



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 26.11.2002
KOM(2002) 664 lopullinen

2002/0014 (COD)

Muutettu ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**yhteisön lentoasemia käyttävien yhteisön ulkopuolisten maiden ilma-alusten
turvallisuudesta**

(komission EY:n perustamissopimuksen 250 (2) artiklan nojalla esittämä)

PERUSTELUT

Komissio toimitti 14. tammikuuta 2002 neuvostolle ja Euroopan parlamentille ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhteisön lentoasemia käyttävien yhteisön ulkopuolisten maiden ilma-alusten turvallisuudesta (KOM(2002)8 lopullinen – 2002/0014(COD)).

Talous- ja sosiaalikomitea antoi myönteisen lausuntonsa 17. heinäkuuta 2002.

Alueiden komitea päätti olla antamatta lausuntoa.

Euroopan parlamentti antoi 3. syyskuuta 2002 lausuntonsa ensimmäisessä käsittelyssä ja teki komission ehdotukseen yhdeksäntoista tarkistusta.

Euroopan parlamentin hyväksymistä yhdeksästätoista tarkistuksesta komissio hyväksyy kolmesta: kuusi kokonaan (tarkistukset 1, 4, 5, 13, 16 ja 22), kuusi vähäisin sanamuodon muutoksin (tarkistukset 2, 9, 11, 18, 20 ja 21) ja yhden osittain (tarkistus 12). Viimeksi mainitun osalta komissio ehdotti uutta sanamuotoa, joka vastaa tarkistuksen henkeä.

1. MUUTOKSET JOHDANTO-OSAN KAPPALEISIIN

Johdanto-osan 3 kappaletta koskevista muutoksista korostetaan, ettei yhteisön ulkopuolisilta mailta vaadita mitään sellaista, mitä ei jo yhteisössä tehtäisi (tarkistus 1).

Johdanto-osan 4 kappaletta koskevista muutoksista korostetaan, että turvallisuusnormien noudattamista on seurattava kaikkien ilma-alusten osalta. Euroopan parlamentin hyväksymän tarkistuksen sanamuotoa on muutettu hieman (tarkistus 2).

Johdanto-osan 5 kappaletta koskevista muutoksista korostetaan, että asematasotarkastusten tehokkuus voidaan taata käyttämällä yhtenäisiä menetelmiä (tarkistus 4).

Johdanto-osan 6 kappaletta koskevista muutoksista korostetaan, etteivät yhteisön toimet kohdistu yhteisön ulkopuolisiin maihin vaan näistä maista tuleviin ilma-aluksiin, jotka eivät täytä kansainvälisesti sovittuja turvallisuusnormeja (tarkistus 5).

Uudessa johdanto-osan kappaleessa esitellään pistotarkastusten käsite. Tätä menettelyä sovelletaan jo käytännössä useissa jäsenvaltioissa (tarkistus 9).

Uudessa johdanto-osan kappaleessa esitetään sellaisten ilma-alusten tai lentoyhtiöiden seurannan tehostamista, joissa on jo aiemmin havaittu puutteita. Tätä menettelyä sovelletaan jo käytännössä useissa jäsenvaltioissa (tarkistus 9).

Johdanto-osan 13 kappaletta (nykyistä 15 kappaletta) koskevilla muutoksilla pyritään varmistamaan, että nykyisiä turvallisuustietoja käytetään hyväksi mahdollisimman tehokkaasti. Euroopan parlamentin hyväksymän tarkistuksen sanamuotoa on muutettu hieman (tarkistus 11).

Uudessa johdanto-osan 16 kappaleessa korostetaan, että nykyiset menettelyt ja tietämys otetaan asianmukaisesti huomioon tätä direktiiviä sovellettaessa ja

Euroopan lentoturvallisuusvirastoa perustettaessa. Euroopan parlamentin hyväksymän tarkistuksen 12 periaate on hyväksytty, mutta se on ilmaistu eri sanamuodossa (tarkistus 12).

2. 1 JA 5 ARTIKLAA KOSKEVAT TARKISTUKSET

Alkuperäisen ehdotuksen mukaan asematasotarkastuksia voidaan tehdä ainoastaan, jos on aihetta epäillä, ettei kansainvälisiä turvallisuusnormeja ole noudatettu. Nyt 1 ja 5 artiklan muutettu sanamuoto mahdollistaa myös pistotarkastukset, kunhan ne toteutetaan syrjimättömästi (tarkistukset 13 ja 16).

3. 7 ARTIKLAA KOSKEVAT TARKISTUKSET

Sen välttämiseksi, että julkaistut asiakirjat johtavat väärinymmärryksiin, jotka voisivat vahingoittaa asiaan liittyvien eri osapuolten mainetta, artiklaan on lisätty virke, jolla pyritään varmistamaan teknisten tietojen esittäminen helposti ymmärrettävässä muodossa (tarkistus 20).

Artiklaan on myös lisätty uusi virke, jotta kansalaiset saisivat tietoja siitä, mitä toimia viranomaiset ovat toteuttaneet heidän valitustensa johdosta (tarkistus 18).

4. 9 ARTIKLAN 4 KOHTAA KOSKEVA TARKISTUS

Kohtaan on lisätty uusi virke, jolla pyritään tarkentamaan, mitä mahdollisia toimenpiteitä voidaan toteuttaa turvallisuuden parantamiseksi yhteisön ulkopuolisissa maissa. Euroopan parlamentin hyväksymä tarkistus vastaa näkemyksiä, joita komissio on esittänyt tiedonannossaan *Euroopan yhteisön osuus maailman lentoturvallisuuden parantamisessa*¹. Euroopan parlamentin hyväksymän tarkistuksen sanamuotoa on muutettu hieman (tarkistus 21).

