



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 16.07.2001  
KOM(2001) 390 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN**

**EU's bidrag til forbedring af luftfartssikkerheden på verdensplan**

## 1. INDLEDNING

Efter Puerto Plata-ulykken i januar 1996 opfordrede Rådet Kommissionen til at udarbejde forslag med henblik på at forbedre sikkerheden for europæiske borgere, der rejser med fly eller bor i nærheden af lufthavne. Til dette formål indkaldte Kommissionen en gruppe af højtstående eksperter inden for luftfartssikkerhed og formulerede med deres hjælp en fællesskabsstrategi for forbedring af luftfartssikkerheden; dokumentet blev vedtaget og fremsendt til Rådet den 12. juni 1996<sup>1</sup>.

Denne strategi byggede på to primære indsatsområder, hvoraf det ene drejede sig om at intensivere bestræbelserne på at opretholde og højne sikkerheden ved flyveoperationer i Europa. Det omfattede bl.a. oprettelse af en europæisk myndighed for luftfartssikkerheden, og i den forbindelse vedtog Kommissionen den 27. september 2000 et forslag til forordning om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur<sup>2</sup>.

Det andet indsatsområde drejede sig om at kontrollere, at tredjelands rent faktisk overholder de internationalt vedtagne luftfartssikkerhedsnormer, og om nødvendigt at bistå dem hermed. Som opfølgning på dette tiltag vil Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag til direktiv om sikkerheden ved tredjelands luftfartøjer, der benytter EU-lufthavne, for at der kan indsamles den fornødne information og iværksættes hensigtsmæssige foranstaltninger fra EU's og medlemsstaternes side for at afhjælpe risikobetonede forhold. Som supplement til dette initiativ redegøres der i den foreliggende meddelelse for, hvordan EU kan bidrage til en effektiv global strategi for luftfartssikkerheden inden for rammerne af Chicago-konventionen om international civil luftfart og med brug af de eksisterende fællesskabsinstrumenter.

## 2. LUFTFARTSSIKKERHEDEN

### 2.1. Redegørelse for problemstillingen

1. Frem til 1999 er halvanden milliard passagerer blevet befordret med de forskellige luftfartsselskaber i verden, og tallet forventes at være fordoblet inden 2010.

Selv om den nuværende ulykkesfrekvens er lav sammenholdt med mange andre menneskelige aktiviteter, har antallet af flyulykker været stigende, og antallet af omkomne passagerer er kun faldet ganske lidt<sup>3</sup>. Hvis ulykkesfrekvenserne forbliver uændrede, vil den forventede trafikstigning resultere i et uacceptabelt højt antal ulykker; med den nuværende ulykkesfrekvens vil antallet af omkomne blive fordoblet i løbet af ganske få år.

"...hvis ulykkesfrekvensen forbliver uændret på 1996-niveauet, ... vil den forventede stigning i trafikken kunne betyde, at der i 2015 vil forekomme én alvorlig ulykke om ugen"<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> SEK(96) 2083 endelig udg.

<sup>2</sup> KOM(2000) 595 endelig udg.

<sup>3</sup> Kilde: Airclaims Limited.

<sup>4</sup> David Hinson fra FAA (Federal Aviation Administration).

Det er derfor nødvendigt at arbejde på at forbedre luftfartssikkerheden, fordi luftfartsindustrien hverken vil kunne udvikle sig til sit fulde potentiale eller kunne bidrage optimalt til den økonomiske og sociale udvikling, medmindre befolkningen har tillid til sikkerheden.

2. Et andet markant træk ved den internationale ulykkesstatistik er, at ulykkesfrekvenserne varierer ganske betydeligt mellem forskellige egne af verden. Bilag 1 indeholder en oversigt over data for femårsperioden frem til udgangen af 1997 for de forskellige regioner i verden.

Der kan drages flere konklusioner af disse statistikker:

- Luftfartsselskaber fra Afrika, Asien og Syd-/Mellemerika har ulykkesfrekvenser, som er mindst dobbelt så høje som verdensgennemsnittet (i 1998 var tallet fire gange højere for de afrikanske luftfartsselskabers vedkommende og seks gange højere for de kinesiske).
  - Nordamerikas ulykkesfrekvens er langt lavere end verdensgennemsnittet.
  - De vesteuropæiske lande har sammen med Australien de laveste ulykkesfrekvenser.
  - De østeuropæiske lande, inklusive de tidligere SNG-lande, har en meget høj ulykkesfrekvens, næsten 50 gange højere end i Vesteuropa og højere end i nogen anden region i verden.
3. Luftfartsbranchen har derfor en klar forpligtelse til at arbejde systematisk på at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan og primært i de områder, hvor risikoen er højest. Luftfartsindustrien opererer globalt, og sikkerhedsmæssige fejl og mangler hvor som helst i verden har globale virkninger. EU-luftfartsselskaber og EU-borgere flyver til alle egne af verden, og EU's lufthavne beflyves af luftfartsselskaber fra tredjelande.

## **2.2. ÅRSAGERNE TIL SIKKERHEDSPROBLEMERNE**

4. Ifølge Chicago-konventionen med dertil hørende bilag ligger ansvaret for luftfartssikkerheden hos de enkelte lande. Hvert land har ansvaret for sine egne flys sikkerhedsdesign og vedvarende luftdygtighed og for sikre flyveoperationer og sikker lufttrafik i det nationale luftterritorium, herunder den nødvendige lufttrafikstyring (ATM) og lufthavnsinfrastruktur. Hvis landene ikke lever op til disse forpligtelser i fuldt omfang, svækkes luftfartssikkerheden.
5. Organisationen for International Civil Luftfart, ICAO, redegjorde på konferencen i november 1997 mellem de øverste ansvarlige for de civile luftfartsmyndigheder for resultaterne af en række undersøgelser foretaget af ICAO, der viste, at stadig flere af organisationens medlemslande ikke overholder eller fejlfortolker relevante ICAO-normer og anbefalet praksis (SARP). Disse normer skal bl.a. garantere et minimumsniveau for sikkerheden inden for international civil luftfart.

