



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 26.11.2002
KOM(2002) 664 slutlig

2002/0014 (COD)

Ändrat förslag

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i
gemenskapen**

(framlagt av kommissionen enligt artikel 250.2 i EG-fördraget)

MOTIVERING

Den 14 januari 2002 lade kommissionen inför rådet och Europaparlamentet fram sitt förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen (KOM(2002) 8 slutlig - 2002/0014(COD)).

Ekonomiska och sociala kommittén avgav ett positivt yttrande den 17 juli 2002.

Regionkommittén beslöt att inte avge något yttrande.

Den 3 september 2002 avgav Europaparlamentet sitt ställningstagande vid första behandlingen och föreslog nitton ändringar av kommissionens förslag.

Av de nitton ändringar som Europaparlamentet antagit kunde kommissionen godta tretton: Sex kunde godtas i sin helhet (ändringarna 1, 4, 5, 13, 16 och 22), sex med smärre ändringar (ändringarna 2, 9, 11, 18, 20 och 21) och en delvis, varvid en annan formulering föreslås som överensstämmer med ändringens innebörd (ändring 12).

1. ÄNDRINGAR AV SKÄLEN

Genom ändringen av skäl 3 betonas att vi inte kräver mer av tredje land än vad gemenskapen redan själv tillämpar (se ändring 1).

Genom ändringen av skäl 4 betonas att övervakningen av säkerhetsnormerna är nödvändig för alla luftfartyg. Europaparlamentets ändring har dock redigerats om en aning (se ändring 2).

Genom ändringen av skäl 5 betonas att rampinspektionernas effektivitet garanteras genom tillämpning av enhetliga metoder (se ändring 4).

Genom ändringen av skäl 6 betonas att gemenskapens åtgärd inte är riktad speciellt mot tredje land, utan mot luftfartyg (från tredje land) som inte uppfyller internationellt överenskomna säkerhetsnormer (se ändring 5).

I ett nytt skäl införs ett stickprovsförfarande. Detta förfarande tillämpas redan av flera medlemsstater (se ändring 9).

I ett nytt skäl föreslås ökad övervakning av luftfartyg eller flygbolag som tidigare visat sig brista i efterlevnaden. Detta förfarande tillämpas redan av flera medlemsstater (se ändring 9).

Ändringen av skäl 13 (numera skäl 15) syftar till att garantera att befintliga säkerhetsdata används på bästa möjliga sätt. Europaparlamentets ändring har dock redigerats om en aning (se ändring 11).

I ett nytt skäl 16 betonas det att man i samband med genomförandet av detta direktiv och inrättandet av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet kommer att beakta befintliga förfaranden och sakkunskap. Europaparlamentets ändring 12 har godtagits i princip, men har redigerats om och fått en ny formulering (se ändring 12).

2. ÄNDRINGAR AV ARTIKLARN 1 OCH 5

Enligt det ursprungliga förslaget kunde rampinspektioner endast genomföras om det misstänktes att ett luftfartyg inte uppfyllde de internationella säkerhetsnormerna. Genom ändringarna i artiklarna 1 och 5 blir det möjligt att även genomföra stickprover, förutsatt att dessa utesluter diskriminering (se ändringarna 13 respektive 16).

3. ÄNDRING AV ARTIKEL 7

I syfte att undvika att offentliggjorda dokument leder till misstolkningar som kan skada de inblandade parternas goda rykte har en mening lagts till för att garantera att teknisk information presenteras på ett lättbegripligt sätt (se ändring 20).

Dessutom har en ny mening införts om information till allmänheten beträffande de åtgärder som vidtagits till följd av klagomål som inkommit till myndigheterna (se ändring 18).

4. ÄNDRING AV ARTIKEL 9.4

I syfte att göra bestämmelserna mer exakta har en ny mening lagts till om möjliga åtgärder för att öka säkerheten i härkomstländerna. Den ändring som Europaparlamentet antagit överensstämde med de ståndpunkter som kommissionen framfört i sitt meddelande "Bidrag till en förbättring av flygsäkerheten i världen"¹. Europaparlamentets ändring har dock redigerats om en aning (se ändring 21).

