

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 47/2003**antagen av rådet den 13 juni 2003****inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/.../EG av den ... om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen**

(2003/C 233 E/02)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

efter att ha hört Regionkommitténs yttrande,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) I den resolution om flygkatastrofen vid Dominikanska republikens kust som Europaparlamentet antog den 15 februari 1996 ⁽⁴⁾ framhålls att gemenskapen bör bli mer aktiv och utveckla en strategi för att förbättra säkerheten för de medborgare som reser med flyg eller bor i närheten av flygplatser.
- (2) Kommissionen har överlämnat ett meddelande till Europaparlamentet och rådet med titeln "Fastställande av en gemenskapsstrategi för bättre flygsäkerhet".
- (3) I meddelandet anges tydligt att säkerheten kan ökas på ett effektivt sätt genom att man säkerställer att luftfartygen fullt ut överensstämmer med de internationella säkerhetsnormer som anges i bilagorna till konventionen angående internationell civil luftfart, som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 ("Chicagokonventionen").
- (4) För att skapa och upprätthålla en hög enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa bör harmoniserade metoder införas för att säkerställa att internationella säkerhetsnormer verkligen följs inom gemenskapen. Det är därför nödvändigt att harmonisera reglerna och förfarandena för rampinspektioner av luftfartyg från tredje land som landar på flygplatser som är belägna i medlemsstaterna.
- (5) Om medlemsstaterna genom harmoniserade metoder kan säkerställa att internationella normer verkligen följs, kan de

undvika snedvridning av konkurrensen. En gemensam hållning gentemot luftfartyg från tredje land som inte uppfyller internationella säkerhetsnormer kommer att sätta medlemsstaterna i ett mer gynnsamt läge.

- (6) Luftfartyg som landar på flygplatser som är belägna i medlemsstaterna bör inspekteras, om det föreligger misstanke om att de inte uppfyller internationella säkerhetsnormer.
- (7) Inspektioner kan även genomföras genom ett stickprovsförfarande, utan att särskild misstanke föreligger, under förutsättning att gemenskapsrätten och internationell rätt följs. I synnerhet bör inspektionerna utföras på ett sätt som inte är diskriminerande.
- (8) Inspektioner skulle kunna utökas när det gäller sådana luftfartyg som redan tidigare vid upprepade tillfällen konstaterats uppvisa brister, eller luftfartyg från flygbolag vilkas luftfartyg flera gånger har uppmärksamats.
- (9) Information som samlats in i varje medlemsstat bör göras tillgänglig för alla andra medlemsstater och kommissionen för att säkerställa effektivast möjliga kontroll av att luftfartyg från tredje land uppfyller internationella säkerhetsnormer.
- (10) Av dessa skäl bör man på gemenskapsnivå inrätta ett förfarande för bedömning av luftfartyg från tredje land och därtill hörande mekanismer för samarbete mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter för att utbyta information.
- (11) Säkerhetsrelaterad information är känslig till sin natur och därför krävs det att medlemsstaterna vidtar nödvändiga åtgärder enligt sin nationella lagstiftning för att säkerställa lämplig sekretess för den information som de mottagit.
- (12) Utan att det påverkar allmänhetens rätt till tillgång till kommissionens handlingar enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar ⁽⁵⁾ bör kommissionen besluta om åtgärder och därtill hörande villkor för att sprida sådan information till berörda parter.

⁽¹⁾ EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 351.

⁽²⁾ EGT C 241, 7.10.2002, s. 33.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 3 september 2002 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den ...

⁽⁴⁾ EGT C 65, 4.3.1996, s. 172.

⁽⁵⁾ EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

(13) Luftfartyg som är i behov av korrigeringsåtgärder bör, om de fastställda bristerna utgör en uppenbar säkerhetsrisk, beläggas med startförbud till dess att de internationella säkerhetsnormerna är uppfyllda.

(14) Anläggningarna vid den inspekterande flygplatsen kan vara sådana att den behöriga myndigheten tvingas låta luftfartyget fortsätta till en lämplig flygplats, förutsatt att villkoren för en säker flygning är uppfyllda.

(15) För att utföra sina uppgifter enligt detta direktiv bör kommissionen biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 12 i rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart⁽¹⁾.

(16) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽²⁾.