6. ICAO's undersøgelser viser også, at mange lande har store problemer med at opfylde deres sikkerhedsmæssige forpligtelser. Den mest almindelige årsag hertil er, at der ikke afsættes tilstrækkelige ressourcer til opgaven. De væsentligste problemer kan opdeles i fire kategorier: mangelfuld primær luftfartslovgivning, svage institutionelle strukturer, mangel på kvalificeret personale og på finansielle ressourcer.
- Primær luftfartslovgivning: Mange af de lande, der var undersøgt, havde ikke vedtaget og gennemført grundlæggende luftfartslovgivning, eller også var den eksisterende luftfartslovgivning forældet og omhandlede derfor ikke væsentlige problemstillinger, f.eks. spørgsmålet om de fornødne beføjelser til at håndhæve reglerne.
  - Institutionelle strukturer: I mange lande har den organisation, der skal regulere og føre tilsyn med luftfartssikkerheden, ikke myndighed og autonomi til at kunne udføre deres reguleringsopgaver effektivt.
  - Mangel på kvalificeret personale: Der er i mange tilfælde ikke tilstrækkeligt med kvalificerede eksperter til rådighed til at forestå en effektiv varetagelse af de enkelte landes ansvarsopgaver i relation til luftfartssikkerheden, og der er ofte ikke ressourcer til den nødvendige uddannelse af eksperter. Selv de steder, hvor der er ressourcer til uddannelse, forlader de færdiguddannede i mange tilfælde det offentlige til fordel for mere vellønnede job i luftfartsindustrien. Eftersom de organer, som er ansvarlige for tilsynet med sikkerheden og luftrafik tjenesterne, normalt er offentlige forvaltningsgrene, er lønningerne ofte ret lave og kan ikke umiddelbart ændres, uden at det indvirker på hele lønstrukturen i den offentlige sektor.
  - Utilstrækkelige finansielle ressourcer: Mange af de organer, som er ansvarlige for den civile luftfartssikkerhed, har ikke de nødvendige ressourcer til at opfylde deres forpligtelser. Forbedring af luftfartssikkerheden figurerer ikke højt på den politiske dagsorden sammenholdt med andre emner som f.eks. sundhed og fattigdom. Desuden gælder det, at hvis først der er indført en form for brugerbetaling, forekommer det alt for ofte, at de pågældende ressourcer ikke føres tilbage, så de kan anvendes til varetagelsen af disse organers opgaver; det bidrager således ikke til at forbedre luftfartssikkerheden.
7. Det kan konkluderes, at det er en afgørende forudsætning for korrekt implementering af ICAO's SARP, at der findes en hensigtsmæssig struktur, det fornødne personale og tilstrækkelige finansielle midler.

### 2.3. Eksisterende løsningsmuligheder

8. Forventninger hos flypassagerer og beboerne omkring lufthavnene om et vedvarende højt sikkerhedsniveau har lagt pres på regeringerne for at få indført kontrol- og evalueringsprogrammer til vurdering af andre landes evne til at opfylde deres internationale forpligtelser i relation til luftfartssikkerheden. Formålet med programmerne er normalt at kunne nægte de lande, der ikke lever op til ICAO's krav udøvelsen af de rettigheder, de normalt ville have i medfør af aftaler baseret på bestemmelserne i Chicago-konventionen. Bilag 2 og 3 indeholder kortfattede beskrivelser af eksempler på sådanne programmer.

For at kunne leve op til dette ansvar har de lande, som kæmper med strukturbetingede vanskeligheder, anmodet det internationale samfund om bistand i form af multilaterale og bilaterale samarbejdsprogrammer. De Forenede Nationers Udviklingsprogram (UNDP) har traditionelt bidraget til en sådan indsats via ICAO's kontor for fagligt samarbejde, og det samme gælder flere større udviklede lande.

I det seneste tiår er der imidlertid sket en ændring i prioriteringen inden for programmerne for fagligt samarbejde, og luftfarten står ikke længere højt på dagsordenen, fordi de traditionelle donorer finder, at dette område burde være selvfinansierende via forretningsindtægter og gebyrer.

9. Som reaktion på de fejl og mangler, der er afdækket ved ICAO's vurderinger og omtalt i hovedtræk i punkt 6 ovenfor, har ICAO iværksat sit eget frivillige program for kontrol med sikkerheden (bilag 4) og har benyttet lejligheden til at udbygge den indsats, der gøres på dette felt af organisationens kontor for fagligt samarbejde.

Sådan var situationen, da landene på ICAO's sikkerhedskonference i november 1997 enstemmigt godkendte et forslag om at udbygge ICAO's program for kontrol med sikkerheden. Man var klar over, at det, i stedet for nationale løsninger eller en frivillig evalueringsproces, var bedre at udvide ICAO-programmet og gøre det universelt, obligatorisk og mere åbent. Dette initiativ blev bekræftet ved en formel resolution vedtaget af ICAO's forsamling på det 32. møde i september 1998, og der skal nu skaffes de fornødne midler til at finansiere det nye verdensomspændende elvalueringsprogram for kontrol med sikkerheden (Universal Safety Oversight Assessment Programme, USOAP). Det skal på et senere tidspunkt overvejes, hvorvidt USOAP også skal omfatte en vurdering af ATM- og lufthavnsstrukturer.

ICAO har dermed fået overdraget opgaven med at kontrollere, at landene overholder ICAO's SARP.

Desuden nyder ICAO stor tillid hos de fleste udviklingslande på grund af organisationens uafhængighed, når den bistår med at formulere og implementere foranstaltninger til afhjælpning af problemer. Organisationen har også den fornødne autoritet til at kunne foreslå og forhandle regionale løsninger, som i mange tilfælde er mere effektive og mindre bekostelige end individuelle foranstaltninger fra de enkelte landes side.

Der er derfor bred enighed om, at ICAO skal være den overordnede reference i alle spørgsmål vedrørende luftfartssikkerhed, og at organisationen skal spille en central rolle for alle strategier med henblik på at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan.

### **3. EU'S INTERESSER**

10. I denne situation er der flere grunde til, at EU ikke kan forholde sig passivt, men må benytte lejligheden til at forsvare sine interesser og sine borgeres og luftfartsselskabers sikkerhed på verdensplan.

#### **3.1. Sikkerhedshensyn**

11. Sikkerhedsmæssige problemer rundt om i verden og det forhold, at en række lande ikke opfylder deres internationale forpligtelser med hensyn til implementeringen og håndhævelsen af internationale sikkerhedsnormer, har uacceptable konsekvenser for EU. EU-luftfartsselskaber opererer globalt, og EU-borgere rejser over hele verden og udgør en stor procentvis andel af det samlede passagertal. Lufthavnene i EU er også vigtige destinationer eller mellemlandingspunkter for udenlandske luftfartsselskaber og fly. Sikkerheden ved disse selskabers og flys operationer har dermed direkte og umiddelbar betydning for EU, som er ansvarligt for sikkerheden for de borgere, der bor nær lufthavnene eller rejser til steder uden for EU eller rejser med luftfartsselskaber fra tredjelande.
12. Netop derfor har EU i sin strategi for forbedring af luftfartssikkerheden foreslået, at EU og medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger over for tredjelande. Det foreslås navnlig, at der inden for ICAO's rammer gøres en kollektiv indsats for at sikre, at alle lande opfylder deres internationale forpligtelser, og at der formuleres en hensigtsmæssig samarbejdspolitik for at hjælpe de lande, der er indstillet på at gøre det.