5. 13 ARTIKLAA KOSKEVA TARKISTUS

Kyseessä on ainoastaan tekstin selkeyttä parantava sanamuodon muutos (tarkistus 22).

Komissio muuttaa ehdotustaan seuraavassa esitetyllä tavalla Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 250 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

¹ KOM(2001) 390 lopullinen, 16.7.2001.

Muutettu ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

yhteisön lentoasemia käyttävien yhteisön ulkopuolisten maiden ilma-alusten turvallisuudesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen²,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon³,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁴,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁵,

sekä katsovat seuraavaa:

- 1) Euroopan parlamentin 15 päivänä helmikuuta 1996 antamassa päätöslauselmassa⁶ korostetaan, että yhteisön on tarpeen omaksua aiempaa aktiivisempi asenne ja kehittää strategia ilmateitse matkustavien tai lentoasemien läheisyydessä asuvien kansalaistensa turvallisuuden parantamiseksi.
- 2) Komissio on antanut neuvostolle ja Euroopan parlamentille tiedonannon yhteisön lentoturvallisuuden parantamisstrategian suuntaviivoista⁷.
- 3) Kyseisessä tiedonannossa osoitetaan selvästi, että turvallisuutta voidaan tehokkaasti parantaa varmistamalla, **kuten yhteisössä jo tehdäänkin**, että ilma-alukset noudattavat täysimääräisesti kansainvälisiä turvallisuusnormeja, jotka sisältyvät Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitetun kansainvälisestä siviili-ilmailua koskevan yleissopimuksen liitteisiin.
- 4) **On tärkeää, että kaikille ilma-aluksille tehdään asianmukaiset tarkastukset.** Kokemus on **kuitenkin** osoittanut, etteivät yhteisön ulkopuoliset maat aina saata voimaan ja sovelia kansainvälisiä turvallisuusnormeja. Jotta liikenteen turvallisuutta

² EYVL C 103, 30.4.2002, s. 351.

³ EYVL C ..., ..., s. ...

⁴ EYVL C ..., ..., s. ...

⁵ EYVL C ..., ..., s. ...

⁶ Päätöslauselma B4-0150/96 (EYVL C 65, 4.3.1996, s. 172).

⁷ Komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille "Yhteisön strategia lentoturvallisuuden parantamiseksi"; 11 päivänä maaliskuuta 1996 tehdyllä neuvoston päätöksellä perustetun korkean tason asiantuntijaryhmän kertomus (SEC(96) 1083 lopullinen, 12.6.1996).

yhteisössä voitaisiin parantaa, on välttämätöntä **varmistaa kansainvälisten normien noudattamisen seuranta yhteisön lentoasemilla**, että yhteisön jäsenvaltiot itse seuraavat lentoasemillaan, kuinka kansainvälisiä normeja noudatetaan.

- 5) Asematasotarkastuksia koskevia sääntöjä ja menettelyjä, mukaan lukien ilma-alusten lentokieltoon asettaminen, olisi yhdenmukaistettava, jotta **yhtenäisillä menetelmillä** varmistetaan yhdenmukainen tehokkuus kaikilla lentoasemilla koko yhteisön alueella, mikä puolestaan myös vähentäisi tiettyjen lentoasemien valikoivaa käyttöä, jolla yhteisön ulkopuolisten maiden ilma-alukset pyrkivät välttämään asianmukaista valvontaa.
- 6) Kun jäsenvaltiot omaksuvat yhdenmukaisen lähestymistavan näiden kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanossa, vältetään kilpailun vääristymiä ja voidaan tehostaa yhteistä **menettelytapaa yhteisön ulkopuolisten maiden ilma-aluksiin, jotka eivät täytä kansainvälisiä turvallisuusnormeja** esiintymistä suhteissa yhteisön ulkopuolisiin maihin.
- 7) Kussakin jäsenvaltiossa kerätyn tiedon pitäisi olla kaikkien muiden jäsenvaltioiden ja komission käytettävissä, jotta voitaisiin valvoa mahdollisimman tehokkaasti, että yhteisön ulkopuolisten maiden ilma-alukset noudattavat kansainvälisiä turvallisuusnormeja.
- 8) Edellä mainituista syistä on tarpeen kehittää yhteisön tasolla menettely ulkomaisten ilma-alusten arvioimiseksi ja siihen liittyvät jäsenvaltioiden väliset yhteistoimintajärjestelmät tiedon välittämistä ja analysoimista sekä johtopäätösten tekemistä varten.
- 9) Yhteisön alueelle minä tahansa ajankohtana laskeutuvat ilma-alukset olisi tarkastettava, jos epäillään, että ne eivät täytä kansainvälisiä turvallisuusnormeja.
- 10) Asematasotarkastuksia voidaan tehdä myös pistotarkastuksina sellaisille ilma-aluksille, joihin ei kohdistu mitään erityisiä epäilyksiä, jos tarkastukset tehdään syrjimättömällä tavalla.**
- 11) Tarkastuksia voitaisiin tehostaa sellaisten ilma-alusten osalta, joissa on jo usein aiemmin havaittu puutteita, tai sellaisten lentoyhtiöiden ilma-alusten osalta, joiden ilma-aluksissa on jo usein aiemmin havaittu puutteita.**
- 12)** Turvallisuuteen liittyvien tietojen arkaluontoisuudesta johtuu, että niitä saadaan kerättyä vain, jos turvataan tiedon asianmukainen käyttö ja tietolähteiden luottamuksellisuus rajoittamatta kuitenkaan unionin kansalaisten oikeutta saada tietoja heidän turvallisuudestaan huolehtimiseksi toteutetuista toimenpiteistä sekä tärkeimmistä lentoturvallisuuteen vaikuttavista tapauksista.
- 13)** Sellainen ilma-alus, jonka osalta vaaditaan korjaustoimenpiteitä on, jos osoitetut puutteet ovat selvästi vaaraksi turvallisuudelle, asetettava lentokieltoon kunnes kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamiseen liittyvät puutteet on korjattu.
- 14)** Olosuhteet lentoasemalla, jolla tarkastus tehdään, voivat olla sellaiset, että toimivaltaisen viranomaisen on pakko antaa ilma-alukselle lupa siirtyä toiselle lentoasemalle edellyttäen, että edellytykset turvalliselle siirrolle ovat olemassa.
- 15)** Komission on voitava laatia toimenpiteitä erityisissä vaaratilanteissa sekä 4, 5 ja 6 artiklan vaatimusten täytäntöön panemiseksi, joten näitä tarkoituksia varten perustetaan komitea ja luodaan menettely tässä komiteassa tapahtuvaa jäsenvaltioiden