(17) Kommissionen bör även förse den kommitté som inrättats genom artikel 12 i rådets förordning (EEG) nr 3922/91 med statistiska uppgifter och information om särskilda händelser som samlats in inom ramen för andra gemenskapsåtgärder och som skulle kunna vara betydelsefulla för att upptäcka brister som utgör risker för säkerheten inom den civila luftfarten.

(18) Det samarbete och utbyte av information som pågår inom de gemensamma luftfartsmyndigheterna (JAA) och Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC) måste beaktas. Dessutom bör befintlig sakkunskap i fråga om säkerhetskontroll av utländska flygplan (SAFA-förfarandet) utnyttjas i så stor utsträckning som möjligt.

(19) Hänsyn bör tas till den roll som Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) spelar i fråga om säkerheten inom den civila luftfarten, bland annat när det gäller inrättandet av förfaranden för att skapa och upprätthålla en hög enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa.

(20) En överenskommelse om utökat samarbete i fråga om användningen av flygplatsen i Gibraltar träffades i London den 2 december 1987 mellan Konungariket Spanien och

Förenade kungariket genom en gemensam förklaring från de båda ländernas utrikesministrar. Denna överenskommelse har ännu inte trätt i kraft.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Räckvidd och syfte

1. Inom ramen för gemenskapens övergripande strategi att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa införs genom detta direktiv harmoniserade metoder som skall säkerställa att internationella säkerhetsnormer verkligen följs inom gemenskapen genom en harmonisering av regler och förfaranden för rampinspektioner av luftfartyg från tredje land som landar på flygplatser som är belägna i medlemsstaterna.

2. Detta direktiv skall inte påverka medlemsstaternas rätt att genomföra sådana inspektioner som inte omfattas av detta direktiv och att utfärda startförbud för, utestänga eller uppställa villkor för varje luftfartyg som landar på deras flygplatser i enlighet med gemenskapsrätten och internationell rätt.

3. Statliga luftfartyg enligt definitionen i Chicagokonventionen samt luftfartyg som har en högsta tillåten startvikt på mindre än 5 700 kg och som inte bedriver kommersiell lufttransportverksamhet skall inte omfattas av detta direktiv.

4. Tillämpningen av detta direktiv på flygplatsen i Gibraltar skall inte anses påverka Konungariket Spaniens respektive Förenade kungarikets rättsliga ståndpunkter i tvisten om överhögheten över det territorium där flygplatsen är belägen.

5. Tillämpningen av detta direktiv på flygplatsen i Gibraltar skall uppskjutas tills överenskommelsen enligt den gemensamma förklaringen från Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets utrikesministrar den 2 december 1987 har trätt i kraft. Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets regeringar skall informera rådet om när detta sker.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

a) *startförbud*: formellt förbud för ett luftfartyg att lämna en flygplats och vidtagande av sådana åtgärder som är nödvändiga för att kvarhålla det,

b) *internationella säkerhetsnormer*: de säkerhetsnormer som återfinns i Chicagokonventionen och dess bilagor, i deras lydelse vid tidpunkten för inspektionen,

c) *rampinspektion*: granskning av luftfartyg från tredje land i enlighet med bilaga II,

⁽¹⁾ EGT L 373, 31.12.1991, s. 4. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 2871/2000 (EGT L 333, 29.12.2000, s. 47).

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

d) *luftfartyg från tredje land*: luftfartyg som inte används eller drivs under tillsyn av en medlemsstats behöriga myndighet.

Artikel 3

Insamling av information

Medlemsstaterna skall inrätta en mekanism för att samla in sådan information som bedöms vara användbar för att uppnå det syfte som anges i artikel 1, inbegripet följande:

a) Viktig säkerhetsinformation som särskilt kan erhållas genom

- rapporter från piloter,
- rapporter från underhållsorganisationer,
- rapporter rörande tillbud,
- andra organisationer som är oberoende av medlemsstaternas behöriga myndigheter,
- klagomål.

b) Information om åtgärder som vidtagits efter en rampinspektion, såsom

- startförbud,
- luftfartygs eller operatörers utestängning från den berörda medlemsstaten,
- nödvändiga korrigerande åtgärder,
- kontakter med operatörens behöriga myndighet.

c) Uppföljande information om operatören såsom

- vilka korrigerande åtgärder som vidtagits,
- återkommande fel.