Under behandlingen af Kommissionens meddelelse i juni 1996 opfordrede Rådet Kommissionen til at arbejde videre efter disse retningslinjer og fremkomme med yderligere forslag.

#### **3.2. Luftfartens betydning for den økonomiske udvikling**

13. De fleste økonomiske eksperter er enige om, at transportområdet er med til at skabe og opretholde økonomisk udvikling, fordi det bidrager til udbygningen og integrationen af globale markeder. Der er nøje sammenhæng mellem økonomisk vækst og væksten i lufttrafikken. Væksten i masseturisme fra mere økonomisk udviklede regioner har bidraget til at udvikle lokale økonomier i mange områder i verden, som ellers ville være forblevet underudviklede. Transport af værdifulde og let fordærvelige varer med fly har også bidraget væsentligt til den industrielle udvikling på verdensplan. Det er derfor rimeligt, at EU's politik for samarbejde med tredjelande også omfatter bistand inden for luftfarten.
14. Den positive udvikling inden for lufttransporten afhænger i vidt omfang af, at det rejsende publikum har tillid til luftfartssikkerheden i de berørte lande. Det forekommer derfor meget vigtigt primært at fokusere på dette aspekt, når der skal overvejes samarbejdsprojekter med tredjelande på luftfartsområdet. Det er endnu mere oplagt for visse europæiske lande, hvis sikkerhedsniveau giver anledning til alvorlig bekymring på et tidspunkt, hvor de søger om optagelse i EU og snart skal deltage i det internationale lufttransportmarked via aftalen om det fælles europæiske luftfartsområde (ECAA). Der findes rent faktisk allerede nu en række samarbejdsprogrammer om luftfartssikkerhed, som er vedtaget i forbindelse med Kommissionens mere generelle samarbejdsaftaler.

### **3.3. Erhvervsmæssige og økonomiske målsætninger**

15. De forskrifter om luftfartssikkerhed, der anvendes på nationalt plan for at håndhæve det nødvendige mindstemål af ICAO's SARP, spiller en vigtig rolle for fastlæggelsen af de vilkår, på hvilke flyene skal operere, samt for lufttrafik- og lufthavnstjenester. Den europæiske luftfartsindustri er klar over, hvor vigtigt det er, at tredjelande, som er betydningsfulde aktuelle eller potentielle kunder, anerkender europæiske lovfæstede krav. Hvis de udelukkende følger regler fra andre eksporterende lande eller regioner, kan det give deres producenter en konkurrencefordel. Det må derfor foretrækkes, at landene tilskyndes til at etablere et langsigtet partnerskab med Europa omkring reguleringen af luftfartssikkerheden og indføre systemer, der anerkender europæiske normer, regler, praksis, metoder og organisationer. Det samarbejde om løsning af sikkerhedsmæssige problemer, der er indledt på grundlag af resultaterne af FAA's program for evaluering af den internationale luftfartssikkerhed (IASA), samt det "Safe Skies"-initiativ, den amerikanske regering har iværksat, viser, at USA allerede er begyndt at implementere en tilsvarende strategi.

Et langsigtet samarbejde vil desuden også gøre det lettere at indgå aftaler om gensidig anerkendelse af foranstaltninger vedrørende reguleringen af luftfartssikkerheden og vil dermed fremme handelen med varer og tjenesteydelser med de lande, som er ved at blive EU's vigtigste handelspartnere.

16. Kommissionens målsætning om at støtte den europæiske luftfartsindustri kan udmærket opfyldes via internationale programmer for forbedring af sikkerheden, og luftfartsindustrien har også selv vist interesse for sagen gennem tilsagn om at ville bidrage til sådanne programmer (se bilag 5).

## **4. EU'S BIDRAG TIL FORBEDRINGEN AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN PÅ VERDENSPLAN**

17. EU og medlemsstaterne bør følgelig deltage aktivt i bestræbelserne på at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan. Ud over de foranstaltninger, de skal gennemføre for at løse deres egne problemer, således som de er beskrevet i meddelelsen om en fællesskabsstrategi for forbedring af luftfartssikkerheden, bør de sætte ind på to områder:

- dels konsolidere og styrke ICAO's rolle som det organ, der skal føre tilsyn med de kontraherende landes anvendelse af sikkerhedsrelaterede SARP,
- dels udbygge deres faglige bistandsaktiviteter og koordinere dem bedre for at hjælpe andre lande med at opfylde deres ICAO-forpligtelser i relation til luftfartssikkerhed.

### **4.1. ICAO's rolle**

18. ICAO vil intensivere og udbygge kontrolindsatsen i relation til implementeringen af SARP. De beslutninger, der hidtil er truffet, har dog ikke resulteret i effektive regler, der kan sikre, at landene virkelig overholder deres ICAO-forpligtelser på en ensartet måde.

Selv om ICAO i henhold til sit mandat er forpligtet til at foretage en vurdering af, om de kontraherende lande anvender SARP, således som de skal, har organisationen ingen retlige beføjelser til at tvinge landene til at acceptere de nødvendige kontrolforanstaltninger og visiteringer. Der skal derfor indgås bilaterale aftaler med hvert enkelt land på frivillig basis, og USOAP er således i realiteten stadigvæk et frivilligt program.

