranden för rampinspektioner, däri inbegripet startförbud för flygplan, harmoniseras för att säkerställa flygplatsernas fortsatta effektivitet, vilket i sin tur skulle minska bruket att endast trafikera vissa flygplatser för att undvika ordentliga kontroller. Om medlemsstaterna genom harmonisering kan säkerställa att de internationella standarderna följs på ett effektivt sätt kan de undvika snedvridning av konkurrensen samtidigt som de vid sina kontakter med tredje land kan dra fördel av den styrka som en gemensam hållning ger.

Information som samlats in i varje medlemsstat bör göras tillgänglig för övriga medlemsstater och kommissionen för att säkerställa den effektiva kontrollen av att utländska lufttrafikföretag följer internationella säkerhetsstandarder.

Med anledning av det ovanstående bör ett gemenskapsförfarande inrättas för kontroll av utländska flygplan och för tillhörande mekanismer för samarbete mellan medlemsstaterna när det gäller att utbyta och analysera information och dra slutsatser av denna.

Flygplan som landar i gemenskapen vid en viss tidpunkt bör inspekteras om misstanke föreligger om att de inte uppfyller internationella säkerhetsstandarder.

Eftersom information om säkerheten är känslig kan den endast samlas in om det kan säkerställas att den används riktigt och källorna skyddas.

Om internationella säkerhetsstandarder inte uppfylls måste åtgärder vidtas. Flygplan med brister som uppenbarligen utgör en säkerhetsrisk om de inte åtgärdas skall beläggas med startförbud tills det att standarderna är uppfyllda. Det bör vara möjligt att överklaga sådana beslut.

Förhållandena på den kontrollerande flygplatsen kan vara sådana att den behöriga myndigheten tvingas låta flygplanet fortsätta till en lämplig flygplats, förutsatt att villkoren för en säker flygning är uppfyllda.

Det är nödvändigt att kommissionen snabbt kan vidta säkerhetshöjande åtgärder vid vissa fall av säkerhetsrisker. Det måste också vara möjligt för kommissionen att snabbt vidta åtgärder för att uppfylla kraven i artikel 4-6. I detta syfte bör en kommitté inrättas och ett förfarande fastställas för nära samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen inom ramen för denna kommitté.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Mål

Syftet med detta direktiv är att bidra till ökad flygsäkerhet genom kontroller av flygplan från tredje land, så snart misstanke föreligger om att flygplanet inte uppfyller internationella säkerhetsstandarder, vilket skall ske genom insamling och spridning av uppgifter om brister så att tillräckliga bevis kan fastställas för att kunna fatta beslut om vilka åtgärder som krävs för att säkerställa resenärernas säkerhet vid lufttransporter och genom att åtgärda konstaterade brister.

Artikel 2

Räckvidd

Detta direktiv skall tillämpas på flygplan från tredje land som trafikerar flygplatser i gemenskapens medlemsstater.

Statliga flygplan enligt Chicagokonventionen och flygplan som har en högsta tillåten startvikt på högst 5 700 kg och bedriver kommersiell lufttransportverksamhet skall inte omfattas av detta direktiv.

Direktivet skall emellertid inte påverka medlemsstaternas rätt att med vederbörlig hänsyn till gemenskapslagstiftningen genomföra kontroller av alla flygplan som trafikerar deras flygplatser.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv och dess bilagor avses med

- *behörig myndighet*: förvaltning, myndighet eller organisation som utsetts av en stat att genomföra flygplanskontroller,
- *sekretessbelagd rapport*: rapport som frivilligt lämnats av en person inblandad i eller vittne till ett tillbud och som den mottagande organisationen skall göra omöjlig att identifiera för att säkerställa att uppgifter förblir sekretessbelagda,
- *startförbud*: formellt förbud för ett flygplan att lämna en flygplats,

- *internationella säkerhetsstandarder*: de säkerhetsstandarder som anges i bilagorna till den konvention om internationell civil luftfart som undertecknades i Chicago den 7 december 1944, i dess gällande form då detta direktiv antas,
- *rampinspektion*: inspektion ombord på och utanför ett flygplan i syfte att kontrollera giltigheten för flygplanets och besättningens dokument samt i vilket skick flygplanet och dess utrustning ser ut att vara,
- *flygplan från tredje land*: flygplan som trafikeras av ett lufttrafikföretag vars drifttillstånd utfärdats av en stat som inte är medlem i gemenskapen.