Denna information skall bevaras och härvid skall ett standardiserat formulär, som innehåller de uppgifter som anges i formuläret i bilaga I, användas.

Artikel 4

Rampinspektion

1. Varje medlemsstat skall fastställa lämpliga metoder för att säkerställa att rampinspektioner genomförs med avseende på luftfartyg från tredje land som landar på någon av medlemsstatens flygplatser som är öppen för internationell luftfart, om misstanke föreligger om att dessa luftfartyg inte överensstämmer med internationella säkerhetsnormer. När dessa förfaranden genomförs skall den behöriga myndigheten fästa särskild uppmärksamhet vid luftfartyg

- i fråga om vilka det har mottagits information som indikerar dåligt underhåll eller tydliga skador eller defekter,

- som har rapporterats uppträda onormalt sedan de flög in i en medlemsstats luftrum vilket föranleder betydande oro för säkerheten,

- som vid en tidigare rampinspektion uppvisat brister som ger anledning till betydande oro för att luftfartyget inte överensstämmer med internationella säkerhetsnormer och i fråga om vilket medlemsstaten befarar att bristerna inte har rättats till,

- i fråga om vilka det finns indikationer på att de behöriga myndigheterna i registreringslandet inte utövar tillräcklig säkerhetstillsyn, eller

- i fråga om vilka den information som har samlats in enligt artikel 3 ger anledning till oro beträffande operatören eller i fråga om vilka en tidigare rampinspektion av ett luftfartyg som används av samma operatör har avslöjat brister.

2. Medlemsstaterna får fastställa bestämmelser för genomförande av rampinspektioner enligt ett stickprovsförfarande, utan att särskild misstanke föreligger, under förutsättning att sådana bestämmelser är förenliga med gemenskapsrätten och internationell rätt. Ett sådant förfarande skall emellertid genomföras på ett icke-diskriminerande sätt.

3. Medlemsstaterna skall säkerställa att lämpliga rampinspektioner och andra övervakningsåtgärder som har beslutats enligt artikel 8.3 genomförs.

4. Rampinspektionen skall utföras i enlighet med förfarandet i bilaga II och med hjälp av ett formulär för rampinspektion som minst innehåller de uppgifter som anges i formuläret i bilaga II. När rampinspektionen har slutförts skall luftfartygets befälhavare eller en företrädare för luftfartygets operatör underlämna om resultaten av rampinspektionen, och om betydande brister har uppdagats skall rapporten sändas till luftfartygets operatör och till de berörda behöriga myndigheterna.

5. När den berörda behöriga myndigheten utför en rampinspektion enligt detta direktiv skall alla tänkbara ansträngningar göras för att undvika orimliga förseningar av det inspekterade luftfartyget.

Artikel 5

Informationsutbyte

1. Medlemsstaternas behöriga myndigheter skall delta i ett ömsesidigt informationsutbyte. Denna information skall på begäran av en behörig myndighet omfatta en förteckning över de flygplatser i den berörda medlemsstaten som är öppna för internationell lufttrafik med angivelse av antalet utförda rampinspektioner per kalenderår samt hur många gånger luftfartyg från tredje land använt varje flygplats i förteckningen.

2. Alla standardiserade rapporter som avses i artikel 3 och rampinspektionsrapporter som avses i artikel 4.4 skall utan dröjsmål överlämnas till kommissionen och, på deras begäran, till medlemsstaternas behöriga myndigheter.

3. Om en standardiserad rapport visar att en möjlig säkerhetsrisk föreligger eller om en rampinspektionsrapport visar att ett luftfartyg inte överensstämmer med internationella säkerhetsnormer och kan utgöra en möjlig säkerhetsrisk, skall rapporten omedelbart lämnas till alla behöriga myndigheter i medlemsstaterna och till kommissionen.

Artikel 6

Informationsskydd och spridning av information

1. Medlemsstaterna skall i enlighet med sin nationella lagstiftning vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa lämplig sekretess för den information som de mottagit i enlighet med artikel 5. De skall använda denna information endast för detta direktivs syften.

2. Kommissionen skall varje år offentliggöra en rapport med samlad information som skall vara tillgänglig för allmänheten och innehålla en analys av den information som mottagits i enlighet med artikel 5. Varifrån denna information kommer skall inte avslöjas i analysen.