19. Det er helt klart planen at udvide USOAP til at omfatte alle sikkerhedsrelaterede SARP, navnlig dem, der vedrører ATM- og lufthavnstjenesterne. Det skal dog først ske, "når tiden er moden", og afhænger også af, om der kan skaffes de nødvendige budgetbevillinger. Når man tager i betragtning - hvilket ICAO selv erkender - at det nuværende programs<sup>5</sup> aktiviteter i lande, hvor der er sikkerhedsproblemer, kun udgør 1% af de internationale luftfartsaktiviteter, samtidig med at en væsentlig del af de europæiske luftfartsoperatørers aktiviteter foregår inden for sådanne landes territorium, må der stilles spørgsmålstegn ved effektiviteten af den nuværende fremgangsmåde.
20. Selv om åbenhed og truslen om mulige modforanstaltninger fra andre kontraherende parters side er et middel til at følge op på USOAP for at sikre effektiv anvendelse af SARP, bør det ikke være det primære middel i en multilateral sammenhæng, hvor disciplinen skal håndhæves kollektivt og ikke individuelt eller unilateralt. Det er imidlertid ikke blevet overvejet at undersøge anvendelsen af de eksisterende håndhævelsesbestemmelser i ICAO-konventionen eller muligheden for at skærpe disse bestemmelser.
21. Som det allerede blev nævnt i meddelelsen om en fællesskabsstrategi for forbedring af luftfartssikkerheden, finder Kommissionen det vigtigt, at der fortsat arbejdes på at give ICAO de nødvendige retlige midler i hænde til, at organisationen kan udfylde sin nye rolle.
22. Det vil sandsynligvis kræve mere end blot en ny fortolkning af visse bestemmelser i Chicago-konventionen og forudsætter måske i enkelte tilfælde en ændring af konventionen. Det er imidlertid ingen begrundelse for blot at "vente og setiden an". Eftersom et sådant forhavende kan tage lang tid, vil Kommissionen tværtimod foreslå, at EU-landene, og navnlig de lande, der er repræsenteret i ICAO-rådet, sammen med andre lande med samme holdning fører an i bestræbelserne på at etablere den nødvendige arbejdsstruktur inden for ICAO for at kunne analysere afdækkede mangler og sammen med de pågældende lande undersøge de forskellige muligheder for at afhjælpe dem. Kommissionen har selv i sinde at tage kontakt med flere tredjelande for at høre deres mening og søge støtte til et sådant initiativ.
23. Omlægningen af ICAO's ordinære budget, så det kan dække omkostningerne i forbindelse med USOAP, kan tage nogen tid; det gælder navnlig finansieringen af programmets udvidelse til at omfatte alle sikkerhedsrelaterede SARP, og det vil sinke den nødvendige udvikling. Derfor kan Kommissionen eventuelt overveje at bevilge yderligere ressourcer til ICAO for at bistå med og fremskynde denne omstillingsproces. Et sådant bidrag skal naturligvis i givet fald godkendes af de

---

<sup>5</sup> Det nuværende program for tilsyn med sikkerheden vedrører udelukkende ICAO-bilagene 1, 6 og 8, som omhandler henholdsvis besætningens certifikater, driften af luftfartøjer og luftfartøjers luftdygtighed.



lande, der undergives kontrol, således at Kommissionen til gengæld kan få adgang til resultaterne af ICAO-kontrollen og navnlig de handlingsplaner, der udarbejdes, så de kan danne grundlag for Kommissionens egne faglige samarbejdsaktiviteter på området. Det kan formuleres i et samarbejdsmemorandum mellem de to organisationer, hvori begge parter foretager en prioritering af opgaverne og i fællesskab fastlægger, i hvilke lande luftfartssikkerheden - med de pågældende landes accept - skal undersøges nærmere. Kommissionen vil i sin prioritering tage hensyn til relevante EU-politikker i relation til tredjelande samt til resultaterne af de sikkerhedsvurderinger, der gennemføres inden for rammerne af SAFA-programmet.

24. Sidst - men ikke mindst - er det indlysende nødvendigt at tage hensyn til de europæiske landes særlige stilling. Alle EU-landene og de fleste andre europæiske lande er eller har i sinde at blive fuldgyltige medlemmer af de fælles luftfartsmyndigheder; de vil med tiden helt klart komme til at deltage i det europæiske luftfartssikkerhedsagentur (EASA), som EU i øjeblikket arbejder på at få oprettet. De indgår således i et regionalt luftfartssikkerhedssystem, som omfatter dem selv og JAA/EASA, og som opererer med sine egne interne håndhævelsesmekanismer. For at undgå dobbelt kontrol og fordi hele systemet skal kontrolleres af ICAO, vil det være tilrådeligt, at JAA etablerer et hensigtsmæssigt samarbejde med ICAO for at lette kontrollen af sine egne nuværende og fremtidige medlemmer, og det samme gælder EU, når først EASA er etableret.

Samme argumentation gælder i relevant omfang også for Eurocontrol-medlemslandene, når USOAP udvides til at omfatte SARP vedrørende ATM.

## **4.2. Faglig bistand**

25. Kontrollen af individuelle lande er et vigtigt og positivt første skridt på vejen, men udformningen af foranstaltninger til at afhjælpe manglerne og implementeringen af disse foranstaltninger er stadigvæk den vigtigste forudsætning for, at luftfartssikkerheden kan forbedres på verdensplan. De enkelte landes fulde overholdelse af internationale normer kræver i realiteten langt flere ressourcer end selve sikkerhedsvurderingen, og der vil næsten altid være behov for international finansiel og faglig bistand for at nå dette mål.

### *4.2.1. ICAO's indsats*

26. ICAO er i færd med at undersøge mulighederne for at oprette en international luftfartsfond med betegnelsen "The International Financial Facility for Aviation Safety" (IFFAS). Det er hensigten, at denne fond skal anvendes til at forbedre sikkerheden ved hjælp af korrigerende foranstaltninger, der anbefales på grundlag af den kontrol, ICAO gennemfører i henhold til USOAP-programmet, samt til at forbedre lufthavne og navigation og udvikle CNS-/ATM-systemer. Det er primært de mindst udviklede lande i verden, der skal have fordel af fonden. Fonden skal finansieres enten via en sikkerhedsafgift på flybilletter eller via bidrag fra ICAO-landene.
27. En sådan fond vil være et velkomment supplement til de internationale aktiviteter for at forbedre luftfartssikkerheden, men den kan ikke fuldstændigt erstatte den indsats, der gøres af de enkelte involverede parter som bl.a. EU, der i mange tilfælde vil operere med deres egen prioritering af korrigerende foranstaltninger i specifikke regioner. Det er derfor Kommissionens opfattelse, at EU og medlemsstaterne selv

bør spille en langt mere aktiv rolle og anvende en del af de betydelige ressourcer, de bruger på faglig bistand til udviklingslandene, til at støtte forbedringer af luftfartssikkerheden.