ja komission tiivistä yhteistyötä varten. Komission olisi annettava komitean käyttöön muiden yhteisön toimenpiteiden yhteydessä kerätyjä yksittäisiä vaaratilanteita koskevia tilastoja ja tietoja, joilla voi olla merkitystä turvallisuusriskin aiheuttavien puutteiden havaitsemisessa.

16) On tarpeen ottaa huomioon Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöjärjestön (JAA) ja Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) puitteissa tapahtuva yhteistyö ja tietojenvaihto, ja ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointia koskevissa menettelyissä (SAFA-menettelyissä) olisi hyödynnettävä mahdollisimman laajasti nykyistä asiantuntemusta, varsinkin jos tämän toiminnan hallinnointi siirretään myöhemmin Euroopan lentoturvallisuusvirastolle (EASA).

17) Koska tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi tarvittavat toimenpiteet ovat menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 annetun neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁸ 2 artiklassa tarkoitettuja laajakantoisia toimenpiteitä, ne olisi vahvistettava kyseisen päätöksen 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä noudattaen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tavoite

Tämän direktiivin tarkoituksena on lentoturvallisuuden parantaminen varmistamalla, että:

- tietoa kerätään ja levitetään niin, että saadaan riittävästi selvitystä päätösten tekemiseksi matkustajien ja maassa olevien henkilöiden turvallisuuden varmistamiseksi vaadittavista toimenpiteistä,
- yhteisön ulkopuolisten maiden ilma-alukset, niiden toiminta ja miehistö tarkastetaan **erityisesti** aina kun on perusteltua aihetta epäillä, että kansainvälisiä turvallisuusnormeja ei noudateta, ja että kyseiset ilma-alukset asetetaan lentokieltoon, mikäli tämä on aiheellista välittömän turvallisuuden varmistamiseksi,
- tehdään päätökset havaittujen puutteiden korjaamiseksi tarvittavista toimenpiteistä ja pannaan ne täytäntöön.

2 artikla

Sovelletamisala

Tätä direktiiviä sovelletaan yhteisön ulkopuolisten maiden ilma-aluksiin, jotka laskeutuvat jäsenvaltioissa sijaitseville lentoasemille.

Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitetussa kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksessa, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', määritellyt valtion ilma-alukset sekä

⁸ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

ilma-alukset, joiden suurin sallittu lentoonlähtöpaino on alle 5 700 kg ja joita ei käytetä kaupalliseen lentoliikenteeseen, eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan.

Direktiivi ei kuitenkaan rajoita jäsenvaltion oikeutta yhteisön lainsäädännön mukaisesti suorittaa minkä tahansa sen lentoasemalle laskeutuvan ilma-aluksen tarkastus, asettaa se lentokieltoon, kieltää sen toiminta tai asettaa ilma-alusta koskevia ehtoja.

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

'lentokiellolla' ilma-alukselle annettua nimenomaista kieltoa lähteä lentoasemalta, sekä tarpeellisia toimenpiteitä ilma-aluksen pysäyttämiseksi;

'kansainvälisillä turvallisuusnormeilla' turvallisuusnormeja, jotka sisältyvät Chicagon yleissopimukseen ja sen liitteisiin, sellaisina kuin ne ovat voimassa tarkastusajankohtana;

'asematasotarkastuksella' yhteisön ulkopuolisten maiden ilma-alusten liitteen II mukaista tarkastusta;

'yhteisön ulkopuolisen maan ilma-aluksella' ilma-alusta, jota ei käytetä tai liikennöidä jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen valvonnassa.

4 artikla

Tietojen keruu

Jäsenvaltioiden on perustettava järjestelmä sellaisten tietojen keräämiseksi, joista katsotaan olevan hyötyä 1 artiklassa mainitun tavoitteen saavuttamisen kannalta, mukaan luettuina:

- a) tärkeät turvallisuuteen liittyvät tiedot, jotka perustuvat erityisesti
 - lentäjien ilmoituksiin,
 - huolto-organisaatioiden ilmoituksiin,
 - vaaratilanneilmoituksiin,
 - jäsenvaltioiden toimivaltaisista viranomaisista riippumattomien muiden organisaatioiden tietoihin ja
 - valituksiin;
- b) tiedot asematasotarkastuksen jälkeen toteutetuista toimista, kuten
 - lentokiellosta,
 - ilma-alukselle tai lentoliikenteen harjoittajalle annetusta maahantulokiellosta,
 - vaadituista korjaustoimenpiteistä ja

- yhteyksistä lentoliikenteen harjoittajan toimivaltaiseen viranomaiseen;
- c) lentoliikenteen harjoittajaa koskevat seurantatiedot, kuten
 - toteutetut korjaustoimenpiteet ja
 - puutteiden toistuminen.

Nämä tiedot säilytetään käyttäen vakiolomaketta, johon sisältyvät liitteessä I olevassa lomakkeessa esitetyt seikat.

5 artikla

Asematasotarkastus

1. Kunkin jäsenvaltion on otettava käyttöön tarkoituksenmukaiset keinot varmistaa, että yhteisön ulkopuolisten maiden ilma-aluksille, joiden epäillään jättäneen noudattamatta kansainvälisiä turvallisuusnormeja ja jotka laskeutuvat jollekin sen kansainväliselle lentoliikenteelle tavallisesti avoimista lentoasemista, tehdään asematasotarkastus. Toteuttaessaan kyseisiä menettelyjä toimivaltainen viranomainen kiinnittää erityistä huomiota ilma-aluksiin,
 - joiden huonokuntoisuudesta tai ilmeisistä vioista tai puutteista on ilmoitettu,
 - joiden on jäsenvaltion ilmatilaan saavuttuaan havaittu liikkuneen poikkeavasti siten, että tämä aiheuttaa vakavaa huolta turvallisuudesta,
 - joiden osalta on aiemmassa asematasotarkastuksessa paljastunut puutteita, jotka antavat vakavan syyn epäillä, ettei ilma-alus noudata kansainvälisiä normeja, ja jos jäsenvaltiolla on syytä epäillä, ettei vikoja ole korjattu,
 - kun on todisteita siitä, että rekisteröintivaltion toimivaltaiset viranomaiset eivät mahdollisesti harjoita asianmukaista turvallisuusvalvontaa, tai
 - kun 4 artiklan mukaisesti kerätyt tiedot aiheuttavat huolta liikenteenharjoittajan suhteen, tai kun saman liikenteenharjoittajan käyttämän ilma-aluksen aiempi asematasotarkastus on paljastanut puutteita.
- 2. Asematasotarkastuksia voidaan lisäksi tehdä myös pistotarkastuksina, vaikka erityistä epäilyä ei olisikaan. Tällaista menettelyä on kuitenkin sovellettava syrjimättömästi.**
- 3.** Jäsenvaltioiden on varmistettava 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti päätettyjen asianmukaisten asematasotarkastusten ja muiden valvontatoimenpiteiden toteuttaminen.
- 4.** Asematasotarkastus on suoritettava liitteessä II esitetyn menettelyn mukaisesti ja käyttäen asematasotarkastusta koskevaa lomaketta, johon sisältyvät ainakin liitteessä II olevassa lomakkeessa esitetyt seikat. Asematasotarkastuksen päätyttyä ilma-aluksen päällikölle kerrotaan asematasotarkastusta koskevan ilmoituksen sisällöstä ja jos vikoja on havaittu, ilmoitus lähetetään liikenteenharjoittajalle ja asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle.

5. Suorittaessaan tämän direktiivin mukaisen asematasotarkastuksen toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä voitavansa tarkastettavalle ilma-alukselle aiheutuvan kohtuuttoman viivästymisen välttämiseksi.

6 artikla

Tietojen vaihto

1. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on osallistuttava keskinäiseen tietojen vaihtoon.
2. Kaikki 4 artiklassa tarkoitetut vakioilmoitukset ja 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitetut asematasotarkastuksia koskevat ilmoitukset on pyynnöstä annettava viipymättä jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten ja komission käyttöön.
3. Kun vakioilmoitus osoittaa mahdollisen turvallisuutta uhkaavan vaaran olevan olemassa tai asematasotarkastusta koskeva ilmoitus osoittaa, ettei ilma-alus täytä kansainvälisiä turvallisuusnormeja ja saattaa olla uhka turvallisuudelle, ilmoituksesta tiedotetaan viipymättä jäsenvaltioiden kaikille toimivaltaisille viranomaisille ja komissiolle.

7 artikla

Tietosuoja ja tietojen levittäminen

1. Edellä olevan 6 artiklan mukaisesti vaihdettuja tietoja saa käyttää ainoastaan tämän direktiivin tarkoituksiin, ja niitä voivat saada ainoastaan asiaan osalliset toimivaltaiset viranomaiset sekä komissio.
2. Kunkin jäsenvaltion on julkaistava kuuden kuukauden välein yleisön saataville seuraavat tiedot:
 - edellisen kuuden kuukauden aikana lentokieltoon asetettujen ilma-alusten lukumäärä sekä erityisesti ilma-alusten tyyppi, lentoliikenteen harjoittajan nimi ja maa, rekisteröintivaltio, lentokiellon syy, lentoasema, jossa lentokielto on asetettu, kiellon antamispäivä sekä lentokiellosta johtuvat mahdolliset korjaavat toimenpiteet, joista on ilmoitettu,
 - ilma-alusten tyyppi, rekisteröintivaltio ja lentoliikenteen harjoittajan nimi ja maa sellaisten liikenteenharjoittajien osalta, joiden ilma-aluksia on pysäytetty useammin kuin kerran viimeisten 24 kuukauden aikana, ja lisäksi lentokiellon syy, lentoasema, jolla lentokielto on asetettu, kiellon antamispäivä sekä lentokiellosta johtuvat mahdolliset korjaavat toimenpiteet, joista on ilmoitettu,
 - luettelo kansainväliselle liikenteelle avoimista lentoasemista sekä suoritettujen asematasotarkastusten lukumäärä ja yhteisön ulkopuolisten maiden ilma-alusten käyntien määrä kullakin luettelossa mainitulla lentoasemalla,
 - edellä olevan 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti tiedoksi annettujen asematasotarkastusten määrä.

- **tiivistetyt yhteenvedot ilma-alusten turvallisuutta koskevista valituksista ja niiden johdosta toteutetuista toimista.**

Ilma-alukselle asetetun lentokiellon syyt on julkaistava yksinkertaisella, helposti ymmärrettävällä ja yksiselitteisellä tavalla.

3. Komissio voi 11 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen päättää toimittaa lisätietoja osapuolille, joille niistä olisi todennäköisesti hyötyä lentoturvallisuuden parantamisen kannalta.
4. Vapaaehtoisesti annettujen tietojen ja erityisesti tietojen, joita ovat antaneet asematasotarkastusten kohteeksi joutuneiden ilma-alusten miehistöt, luottamuksellisuus varmistetaan poistamalla laajassa mitassa mahdollisuus tunnistaa tiedon lähteet.

8 artikla

Ilma-aluksen lentokielto

1. Jos kansainvälisiä turvallisuusnormeja jätetään noudattamatta siten, että turvallisuus selvästi vaarantuu, asematasotarkastuksen suorittavan toimivaltaisen viranomaisen on asetettava ilma-alus lentokieltoon, kunnes vaara on poistettu.
2. Jos ilma-alus on asetettu lentokieltoon, sen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen, jossa tarkastus suoritettiin, on välittömästi ilmoitettava asiasta kyseisen liikenteenharjoittajan toimivaltaisille viranomaisille ja ilma-aluksen rekisteröintivaltiolle.
3. Jos vaara on sellainen, että ilma-alus voi turvallisesti lentää ilman maksavia matkustajia tai rahtia, sen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen, jossa tarkastus suoritettiin, on yhteistyössä ilma-aluksen liikennöinnistä vastaavan valtion kanssa määrättävä tarvittavat ehdot, joiden mukaisesti ilma-aluksen voidaan sallia lentää turvallisesti ilman maksavia matkustajia tai rahtia sellaiselle lentoasemalle, jolla puutteet voidaan korjata, ja ilmoitettava asiasta niille valtioille, joiden yli kyseinen ilma-alus lentää.

9 artikla

Turvallisuuden parantaminen ja täytäntöönpanotoimet

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava muille jäsenvaltioille ja komissiolle 4, 5 ja 6 artiklan vaatimusten täytäntöön panemiseksi toteutetuista toimenpiteistä ja tähän tarkoitukseen osoitetuista voimavaroista.
2. Edellä 1 kohdan mukaisesti kerättyjen tietojen pohjalta komissio voi 11 artiklan 2 kohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti toteuttaa tarpeellisia toimenpiteitä 4, 5 ja 6 artiklan täytäntöönpanon helpottamiseksi, kuten:
 - laatia luettelon kerättävistä tiedoista,
 - määritellä yksityiskohtaisesti asematasotarkastusten sisällön ja menettelyt,

- määritellä, miten tiedot tallennetaan ja miten niitä levitetään,
 - perustaa tai tukea elimiä, jotka hallinnoivat tai käyttävät tietojen keräämiseen ja niiden vaihtoon tarvittavia välineitä.
3. Edellä 4, 5 ja 6 artiklan nojalla saatujen tietojen perusteella ja 11 artiklan 2 kohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti voidaan päättää tarkoituksenmukaisesta asematasotarkastuksesta ja muista valvontatoimenpiteistä, jotka kohdistuvat erityisesti tietyn yhteisön ulkopuolisen maan tiettyyn lentoliikenteenharjoittajaan tai -harjoittajiin siihen asti, kun kyseisen yhteisön ulkopuolisen maan toimivaltaiset viranomaiset ovat päättäneet korjaavia toimenpiteitä koskevista tyydyttävistä järjestelyistä.
4. Komissio voi toteuttaa tarvittavat toimenpiteet toimiakseen yhteistyössä yhteisön ulkopuolisten maiden kanssa ja avustakseen näitä maita niiden pyrkiessä parantamaan lentoturvallisuuden valvontaan liittyviä valmiuksiaan, **mukaan luettuna avunanto niiden paikallisten turvajärjestelmien ja henkilöstön tason kohottamiseksi yhteisössä voimassa olevien normien tasolle.**

10 artikla

Toiminnan kieltäminen tai sitä koskevien ehtojen asettaminen

Mikäli jäsenvaltio päättää kieltää tietyn yhteisön ulkopuolisen maan tietyn liikenteenharjoittajan tai -harjoittajien toiminnan lentoasemillaan tai asettaa sille ehtoja siihen saakka, kun kyseisen yhteisön ulkopuolisen maan toimivaltaiset viranomaiset ovat päättäneet korjaavia toimenpiteitä koskevista tyydyttävistä järjestelyistä:

- a) kyseisen jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle toteutetuista toimenpiteistä,
- b) komissio voi 11 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua komiteaa kuultuaan määritellä havaitun turvallisuusriskin yhteisön laajuiset vaikutukset,
- c) komissio voi 11 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen toteuttaa mitä tahansa tarpeellisia toimenpiteitä, kuten laajentaa a kohdassa mainitut toimenpiteet koskemaan koko yhteisöä.

11 artikla

Päätöksentekomenettely

- 1. Komissiota avustaa teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla 16 päivänä joulukuuta 1991 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91⁹ 12 artiklalla perustettu komitea.
- 2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä kyseisen päätöksen 7 artiklan 3 kohdan ja 8 artiklan mukaisesti.

⁹ EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4.

3. Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika on 3 kuukautta.
4. Komissio voi myös kuulla komiteaa kaikissa tämän direktiivin soveltamiseen liittyvissä kysymyksissä, kuten havaitun turvallisuusriskin yhteisön laajuisen vaikutuksen määrittämiseksi 10 artiklan mukaisesti.

12 artikla

Täytäntöönpano

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

13 Artikla

Kertomus

Komissio ~~laatii~~ toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään(*) direktiivin ja erityisesti 10 artiklan soveltamisesta kertomuksen, jossa muun muassa otetaan huomioon yhteisössä ja kansainvälisellä tasolla tapahtunut kehitys. Kertomukseen voi liittyä ehdotuksia direktiivin tarkistamiseksi.

14 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

15 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä päivänä kuuta .

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

(*) Kahden vuoden kuluttua direktiivin voimaantulosta.

LIITE I



Kansallinen ilmailuviranomainen (*Nimi*)
(*Valtio*)

SAFA Vakioilmoitus

¹Nro: _ _ _ _ _ - _ _ _ - _ _ _ _

²Lähde:SR

³Päivämäärä: _ _ _ _ _
⁵ (ei käytössä)

⁴ Paikka:..... _ _ _ _ _

⁶Lentoyhtiö: _ _ _ _

⁷AOC numero:..... _ _ _ _ _

⁸Maa: _ _

⁹Reitti: lähtöpaikka _ _ _ _

¹⁰Lennon numero:.... _ _ _ _ _

¹¹Reitti: kohde..... _ _ _ _

¹²Lennon numero:.... _ _ _ _ _

¹³Vuokraajana oleva lentoyhtiö*: _ _ _ _

¹⁴Vuokraajan valtio: _ _

* (tarvittaessa)

¹⁵Ilma-aluksen tyyppi..... _ _ _ _

¹⁶Rekisteritunnus _ _ _ _ _

¹⁷Sarjanumero _ _ _ _ _

¹⁸Ohjaamomiehistö: lupakirjan myöntänyt valtio:.... _ _

¹⁹Huomiot:

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

²⁰Toteutetut toimet:

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

²¹ (ei käytössä)

²²Kansallisen koordinaattorin nimi

²³Allekirjoitus

LIITE II

- I. Asematasotarkastuksen olisi käytettävissä oleva aika huomioiden katettava kaikki tai osa seuraavista näkökohdista:
1. Kansainvälisillä lennoilla tarvittavien asiakirjojen mukanaolon ja voimassaolon tarkastaminen. Tällaisia ovat esimerkiksi rekisteröintitodistus, lentopäiväkirja, lentokelpoisuustodistus, miehistön lupakirjat, radiolupa, matkustaja- ja rahtiluettelo jne.
 2. Sen tarkastaminen, että miehistön kokoonpano ja pätevyys vastaavat Chicagon yleissopimuksen liitteiden 1 ja 6 vaatimuksia (ICAO:n liitteet).
 3. Toimintaan liittyvien asiakirjojen tarkastaminen (lentotiedot, operatiivinen lentosuunnitelma, tekninen matkapäiväkirja) ja lennon valmistelun tarkastaminen, jota tarvitaan sen osoittamiseksi, että lento on valmisteltu ICAO:n liitteen 6 mukaisesti.
 4. Kansainvälisessä lentoliikenteessä ICAO:n liitteen 6 mukaisesti vaadittavien asiakirjojen ja varusteiden mukanaolon ja kunnon tarkistaminen:
 - ansiolentolupa,
 - melua ja päästöjä koskeva todistus,
 - toimintakäsikirja (MEL¹⁰ mukaan luettuna) ja lentokäsikirja,
 - turvallisuusvarusteet,
 - matkustamon turvavarusteet,
 - lentoa varten tarvittavat laitteet, radioliikenne- ja radionavigointilaitteet mukaan luettuina,
 - lennonrekisteröintilaitteet.
 5. Sen tarkastaminen, että ilma-aluksen ja sen varusteiden kunto (viat ja korjaukset huomioon ottaen) takaa ICAO:n liitteessä 8 olevien normien jatkuvan noudattamisen.
- II. Asematasotarkastusta koskeva ilmoitus on laadittava asematasotarkastuksen jälkeen ja siihen on sisällyttävä jäljempänä esitetyt yleiset vakiotiedot sekä luettelo tarkastetuista seikoista ja siinä on mainittava niissä havaitut puutteet ja muut mahdolliset erityishuomiot.

¹⁰ Vähimmäisvarusteluettelo.



<

²Lähde: RI

³Päivämäärä: _._._._._.

⁴Paikka:....._._._.

⁵Paikallinen aika: : :

⁶Lentoyhtiö:

⁷AOC numero:.....

⁸Maa:.....

⁹Reitti: lähtöpaikka¹⁰Lennon numero:¹¹Reitti: kohde..... _ . _ . _¹²Lennon numero:

¹³ Vuokraajana oleva lentoyhtiö*

¹⁴Vuokraajan valtio: __.

* (tarvittaessa)

¹⁵Ilma-aluksen tyyppi.....

¹⁶Rekisteritunnus

¹⁷ Sarjanumero

¹⁸Ohjaamomiehistö: lupakirjan myöntänyt valtio:..... _.

¹⁹Huomiot:

Koodi / Standardi / Huomio

[illegible]²⁰Toteutetut toimet:

.....

.....

.....

.....

²¹Tarkastajien nimet:

Tätä ilmoitusta on pidettävä ainoastaan selontekona tarkastuksessa esiin tulleista seikoista eikä sitä saa tulkita ratkaisuksi siitä, että ilma-alus on kunnossa aiottua lentoa varten.

²²Kansallisen koordinaattorin nimi

23 Allekirjoitus

Kansallinen ilmailuviranomainen (Nimi)
(Valtio)

Kohde	Tarkastettu	Huomautus
A. Ohjaamo		
Yleistä		
1. Yleinen kunto.....	1 ☐	1 ☐
2. Varauuskäynti	2 ☐	2 ☐
3. Laitteet	3 ☐	3 ☐
Asiakirjat		
4. Käsikirjat	4 ☐	4 ☐
5. Muistilistat	5 ☐	5 ☐
6. Radionavigointikartat	6 ☐	6 ☐
7. Vähimmäisvarusteluettelo	7 ☐	7 ☐
8. Rekisteröintitodistus	8 ☐	8 ☐
9. Melutodistus (tarvittaessa)	9 ☐	9 ☐
10. Ansiolentolupa (AOC) tai vastaava	10 ☐	10 ☐
11. Radiolupa	11 ☐	11 ☐
12. Lentokelpoisuustodistus	12 ☐	12 ☐
Lentotiedot		
13. Operatiivinen lentosuunnitelma	13 ☐	13 ☐
14. Kuorman jakautuminen	14 ☐	14 ☐
Turvallisuusvarusteet		
15. Käsikäyttöiset palosammuttimet	15 ☐	15 ☐
16. Pelastusliivit / kelluntavarusteet	16 ☐	16 ☐
17. Turvavyöt	17 ☐	17 ☐
18. Happilaitteet	18 ☐	18 ☐
19. Merkinantolamppu	19 ☐	19 ☐
Ohjaamomiehistö		
20. Ohjaamomiehistö	20 ☐	20 ☐
Matkapäiväkirja / Tekninen matkapäiväkirja		
21. Matkapäiväkirja	21 ☐	21 ☐
22. Huoltotodiste	22 ☐	22 ☐
23. Siirretty vika	23 ☐	23 ☐
24. Lentoa edeltävä tarkastus	24 ☐	24 ☐
B. Turvallisuus / Matkustamo		
1. Sisäinen yleiskunto	1 ☐	1 ☐
2. Lentoemännän istuin	2 ☐	2 ☐
3. Ensiapupakkaus / lääkintäpakkaus hätätapauksia varten	3 ☐	3 ☐
4. Käsikäyttöiset palosammuttimet	4 ☐	4 ☐
5. Pelastusliivit / kelluntavarusteet	5 ☐	5 ☐
6. Turvavyöt	6 ☐	6 ☐
7. Varauuskäynnit sekä niiden valaistus ja merkinnät; taskulamput	7 ☐	7 ☐
8. Pelastusliukumäet / pelastuslautat (tarvittaessa)	8 ☐	8 ☐
9. Hapensaanti (miehistö ja matkustajat)	9 ☐	9 ☐
10. Turvallisuusohjeet	10 ☐	10 ☐
11. Riittävästi matkustamomiehistöön kuuluvia henkilöitä	11 ☐	11 ☐
12. Pääsy varauuskäyntien luo	12 ☐	12 ☐
13. Käsimatkatavaroiden turvallisuus	13 ☐	13 ☐
14. Riittävästi istuimia	14 ☐	14 ☐
C. Ilma-aluksen kunto		
1. Ulkoinen yleiskunto	1 ☐	1 ☐
2. Ovet ja luukut	2 ☐	2 ☐
3. Ohjainpinnat	3 ☐	3 ☐
4. Pyörät ja renkaat	4 ☐	4 ☐
5. Laskuteline	5 ☐	5 ☐
6. Laskutelinekuilu	6 ☐	6 ☐
7. Ilmanotto- ja suihkuaukot	7 ☐	7 ☐
8. Ahtimen siivet	8 ☐	8 ☐
9. Potkurit	9 ☐	9 ☐
10. Havaitut korjaukset	10 ☐	10 ☐
11. Havaitut korjaamattomat viat	11 ☐	11 ☐
12. Vuoto	12 ☐	12 ☐
D. Lasti		
1. Lastiruuman yleiskunto	1 ☐	1 ☐
2. Vaaralliset aineet	2 ☐	2 ☐
3. Lastin turvallisuus ilma-aluksessa	3 ☐	3 ☐

RAHOITUSSELVITYS

1. TOIMENPITEEN NIMI

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhteisön lentoasemia käyttävien yhteisön ulkopuolisten maiden ilma-alusten turvallisuudesta

2. BUDJETTIKOHTA

B2-702 Liikenneturvallisuus ja A-7031 Pakolliset komiteat

3. OIKEUSPERUSTA

EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohta

4. TOIMENPITEEN KUVAUS

4.1 Toimenpiteen yleistavoite

Myötävaikuttaminen ilmailuturvallisuuden parantamiseen yhteisön lentoasemia käyttävien yhteisön ulkopuolisten maiden ilma-alusten turvallisuuden arvioinnilla.

4.2 Toimenpiteen kesto ja sen uusimista tai voimassaolon jatkamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt

Voimassa toistaiseksi

5. MENOJEN JA TULOJEN LUOKITUS

5.1 Ei-pakolliset menot

5.2 Jaksotetut määrärahat

6. MENO- / TULOLAJIT

Tuki, jonka yhteisrahoitukseen saadaan varoja myös muista julkisen sektorin lähteistä.

7. RAHOITUSVAIKUTUKSET

7.1 Toimenpiteen kokonaiskustannusten laskutapa (yksittäisten ja yhteenlaskettujen kustannusten välinen suhde)

Koko ohjelmasta seuraavien viiden vuoden aikana aiheutuvat kustannukset on laskettu käyttäen Euroopan kansallisten siviili-ilmailuviranomaisten normeja. Näitä kustannuksia käytetään nykyisin talousarvioita koskeviin arvioihin muissa kansainvälisissä organisaatioissa, kuten Euroopan siviili-ilmailukonferenssi (ECAC) ja

Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöjärjestössä (JAA). Tämä johtuu siitä, että tämän direktiivin alaan kuuluvia toimenpiteitä kehitetään läheisessä yhteistyössä näiden kahden organisaation kanssa.

Mainitut normit ovat seuraavat: työvoima 400 euroa henkilöä kohti päivässä; oleskelukustannukset 200 euroa päivässä; keskimääräiset matkakulut 1000 euroa matkaa kohti.

Koko ohjelman vuotuiset toimintakulut on arvioitu 728 950 euroksi. Komission osuus ehdotetaan rajoitettavaksi noin 12 prosenttiin eli 85 000 euroon.

7.2 Kustannusten jakautuminen eri tekijöiden kesken

Keskimääräiset 85 000 euron vuosikustannukset, jotka tarkistetaan vuosittain.

7.3 Talousarvion B osaan sisältyvät selvityksistä, asiantuntijatyöstä jne. aiheutuvat toimintakulut

Katso jäljempänä.

7.4 Määrärahojen alustava aikataulu

Keskimääräiset 85 000 euron vuosikustannukset, jotka tarkistetaan vuosittain.

8. PETOSTENVASTAISET TOIMENPITEET

Asianmukainen valvonta komission toimivaltaisten yksiköiden toimesta ja tarvittaessa valvonta paikan päällä.

9. KUSTANNUSTEHOKKUUSANALYYSI

9.1 Määrälliset erityistavoitteet ja kohderyhmä

- Tavoitteena on myötävaikuttaa ilmailuturvallisuuden parantamiseen varmistamalla, että yhteisön ulkopuolisten maiden lentoyhtiöt noudattavat kansainvälisiä turvallisuusnormeja. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi on tarpeellista tarkastaa yhteisön lentoasemille laskeutuvia ulkomaisia ilma-aluksia, kerätä ja levittää tietoa näistä ilma-aluksista ja toteuttaa toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että korjaustoimet suoritetaan.

- Tuki annetaan kansainväliselle organisaatiolle (JAA), joka huolehtii koko ohjelman järjestelyistä ja koordinoinnista yksittäisten valtioiden puolesta.

- Yleisenä tavoitteena on turvallisuuden parantaminen varmistamalla, että yhteisön ulkopuolisten maiden lentoyhtiöt noudattavat tyydyttävästi kansainvälisiä turvallisuusnormeja, joten tärkeimpänä kohderyhmänä ovat eurooppalaiset matkustajat sekä lentoasemien läheisyydessä asuva väestö.

9.2 Toimenpiteen perustelut

Jokainen yksittäinen jäsenvaltio vastaa lentoasemillaan toteutettavista tarkastuksista, mutta kustannusvaikutuksiltaan tehokkain tapa varmistaa ohjelman yhtenäinen soveltaminen yhteisössä on koordinoitu ohjelma, johon sisältyy tietojen tallentaminen ja

levittäminen sekä tarkastajien tarjoaminen tilapäiseksi tueksi. Näin vältetään se vaara, että yhteisön ulkopuolisten maiden lentoyhtiöt käyttäisivät tiettyjä lentoasemia tai jäsenvaltioita tarkastusten kiertämiseksi.

9.3 Toimenpiteen seuranta ja arviointi

Komissio seuraa tarkasti ohjelman hallinnointia osallistumalla varta vasten perustettuun ohjelman ohjauskomiteaan.

10. HALLINTOMENOT (TALOUSARVION PÄÄLUOKAN III A-OSA)

Tarvittavien hallinnollisten varojen tosiasiallinen käyttö riippuu komission vuosittaisesta varojen myöntämisestä koskevasta päätöksestä, jossa otetaan huomioon henkilöstön määrä ja budjettiviranomaisen hyväksymät lisäsummat.

10.1 Vaikutus henkilöstön määrään

Henkilöstön laji		Toimenpiteen hallinnointiin osoitettu henkilöstö		Lähde:		Kesto
		Vakituinen henkilöstö	Väliaikainen henkilöstö	asianomaisen PO:n tai yksikön nykyistä henkilöstöä	lisähenkilöstöä	
Virkamiehet tai väliaikaiset toimihenkilöt	A	1		1		Määrittelemätön Määrittelemätön
	B	1		1		
	C					
Muu henkilöstö						
Yhteensä		2		2		

10.2 Henkilöstön taloudellinen kokonaisvaikutus

Euroa

	Määrä	Laskutapa
Virkamiehet	216 000	2 henkilötyövuotta x 108 000 € (yksikkökustannus) = 216 000 € Budjettikohdat A1, A2, A4 ja A5
Väliaikainen henkilöstö		
Muu henkilöstö (budjettikohta ilmoitettava)		
Yhteensä	216 000	

Määrissä on ilmoitettava lisähenkilöstöstä aiheutuvat kokonaiskustannukset toimenpiteen koko keston ajalta, jos se on määrätty, tai 12 kuukaudesta, jos kesto ei ole määrätty.

10.3 Toimenpiteestä aiheutuvat muut hallinnolliset kustannukset

Euroa

Budjettikohta	Määrä	Laskutapa
A-7031 (pakolliset komiteat)	19 500	Kaksi komitean kokousta, joihin osallistuu 15 kansallista asiantuntijaa; yhden osallistumiskerran kustannukset 650 euroa
Yhteensä	19 500	

Edellä olevassa taulukossa mainitut budjettikohdan A-7 (pakolliset komiteat) menot katetaan liikenteen pääosaston kokonaismäärärahoista.