5. ÄNDRING AV ARTIKEL 13

Detta är endast en redaktionell ändring som förbättrar texten (se ändring 22).

I enlighet med artikel 250.2 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen ändrar kommissionen sitt förslag enligt följande.

¹ KOM(2001) 390 slutlig, 16.7.2001.

Ändrat förslag

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen

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 förslag²,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande³,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁴,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁵, och

av följande skäl:

- (1) I den resolution som Europaparlamentet antog den 15 februari 1996⁶ 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 rådet och Europaparlamentet med titeln "Fastställande av en gemenskapsstrategi för bättre flygsäkerhet"⁷.
- (3) I meddelandet anges tydligt att säkerheten kan ökas på ett effektivt sätt genom att man - **vilket redan är fallet inom EU** - säkerställer att luftfartygen fullt ut överensstämmer med de internationella säkerhetsnormer som anges i bilagorna till konventionen om internationell civil luftfart, som undertecknades i Chicago den 7 december 1944.
- (4) **Det är viktigt att alla luftfartyg kan underkastas lämpliga kontroller.** Erfarenheten visar **dock** att länder utanför gemenskapen inte alltid tillämpar och genomför internationella säkerhetsnormer, och för att förbättra transportsäkerheten inom gemenskapen krävs därför hädanefter **att** kontroll av ~~att~~ internationella

² EGT C103, 30.4.2002, s. 351.

³ EGT C ..., ..., s. ...

⁴ EGT C ..., ..., s. ...

⁵ EGT C ..., ..., s. ...

⁶ Resolution B4-0150/96, EGT C 65, 4.3.1996, s. 172.

⁷ Kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet, rapport från den högnivågrupp som inrättats genom rådets beslut av den 11 mars 1996 riktat till Europaparlamentet och rådet om Fastställande av en gemenskapsstrategi för bättre flygsäkerhet, SEK(1996) 1083 slutlig, 12.6.1996.

säkerhetsnormer följs, ~~en kontroll som medlemsstaterna själva bör genomföra~~
garanteras på sina egna flygplatser **inom gemenskapen**.

- (5) Regler och förfaranden för rampinspektioner, däri inbegripet startförbud för luftfartyg, bör harmoniseras för att **med hjälp av enhetliga metoder** säkerställa en likvärdig effektivitet vid alla flygplatser inom gemenskapen, vilket i sin tur skulle minska bruket att luftfartyg från tredje land endast trafikerar vissa flygplatser för att undvika ordentliga kontroller.
- (6) Om medlemsstaterna genom harmonisering kan säkerställa att internationella normer verkligen följs, kan de undvika snedvridning av konkurrensen och samtidigt dra nytta av den styrka som uppnås genom en gemensam hållning **när det gäller luftfartyg från vid kontakter med tredje land som inte uppfyller de internationella säkerhetsbestämmelserna**.
- (7) 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.
- (8) Av ovannämnda skäl bör man på gemenskapsnivå inrätta ett förfarande för bedömning av utländska luftfartyg och därtill hörande mekanismer för samarbete mellan medlemsstaterna när det gäller att dela och analysera information och dra slutsatser av denna.
- (9) Luftfartyg som landar inom gemenskapen bör inspekteras, om det föreligger misstanke om att de inte uppfyller internationella säkerhetsnormer.
- (10) Rampinspektioner får även genomföras enligt ett stickprovsförfarande hos sådana luftfartyg som inte ger anledning till särskild misstanke, förutsatt att detta sker på ett sätt som utesluter diskriminering.**
- (11) Kontroller skulle särskilt kunna utökas hos sådana luftfartyg som redan tidigare vid upprepade tillfällen konstaterats uppvisa brister, eller hos luftfartyg från flygbolag vilkas luftfartyg flera gånger väckt negativ uppmärksamhet.**
- (12) Säkerhetsrelaterad information är känslig till sin natur, och för att säkerställa att sådan information samlas in, är det nödvändigt att se till att informationen används på rätt sätt och att källorna behandlas förtroligt, utan att detta påverkar unionsmedborgarnas rätt till information om dels de ansträngningar som görs för att garantera deras säkerhet, dels om de allvarligaste händelserna som äventyrar luftsäkerheten.
- (13) Luftfartyg med sådana brister som utgör en uppenbar säkerhetsrisk och som kräver rättelse skall 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) I samband med vissa säkerhetsrisker är det nödvändigt att kommissionen utarbetar bestämmelser för att förbättra säkerheten och tillämpa kraven i artiklarna 4-6, varför en kommitté bör inrättas och ett förfarande fastställas för nära samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen inom ramen för denna kommitté. **Kommissionen**

bör även förse denna kommitté med statistiska uppgifter och information om särskilda händelser som samlats in inom ramen för andra direktiv och som skulle kunna vara betydelsefulla för att upptäcka brister som utgör säkerhetsrisker.