Artikel 4

Insamling av information

1. Medlemsstaternas behöriga myndigheter skall samla in sådan information som bedöms vara nödvändig för att uppnå det mål som anges i artikel 1 i detta direktiv, inklusive följande:

- Viktig säkerhetsinformation som särskilt kan erhållas genom
 - klagomål från passagerare,
 - rapporter från piloter,
 - rapporter från underhållsorganisationer,
 - tillbudsrapporter.
- Information om åtgärder som vidtagits efter en rampinspektion såsom
 - startförbud för flygplan,
 - förbud mot flygplan eller lufttrafikföretag i ett land,
 - nödvändiga åtgärder mot bristerna,
 - kontakter med flygföretagets behöriga myndighet.
- Uppföljande information om flygföretaget såsom
 - åtgärder som vidtagits mot bristerna,
 - återkommande fel.

Denna information skall bevaras och ett standardiserat formulär skall användas som minst innehåller de uppgifter som anges i formuläret i bilaga 1.

2. Andra organisationer som är fristående från medlemsstaternas behöriga myndigheter och vars verksamhet innefattar insamling av tillbudsrapporter (däri inbegripet sekretessbelagda rapporter) får också bidra till det utbyte av information som avses i artikel 6.

Artikel 5

Rampinspektion

1. Den behöriga myndigheten i varje medlemsstat skall säkerställa att rampinspektioner genomförs av flygplan från tredje land som trafikerar någon av landets flygplatser, om misstanke föreligger om att de inte uppfyller internationella säkerhetsstandarder, enligt följande:

a) Alla flygplan som

- visar tecken på dåligt underhåll eller har tydliga skador eller defekter,
- rapporterats uppträda onormalt sedan de flög in i en medlemsstats luftrum,
- vid en tidigare rampinspektion uppvisat brister som ännu inte har åtgärdats.

b) 10 % av trafiken, dock minst en gång i veckan, för

- flygplan vars flygföretag varit föremål för tidigare standardiserade rapporter enligt artikel 4,
- flygplan vars flygföretag eller detta företags land varit föremål för beslut enligt artikel 9.

2. Rampinspektionen skall utföras enligt det förfarande som anges i bilaga 2 och med användning av ett formulär för rampinspektion som minst innehåller de uppgifter som anges i formuläret i den bilagan. Efter rampinspektionen skall flygplanets befälhavare få en kopia av rampinspektionsrapporten.

3. När den behöriga myndigheten utför en rampinspektion enligt detta direktiv skall alla ansträngningar göras för att undvika onödiga förseningar.

Artikel 6

Informationsutbyte

1. Medlemsstaternas behöriga myndigheter skall ömsesidigt utbyta information.

2. Alla standardiserade rapporter enligt artikel 4.1 och rampinspektionsrapporter enligt artikel 5.2 skall på begäran omedelbart lämnas till medlemsstaternas behöriga myndigheter och kommissionen.

3. Om en standardiserad rapport visar att en potentiell säkerhetsrisk föreligger eller om en rampinspektionsrapport visar att ett flygplan inte uppfyller internationella säkerhetsstandarder och kan utgöra en potentiell säkerhetsrisk, skall rapporten omedelbart lämnas till alla behöriga myndigheter i medlemsstaterna och till kommissionen.

Artikel 7

Informationsskydd

1. Den information som utbyts i enlighet med artikel 6 skall endast användas för detta direktivs syften och skall endast vara tillgänglig för de berörda behöriga myndigheterna och för kommissionen.
2. Information som lämnats frivilligt, särskilt av besättningen på flygplan som genomgått rampinspektion, skall vara sekretessbelagd vilket skall säkerställas genom att identifiering av informationskällan omöjliggörs.