#### 4.2.2. *EU's indsats*

28. EU råder over en række finansielle instrumenter, der kan anvendes til at støtte luftfartssikkerhedsprogrammer. Disse instrumenter er opdelt regionalt, og forskellige generaldirektorater er ansvarlige for forskellige regioner. Bilag 5 indeholder en redegørelse for disse midler og en fortegnelse over de sikkerhedsmæssige foranstaltninger, hvortil der i øjeblikket ydes støtte.
29. På grundlag af erfaringerne med ICAO's nye opgave med at kontrollere sikkerheden i de kontraherende lande overvejer Kommissionen en ny strategi for at sikre, at midlerne anvendes effektivt til at opnå en varig forbedring af luftfartssikkerheden. Det vil samtidig gøre det lettere at samordne forskellige foranstaltninger med samme sigte, der iværksættes af andre interesserede parter:
  - Alle samarbejdsaktiviteter skal normalt være en opfølgning på en ICAO-vurdering, der er gennemført inden for rammerne af USOAP, medmindre der er tale om en nødsituation, hvor der er behov for en hurtig indsats, før der gennemføres en ICAO-evaluering, og hvor der vil være behov for en mere fleksibel fremgangsmåde.
  - Alle projekter skal være baseret på den af ICAO godkendte handlingsplan, der udarbejdes på grundlag af kontrollen.
  - Alle projekter skal drøftes og godkendes i samråd mellem Kommissionen, modtagerlandet og ICAO for at sikre, at de vil resultere i en effektiv løsning på de af ICAO afdækkede problemer.
  - Den europæiske luftfartsindustri bør høres om de planlagte projekter og i givet fald inviteres til at medvirke.
  - Modtagerlandene skal selv bidrage til projekternes gennemførelse og forpligte sig til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre projekternes fortsatte eksistens.
  - Projektbetingelser og -specifikationer udarbejdes med den fornødne faglige bistand fra luftfartseksperter.
  - Projekterne skal gennemføres i overensstemmelse med de procedurereglerne, der gælder for den pågældende finansieringskilde; hvis der kræves et udbud, skal udvælgelsen af det vindende bud baseres på den nødvendige luftfartsekspertise.
  - Projekternes gennemførelse skal desuden løbende kontrolleres af luftfartseksperter.
  - Når et projekt er gennemført, skal der foretages en ny ICAO-kontrol for at sikre, at resultatet lever op til forventningerne, og at den relevante del af handlingsplanen er opfyldt.

30. Denne proces forudsætter en luftfartsekspertise i flere led, som Kommissionen ikke råder over, før det europæiske luftfartssikkerhedsagentur (EASA) er etableret. Derfor og fordi ICAO i forvejen er involveret i processen, er det Kommissionens hensigt at anmode ICAO om, hvor det er muligt, at levere denne ekspertise. Det vil ikke blot sikre, at projekterne er i fuld overensstemmelse med planerne for korrigerende foranstaltninger, men vil også gøre det lettere at formulere og gennemføre regionale løsninger under ICAO's ledelse som f.eks. den fælles udvikling af programmer for driftssikkerhed og vedvarende luftdygtighed (COSCAP)<sup>6</sup>.

En sådan støtte til Kommissionens tjenestegrene skal indgå i det tidligere nævnte samarbejdsmemorandum og finansieres af EU i fornødent omfang.

31. For de europæiske lande, som i konsekvens af deres forskellige former for tilknytning til EU, JAA og Eurocontrol er interesseret i at anvende strengere normer, vil det dog næppe være det mest hensigtsmæssige, at Kommissionens tjenestegrene benytter sig af ICAO's ekspertise. Det samme kan gælde for de tredjelande, som ønsker at etablere privilegerede forbindelser med EU og anvende EU's sikkerhedsnormer. Indtil EASA er oprettet, vil Kommissionen derfor i sådanne tilfælde etablere de nødvendige forbindelser med JAA og Eurocontrol for at benytte sig af deres ekspertise.

#### 4.2.3. *Koordinering af indsatsen*

32. Som understreget tidligere bliver det bekosteligt at afhjælpe de sikkerhedsmæssige problemer og mangler, og EU's indsats alene vil helt sikkert ikke være tilstrækkeligt til at løse alle problemerne. Medlemsstaterne bør derfor på egen hånd øge deres støtte til forbedring af luftfartssikkerheden på verdensplan.

For at sikre, at medlemsstaternes og EU's indsats supplerer hinanden, bør hverken medlemsstaterne eller Kommissionen selv finansiere projekter, som ikke indgår i de af ICAO godkendte planer for korrigerende foranstaltninger.

33. Eftersom samarbejdsprogrammer, der dækker hele regioner eller subregioner, bør have en fortrinsstilling, er det Kommissionens opfattelse, at et sådant tilsagn ikke i sig selv er tilstrækkeligt. Kommissionen overvejer derfor at nedsætte et koordineringsudvalg med deltagelse af eksperter fra medlemsstaterne samt repræsentanter for luftfartsindustrien, for at der kan udveksles informationer om faglige bistandsaktiviteter og udarbejdes relevante fælles programmer. En sådan koordineringsstruktur behøver blot at mødes ca. en gang om året for at opfylde sit formål.

## 5. **KONKLUSION**

34. Der er et udtalt ønske hos de europæiske borgere om øget sikkerhed inden for luftfarten på et tidspunkt, hvor branchen fortsat udvikler sig, uden at det kan aflæses i faldende ulykkesfrekvenser, hvilket giver offentligheden indtryk af, at sikkerheden bliver ringere. Det er derfor påtrængende nødvendigt at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan, men navnlig i bestemte egne af verden. EU og medlemsstaterne bør

---

<sup>6</sup> Kommissionen er begyndt at yde finansiel støtte til COSCAP i det sydlige Asien og COSCAP i Sydøstasien; det er planen at gøre det samme i andre egne af verden.

indtage en fremtrædende plads i bestræbelserne på at opfylde denne målsætning og bistå tredjelande med at overholde de internationale sikkerhedsnormer.

35. **Kommissionen har til hensigt at iværksætte følgende initiativer:**

- **Undertegnelse af et samarbejdsmemorandum med ICAO.** Et sådant memorandum skal have til formål både at bistå ICAO med at implementere og udbygge organisationens universelle program for kontrol med sikkerheden og sikre Kommissionen ICAO's assistance til at opnå den fornødne sammenhæng og konsekvens i EU's indsats til fordel for projekter vedrørende korrigerende foranstaltninger, hvortil der ydes støtte via eksisterende finansielle instrumenter. En sådan aftale, som udelukkende skal dreje sig om finansieringsspørgsmål og udveksling af information ligger helt inden for Kommissionens kompetenceområde, således som det er defineret i traktatens artikel 302.
- **Indgåelse af tilsvarende arrangementer med JAA og Eurocontrol** for at bistå fremtidige EU-medlemslande og andre tredjelande med at opfylde EU's egne krav og sikre, at JAA- og Eurocontrol-normerne ligeledes er opfyldt i disse lande.
- **Allokering af flere ressourcer** fra eksisterende samarbejdsprogrammer i henhold til de pågældende programmets egne procedureregler for at finansiere korrigerende foranstaltninger, som foreslås i forbindelse med samarbejdet med ICAO, JAA og Eurocontrol.
- **Indførelse af en koordineringsmekanisme** for korrigerende foranstaltninger, der iværksættes af EU og medlemsstaterne, gennem nedsættelse af et udvalg bestående af eksperter fra Kommissionen, medlemsstaterne og den europæiske luftfartsindustri, som skal medvirke ved udvælgelsen og finansieringen af sådanne foranstaltninger.
- **Fastlæggelse af EU's holdning** til etableringen af ICAO's "International Financial Facility for Aviation Safety" for at sikre den fornødne komplementaritet med EU's og medlemsstaternes instrumenter.

36. Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at supplere EU's indsats og iværksætte følgende initiativer:

- **støtte ICAO med implementeringen af det verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP)** ved at sørge for, at ICAO får de fornødne finansielle og retlige midler til rådighed til at gennemføre systematiske og obligatoriske undersøgelser af sikkerheden
- **tage initiativ til at anvende og skærpe håndhævelsesbestemmelserne i ICAO-konventionen** for at tilskynde til multilaterale frem for unilaterale foranstaltninger for i givet fald at overbevise lande om, at de skal opfylde deres internationale forpligtelser vedrørende luftfartssikkerheden

- øge deres egen finansielle bistand til implementeringen af korrigerende foranstaltninger, som er udvalgt på grundlag af ICAO's undersøgelser
- **deltage i den samarbejdsstruktur, der etableres af Kommissionen**, for at sikre den fornødne sammenhæng og komplementaritet i de korrigerende foranstaltninger og den mest effektive udnyttelse af de disponible ressourcer.

## Bilag 1

### Statistik for femårsperioden 1994-1998: Oversigt<sup>7</sup>

Region/land	Dødsulykkesfrekvens/mio. Flyvninger	
	Jetfly bygget i Vesten	Jetfly bygget i Østen
<b>Europa</b>	<b>0,30</b>	<b>2,87</b>
Ordinære JAA-lande <sup>8</sup> / Rusland	JAA: 0,11	Rusland: 2,68
Resten af Europa	2,23	3,14
<b>Australasien</b>	<b>0</b>	
<b>Nordamerika og Det Karibiske Område</b>	<b>0,19</b>	(Cuba) 23,80
USA	0,20	
Resten af Nordamerika og Det Karibiske Område	0	
<b>Afrika</b>	<b>2,10</b>	<b>Høj*</b>
<b>Syd- og Mellemerika</b>	<b>1,08</b>	<b>Høj*</b>
<b>Asien</b>	<b>0,89</b>	<b>19,10</b>
Kina	0,43	11,60
Resten af Asien	0,98	19,10
<b>Resten af verden</b>	<b>0,46</b>	<b>4,47</b>

\* Ikke statistisk pålidelige tal

<sup>7</sup> Kilde: Airclaims Limited, *Special Report for IAPA: Study of Fatal Accident Data, Passenger Flights for and Number of Flights, Five Year Rolling Average, Western-built Jet Aircraft 1989 to 1998*, 4. Februar 1999.

Kilde: Airclaims Limited, *Special Report for IAPA: Study of Fatal Accident Data, Passenger Flights for and Number of Flights, Five Year Rolling Average, Eastern-built Jet Aircraft 1989 to 1998*, 4. februar 1999.

<sup>8</sup> De ordinære medlemmer af de fælles luftfartsmyndigheder var på det pågældende tidspunkt EU-medlemslandene, Island, Norge og Schweiz.

## Bilag 2

### FAA's evaluering af den internationale luftfartssikkerhed (IASA)

Programmet blev påbegyndt i 1992 og ændret i 1994 for at omfatte offentliggørelse af resultaterne. Programmet vurderer, hvorvidt en udenlandsk civil luftfartsmyndighed overholder de internationale minimumsnormer for tilsynet med luftfartssikkerheden, som er fastlagt af organisationen for international civil luftfart (ICAO). FAA analyserer de indsamlede informationer for at afgøre, om den pågældende civile luftfartsmyndighed overholder ICAO-normerne med hensyn til kontrollen med de luftfartsselskaber, den er ansvarlig for. Denne vurdering indgår i grundlaget for FAA's forslag til det amerikanske trafikministerium vedrørende påbegyndelse, fortsættelse eller udvidelse af lufttrafikbetjening i USA leveret af de luftfartsselskaber, som kontrolleres af myndigheden. IASA-programmet gælder for alle lande uden for USA, der har luftfartsselskaber, som ønsker at beflyve eller i forvejen beflyver USA i henhold til en autorisation udstedt af USA's trafikministerium.

FAA vurderer hvert enkelt lands system for tilsyn med sikkerheden, men ikke sikkerheden i de enkelte luftfartsselskaber. FAA vurderer kun, om tilsynssystemet er tilstrækkeligt til at garantere, at ICAO's minimumsnormer er opfyldt, men ikke de strengere normer, der er gældende i USA, EU og visse andre lande.

I maj 2000 besluttede FAA fremover kun at operere med to kategorier, dvs. kategori 1 (de lande, som overholder internationale minimumsnormer for luftfartssikkerheden) og kategori 2 (de lande, som ikke overholder internationale minimumsnormer for luftfartssikkerheden). Kategori 1-status (overholder ICAO's minimumsnormer) udløser tilladelse til normale flyveoperationer til USA. Kategori 2 kommer til at bestå af to grupper lande:

En gruppe lande, som har luftfartsselskaber, der i forvejen opererer i USA på det tidspunkt, vurderingen foretages. Så længe disse lande har kategori 2-status, vil deres luftfartsselskaber få tilladelse til at fortsætte operationerne på det eksisterende niveau under skærpet FAA-tilsyn. De pågældende luftfartsselskaber vil ikke få tilladelse til at udvide eller foretage ændringer i deres operationer i USA, så længe det pågældende land befinder sig i kategori 2.

Den anden gruppe består af lande, som ikke har luftfartsselskaber, der opererer i USA på det tidspunkt, vurderingen finder sted. Luftfartsselskaber fra disse lande vil ikke få tilladelse til at påbegynde flyveoperationer til USA, så længe landet har kategori 2-status.

De foreløbige resultater af programmet viser, at over 40% af de evaluerede lande ikke havde det fornødne tilsyn til at sikre, at de internationale minimumsnormer overholdes.