(16) Det samarbete och utbyte av information som pågår inom de gemensamma luftfartsmyndigheterna (JAA) och Europeiska konferensen för civil luftfart (ECAC) beaktas, och befintlig sakkunskap bör utnyttjas i så stor utsträckning som möjligt i fråga om säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (SAFA-förfarandet); hanteringen av detta förfarande bör senare överföras till Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA).

(17) Eftersom de åtgärder som krävs för genomförandet av detta direktiv är åtgärder med allmän räckvidd enligt artikel 2 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁸, bör de antas genom det förfarande som anges i artikel 5 i det beslutet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Syftet med detta direktiv är att bidra till förbättrad luftfartssäkerhet genom att säkerställa att

- uppgifter samlas in och sprids så att det blir möjligt att framställa ett tillräckligt beslutsunderlag för beslut om vilka åtgärder som krävs för att garantera de resandes säkerhet och säkerheten för människor på marken,
- luftfartyg från tredje land, deras drift och besättning inspekteras, **framför allt** närhelst skälig misstanke föreligger om att internationella säkerhetsnormer inte följs och att sådana luftfartyg beläggs med startförbud om detta är nödvändigt för att garantera den omedelbara säkerheten,
- beslut om lämpliga åtgärder fattas och genomförs för att rätta till de brister som konstateras.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Det här direktivet är tillämpligt på luftfartyg från tredje land som landar på flygplatser som är belägna i medlemsstaterna.

Statliga luftfartyg enligt definitionen i konventionen angående internationell civil luftfart, som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 (hädanefter betecknad Chicagokonventionen) samt luftfartyg som har en högsta tillåten startvikt på högst 5 700 kg och som inte bedriver kommersiell lufttransportverksamhet skall inte omfattas av det här direktivet.

⁸ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

Direktivet skall emellertid inte begränsa medlemsstaternas rätt att under vederbörligt beaktande av gemenskapslagstiftningen genomföra inspektioner av, utfärda startförbud för, utestänga eller uppställa villkor för varje luftfartyg som landar på deras flygplatser.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv avses med

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

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

"rampinspektion": granskning av luftfartyg från tredje land i enlighet med bilaga II,

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

Artikel 4

Insamling av information

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

- a) Viktig säkerhetsinformation som särskilt kan erhållas genom
 - rapporter från piloter,
 - rapporter från underhållsorganisationer,
 - rapporter rörande olyckstillbud,
 - 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 landet,
 - nödvändiga rättelseåtgärder,
 - kontakter med operatörens behöriga myndighet.

- c) Uppföljande information om operatören såsom
- vilka rättelseåtgärder 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 5

Rampinspektioner

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 de 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 normer och i fråga om vilket medlemsstaten befarar att bristerna inte har rättats till,
 - i fråga om vilka det finns bevis för att de behöriga myndigheterna i registreringslandet inte utövar tillräcklig säkerhetstillsyn, eller
 - i fråga om vilka den information som har samlats in enligt artikel 4 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. Rampinspektioner skall också kunna genomföras i enlighet med ett stickprovsförfarande, utan att särskild misstanke föreligger. Sådana stickprov bör dock genomföras på ett sätt som utesluter diskriminering.**
- 3.** Medlemsstaterna skall säkerställa att lämpliga rampinspektioner och andra övervakningsåtgärder som har beslutats enligt artikel 9.3 genomförs.
- 4.** Rampinspektionen skall utföras enligt det förfarande som anges 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 underrättas om innehållet i rampinspektionsrapporten, och om brister har uppdagats, skall rapporten sändas till luftfartygets operatör och till den berörda behöriga myndigheten.