Artikel 8

Startförbud för flygplan

1. Om internationella säkerhetsstandarder inte är uppfyllda och detta tydligt utgör en säkerhetsrisk skall den behöriga myndighet som utför rampinspektionen belägga flygplanet med startförbud tills det att någon risk inte längre föreligger.
2. Om ett flygplan beläggs med startförbud skall den behöriga myndigheten i den medlemsstat där inspektionen utfördes omedelbart underrätta de behöriga myndigheterna i de berörda länderna.
3. Om de brister som avses i punkt 1 ovan inte fullständigt kan åtgärdas på flygplatsen där inspektionen utfördes får den behöriga myndigheten i den medlemsstaten, i samarbete med den stat som ansvarar för det berörda flygplanets trafik, föreskriva nödvändiga villkor för hur flygplanet på ett säkert sätt och utan ombordvarande betalande passagerare kan tillåtas flyga på ett säkert sätt till en flygplats där bristerna kan åtgärdas.
4. Under de omständigheter som anges i punkt 3 skall den behöriga myndigheten i den medlemsstat där inspektionen utfördes underrätta den behöriga myndigheten i de stater som flygplanet kommer att flyga över samt den stat där flygplanet skall landa för reparation.
5. Flygplanets ägare eller flygföretag eller företrädare för dessa i den berörda medlemsstaten skall ha rätt att överklaga ett beslut om startförbud som fattats av den behöriga myndigheten i medlemsstaten. Att ett överklagande lämnats in skall inte i sig vara ett skäl att upphäva startförbudet.

Artikel 9

Åtgärder för ökad säkerhet

Utifrån den information som gjorts tillgänglig genom artikel 4-6 får kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 11.2 och med hänsyn till den konstaterade säkerhetsriskens betydelse besluta om följande:

- Systematiska rampinspektioner och andra övervakningsåtgärder för ett visst flygföretag eller för flygföretagen i ett visst tredje land.
- Införande av förbud mot eller särskilda verksamhetsvillkor för ett visst flygföretag eller för flygföretagen i ett visst tredje land när det gäller att trafikera gemenskapens flygplatser, i väntan på att det tredje landets behöriga myndighet vidtar tillfredsställande åtgärder för att lösa problemen.

Kommissionen skall underrätta den kommitté som avses i artikel 11 om resultaten av alla kontakter med det berörda tredje landet i syfte att erbjuda att kvalificerade experter gör en bedömning av dess behöriga myndighets säkerhetsöversyn.

Artikel 10

Genomförandeåtgärder

1. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om de praktiska åtgärder som vidtagits och de medel som beviljats för att uppfylla kraven i artikel 4-6.

2. Kommissionen får i enlighet med förfarandet i artikel 11.2 vidta lämpliga åtgärder för att underlätta tillämpningen av artikel 4-6, såsom att

- upprätta en förteckning över uppgifter som skall samlas in,
- specificera innehållet i rampinspektionerna och det förfarande som gäller för dem,
- ange hur uppgifter skall bevaras och spridas
- inrätta eller stödja lämpliga organ för förvaltning och hantering av nödvändiga redskap för insamling och utbyte av information.

Artikel 11

Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av en rådgivande kommitté som skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha en företrädare för kommissionen som ordförande.

2. Kommissionens företrädare skall förelägga kommittén ett förslag till åtgärder. Kommittén skall yttra sig över förslaget inom den tid som ordföranden bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är, om nödvändigt genom omröstning.

Yttrandet skall protokollföras och dessutom har varje medlemsstat rätt att begära att få sin uppfattning tagen till protokollet.

Kommissionen skall ta största hänsyn till det yttrande som kommittén avgett. Den skall underrätta kommittén om det sätt på vilket dess yttrande har beaktats.