### **Bilag 3**

#### **Det europæiske program for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer (SAFA)**

Programmet er etableret af ECAC og JAA med støtte fra Kommissionen med det formål at give de europæiske lande et kontrolredskab, der kan afsløre sikkerhedsmæssige fejl og mangler, så de kan tage deres forholdsregler. Programmet er i vidt omfang baseret på sikkerhedsoplysninger, der indsamles fra mange forskellige kilder, og på visitering på stedet af udenlandske fly. Programmet omfatter alle udenlandske fly, der benytter et ECAC-lands lufthavne. Oplysninger og kontrolresultater lagres på en fælles database i JAA-hovedkvarteret og behandles fortroligt.

Der er ikke tale om at vurdere et lands evne til at føre kontrol med sine luftfartsselskaber. Det er dog en udbredt opfattelse, at selv om programmet naturligvis ikke kan erstatte evalueringer af kontrollen med sikkerheden, bidrager det til at underbygge disse evalueringer ved at afdække eventuelle fejl og mangler i et lands kontrolsystem.

Den højtstående gruppe konkluderede på sit møde i 1996, at EU burde benytte sig af sine retlige beføjelser til at gøre programmet obligatorisk for alle EU-lande. Kommissionen har derfor udarbejdet et forslag til et direktiv, der nu skal igennem den sædvanlige EU-lovgivningsproces.



## **Bilag 4**

### **ICAO's verdensomspændende evalueringsprogram for kontrol med sikkerheden (USOAP)**

ICAO's forsamling godkendte i oktober 1995 implementeringen af programmet for kontrol med luftfartssikkerheden (SOP). Programmet skulle sikre, at medlemslandene implementerer de normer og den anbefalede praksis (SARP), der er omhandlet i bilagene til ICAO-konventionen, tilstrækkeligt effektivt; det drejer sig om bilag 1 (besætningens certifikater), bilag 6 (flyveoperationer) og bilag 8 (luftfartøjers luftdygtighed).

Det centrale element i programmet er ICAO's vurderinger af de enkelte landes tilsyn med sikkerheden; det foregår på frivillig basis, og hensigten er at tilbyde opfølgende rådgivning og faglig bistand i nødvendigt omfang for at sætte de pågældende lande i stand til at implementere ICAO's SARP og de dertil knyttede procedurer.

Vurderingen består i en gennemgang af, i hvilket omfang landet rent faktisk overholder internationale sikkerhedsnormer. Det sker ud fra en vurdering af, hvorvidt de regulerende myndigheder har de nødvendige retlige midler, ressourcer, arbejdskraft og ekspertise til at leve op til deres internationale forpligtelser vedrørende tilsynet med sikkerheden.

Programmet havde en række svagheder. Det var afhængigt af frivillige bidrag fra medlemslandene og blev vanskeliggjort af ICAO's egne vedvarende finansielle problemer. Eftersom det var frivilligt, kunne det ikke altid anvendes de steder, hvor behovet var størst, fordi der kun blev foretaget en vurdering efter anmodning fra landet selv.

ICAO's medlemslande besluttede i november 1998, at programmet skulle anvendes systematisk og regelmæssigt på dem alle, og at resultaterne skulle offentliggøres, hvis et land efter en fornyet vurdering viste sig ikke at have gennemført væsentlige forbedringer. Programmet blev omdøbt til ICAO's verdensomspændende evalueringsprogram for tilsynet med sikkerheden (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP).

For at bistå landene med at gennemføre de nødvendige korrigerende foranstaltninger til afhjælpning af de mangler og svagheder, der afdækkes ved sikkerhedsvurderingen, udarbejder ICAO sammen med det pågældende land og med dets godkendelse en særlig handlingsplan. Denne plan danner grundlag for korrigerende foranstaltninger, der skal sikre, at landet fuldt ud opfylder kravene i ICAO-bilagene.

## **Bilag 5**

### **EU-midler, der kan anvendes til at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan**

#### (i) Den Europæiske Udviklingsfond –EUF (Lomé-landene)

EUF-budgetterne beslutes i fællesskab med modtagerlandene. På trods af at de civile luftfartsmyndigheder i disse lande er alvorligt underbemandede og mangler bevillinger, og på trods af dårlige sikkerhedsstatistikker for luftfarten i disse lande, har luftfartssikkerheden normalt ikke været et område, der fik EU-støtte, medens prioriterede indsatsområder som sundhed, uddannelse og bekæmpelse af fattigdommen optog langt størstedelen af ressourcerne. Efterhånden som sektoren for lufttransport anerkendes som en vigtig faktor for fremtidig økonomisk vækst, anmoder flere af disse lande nu om hjælp til at løse problemer i relation til luftfarten, og Kommissionen bør reagere positivt på sådanne anmodninger.

Kommissionen har mulighed for at samfinansiere luftfartsprojekter sammen med andre donorer. Traditionelt har Verdensbanken og UNDP bidraget til sådanne projekter, men de har ligeledes i de senere år prioriteret andre områder højere. Den europæiske luftfartsindustri har udtrykt interesse for at deltage i samfinansiering af projekter sammen med Kommissionen, og denne mulighed bør følges op.

#### (ii) Anden udviklingsbistand og bevillinger til økonomisk samarbejde

Bevillingerne til udviklingsbistand fordeles i samråd med modtagerlandet, og heller ikke i dette tilfælde prioriteres luftfarten normalt særligt højt. Derfor er budgettet til økonomisk samarbejde blevet anvendt til at forbedre luftfartssikkerheden gennem samfinansieringsordninger med EU-industrien. Eftersom EU-industrien har vist interesse for at fortsætte med sådanne projekter, bør de udbygges yderligere, og deres geografiske dækning bør ligeledes udvides til at omfatte regioner, hvor der ifølge de seneste ICAO-undersøgelser er et akut behov for bistand.

#### (iii) TACIS, PHARE og budgettet til fordel for nye ansøgerlande

Der opereres med ganske store budgetter for samarbejdet med tidligere SNG-lande (TACIS) og med de central- og østeuropæiske lande (PHARE) samt med andre potentielle EU-medlemslande.

Situationen med hensyn til luftfartssikkerheden i disse regioner er meget foruroligende, og ulykkesstatistikkerne er blandt de højeste i verden. Efter det tidligere Sovjetunionens opløsning er luftfartssikkerheden i regionen i mange tilfælde blevet ignoreret, og de civile luftfartsmyndigheder er blevet bevillingsmæssigt forsømt eller i visse tilfælde endog helt nedlagt. Der er også et akut behov for nye ATM-programmer i regionen.

TACIS har kun i begrænset omfang taget sigte på luftfartssikkerheden. Der gøres nu en indsats for at forbedre luftfartssikkerheden i Centralasien og Kaukasus-regionen. Denne bistand kan forlænges yderligere og udvides i finansiel henseende.

PHARE har i de seneste syv år iværksat ganske omfattende projekter via transportprogrammet omfattende flere lande; formålet har været at sikre, at Eurocontrol-nettet udbygges til også at omfatte Centraleuropa. Eurocontrol stod for projektgennemførelsen på vegne af PHARE, og det projekt, der blev afsluttet for nylig, har været en betydelig succes.

Potentielle nye EU-medlemslande skal som led i deres overtagelse af regelværket opfylde JAA-normerne for luftdygtighed og luftfartssikkerhed. Der er bevilget visse midler til at støtte luftfartssikkerheden og forbedre ATM, men det er ikke tilstrækkeligt i forhold til problemets omfang, selv om TAIEX er begyndt at yde begrænset støtte til ansøgerlandenes arbejde med at indføre JAR, EU-kvalitetssikringssystemer, -normer og -godkendelsesordninger i relation til leverandører og organisering af vedligeholdelse. Hvis man vil være sikker på at undgå alvorlige problemer, er man nødt til at fokusere stærkere på luftfartssikkerheden.

**Bilag 5 (fortsat)**

<b>Igangværende luftfartssikkerhedsprojekter, der får støtte fra Europa-Kommissionen</b>				
<b>Status pr. maj 2000</b>				
PROJEKT	GD	BESKRIVELSE	PROJEKT-ANSVARLIG	KONSULENT
Kina 1	RELEX	Tilsyn med sikkerheden Kundesupport Produktionsstyring ATM Pilotuddannelse Samfinansieret med europæisk industri og modtager Kommissionens bidrag: 8-10 mio. EUR over 3 år Samlet bistand: 18 mio. EUR Status: Påbegyndt i juni 2000.	AECMA	Europæiske virksomheder i luftfartsindustrien.
Syd- og Sydøstasien (15 lande)	RELEX	Tilsyn med sikkerheden Kundesupport ATM Samfinansieret med europæisk industri og modtager Kommissionens bidrag: 15 mio. EUR over 3 år Samlet bistand: 30 mio. EUR Status: Forventes påbegyndt i 2001, når tilstrækkeligt mange lande har godkendt projektet.	AECMA	Europæiske virksomheder i luftfartsindustrien.

Indien	RELEX	<p>Tilsyn med sikkerheden</p> <p>Kundesupport</p> <p>Produktionsstyring</p> <p>ATM</p> <p>Pilotuddannelse</p> <p>Lufthavnsledelse</p> <p>Samfinansieret med europæisk industri og modtager</p> <p>Kommissionens bidrag: 18 mio. EUR over 3 år</p> <p>Samlet bistand: 32 mio. EUR</p> <p>Status: Startfasen indledt i april 2001. Hovedprojektet påbegyndes i november 2001.</p>	AECMA	Europæiske virksomheder i luftfartsindustrien.
Cypern	RELEX	<p>Tilsyn med sikkerheden og bistand til DGCA</p> <p>Kommissionens bidrag: 1 mio. EUR over 2 år</p> <p>Status: Påbegyndt i maj 2001, forventes afsluttet i september 2002.</p>	Den britiske luftfartsmyndighed	Den britiske luftfartsmyndighed
Usbekistan	RELEX	<p>TACIS-projekt. Faglig bistand til den civile luftfartsmyndighed samt efteruddannelse</p> <p>Kommissionens bidrag: 0,5 mio. EUR over 6 måneder</p> <p>Status: Fase 2 forventes afsluttet i oktober 2001.</p>	Aero Development Bureau	Aero Development Bureau
Centralasien og Kaukasus	RELEX	<p>TACIS-projekt for fremme af sikker og effektiv drift af luftfartøjer i den sydlige Ring-region</p> <p>Kommissionens bidrag: 2 mio. EUR</p> <p>Status: Fase 2 forventes afsluttet i juni 2001.</p>	Swedavia	Swedavia

Andean-landene (5 lande)	RELEX	Tilsyn med sikkerheden ATM Uddannelsesbaseret forbedring af sikkerheden Økonomisk samarbejde samfinansieret med modtager Kommissionens bidrag: 15 mio. EUR over 4 år Status: Udsat, mens det undersøges, om projektet kan integreres i et større sydamerikansk projekt.	TBD	TBD
Sydlige Asien ICAO's COSCAP-program	TREN	Bidrag til det ICAO-ledede samarbejdsprogram om forbedring af luftfartssikkerheden i det sydlige Asien Kommissionens bidrag: 200 000 EUR om året Status: Fortløbende program.	ICAO	ICAO
Sydlige Asien ICAO's COSCAP-program	TREN	Bidrag til det ICAO-ledede samarbejdsprogram om forbedring af luftfartssikkerheden i det sydlige Asien Kommissionens bidrag: 200 000 EUR om året Status: Endnu ikke vedtaget.	ICAO	ICAO
Mellem-amerika	TREN	Program for forbedring af luftfartssikkerheden til fordel for ACSA (Det Mellemerikanske Agentur for Luftfartssikkerhed) Kommissionens bidrag: 800 000 EUR til et projekt til i alt 1,6 mio. EUR.	JAA	TBD + europæiske virksomheder i luftfartsindustrien.

## ANVENDTE FORKORTELSER

AECMA	Den Europæiske Sammenslutning af Fabrikanter af Flymateriel
ATC	Air Traffic Control (flyvekontrol)
ATM	Air Traffic Management (lufttrafikstyring)
CAA	Civil Aviation Authority (civil luftfartsmyndighed)
COSCAP	Co-operative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Programmes (fælles udvikling af programmer for driftssikkerhed og vedvarende luftdygtighed) (under ICAO)
ECAC	Den europæiske konference for civil luftfart
FAA	Federal Aviation Administration (den amerikanske forbundsmyndighed for luftfart)
IASA	FAA's International Aviation Safety Assessment (vurdering af international luftfartssikkerhed)
ICAO	Organisationen for International Civil Luftfart
JAA	Den fælles luftfartsmyndighed (i Europa)
JAR	JAA's fælles luftfartskrav
SAFA	Program for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer
SARP	ICAO's Standards and Recommended Practices (normer og anbefalet praksis)
USOAP	ICAO's Universal Safety Oversight Assessment Programme (verdensomspændende program for vurdering af tilsynet med sikkerheden)