3. Utan att det påverkar allmänhetens rätt att få tillgång till kommissionens handlingar enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001, skall kommissionen på eget initiativ och i enlighet med förfarandet i artikel 10.2 besluta om åtgärder och därtill hörande villkor för att sprida den information som avses i punkt 1 till berörda parter. Dessa åtgärder, som kan vara allmänna eller avse ett enskilt fall, skall grunda sig på behovet att

— ge personer och organisationer den information de behöver för att förbättra säkerheten inom den civila luftfarten,

— begränsa informationsspridningen till vad som är absolut nödvändigt för användarnas syfte för att säkerställa lämplig sekretess när det gäller denna information.

4. När upplysningar om brister avseende luftfartyg lämnas frivilligt skall inte källan anges i de rampinspektionsrapporter som avses i artikel 4.4.

Artikel 7

Startförbud för luftfartyg

1. I fall av bristande överensstämmelse med internationella säkerhetsnormer som utgör en uppenbar flygsäkerhetsrisk bör luftfartygsoperatören vidta åtgärder för att avhjälpa den bristande överensstämmelsen före luftfartygets avgång. Om den behöriga myndighet som utför rampinspektionen inte är övertygad om att korrigerande åtgärder kommer att vidtas före flygning, skall den belägga luftfartyget med startförbud tills

dess att någon risk inte längre föreligger och omedelbart underätta de behöriga myndigheter som utövar tillsyn över den berörda operatören och den stat där luftfartyget är registrerat.

2. De behöriga myndigheterna i den medlemsstat som utför rampinspektionen får i samarbete med den stat som ansvarar för det berörda luftfartygets drift, eller den stat där luftfartyget är registrerat, föreskriva villkor som är nödvändiga för att luftfartyget skall kunna tillåtas flyga till en flygplats där bristerna kan rättas till. Om bristerna påverkar giltigheten av luftfartygets luftvärdighetsbevis får startförbudet endast hävas om operatören får tillstånd av den stat eller de stater vars territorier kommer att överflygas under denna flygning.

Artikel 8

Åtgärder för att förbättra säkerheten samt genomförandeåtgärder

1. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna rapporter rörande de operativa åtgärder som vidtas för genomförande av kraven i artiklarna 3, 4 och 5.

2. På grundval av den information som samlas in enligt punkt 1 får kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 10.2 vidta lämpliga åtgärder för att underlätta genomförandet av artiklarna 3, 4 och 5, t.ex. genom att

— upprätta en förteckning över vilka 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 drift av nödvändiga redskap för insamling och utbyte av information.

3. På grundval av den information som tas emot enligt artiklarna 3, 4 och 5 och i enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får beslut fattas om lämplig rampinspektion och andra övervakningsåtgärder, särskilt när det gäller en viss operatör eller vissa operatörer från ett visst tredje land i avvaktan på att behöriga myndigheter i detta tredje land vidtar tillfredsställande åtgärder för att rätta till bristerna.

4. Kommissionen får vidta lämpliga åtgärder avseende samarbete med eller bistånd till tredje land för att förbättra det ifrågavarande landets flygsäkerhetstillsyn.

Artikel 9

Utestängning eller villkor för driften

Om en medlemsstat, i avvaktan på att den behöriga myndigheten i ett tredje land vidtar tillfredsställande åtgärder för att rätta till bristerna, beslutar att utestänga en viss operatör eller vissa operatörer från det landet från sina flygplatser eller att med avseende på dem uppställa villkor i fråga om driften vid sina flygplatser,

- a) skall den medlemsstaten underrätta kommissionen om vilka åtgärder som vidtagits; kommissionen skall i sin tur underrätta de andra medlemsstaterna,
- b) får kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 10.3 utfärda en rekommendation till de andra medlemsstaterna för att utvidga de åtgärder som nämns under a, så att de gäller för flygplatserna på deras respektive territorier.

Artikel 10

Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 12 i förordning (EEG) nr 3922/91.
 2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
- Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.
3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
 4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.
 5. Kommissionen får dessutom rådfråga kommittén i andra frågor som rör genomförandet av detta direktiv.

Artikel 11

Genomförande

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den ... (*). De skall genast underrätta kommissionen om detta.