Artikel 12

Sanktioner

1. Medlemsstaterna skall fastställa ett sanktionssystem för brott mot de nationella bestämmelser som antas enligt detta direktiv och vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa sanktioner tillämpas. De sålunda fastställda sanktionerna skall vara verkningfulla, rimliga och avskräckande.
2. Medlemsstaterna skall anmäla de berörda bestämmelserna till kommissionen senast ... och därefter anmäla eventuella förändringar snarast möjligt.

Artikel 13

Direktivets genomförande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 juli 1998.. De skall genast underrätta kommissionen om detta.
2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.
3. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 14

Ikraftträdande

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

Artikel 15

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Nationell luftfartsmyndighet (*namn*)
(*land*)
SAFA

Standardiserad rapport

1. Nr. - -

2. Källa

3. Datum

5.

4. Ort

6. Flygbolag

7. Drifttillstånd nr.

8. Land

9. Nationell luftfartsmyndighet

10. Flyglinje: från

12. Flyglinje: till

11. Flightnummer

13. Flightnummer

14. Chartrat av flygbolaget*

15. Det chartrande flygbolagets
nationella luftfartsmyndighet

*(i tillämpliga fall)

16. Flygplanstyp

17. Registreringsbeteckning

18. Tillverkningsnummer

19. Flygbesättning: land som utfärdat certifikaten

20. Anmärkningar

21.

22. Den nationelle samordnarens namn

23. Underskrift

- I. En rampinspektion skall omfatta alla eller ett urval av följande punkter, med hänsyn till den tid som står till förfogande.
1. Kontroll av att de dokument som krävs för internationella flygningar finns till hands och är giltiga, såsom registreringsbevis, loggbok, luftvärdighetsbevis, certifikat, radiolicens, last- och passagerarmanifest...
 2. Kontroll av att besättningens sammansättning och kvalifikationer uppfyller kraven i bilagorna 1 och 6 till Chicagokonventionen (ICAO:s bilagor).
 3. Kontroll av operativ dokumentation (driftfärdplan, ATS-färdplan, tekniska journaler) och att flygningen förbereds i enlighet med kraven i ICAO-bilaga 6.
 4. Kontroll av att följande, som krävs för internationella flygningar enligt ICAO-bilaga 6, finns och fungerar:
 - drifttillstånd,
 - miljövärdighetsbevis,
 - drifthandbok (inklusive MEL⁹) och flyghandbok,
 - säkerhetsutrustning,
 - säkerhetsutrustning i kabinen,
 - nödvändig utrustning för den aktuella flygningen, inklusive radiokommunikations- och radionavigationsutrustning - färd- och ljudregistrator.
 5. Kontroll av att flygplanet och dess utrustning (inklusive skador och reparationer) är i sådant skick att standarderna i ICAO-bilaga 8 fortsatt uppfylls.
- II. En rampinspektionsrapport skall upprättas efter rampinspektionen och skall omfatta allmän standardiserad information enligt nedan, en förteckning över utförda kontroller med angivande av eventuella brister som uppdagats vid dessa, samt eventuella särskilda anmärkningar.

⁹ Minimum Equipment List (förteckning över minimiutrustning).

Nationell luftfartsmyndighet (*namn*)*(land)*

SAFA

Rampinspektionsrapport

1. Nr. - - -

2. Källa RI

3. Datum

4. Ort

5. Lokal tid

6. Flygbolag

7. Drifttillstånd nr.

8. Land

9. Nationell luftfartsmyndighet

10. Flyglinje: från

11. Flightnummer

12. Flyglinje: till

13. Flightnummer

14. Chartrat av flygbolaget*

15. Det chartrande flygbolagets
nationella luftfartsmyndighet

*i tillämpliga fall)

16. Flygplanstyp

17. Registreringsbeteckning

18. Tillverkningsnummer

19. Flygbesättning: land som utfärdat certifikaten

20. Anmärkningar

21. Inspektörernas namn

Denna rapport innehåller endast uppgifter om vad som framkom under rampinspektionen och skall inte betraktas som ett utlåtande på flygplanets förmåga att klara den aktuella flygningen.