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

Artikel 6

Utbyte av information

1. Medlemsstaternas behöriga myndigheter skall delta i ett ömsesidigt informationsutbyte.
2. Alla standardiserade rapporter enligt artikel 4 och rampinspektionsrapporter enligt artikel 5.4 skall utan dröjsmål överlämnas till medlemsstaternas behöriga myndigheter och till kommissionen, på deras begäran.
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 7

Informationsskydd och spridning av information

1. Den information som utbyts i enlighet med artikel 6 skall endast användas för detta direktivs syften och skall endast vara tillgänglig för de deltagande behöriga myndigheterna och för kommissionen.
2. Varje medlemsstat skall en gång i halvåret på ett för allmänheten tillgängligt sätt offentliggöra information om
 - antalet luftfartyg som belagts med startförbud under den föregående sexmånadersperioden, inklusive luftfartygstyp, operatörens namn och säte, registreringsstat, skälet till startförbudet tillsammans med flygplatsen där startförbudet utfärdades och datum för detta, samt samtliga rättelseåtgärder som vidtagits till följd av startförbudet,
 - luftfartygstyp, registreringsstat och namn och säte på de operatörer vars luftfartyg har kvarhållits fler än en gång under de senaste 24 månaderna, skälet till startförbudet samt flygplatsen där startförbudet utfärdades och datum för detta tillsammans med samtliga rättelseåtgärder som vidtagits till följd av startförbudet,
 - en förteckning över de flygplatser som är öppna för internationell trafik, antalet rampinspektioner som genomförts samt hur många gånger som luftfartyg från tredje land använt varje flygplats i förteckningen,
 - antalet rampinspektioner som anmälts i enlighet med bestämmelserna i artikel 6.3.,

- **sammanfattande översikter över klagomål på luftfartygssäkerheten och över de åtgärder som vidtagits till följd av dessa klagomål.**

När skälen för ett startförbud offentliggörs skall dessa formuleras enkelt, lättbegripligt och på ett sätt som inte kan missförstås.

3. Kommissionen får i enlighet med förfarandet i artikel 11.2 besluta att lämna ut kompletterande information till de parter som kan ha nytta av informationen för att förbättra flygsäkerheten.
4. Den förtroliga karaktären hos information som har lämnats frivilligt, särskilt av besättningen på luftfartyg som genomgått rampinspektion, skall säkerställas genom att källan till sådan information i stor omfattning avidentifieras.

Artikel 8

Startförbud för luftfartyg

1. I fall av bristande överensstämmelse med internationella säkerhetsnormer som utgör en uppenbar säkerhetsrisk skall den behöriga myndighet som utför rampinspektionen belägga luftfartyget med startförbud till dess att någon risk inte längre föreligger.
2. Om ett luftfartyg beläggs med startförbud skall den behöriga myndigheten i den medlemsstat där inspektionen utfördes omedelbart underrätta de behöriga myndigheter som utövar tillsyn över den berörda operatören och den stat där luftfartyget är registrerat.
3. Om risken är av sådan art att luftfartyget på ett säkert sätt kan flygas utan betalande passagerare eller frakt, skall den behöriga myndigheten i den medlemsstat där inspektionen utfördes, i samarbete med den stat som ansvarar för det berörda luftfartygets drift, föreskriva nödvändiga villkor för hur luftfartyget på ett säkert sätt, utan betalande passagerare eller frakt, kan tillåtas flyga till en flygplats där bristerna kan rättas till och underrätta de länder vars territorier kommer att överflygas av ett sådant luftfartyg.

Artikel 9

Åtgärder för att förbättra säkerheten samt genomförandeåtgärder

1. Medlemsstaterna skall till de andra medlemsstaterna och kommissionen överlämna rapporter rörande de operationella åtgärder som vidtas och de medel som beviljas för genomförande av kraven i artiklarna 4, 5 och 6.
2. På grundval av den information som samlas in enligt punkt 1 får kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 11.2 vidta lämpliga åtgärder för att underlätta genomförandet av artiklarna 4, 5 och 6, 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 4, 5 och 6 och i enlighet med det förfarande som anges i artikel 11.2 kan 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 **bland annat genom att hjälpa dessa länder att anpassa sina lokala säkerhetsinrättningar och sin personal till de normer som gäller inom gemenskapen.**

Artikel 10

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,
- b) kan kommissionen, i samråd med kommittén enligt artikel 11.1, fastställa vilka följder den noterade risken har för gemenskapen,
- c) kan kommissionen, i enlighet med förfarandet i artikel 11.2, föreslå åtgärder som anses vara nödvändiga, inklusive en utvidgning av de åtgärder som nämns under punkt a, så att de gäller för hela gemenskapen.