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.

Artikel 12

Ändring av bilagorna

Bilagorna till detta beslut får ändras i enlighet med förfarandet i artikel 10.2.

Artikel 13

Rapport

Senast den ... (**) skall kommissionen utarbeta en rapport om tillämpningen av direktivet, särskilt artikel 9, där det bland annat skall redogöras för utvecklingen inom gemenskapen och i internationella forum. Rapporten får åtföljas av förslag till ändring av det här direktivet.

Artikel 14

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 15

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ...

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

(*) Tre år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

(**) Fem år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

BILAGA I



Nationell luftfartsmyndighet (namn)

(Stat)

SAFA

Standardiserad rapport

¹nr:

² Källa: SR ⁴ Ort:

³ Datum:

⁵ (Används inte)

⁷ Drifttillstånd nr:

⁶ Operatör:

⁸ Stat:

¹⁰ Flightnummer:

⁹ Flyglinje: från

¹² Flightnummer:

¹¹ Flyglinje: till

¹⁴ Charterstat:

¹³ Chartrat av operatör (*):
(* (i tillämpliga fall))

¹⁶ Registreringsbeteckning:

¹⁵ Luftfartygstyp:

¹⁷ Tillverkningsnummer:

¹⁸ Flygbesättning: land som utfärdat certifikaten:

¹⁹ Anmärkningar:

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

²⁰ Vidtagna åtgärder:

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

²¹ (Används inte)

²² Den nationella samordnarens namn:

²³ Underskrift:

BILAGA II

- I. En rampinspektion skall omfatta alla eller ett urval av följande punkter, beroende på den tid som står till förfogande.
1. Kontroll av att de dokument som krävs för internationella flygningar finns tillgängliga och är giltiga, såsom registreringsbevis, loggbok, luftvärdighetsbevis, besättningens certifikat, radiolicens, passagerar- och godsförteckning o.s.v.
 2. Kontroll av att besättningens sammansättning och kvalifikationer uppfyller kraven i bilagorna 1 och 6 till Chicagokonventionen (ICAO-bilagorna).
 3. Kontroll av driftdokumentation (flygdata, driftfärdplan, tekniska journaler) och av att flygningen förbereds i enlighet med kraven i ICAO-bilaga 6.
 4. Kontroll av förekomsten av och tillståndet hos följande element, som krävs för internationella flygningar enligt ICAO-bilaga 6:
 - Drifttillstånd.
 - Miljövårdighetsbevis.
 - Drifthandbok (inklusive minimiutrustningslista, Minimum Equipment List, MEL) och flyghandbok.
 - Säkerhetsutrustning.
 - Säkerhetsutrustning i kabinen.
 - Nödvändig utrustning för den aktuella flygningen, inklusive radiokommunikations- och radionavigationsutrustning.
 - Färdregistrator.
 5. Kontroll av att luftfartyget och dess utrustning (inklusive skador och reparationer) är i sådant skick att normerna i ICAO-bilaga 8 fortsatt uppfylls.
- II. En inspektionsrapport skall upprättas efter rampinspektionen och omfatta allmän standardiserad information enligt nedan. Dessutom krävs en förteckning över utförda kontroller, med uppgift om eventuella brister som uppdagats vid dessa, och/eller över alla nödvändiga särskilda anmärkningar.



Nationell luftfartsmyndighet (namn)

(Stat)

SAFA

Rampinspektionsrapport

¹nr:

² Källa: RI ⁴ Ort:

³ Datum:

⁵ Lokaltid: ⁷ Drifttillstånd nr:

⁶ Operatör:

⁸ Stat: ¹⁰ Flightnummer:

⁹ Flyglinje: från ¹² Flightnummer:

¹¹ Flyglinje: till ¹⁴ Charterstat:

¹³ Chartrat av operatör (*): ¹⁶ Registreringsbeteckning:
(* (i tillämpliga fall)

¹⁵ Luftfartygstyp: ¹⁷ Tillverkningsnummer:

¹⁸ Flygbesättning: land som utfärdat certifikaten:

¹⁹ Anmärkningar:
Kod/standard/anmärkning
..... :
..... :
..... :
..... :
..... :
..... :
..... :
..... :
..... :

²⁰ Vidtagna åtgärder:
..... :
..... :
..... :

²¹ Inspektörens namn: :
Denna rapport innehåller endast uppgifter om vad som framkom under rampinspektionen och skall inte betraktas som ett intyg rörande luftfartygets förmåga att klara den aktuella flygningen.

²² Den nationella samordnarens namn:

²³ Underskrift:

Nationell luftfartsmyndighet (namn)

(Stat)

Objekt	Kontroll	Anmärkning
A. Förarkabin		
Allmänt		
1. Allmänt skick.....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Nödutgång	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Utrustning.....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Dokumentation		
4. Handböcker	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Checklistor	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Radionavigationskartor	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Minimiutrustningslista (MEL)	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Registreringsbevis.....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Miljövärdighetsbevis (i tillämpliga fall).....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Drifttillstånd eller likvärdig handling.....	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Radiolicens	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Luftvärdighetsbevis	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
Flygdata		
13. Driftfärdplan.....	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Lastfördelning	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
Säkerhetsutrustning		
15. Handbrandsläckare.....	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Flytvästar/flytredskap.....	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Säkerhetsbälte	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Syrgasutrustning.....	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Signallampa.....	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
Flygbesättning		
20. Flygbesättning	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
Flygloggbook/tekniska journaler eller motsvarande		
21. Resedagbok.....	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Underhållsattest.....	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Fel som ännu inte åtgärdats.....	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Tillsyn före flygning	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>

Objekt	Kontroll	Anmärkning
B. Säkerhet/kabinen		
1. Allmänt inre skick.....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Stol för kabinpersonal	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Förbandslåda/sjukvårdssats för nödsituationer	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Handbrandsläckare.....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Flytvästar/flytredskap.....	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Säkerhetsbälten.....	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Nödutgång, nödbelysningar och skyltar, ficklampor.....	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Evakueringsrutschbanor/räddningsflottar (efter behov).....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Syretillförsel (besättning och passagerare).....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Säkerhetsinstruktioner.....	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Tillräckligt mycket kabinpersonal.....	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Tillgång till nödutgångar	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Säkerhet för passagerarnas bagage.....	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Tillräckligt antal sittplatser.....	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
C. Luftfartygets skick		
1. Allmänt yttre skick	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Dörrar och luckor	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Roder	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Hjul och däck.....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Landningsställ	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Hjulbrunn	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Luftintag och avgasutsläpp.....	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Fläktblad.....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Propellrar	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Uppenbara reparerade skador	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Uppenbara oreparerade skador	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Läckage.....	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
D. Last		
1. Lastrummets allmänna skick.....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Farligt gods.....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Säkerheten för lasten ombord	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Inom ramen för medbeslutandeförfarandet (artikel 251 i EG-fördraget), nådde rådet den 27-28 mars 2003 en politisk överenskommelse om utkastet till Europaparlamentets och rådets direktiv om säkerheten ifråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen.

Direktivet avser att införa harmoniserade metoder för att se till att internationella säkerhetsnormer verkligen följs inom gemenskapen genom att harmonisera regler och förfaranden för rampinspektioner av de luftfartyg från tredje land som landar på flygplatser i medlemsstaterna.

När rådet intog sin ståndpunkt, beaktade det Europaparlamentets yttrande efter första behandlingen, samt Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande.

II. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

1. Allmänt

Det erinras om att kommissionens förslag till stor del inspirerats av den gemensamma ståndpunkt⁽¹⁾ som rådet enades om inom ramen för ett tidigare lagstiftningsförfarande i samma fråga som till slut inte kunde slutföras på grund av Gibraltar-frågan. Mot den bakgrunden kunde rådet från början godkänna flera delar av kommissionens förslag. Emellertid beslöt rådet att ändra några punkter i förslaget, för det mesta för att göra det enklare, tydligare och lättare att förstå. Ändringarna härrör ofta från Europaparlamentets ändringar.

De viktigaste ändringarna som rådet införde är följande:

- Artikel 1 (syfte) och artikel 2 (räckvidd) har slagits ihop till en gemensam artikel 1 (Räckvidd och syfte). Rådet stärkte den bestämmelse enligt vilken direktivet inte skall påverka medlemsstaternas rätt att genomföra sådana inspektioner som inte omfattas av detta direktiv och att utfärda startförbud för, utestänga eller uppställa villkor för varje luftfartyg som landar på deras flygplatser i enlighet med gemenskapsrätten och internationell rätt (artikel 1.2). Denna ändring gör det möjligt för medlemsstaterna att i enlighet med gemenskaps- och internationell lagstiftning fortsätta med säkerhetskontrollerna av gemenskapens luftfartyg, utan att utsträcka direktivets räckvidd till att omfatta dessa luftfartyg, vilket skulle stöta på rättsliga problem.
- Artikel 4 (Rampinspektion): den nya punkten 2 gör det möjligt för medlemsstaterna att fastställa bestämmelser för genomförande av rampinspektioner enligt ett stickprovsförfarande utan att särskild misstanke föreligger, under förutsättning att sådana bestämmelser är förenliga med gemenskapsrätten och internationell rätt, och förutsatt att stickprovsförfarandet sker på ett icke-diskriminerande sätt. Denna punkt infördes med hänvisning till Europaparlamentets ändringsförslag 16 som varmt välkomnades av rådet.
- Artikel 6 (Informationsskydd och spridning av information):
 - Den första punkten formulerades i överensstämmelse med artikel 8.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv om rapportering av händelser inom civil luftfart (2000/0343 COD) i enlighet med överenskommelsen av den 9 april 2003 i förlikningskommittén.

⁽¹⁾ Gemensam ståndpunkt (EG) nr 37/98 av den 4 juni 1998 (EGT C 227, 20.7.1998, s. 18).

- Den andra punkten ändrades på så sätt att istället för att medlemsstaterna varje halvår skulle offentliggöra information till allmänheten, skall kommissionen nu varje år offentliggöra en rapport med samlad information som skall vara tillgänglig för allmänheten och innehålla en analys av den information som mottagits i enlighet med artikel 5. I analysen skall informationskällan vara anonymiserad.
- Den tredje punkten, där en hänvisning görs till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar ⁽¹⁾, har också i hög grad inspirerats av direktivet om rapportering av händelser inom civil luftfart, se artikel 7.2 i detta.
- Artikel 7 (Startförbud för luftfartyg): En översyn gjordes av denna artikel för att ta hänsyn till internationell praxis på området.
- Artikel 9 (Utestängning eller villkor för driften): Rådet beslöt att ändra artikeln på så sätt att kommissionen får möjlighet att utfärda en rekommendation till övriga medlemsstater för att utvidga en åtgärd som vidtagits av en medlemsstat mot en viss operatör eller vissa operatörer från ett tredje land till att gälla flygplatser inom deras respektive territorier. Rådet anser att denna ändring behövs för att åstadkomma en väl avvägd ansvarsuppdelning mellan kommissionen och medlemsstaterna när det gäller säkerhetsfrågor.
- Artikel 11 (Genomförande): Tidsfristen för genomförande av direktivet har förlängts till tre år.

2. Parlamentets ändringar

Vad beträffar Europaparlamentets ändringar strävade rådet efter att införliva dessa i största möjliga utsträckning. I flera fall var det emellertid omöjligt att införliva en ändring ordagrant och fullständigt, därför att de relevanta formuleringarna hade ändrats väsentligt eller till och med strukits.

Emellertid kunde rådet i sin gemensamma ståndpunkt godta, bokstavligt eller innehållsmässigt, (delar av) följande ändringar:

nr 2 – se artikel 1.2,

nr 4 – se skäl 4,

nr 5 – se skäl 5,

nr 8 – se skäl 19,

nr 9 – se skäl 7,

nr 11 – se skäl 17,

nr 12 – se skäl 18,

nr 13 och 16 – se artikel 4.2,

nr 18 och 20 – se artikel 6.2.

III. SLUTSATS

Rådet gör gällande att dess gemensamma ståndpunkt är lämplig och väl avvägd. Vad gäller de ändringar som föreslagits av Europaparlamentet vid första behandlingen konstaterar rådet att de flesta ändringarna har införts – bokstavligen eller innehållsmässigt, delvis eller fullständigt – i den gemensamma ståndpunkten. Rådet anser därför att dess gemensamma ståndpunkt på det hela taget uppnår det mål som eftersträvades genom parlamentets ändringar.

⁽¹⁾ EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.