22. Den nationelle samordnarens namn

23. Underskrift

Nationell luftfartsmyndighet (*namn*)
(*land*)

Objekt	Kontrollerat	Anmärkning
A. Administrativt		
A.1	Dokumentation	
1.	Handböcker	
2.	Registreringsbevis	
3.	Miljövärdighetsbevis (i tillämpliga fall)	
4.	Försäkringsbevis	
5.	Drifttillstånd	
6.	Radiolicens	
7.	Luftvärdighetsbevis	
A.2	Flygdata	
8.	Driftfärdplan	
9.	Lastfördelning	
A.3	Säkerhetsutrustning	
10.	Handbrandsläckare	
11.	Flytvästar	
12.	Säkerhetsbälten	
13.	Syrgasutrustning	
A.4	Certifikat	
14.	Flygbesättning	
A.5	Tekniska journaler	
15.	Luftvärdighetsattest	
16.	Fel som ännu inte åtgärdats	
17.	Kontroll av erforderligt underhåll	
18.	Flygförberedelser	
B. Säkerhet/kabinen		
19.	Första hjälpen-utrustning	
20.	Sjukvårdsutrustning	
21.	Handbrandsläckare	
22.	Yxor och bräckjärn	
23.	Flytvästar	
24.	Säkerhetsbälten	
25.	Nödutgång, nödbelysningar och skyltar	
26.	Evakueringsrutschbanor	
27.	Säkerhetsinstruktioner	
C. Flygplanets skick		
28.	Allmänt yttre skick	
29.	Dörrar och luckor	
30.	Roder	
31.	Hjul och däck	
32.	Landningsställ	
33.	Hjulbrunn	
34.	Luftintag och avgasutsläpp	
35.	Fläktblad	
36.	Propellrar	
37.	Uppenbara reparerade skador	
38.	Uppenbara oreparerade skador	
39.	Läckage	

FINANSIERINGSÖVERSIKT

1. **ÅTGÄRDENS BETECKNING**
FÖRSLAG TILL RÅDETS DIREKTIV OM SÄKERHETSKONTROLL AV FLYGPLAN FRÅN TREDJE LAND SOM TRAFIKERAR FLYGPLATSER I GEMENSKAPEN
2. **BERÖRDA BUDGETPOSTER**
B2.702 Transportsäkerhet
3. **RÄTTSLIG GRUND**
Artikel 84.2
4. **BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN**
 - 4.1 **Allmänt mål**
Att bidra till ökad flygsäkerhet genom säkerhetskontroll av flygplan från tredje land som trafikerar flygplatser i gemenskapen.
 - 4.2 **Period som omfattas av åtgärden och bestämmelser om förnyelse**
Ej specificerad
5. **KLASSIFICERING AV UTGIFTER OCH INKOMSTER**
 - 5.1 **Icke-obligatoriska utgifter**
 - 5.2 **Differentierade anslag**
6. **TYP AV UTGIFTER**
Bidrag till samfinansiering med andra finansieringskällor inom den offentliga sektorn.
7. **BUDGETKONSEKVENSER**
 - 7.1 **Metod för att beräkna åtgärdens totala kostnad**

Nästa års kostnader för hela programmet har beräknats med utgångspunkt från Europas nationella civila luftfartsmyndigheters standarder. Dessa kostnader används för närvarande vid budgetberäkningar inom andra internationella organisationer såsom ECAC och JAA (Europeiska konferensen för civil luftfart och de gemensamma luftfartsmyndigheterna). Det beror på att den verksamhet som omfattas av detta direktiv skall utvecklas i nära samarbete med de två organisationerna.

Följande standarder gäller: -arbetskraft: 400 ecu/person och dag, -traktamente: 200 ecu/dag, -genomsnittliga resekostnader: 1 000 ecu/resa.