Artikel 11

Beslutsförfarande

- 1. Kommissionen skall 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 luftfart⁹.
- 2. När hänvisning sker till denna punkt, skall det föreskrivande förfarandet i artikel 5 i beslut 1999/468/EG tillämpas, varvid bestämmelserna i artikel 7.3 och i artikel 8 i det beslutet skall iakttas.

⁹ EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.

3. Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall fastställas till tre månader.
4. Kommissionen får dessutom rådfråga kommittén i andra frågor som rör genomförandet av det här direktivet, exempelvis fastställandet av vilka följder den noterade risken har för gemenskapen i enlighet med artikel 10.

Artikel 12

Genomförande

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast två år efter det att det träder i kraft och 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 13

Rapportering

Senast den^{*)}, skall kommissionen ~~utarbete~~ **inför Europaparlamentet och rådet lägga fram** en rapport om tillämpningen av direktivet, särskilt artikel 10, där det bland annat skall redogöras för utvecklingen inom gemenskapen och i internationella forum. Rapporten får åtföljas av förslag till en översyn av det här direktivet.

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.

Utfärdat i Bryssel den [...]

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

^(*) två år efter det att detta direktiv träder i kraft

BILAGA I



Nationell luftfartsmyndighet (*namn*)
(*Stat*)

SAFA

Standardiserad rapport

¹nr:-.....-.....

²Källa:SR

³Datum:-.....-.....
⁵ (Används inte)

⁴ Ort:-.....-.....

⁶Operatör:-.....-.....

⁸Stat:-.....

⁷Drifttillstånd nr:-.....-.....

⁹Flyglinje: från-.....-.....

¹¹Flyglinje: till-.....-.....

¹⁰Flightnummer:-.....-.....

¹²Flightnummer:-.....-.....

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

¹⁴Charterstat:-.....

¹⁵Luftfartstyp-.....-.....

¹⁶Registreringsbeteckning-.....-.....

¹⁷Tillverkningsnummer-.....-.....

¹⁸Flygbesättning: land som utfärdat certifikaten-.....-.....

¹⁹Anmärkningar:

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

²⁰Vidtagna åtgärder:

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

²¹ (Används inte)

²²Den nationella samordnarens namn

²³Underskrift

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 existensen av och tillståndet hos följande element, som krävs för internationella flygningar enligt ICAO-bilaga 6:
 - Luftfartscertifikat
 - Miljövärldighetsbevis.
 - Drifthandbok (inklusive MEL¹⁰) 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 rampinspektionsrapport måste 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 över alla särskilda anmärkningar.

¹⁰

Förteckning över minimiutrustning (Minimum Equipment List - MEL)



Nationell luftfartsmyndighet (namn)
(Stat)

SAFA

Rampinspektionsrapport

¹nr: _ _ _ _ _ - _ - _ _ _

²Källa: RI

³Datum: _ _ _ _ _

⁵Lokaltid: _ _ : _ _

⁴Ort: _ _ _ _ _

⁶Operatör: _ _ _ _ _

⁷Drifttillstånd nr: _ _ _ _ _

⁸Stat: _ _

⁹Flyglinje: från _ _ _ _ _

¹⁰Flightnummer: _ _ _ _ _

¹¹Flyglinje: till _ _ _ _ _

¹²Flightnummer: _ _ _ _ _

¹³Chartrat av operatör* _ _ _ _ _

¹⁴Charterstat: _ _

* (i tillämpliga fall)

¹⁵Luftfartygstyp _ _ _ _ _

¹⁶Registreringsbeteckning _ _ _ _ _

¹⁷Tillverkningsnummer _ _ _ _ _

¹⁸Flygbesättning: land som utfärdat certifikaten _ _

¹⁹Anmärkningar:

Kod/standard/anmärkning

_ _ _ _	—	
_ _ _ _	—	
_ _ _ _	—	
_ _ _ _	—	
_ _ _ _	—	
_ _ _ _	—	
_ _ _ _	—	
_ _ _ _	—	
_ _ _ _	—	

²⁰Vidtagna åtgärder:

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

²¹Inspektörens 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.

²²Den nationella samordnarens namn

²³Underskrift

Nationell luftfartsmyndighet (namn)
(Stat)

Objekt	Kontroll	Anmärkning
A. Förarkabin		
Allmänt		
1. Allmänt skick	1 ☐	1 ☐
2. Nödutgång	2 ☐	2 ☐
3. Utrustning.....	3 ☐	3 ☐
Dokumentation		
4. Handböcker	4 ☐	4 ☐
5. Checklistor.....	5 ☐	5 ☐
6. Radionavigationskartor	6 ☐	6 ☐
7. Förteckning över minimiutrustning (MEL)	7 ☐	7 ☐
8. Registreringsbevis.....	8 ☐	8 ☐
9. Miljövärdighetsbevis (i tillämpliga fall).....	9 ☐	9 ☐
10. Drifttillstånd eller likvärdig handling	10 ☐	10 ☐
11. Radiolicens	11 ☐	11 ☐
12. Luftvärdighetsbevis.....	12 ☐	12 ☐
Flygdata		
13. Driftfärdplan.....	13 ☐	13 ☐
14. Lastfördelning.....	14 ☐	14 ☐
Säkerhetsutrustning		
15. Handbrandsläckare	15 ☐	15 ☐
16. Flytvästar/flytredskap	16 ☐	16 ☐
17. Säkerhetsbälte	17 ☐	17 ☐
18. Syrgasutrustning.....	18 ☐	18 ☐
19. Signallampa	19 ☐	19 ☐
Flygbesättning		
20. Flygbesättning	20 ☐	20 ☐
Flygloggbok/tekniska journaler eller motsvarande		
21. Flygloggbok	21 ☐	21 ☐
22. Underhållsattest.....	22 ☐	22 ☐
23. Fel som ännu inte åtgärdats	23 ☐	23 ☐
24. Flygförberedelser	24 ☐	24 ☐
B. Säkerhet/kabinen		
1. Allmänt inre skick	1 ☐	1 ☐
2. Stol för kabinpersonal	2 ☐	2 ☐
3. Första hjälpen-utrustning/sjukvårdsutrustning	3 ☐	3 ☐
4. Handbrandsläckare	4 ☐	4 ☐
5. Flytvästar/flytredskap	5 ☐	5 ☐
6. Säkerhetsbälten.....	6 ☐	6 ☐
7. Nödutgång, nödbelysningar och skyltar, ficklampor.....	7 ☐	7 ☐
8. Evakueringsrutschbanor/räddningsflottar (efter behov)	8 ☐	8 ☐
9. Syretillförsel (besättning och passagerare).....	9 ☐	9 ☐
10. Säkerhetsinstruktioner	10 ☐	10 ☐
11. Tillräckligt mycket kabinpersonal.....	11 ☐	11 ☐
12. Tillgång till nödutgångar.....	12 ☐	12 ☐
13. Säkerhet för passagerarnas bagage.....	13 ☐	13 ☐
14. Tillräckligt antal sittplatser	14 ☐	14 ☐
C. Luftfartygets skick		
1. Allmänt yttre skick.....	1 ☐	1 ☐
2. Dörrar och luckor	2 ☐	2 ☐
3. Roder	3 ☐	3 ☐
4. Hjul och däck	4 ☐	4 ☐
5. Landningsställ.....	5 ☐	5 ☐
6. Hjulbrunn.....	6 ☐	6 ☐
7. Luftintag och avgasutsläpp	7 ☐	7 ☐
8. Fläktblad.....	8 ☐	8 ☐
9. Propellrar	9 ☐	9 ☐
10. Uppenbara reparerade skador	10 ☐	10 ☐
11. Uppenbara oreparerade skador.....	11 ☐	11 ☐
12. Läckage.....	12 ☐	12 ☐
D. Last		
1. Lasttrummet allmänna skick	1 ☐	1 ☐
2. Farligt gods.....	2 ☐	2 ☐
3. Säkerheten för lasten ombord	3 ☐	3 ☐

FINANSIERINGSÖVERSIKT

1. ÅTGÄRDENS BETECKNING

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen.

2. BUDGETPOST

B2.702 Transportsäkerhet och A-7031 Obligatoriska kommittémöten

3. RÄTTSLIG GRUND

Artikel 80.2

4. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

4.1 Allmänt mål

Att bidra till förbättrad luftfartssäkerhet genom att kontrollera säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen.

4.2 Period som omfattas av åtgärden och bestämmelser om förnyelse

Obegränsat

5. KLASSIFICERING AV UTGIFTER OCH INKOMSTER

5.1 Icke-obligatoriska utgifter

5.2 Differentierade anslag

6. KLASSIFICERING AV UTGIFTER OCH INKOMSTER

Bidrag till samfinansiering med andra finansieringskällor inom den offentliga sektorn.

7. BUDGETKONSEKVENSER

7.1 Metod för att beräkna åtgärdens totala kostnad (samband mellan de enskilda kostnaderna och den totala kostnaden)

De kommande fem årens kostnader för hela programmet har beräknats med utgångspunkt i standarderna för Europas nationella civila luftfartsmyndigheter. 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 kommer att utvecklas i nära samarbete mellan de två organisationerna.

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

De årliga löpande kostnaderna för hela programmet har beräknats till 728 950 euro. Det föreslås att kommissionens deltagande begränsas till ca. 12 %, dvs. 85 000 euro.

7.2 Kostnadernas fördelning mellan åtgärdens olika delar

Genomsnittliga årskostnader på 85 000 euro som skall förnyas årligen.

7.3 Driftskostnader för undersökningar, experter m.m. som omfattas av del B i budgeten

Se nedan.

7.4 Tidsplan åtagandebemyndiganden / betalningsbemyndiganden

Genomsnittliga årskostnader på 85 000 euro som skall förnyas årligen.

8. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Kontroll av verifikat genomförd av kommissionens behöriga avdelningar, och, vid behov, kontroller 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 säkerhetsnormer. För att uppnå detta mål är det nödvändigt att inspektera utländska luftfartyg som landar på flygplatser i gemenskapen, samla in och sprida information om dessa luftfartyg samt vidta åtgärder för att säkerställa att brister åtgärdas.

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

- Eftersom det övergripande målet är ökad säkerhet, genom att säkerställa att lufttrafikföretag från tredje land på ett tillfredsställande sätt uppfyller internationella säkerhetsnormer, är huvudmålgruppen den europeiska resande allmänheten och befolkningen kring flygplatserna.

9.2 Skäl för åtgärden

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

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

9.3 Uppföljning och utvärdering av åtgärden

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

10. ADMINISTRATIVA UTGIFTER (AVSNITT III DEL A I BUDGETEN)

Den faktiska avsättningen av nödvändiga administrativa medel kommer att baseras på kommissionens årliga beslut om fördelning av medel, med hänsyn till vilket antal tjänster och vilka 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		fast anst.
	B	1		1		fast anst.
	C					
Övriga resurser						
Totalt		2		2		

10.2 Total budgetkonsekvens av personal

Euro

	Belopp	Beräkningsmetod
Fast anställda	216 000	2 pers./år x 108 000 euro (kostnad per enhet) = 216 000 euro Posterna A1, A2, A4 och A5.
Tillfälligt anställda		
Övriga resurser (ange budgetpost)		
Totalt	216 000	

Om åtgärden inte är tidsbegränsad, avser beloppen 12 månader.

10.3 Ökning av andra administrativa utgifter till följd av åtgärden

Euro

Budgetpost	Belopp	Beräkningsmetod
A-07031 (obligatoriska kommittéer)	19 500	2 möten för kommittén med 15 nationella experter för i genomsnitt 650 euro
Totalt	19 500	

Utgifterna i den ovanstående tabellen under rubrik A-7 (obligatoriska kommittéer) kommer att täckas av krediter inom ramen för GD TRANS budgetmedel.