De totala kostnaderna för första året inklusive startkostnader har beräknats till 3 147 100 ecu (se bifogad preliminär budget).

Det föreslås att kommissionens deltagande begränsas till 10 %, dvs. 300 000 ecu.

7.2 Kostnadernas fördelning mellan åtgärdens olika delar

Åtagandebemyndiganden i miljoner ecu

(löpande priser)

Fördelning	1997
Startbidrag och bidrag under första verksamhetsåret	300 000
Summa	300 000

8. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Kontroller på grundval av utlåtanden från kommissionens behöriga avdelningar och vid behov kontroll på plats.

9. ANALYS AV KOSTNADSEFFEKTIVITET

9.1 Särskilda och kvantifierbara mål. Målgrupp

- Målet är att bidra till ökad flygsäkerhet genom att säkerställa att lufttrafikföretag från tredje land uppfyller internationella säkerhetsstandarder. För att uppnå detta mål är det nödvändigt att inspektera utländska flygplan som landar på flygplatser i gemenskapen, samla in och sprida information om dessa flygplan samt vidta åtgärder för att säkerställa att brister åtgärdas.

- Bidraget ges till den internationella organisation (JAA) som skall organisera och samordna hela programmet på de enskilda staternas vägnar.

- Eftersom det övergripande målet är att öka säkerheten, genom att säkerställa att lufttrafikföretag från tredje land på ett tillfredsställande sätt uppfyller internationella säkerhetsstandarder, är huvudmålgruppen såväl europeiska resenärer som den del av befolkningen som lever i närheten av flygplatser.

9.2 Skäl för åtgärden

Varje enskild medlemsstat skall ansvara för inspektionerna på dess flygplatser men ett samordnat program, som inbegriper både bevarande och spridning av uppgifter och tillhandahållande av tillfälliga extra inspektörer, är det mest kostnadseffektiva sättet att säkerställa att programmet genomförs i hela gemenskapen så att risken

undviks att lufttrafikföretag från tredje land endast trafikerar vissa flygplatser eller medlemsstater i syfte att kringgå inspektioner.

9.3 Uppföljning och utvärdering av åtgärden

Kommissionen kommer noggrant att följa upp programmets genomförande genom att delta i en särskilt inrättad programkommitté.

10. ADMINISTRATIVA UTGIFTER (AVDELNING III, DEL A I BUDGETEN)

Det faktiska tillhandahållandet av nödvändiga administrativa medel kommer att baseras på kommissionens årliga beslut om fördelning av medel, med hänsyn till antal tjänster och ytterligare medel som beviljas av den budgetansvariga myndigheten.

10.1 Konsekvenser för antalet tjänster

Typ av tjänster		Erforderlig personal för att förvalta åtgärden		varav		Period
		Fasta tjänster	Tillfälliga tjänster	Befintliga tjänster inom berört GD eller berörd enhet	Ytterligare tjänster	
Fast anställda eller tillfälligt anställda	A	1		1		Ej angiven
	B	1		1		Ej angiven
	C					
Andra tjänster						
Totalt		2		2		

10.2 Total budgetkonsekvens av ytterligare personal

ECU

	Belopp	Beräkningsmetod
Fast anställda Tillfällig personal Övriga resurser (ange budgetpost)		
Totalt		

Den årliga utgiften för personal som krävs för åtgärden kommer att avsättas från befintliga medel: fast anställda (lönegrad A1, A2, A4, A5): 200 000 ecu/år.

10.3 Ökning av andra administrativa utgifter till följd av åtgärden

ECU

Budgetpost	Belopp	Beräkningsmetod
Totalt		

Den årliga utgiften för verksamhet som är nödvändig för att genomföra åtgärden kommer att avsättas från befintliga medel: artikel A-130/6 300 ecu/år.

ISSN 1024-4506

KOM(97) 55 slutlig

DOKUMENT

SV

07 11 01

Katalognummer : CB-CO-97-061-SV-C

ISBN 92-78-16176-4

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg