



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 14.1.2002  
KOM(2002) 8 endelig

2002/0014 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer, der benytter  
Fællesskabets lufthavne**

(forelagt af Kommissionen)

## **BEGRUNDELSE**

### **I. INDLEDNING**

Efter Puerto Plata-ulykken i 1996 opfordrede Rådet Kommissionen til at udarbejde forslag til at sikre sikkerheden for europæiske borgere, der rejser med fly, eller som bor omkring lufthavne. Kommissionen indkaldte med henblik på dette en gruppe på højt plan bestående af luftfartssikkerhedseksperter og udarbejdede med deres bistand en Fællesskabsstrategi til forbedring af flyvesikkerheden, som blev vedtaget og sendt til Rådet den 12. juni 1996<sup>1</sup>.

Denne strategi byggede på foranstaltninger, der antog to hovedlinjer. Man henstillede på den ene side at arbejdet med henblik på at opretholde og yderligere forbedre sikkerheden for operationer i Europa styrkes; dette omfatter navnlig oprettelse af en europæisk luftfartssikkerhedsmyndighed, og Kommissionen vedtog med henblik på dette den 27. september 2000 en forordning, om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur<sup>2</sup>.

Den anden gruppe foranstaltninger sigter på at kontrollere, at tredjelande rent faktisk anvender internationalt godkendte luftfartssikkerhedsnormer og om nødvendigt at bistå dem med at gøre dette, om nødvendigt. Som følge af dette forslag forelagde Kommissionen i 1997 Rådet og Kommissionen et forslag til direktiv om sikkerhed forbundet med tredjelandes fly, som ikke kunne vedtages inden for de tidsfrister, der er fastsat af traktaten; man blev på det tidspunkt enige om at fremsætte et nyt forslag: dette er formålet med nærværende direktiv.

Det var også, for at supplere denne foranstaltning, nødvendigt at undersøge eventuelle andre initiativer, der kan træffes af Fællesskabet og dets medlemsstater for at nå sikkerhedsmålene, hvad angår tredjelande. Som følge deraf vedtog Kommissionen den 16. Juli 2001 en meddelelse om EU's bidrag til forbedring af luftfartssikkerheden på verdensplan<sup>3</sup>.

### **II. SIKKERHEDSVURDERING AF FLY FRA TREDJELANDE**

Der er almindelig enighed om, at der er behov for at fastsætte et system til at vurdere det sikkerhedsniveau, som udenlandske luftfartsselskaber, der opererer til og fra EU-lande rent faktisk har.

Gruppen på højt plan har diskuteret den FAA-procedure, der består i en systematisk kontrol - hvad angår alle udenlandske luftfartsselskaber, der opererer til USA - med de relevante nationale myndigheders kompetence med hensyn til opfyldelse af ICAO-forpligtelser om sikkerhedscheck. Den konkluderer dog, at et sådant program ikke er egnet for Europa, hvor det er mere fornuftigt at oprette en trinvis procedure, som iværksættes, når der foreligger beviser for eller mistanke om et udenlandsk

---

<sup>1</sup> SEC(96) 2083 endelig.

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

<sup>3</sup> KOM(2001) 390 endelig

luftfartsselskabs manglende sikkerhed. Denne procedure beskrives i dokumentet som SAFA-proceduren<sup>4</sup>.

Kommissionen meddelte derfor i sin handlingsplan, at den havde til hensigt at forelægge et ”forslag til Rådets direktiv om formalisering af SAFA-proceduren til vurdering af udenlandske luftfartsselskaber og den dermed forbundne samarbejdsmechanisme, hvad angår indbyrdes udveksling og analyse af informationer og konklusioner heraf. Dette direktiv bør også indeholde en forpligtelse fra medlemsstaternes side til at give startforbud til fly, som konstateres at være eller mistænkes for at være farlige”.

SAFA-procedurens operationelle aspekter administreres for øjeblikket af den fælles luftfartsmyndighed (JAA - Joint Aviation Authorities) på vegne af den europæiske konference for civil luftfart (ECAC - European Civil Aviation Conference). Da denne procedure falder ind under ECAC's ansvarsområde og ikke udstedes under JAR-kodesystemet, finder forordning nr. 3922/91<sup>5</sup> ikke anvendelse

Målet med nærværende forslag er derfor at skabe en retlig ramme i Fællesskabet for indførelse og operationel anvendelse af en sådan sikkerhedsvurdering af tredjelands luftfartøjer, samtidig med at medlemsstaterne har tilstrækkelig margen til at oprette de tilsvarende mekanismer, enkeltvis eller i fællesskab, f.eks. inden for JAA, alt efter ønske.

Resultatet af den institutionelle debat i Fællesskabet om oprettelse af et luftfartssikkerhedsagentur (European Aviation Safety Agency - EASA) kan få indflydelse på SAFA-programmet, da følgen kunne blive overførsel til EASA af de SAFA-aktiviteter, der på nuværende tidspunkt udføres af JAA på ECAC's (European Civil Aviation Conference - Den Europæiske Konference for Civil Luftfart) vegne.

De internationale sikkerhedsnormer, hvis overholdelse skal kontrolleres, foreligger i bilagene til Chicago-konventionen af 1944, som alle medlemsstaterne er parter til. Kommissionen har sikret, at dets forslag er i overensstemmelse med medlemsstaternes internationale forpligtelser i henhold til Chicago-konventionen ved at begrænse obligatorisk inspektion til fly eller flyselskaber, for hvilke der er tegn på eventuelle mangler, og ved at undgå at pålægge systematiske stikprøvekontrol, som kan opfattes som værende i modstrid med Chicago-konventionen. En indgående undersøgelse af de relevante bestemmelser i Chicago-konventionen gives i ovennævnte meddelelse "fastlæggelse af en fællesskabsstrategi til forbedring af flyvesikkerheden".

Behovet for et sådant initiativ styrkes endvidere af de senere terroristangreb i USA. Sikkerhedsvurdering af fly fra tredjelande kan rent faktisk dække ICAO's sikkerhedskrav i bilag 17 til Chicago-konventionen og hjælpe ICAO med at overvåge effektiv og ensartet anvendelse af disse krav.

---

<sup>4</sup> SAFA = Safety Assessment of Foreign Aircraft (sikkerhedsvurdering af udenlandske fly).

<sup>5</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16.12.1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart, EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4.

### III. GIBRALTARSPØRGSMÅLET

Kommissionen vedtog i februar 1997 et forslag til Rådets direktiv om indførelse af sikkerhedskontrol af tredjelandes luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne<sup>6</sup>. Da forslaget ikke blev vedtaget inden for den tidsramme, der er fastlagt af artikel 189c, litra f) og g) i den gældende traktat (nu artikel 252 i Amsterdam-traktaten) blev forslaget forældet, og nærværende nye forslag forelægges under hensyntagen til de synspunkter, der er blevet givet udtryk for af Rådet i dets fælles holdning<sup>7</sup> og af Europa-Parlamentet under andenbehandling<sup>8</sup>.

Idet Kommissionen noterer sig aftalen mellem de britiske og de spanske myndigheder om lufthavnen i Gibraltar har den besluttet igen at forelægge sit forslag.

### IV. OVERENSSTEMMELSE MED NÆRHEDSPRINCIPPET

Kommissionen har undersøgt forslagets forenelighed med nærhedsprincippet ved at behandle følgende spørgsmål:

- a) *Hvilket formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser, og hvad er problemets EF-dimension?*

Den tredje luftfartspakke har skabt et internationalt luftfartsmarked, hvor bestemmelserne om drift af luftruter stort set er blevet harmoniseret, hvorved man har opnået et tilfredsstillende grundlag for at forbedre sikkerheden for EF-borgere, der beflyver disse ruter.

Senere erfaringer har vist, at luftfartsselskaber fra tredjelande ikke altid anvender de internationale minimumssikkerhedsnormer, når de har adgang til EF's lufthavne, hvilket betyder en trussel for EF-borgere, som rejser med sådanne luftfartsselskaber eller bor nær EF-lufthavne. For at løse dette problem udfører nogle medlemsstater allerede rampcheck af udenlandske fly, men på individuelt grundlag. Formålet med dette direktiv er at udvide denne praksis til hele EF's territorium.

- b) *Hører den pågældende handling under EF's enekompetence eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?*

Den påtænkte handling hører ikke ind under EF's enekompetence.

---

<sup>6</sup> Forslag til Rådets direktiv om indførelse af sikkerhedskontrol med tredjelandes luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne, EFT C 124 af 21.4.1997, s. 39. EFT C 122 af 21.4.1998 og KOM(98)597 endelig af 14.10.1998.

<sup>7</sup> Fælles holdning (EC) nr. 37/98 vedtaget af Rådet den 4. juni 1998 med henblik på vedtagelse af Rådets direktiv 98/.../EF om indførelse af sikkerhedskontrol af tredjelandes luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne, EFT C 227 af 20.7.1998, s. 18.

<sup>8</sup> Europa-Parlamentets beslutning, EFT C 313 af 12.10.1998, s. 32.

- c) *Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne, hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den handling, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?*

Foranstaltninger, der træffes individuelt af medlemsstaterne, er ikke så effektive som en samordnet handling med informationsudveksling, som gør det muligt at foretage en tidlig identificering af eventuelle mangler. En fælles holdning styrker endvidere medlemsstaterne over for tredjelande, og man undgår, at usikre fly omdirigeres til tilstødende lufthavne, hvor der ikke udføres en sådan kontrol.

- d) *Hvilke handlingsmuligheder har EF?*

Det er nødvendigt at anvende retsinstrumenter i form af et direktiv eller en forordning for at opnå en ensartet, effektiv og samordnet handling.

- e) *Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne?*

Det anses for tilstrækkeligt at anvende et rammedirektiv, der fastsætter mål, som medlemsstaterne anvender med en vis frihed. På grund af emnets tekniske karakter og nødvendigheden af at sikre effektiv samordning og videregivelse af information, er det til tider nødvendigt at gå i detaljer.

Kommissionen har derfor konkluderet, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

## KOMMENTARER TIL ARTIKLERNE

### Artikel 1

Direktivets formål

### Artikel 2

Direktivets anvendelsesområde. Det udelukker lette luftfartøjer, som ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, samt statsluftfartøjer.

### Artikel 3

Fastsættelse af de nødvendige definitioner.

### Artikel 4

Her beskrives alle de oplysninger, medlemsstaterne skal indsamle for at lette vurderingen. Det drejer sig om oplysninger, der normalt findes om luftfartøjer eller flyselskaber, når der opstår en unormal situation, oplysninger vedrørende rampcheck, som er blevet udført, opfølgende oplysninger efter første rampcheck og også oplysninger, der kan indhentes fra andre kilder end de kompetente myndigheder. Artiklen foreslår også anvendelse af en formular, som den i bilaget angivne. Denne formulering giver mulighed for den nødvendige fleksibilitet til ændring af formularen på grundlag af praktisk erfaring uden at ændre bilaget.

### Artikel 5

Denne artikel kræver, at medlemsstaterne skal foretage rampcheck af luftfartøjer, der mistænkes for ikke at overholde de internationale sikkerhedsnormer. Den beskriver også proceduren, idet rammen indgår i et bilag, som også indeholder forslag til en formular (samme kommentar til formularen som i den foregående artikel). Procedurens detaljer overlades til medlemsstaterne og giver dem mulighed for at anvende de operationelle procedurer, der på nuværende tidspunkt er udarbejdet af JAA på ECAC's vegne.

### Artikel 6

Her beskrives, hvorledes oplysninger kan udveksles med henblik på at sikre, at systemet dækker hele EF. De mere detaljerede operationelle procedurer til at oprette et kompatibelt databasesystem og udveksle oplysninger overlades til medlemsstaterne og giver dem mulighed for at anvende den infrastruktur, der på nuværende tidspunkt er udarbejdet af JAA på ECAC's vegne.

### Artikel 7

Denne artikel sigter på den ene side på at beskytte de udvekslede oplysninger og at sikre, at systemet fungerer, og navnlig at frivillige oplysninger fra inspicerede flys mandskab er fortrolige med henblik på at lette indsamlingen af nyttige oplysninger uden frygt for gengældelse. På den anden side sigter den på regelmæssigt at offentliggøre oplysninger, så borgerne kan vurdere foranstaltningens vigtighed og identificere fly, der har fået startforbud, samt korrigerende indsats som følge heraf.

## Artikel 8

Kræver at medlemsstaterne skal udstede startforbud mod farlige fly og redegøre for de foranstaltninger, der skal træffes for at sikre, at startforbudet gennemføres.

## Artikel 9

Fastsætter procedurene for at træffe foranstaltninger til gennemførelse af direktivet og skaber grundlag for at behandle problemer, som kan opstå efter gennemførelse af rampcheck, hvor man har identificeret en sikkerhedsfare. Der er mulighed for forskellige reaktionsniveauer afhængig af farens størrelsesorden.

## Artikel 10

Forbud og betingelser, som pålægges luftfartsselskaber, når der er tale om alvorlig bekymring vedrørende luftfartssikkerhed.

## Artikel 11

Denne artikel fastsætter den nødvendige procedure til anvendelse af artikel 9 og 10 ved oprettelse af et udvalg.

## Artikel 13

Udarbejdelse af en rapport om gennemførelse af direktivet og eventuelle forslag til revision heraf.

## Artikel 12, 14 og 15

Procedureartikler.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

### om sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>9</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>10</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>11</sup>

i overensstemmelse med proceduren i traktatens artikel 251<sup>12</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den beslutning, der blev vedtaget af Europa-Parlamentet den 15. februar 1996<sup>13</sup> påpeger behovet for, at Fællesskabet indtager en mere aktiv holdning og udvikler en strategi med henblik på at forbedre sikkerheden for de medborgere, der rejser med fly, eller som bor nær lufthave.
- (2) Kommissionen har tilstillet Rådet og Europa-Parlamentet en meddelelse med titlen "Fastlæggelse af en fællesskabsstrategi til forbedring af flyvesikkerheden"<sup>14</sup>.
- (3) Denne meddelelsen påviser klart, at sikkerhed kan styrkes effektivt ved at sikre, at luftfartøjer i fuldt omfang opfylder de internationale sikkerhedsnormer der foreligger i bilaget til konventionen om international civil luftfart, som blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944.

---

<sup>9</sup> EFT ... af ..., s. ...

<sup>10</sup> EFT ... af ..., s. ...

<sup>11</sup> EFT ... af ..., s. ...

<sup>12</sup> EFT ... af ..., s. ...

<sup>13</sup> Beslutning B4-0150/96, EFT C 65 af 4.3.1996, s. 172.

<sup>14</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet, rapport fra gruppen på højt niveau, som blev oprettet ved Rådets beslutning af 11. marts 1996 til Europa-Parlamentet og Rådet om fastlæggelse af en fællesskabsstrategi til forbedring af luftfartssikkerheden. SEK(96) 1083, sendelig udg., 12.6.1996.



- (4) Erfaringen har vist, at tredjelande ikke altid gennemfører og håndhæver internationale sikkerhedsnormer; det er derfor, for at forbedre transportsikkerheden i Fællesskabet, nødvendigt, at Fællesskabets medlemsstater selv overvåger overholdelse af internationale normer i deres lufthavne.
- (5) Bestemmelser og procedurer for rampchecks, inkl. udstedelse af startforbud for fly bør harmoniseres for at sikre ensartet effektivitet i alle lufthavne i hele Fællesskabet, hvilket vil medføre en nedskæring af tredjelandes selektive anvendelse af bestemte lufthavne for at forsøge at undgå korrekt kontrol.
- (6) en harmoniseret fremgangsmåde, hvad angår medlemsstaternes effektive håndhævelse af internationale sikkerhedsnormer, forebygger konkurrenceforvridning og styrker en fælles holdning over for tredjelande.
- (7) De oplysninger, der indsamles i de enkelte medlemsstater, bør stilles til rådighed for alle andre medlemsstater og Kommissionen for at sikre den mest effektive overvågning af, at tredjelandes fly overholder de internationale sikkerhedsnormer.
- (8) Der er af ovennævnte grunde behov for på fællesskabsniveau at fastsætte en procedure til vurdering af udenlandske fly og de dermed forbundne samarbejdsmechanismer mellem medlemsstaterne med henblik på indbyrdes udveksling og analyse af oplysninger og de konklusioner, der kan drages heraf.
- (9) Fly, der lander i Fællesskabet på et hvilket som helst tidspunkt, skal underkastes inspektion, når der er mistanke om, at de ikke overholder de internationale sikkerhedsnormer.
- (10) Sikkerhedsrelateret information er så følsom, at den eneste måde, hvorpå man kan sikre indsamling af sådan information er at sikre, at den anvendes korrekt og at informationskilderne er fortrolige; EU's borgere bør informeres om den indsats, der gøres med henblik på deres sikkerhed og om de vigtigste tilfælde, der påvirker luftfartssikkerhed.
- (11) De luftfartøjer, for hvilke udbedring er påkrævet, skal - i tilfælde af, at manglerne helt klart indebærer en sikkerhedsrisiko - pålægges startforbud, indtil disse mangler er blevet udbedret; der bør fastsættes ankeret mod sådanne beslutninger.
- (12) Faciliteterne i den kontrollerende lufthavn kan være af en sådan art, at den kompetente myndighed er nødt til at give luftfartøjet tilladelse til at flyve videre til en mere passende lufthavn, forudsat at betingelserne for en sikker overførelse af luftfartøjet er opfyldt.
- (13) Det er nødvendigt, at Kommissionen udarbejder foranstaltninger vedrørende specifikke sikkerhedsrisici samt for gennemførelse af kravene i artikel 4, 5 og 6; der skal nedsættes et udvalg og fastlægges en procedure for nært samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen i dette udvalg.

- (14) Da de foranstaltninger, der er nødvendige til gennemførelse af dette direktiv er generelle foranstaltninger som nævnt i artikel 2 i Rådets beslutning 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>15</sup>, bør de vedtages ved anvendelse af forskriftsproceduren, som fastsat i artikel 5 i denne beslutning -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

#### *Formål*

Formålet med dette direktiv er at bidrage til en forbedring af luftfarssikkerheden ved at sikre,

- at der indsamles og videregives oplysninger, således at der kan fremskaffes tilstrækkeligt bevismateriale til at træffe afgørelse om, hvilke foranstaltninger der er nødvendige for at sikre sikkerheden både for luftfartspassagerer og mennesker på landjorden
- at tredjelandes luftfartøjer, drift af disse luftfartøjer og deres besætning kontrolleres, når der foreligger rimelig mistanke om, at internationale sikkerhedsnormer ikke er opfyldt, og at sådanne fartøjer pålægges flyveforbud, hvis sikkerheden umiddelbart tilsiger det
- at der træffes afgørelse om gennemførelse af passende foranstaltninger for at udbedre de konstaterede mangler.

### *Artikel 2*

#### *Anvendelsesområde*

Dette direktiv finder anvendelse på tredjelandes luftfartøjer, der lander i lufthavne beliggende i Fællesskabets medlemsstater.

Statsluftfartøjer, som defineret i konventionen angående international civil luftfart, der blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944 (i det følgende benævnt Chicago-konventionen) og luftfartøjer, hvis højeste tilladte startvægt er under 5 700 kg, og som ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, falder uden for direktivets anvendelsesområde.

---

<sup>15</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

Dette direktiv begrænser dog ikke medlemsstaternes rettigheder - under behørig overholdelse af fællesskabsretten - til at udføre kontrol af, udstede startforbud for, udelukke eller pålægge betingelser for et hvilket som helst luftfartøj, der lander i deres lufthavne.

### *Artikel 3*

#### *Definitioner*

I dette direktiv forstås ved:

"udstedelse af startforbud": udstedelse af et formelt forbud imod, at et luftfartøj forlader en lufthavn og de nødvendige skridt til at tilbageholde det

"internationale sikkerhedsnormer": de sikkerhedsnormer, der er indeholdt i Chicago-konventionen med bilag som gældende på tidspunktet for kontrollen

"rampcheck": en undersøgelse af tredjelandes luftfartøjer i overensstemmelse med bilag II

"tredjelandes luftfartøj": et luftfartøj, der ikke benyttes eller opereres under kontrol af en kompetent myndighed i en medlemsstat.

### *Artikel 4*

#### *Indsamling af oplysninger*

Medlemsstaterne indfører en ordning til indsamling af enhver oplysning, der anses for nyttig for opfyldelsen af det i artikel 1 beskrevne formål, herunder:

- a) vigtige tilgængelige sikkerhedsoplysninger, bl.a. i form af
  - pilotrapporter
  - rapporter fra den organisation, der forestår vedligeholdelsen
  - rapporter om flyvehændelser
  - andre organisationer, der er uafhængige af medlemsstaternes kompetente myndigheder
  - klager
- b) oplysninger om de foranstaltninger, der træffes som følge af et rampcheck, såsom
  - udstedelse af startforbud for et luftfartøj
  - udelukkelse af et luftfartøj eller operatør fra det pågældende land
  - krav om udbedring af mangler

- etablering af kontakt til operatørens kompetente myndighed
- c) opfølgende oplysninger om operatøren, bl.a. om
- gennemførelsen af udbedringsforanstaltninger
  - fornyet konstatering af manglende overensstemmelse.

Disse oplysninger skal opbevares, idet der anvendes en standardrapport, der skal indeholde de punkter, der er beskrevet i formularen i bilag I.

## *Artikel 5*

### *Rampcheck*

1. Hver medlemsstat tager passende midler i brug for at sikre, at tredjelandes luftfartøjer, der er mistænkt for ikke at være i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsnormer, og som lander i en hvilken som helst lufthavn i medlemsstaten, der normalt er åben for international lufttrafik, underkastes rampcheck. Ved gennemførelsen af sådanne procedurer skal de kompetente myndigheder især være opmærksomme på luftfartøjer,
  - for hvilke der er modtaget oplysninger om et ringe vedligeholdelsesniveau, eller som har åbenbare skader eller mangler
  - for hvilke der er blevet rapporteret unormal manøvrering efter indflyvning i medlemsstatens luftrum, som giver anledning til alvorlige betænkeligheder angående sikkerheden
  - der tidligere har været underkastet et rampcheck, som har afsløret mangler, så der kan være stærk tvivl om, hvorvidt luftfartøjet er i overensstemmelse med internationale sikkerhedsnormer, og medlemsstaten har betænkeligheder om, hvorvidt manglerne er udbedret
  - for hvilke der er tegn på, at de kompetente myndigheder i det land, hvor luftfartøjet er registreret, eventuelt ikke udfører egentlige sikkerhedscheck, eller
  - hvor oplysninger indsamlet i henhold til artikel 4 giver anledning til betænkelighed med hensyn til operatøren, eller hvis et tidligere rampcheck af et luftfartøj, der anvendes af samme operatør, har afsløret mangler.
2. Medlemsstaterne sikrer gennemførelsen af passende rampcheck og andre overvågningsforanstaltninger, som fastlagt i artikel 9, stk. 3.
3. Et rampcheck udføres i overensstemmelse med den i bilag II beskrevne procedure og med anvendelse af en formular til rampcheckrapport, der mindst omfatter de punkter, der er beskrevet i den formular, der indgår i dette bilag. Ved afslutningen af et rampcheck underrettes luftfartøjschefen om

indholdet af rapporten, og hvis der påvises mangler, sendes rapporten til luftfartsforetagendet og til den pågældende kompetente myndighed.

4. Ved udførelsen af et rampcheck i henhold til dette direktiv bestræber den kompetente myndighed sig på så vidt muligt at undgå, at luftfartøjet bliver unødigt forsinket.

## *Artikel 6*

### *Udveksling af oplysninger*

1. Medlemsstaternes kompetente myndigheder deltager i en gensidig udveksling af oplysninger.
2. Alle de i artikel 4 omhandlede standardrapporter og de i artikel 5, stk. 3, omhandlede rampchecks stilles efter anmodning straks til rådighed for medlemsstaternes kompetente myndigheder og for Kommissionen.
3. Hvis det fremgår af en standardrapport, at der består en potentiel sikkerhedsrisiko, eller det fremgår af en rampchecksrapport, at et luftfartøj ikke er i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsnormer, og at det derfor kan udgøre en potentiel sikkerhedsrisiko, videresendes rapporten straks til hver enkelt kompetent myndighed i medlemsstaterne og til Kommissionen.

## *Artikel 7*

### *Beskyttelse og udbredelse af oplysninger*

1. De oplysninger, der udveksles i henhold til artikel 6, må kun anvendes til at opfylde formålet med dette direktiv og adgangen til oplysningerne begrænses til de involverede kompetente myndigheder og Kommissionen.
2. De enkelte medlemsstater offentliggør hvert halve år oplysninger, så de er tilgængelige for offentligheden, vedrørende:
  - det antal luftfartøjer, der har fået startforbud i de seneste seks måneder, herunder type fly, luftfartsselskabets navn og land, registreringsstaten, grunden til startforbudet, lufthavn og dato for startforbudet samt de påbudte udbedringsforanstaltninger,
  - type luftfartøj, registreringsstat samt navn og land for det luftfartsselskab, hvis luftfartøj er blevet tilbageholdt mere end en gang i de seneste 24 måneder, grunden til startforbud og lufthavn og dato for startforbudet samt de påbudte udbedringsforanstaltninger,
  - en liste over lufthavne, der er åbne for international trafik, antallet af udførte rampchecks og antallet af tredjelandes luftfartøjers bevægelser i hver af de lufthavne, der forekommer på listen,

- antallet af rampchecks, som er meddelt i henhold til bestemmelserne i artikel 6, stk. 3.
3. Kommissionen kan, i overensstemmelse med proceduren i artikel 11, stk. 2, beslutte at frigøre supplerende oplysninger til parter, der kan forventes at drage nytte heraf med henblik på bedre sikkerhed i luften.
  4. Den fortrolige karakter af de oplysninger, der afgives frivilligt, navnlig af besætningen på luftfartøjer, der underkastes rampcheck, sikres ved i udstrakt grad at gøre kilden til sådanne oplysninger anonym.

## *Artikel 8*

### *Udstedelse af startforbud for et luftfartøj*

1. Når manglende overensstemmelse med internationale sikkerhedsnormer helt klart indebærer en sikkerhedsrisiko, udsteder den kompetente myndighed, der udfører et rampcheck, startforbud for luftfartøjet, så længe den pågældende sikkerhedsrisiko ikke er fjernet.
2. Hvis et luftfartøj får startforbud, underretter den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor inspektionen har fundet sted, straks operatørens kompetente myndigheder og de kompetente myndigheder i luftfartøjets registreringsstat.
3. Hvis risikoen er af en sådan art, at luftfartøjet kan flyves sikkert uden fragt eller betalende passagerer, fastlægger den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor kontrollen har fundet sted, i samråd med det land, der er ansvarligt for luftfartøjets drift, de nødvendige betingelser, hvorunder luftfartøjet kan få tilladelse til, uden fragt eller betalende passagerer, at flyve sikkert til en lufthavn, hvor manglerne kan udbedres, og underretter de stater, der vil blive overfløjet af luftfartøjet.

## *Artikel 9*

### *Sikkerhedsforbedrende foranstaltninger og gennemførelsesforanstaltninger*

1. Medlemsstaterne giver de øvrige medlemsstater og Kommissionen meddelelse om de operationelle foranstaltninger, de har truffet, og de ressourcer, de har afsat til opfyldelse af de i artikel 4, 5 og 6 opstillede krav.
2. På grundlag af de oplysninger, der er indsamlet i medfør af stk. 1, kan Kommissionen i overensstemmelse med proceduren i artikel 11, stk. 2, træffe passende foranstaltninger til at fremme gennemførelsen af artikel 4, 5 og 6, såsom:
  - opstilling af en liste over de oplysninger, der skal indsamles

- fastlæggelsen af enkelthederne med hensyn til indholdet af og procedurerne for rampcheck
  - fastlæggelse af formen for opbevaring og videregivelse af data
  - etablering af eller støtte til passende organer til styring og forvaltning af de nødvendige redskaber til indsamling og udveksling af oplysninger.
3. På grundlag af de oplysninger, der er modtaget i medfør af artikel 4, 5 og 6, og i overensstemmelse med den i artikel 11, stk. 2, fastlagte procedure, kan der træffes beslutning om at gennemføre passende rampcheck og andre overvågningsforanstaltninger, navnlig over for en bestemt operatør eller operatører fra et bestemt tredjeland, indtil den kompetente myndighed i det pågældende tredjeland har vedtaget tilfredsstillende foranstaltninger til udbedring af manglerne.
4. Kommissionen kan træffe passende foranstaltninger med henblik på at samarbejde med og bistå tredjelande med at forbedre deres luftfartssikkerhedskontrol.

#### *Artikel 10*

##### *Udelukkelse af operatører eller operationelle betingelser*

Hvis en medlemsstat beslutter at udelukke en bestemt operatør eller operatører fra et bestemt tredjeland fra dets lufthavne eller pålægge dette eller disse bestemte operationelle betingelser, indtil den kompetente myndighed i det pågældende tredjeland har vedtaget tilfredsstillende foranstaltninger til udbedring af manglerne, skal

- a) medlemsstaten meddele Kommissionen de truffene foranstaltninger
- b) Kommissionen kan, i samråd med det i henhold til artikel 11, stk. 1, oprettede udvalg, identificere betydningen af sikkerhedsrisikoen på EF-niveau;
- c) Kommissionen kan, i henhold til den i artikel 11, stk. 2, fastsatte procedure, træffe enhver foranstaltning, der anses for nødvendig, inkl. udvidelse af de foranstaltninger, der er meddelt i henhold til punkt a, til at omfatte hele Fællesskabet.

## *Artikel 11*

### *Udvalg*

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der nedsættes ved artikel 12 i Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart<sup>16</sup>.
2. Når der henvises til dette stykke, gælder forskriftsproceduren i henhold til artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med artikel 7, stk. 3, og artikel 8 heri.
3. Den frist, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF er på 3 måneder.
4. Udvalget kan også rådspørges af Kommissionen vedrørende ethvert andet spørgsmål forbundet med anvendelsen af dette direktiv, f.eks. identificering af de fællesskabsomspændende følger af den sikkerhedsrisiko, som nævnt i artikel 10.

## *Artikel 12*

### *Gennemførelse*

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest to år efter dets ikrafttrædelse. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og administrative bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

## *Artikel 13*

### *Rapport*

Senest ....<sup>(\*)</sup>, udarbejder Kommissionen en rapport om anvendelsen af direktivet og navnlig af artikel 10, hvori der bl.a. tages hensyn til udviklingen i Fællesskabet og i internationale fora. Rapporten ledsages eventuelt af forslag til ændring af direktivet.

---

<sup>16</sup> EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4.

<sup>(\*)</sup> To år efter direktivets ikrafttræden.



*Artikel 14*

*Ikrafttrædelse*

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

*Artikel 15*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles,

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

**BILAG I**



Den nationale luftfartsmyndighed (*navn*)

(*land*)

**SAFA**

**Standardrapport**

<sup>1</sup>NR: .....

<sup>2</sup>Kilde:..... SR

<sup>3</sup>Dato: .....  
<sup>5</sup> (ubenyttet)

<sup>4</sup> Sted: .....

<sup>6</sup>Operatør:.....

<sup>7</sup>AOC-nummer: .....

<sup>8</sup>Land: .....

<sup>9</sup>Rute: fra.....

<sup>10</sup>Rute-nummer:.....

<sup>11</sup>Rute: til .....

<sup>12</sup>Rute nummer: .....

<sup>13</sup>Chartret af operatør\*: .....

<sup>14</sup>Charterstat: .....

\* (hvis det er relevant)

<sup>15</sup>Luffartøjstype.....

<sup>16</sup>Registreringsmærke .....

<sup>17</sup>Konstruktionsnummer .....

<sup>18</sup>Flybesætning: Certificeringsstat: .....

<sup>19</sup>Bemærkninger:

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

<sup>20</sup>Trufne foranstaltninger:

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

<sup>21</sup> (ubenyttet)

<sup>22</sup>Den nationale koordinators navn

<sup>23</sup>Underskrift

## **BILAG II**

- I. Et rampcheck bør omfatte alle, eller et udsnit af, følgende aspekter, alt efter hvor megen tid der er til rådighed.
1. En kontrol af tilstedeværelsen og gyldigheden af de for internationale flyvninger nødvendige dokumenter, såsom: registreringsbevis, logbog, luftdygtighedsbevis, besætningens certifikater, radiotilladelse, liste over passagerer og fragt, etc.
  2. En kontrol af, at flyvebesætningens sammensætning og kvalifikationer er i overensstemmelse med de krav, der stilles i bilag 1 og 6 til Chicago-konventionen (ICAO-bilagene).
  3. En kontrol af den driftsmæssige dokumentation (flyvedata, driftsflyveplan, teknisk log) og af forberedelse af flyvningen i et omfang, der godtgør, at flyvningen er forberedt i overensstemmelse med ICAO, bilag 6.
  4. Kontrol af, om følgende elementer, der i henhold til ICAO, bilag 6, er påkrævet i forbindelse med international flyvning, er i orden:
    - air operator's certificate AOC - luftfartsselskabets licens
    - Noise and Emission Certificate - støj og emissionscertifikater
    - operations manual (AOM), herunder liste over minimumsudstyr (MEL)<sup>17</sup>, og flight manual
    - sikkerhedsudstyr
    - sikkerhedsudstyr i kabinen
    - det udstyr, der er nødvendigt for den enkelte flyvning, herunder radiokommunikations- og radionavigationsudstyr
    - flight recorders
  5. En kontrol af luftfartøjets og dets udstyrs tilstand (herunder skader og reparationer), så det sikres, at det til stadighed er i overensstemmelse med normerne i ICAO, bilag 8.
- II. Efter hvert rampcheck udfærdiges der en rampchecksrapport, og denne skal omfatte de standardiserede generelle oplysninger, der er beskrevet nedenfor, og en liste med de elementer, der er kontrolleret, tillige med angivelse af de mangler, der er konstateret for hvert af disse elementers vedkommende, om nødvendigt ledsaget af særlige bemærkninger.

---

<sup>17</sup> Liste over minimumsudstyr



Den nationale luftfartsmyndighed (navn)  
(land)

**SAFA**

## Rampcheckrapport

<sup>1</sup>NR: .....

<sup>2</sup>Kilde: RI

<sup>3</sup>Dato: .....

<sup>4</sup>Sted: .....

<sup>5</sup>Lokal tid: .....

<sup>6</sup>Operatør: .....

<sup>7</sup>AOC-nummer: .....

<sup>8</sup>Land: .....

<sup>9</sup>Rute: fra: .....

<sup>10</sup>Rutenummer: .....

<sup>11</sup>Rute: til: .....

<sup>12</sup>Rutenummer: .....

<sup>13</sup>Chartret af operatør\* .....

<sup>14</sup>Charterstat: .....

\* (hvis det er relevant)

<sup>15</sup>Luffartøjstype: .....

<sup>16</sup>Registreringsmærke: .....

<sup>17</sup>Konstruktionsnummer: .....

<sup>18</sup>Flybesætning: Certificeringsstat: .....

### <sup>19</sup>Bemærkninger:

Kode / standard / bemærkninger

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

### <sup>20</sup>Trufne foranstaltninger:

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

<sup>21</sup>Kontrollørens fulde navn: .....

*Denne rapport er en tilkendegivelse af, hvad der blev konstateret ved denne lejlighed, og må ikke opfattes som noget afgørende bevis for, at luftfartøjet er fuldt ud egnede til at foretage den planlagte flyvning.*

<sup>22</sup>Den nationale koordinators navn

<sup>23</sup>Underskrift

Den nationale luftfartsmyndighed (Navn)  
(Land)

Punkt	Kontrolleret	Bemærkning
<b>A. Cockpit</b>		
<b>Generelt</b>		
1. Almindelig tilstand .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Nøddudgang .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Udstyr.....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
<b>Dokumenter</b>		
4. Manualer .....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Checklister .....	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Radionavigationskort.....	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. MEL-liste .....	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Registreringscertifikat .....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Støjcifikat (hvis relevant) .....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. AOC eller tilsvarende .....	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Radiolicens .....	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Luftdygtighedsbevis.....	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
<b>Flyve data</b>		
13. Driftsflyveplan .....	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Vægt og balance.....	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
<b>Sikkerhedsudstyr</b>		
15. Hånddildslukkere .....	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Redningsveste .....	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Sikkerhedseler .....	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Iltudstyr.....	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Lygte.....	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
<b>Flybesætning</b>		
20. Flybesætning .....	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
<b>Rejselogbog/teknisk log eller tilsvarende</b>		
21. Rejselogbog .....	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Frigørelse efter vedligeholdelse.....	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Tidligere konstaterede mangler .....	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Fø flyvningscheck.....	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>
<b>B. Sikkerhedsudstyr/kabine</b>		
1. Kabinens almindelige tilstand .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Sæde til kabinepersonale .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Førstehjælpskasse/lægeligt nødudstyr.....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Hånddildslukker .....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Redningsveste .....	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Sikkerhedsseler.....	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Nøddudgange, lysstriber og markering, lygter .....	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Evakueringsslisser, redningsflåder (i fornødent omfang) .....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Iltforsyning (besætning og passagerer).....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Sikkerhedsbrochurer.....	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Tilstrækkeligt antal kabinepersonale.....	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Adgang til nøddudgange.....	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Sikkerhed for passagerbagage .....	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Tilstrækkelig sædekapacitet .....	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
<b>C. Luftfartøjets tilstand</b>		
1. Generel ydre tilstand ...	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Døre og luger .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Styreanordninger .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Hjul og dæk.....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Landingsstel...	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Hjulbrønde.....	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Indsugnings- og udstrålingsdyser	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Turbineblade .	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Propeller.....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Synlige reparationer	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Synlige ikke-udbedrede skader	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Lækager .....	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
<b>D. Last</b>		
1. Lastrummets generelle tilstand .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Farligt gods .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Sikkerhed for last om bord .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>

## **FINANSIERINGSOVERSIGT**

### **1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE**

Forslag til Rådets direktiv om sikkerhed ved luftfartøjer fra tredjelande, der benytter Fællesskabets lufthavne.

### **2. BUDGETPOST**

B2.702 Transportsikkerhed og A-7031 obligatoriske udvalg

### **3. RETSGRUNDLAG**

Artikel 80, stk. 2.

### **4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN**

#### **4.1 Foranstaltningens generelle formål**

At bidrage til bedre luftfartssikkerhed ved at vurdere sikkerheden ved luftfartøjer fra tredjelande, der benytter Fællesskabets lufthavne.

#### **4.2 Foranstaltningens varighed og bestemmelser for dens forlængelse/fornyelse**

Ubestemt.

### **5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE**

#### **5.1 Ikke-obligatoriske udgifter**

#### **5.2 opdelte bevillinger**

### **6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART**

Støtte til samfinansiering med andre kilder i den offentlige sektor

### **7. FINANSIELLE VIRKNINGER**

#### **7.1 Beregningsmetode for de samlede omkostninger ved foranstaltningerne (fastlæggelse af gennemsnitsomkostningerne pr. enhed)**

Omkostningerne af hele programmet for de næste fem år er blevet beregnet med anvendelse af normerne for de nationale civilluftfartsmyndigheder i Europa, disse omkostninger anvendes på nuværende tidspunkt til at anslå omkostninger i andre internationale organisationer som f.eks. ICAC og JAA.

Dette skyldes, at de aktiviteter, der omfattes af nærværende direktiv udvikles i nært samarbejde med disse to organisationer.

Standarderne er: arbejdskraft: € 400 pr. person/dag; -diæter € 200 pr. dag; - gennemsnitlige rejseomkostninger: € 1000 pr. rejse.

De årlige driftsomkostninger for hele programmet er blevet anslået til € 728 950. Man foreslår, at Kommissionens deltagelse begrænses til ca. 12%, dvs. € 85 000.

## **7.2. Omkostningernes fordeling på foranstaltningens elementer**

De gennemsnitlige årlige omkostninger beløber sig til €85 000 og fornyes årligt.

## **7.3 Driftsomkostninger til undersøgelser, eksperter osv. under del B i budgettet**

De gennemsnitlige årlige omkostninger beløber sig til €85 000 og fornyes årligt.

## **7.4 Forfaldsplan for forpligtelses- og betalingsbevillinger**

## **8. FORHOLDSREGLER IMOD SVIG**

Kontrol på grundlag af materiale, der forelægges af Kommissionens kompetente tjenestegrene, samt kontrol på stedet, hvis dette viser sig nødvendigt.

## **9. OPLYSNINGER OM COST/BENEFITANALYSE**

### **9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe**

- Målet er at bidrage til forbedring af luftfartssikkerhed ved at sikre, at tredjelandes luftfartsselskaber overholder de internationale sikkerhedsnormer. Det vil, for at nå dette mål, være nødvendigt at inspicere udenlandske luftfartøjer, der lander i Fællesskabets lufthavne, at indsamle og udbrede oplysninger om disse luftfartøjer og at træffe foranstaltninger til at sikre, at der træffes udbedrende foranstaltninger.
- Støtten gives til den internationale organisation (JAA) som tilrettelægger og samordner hele programmet på de enkelte staters vegne.
- Da det generelle mål er at forbedre sikkerheden ved at sikre, at tredjelandes luftfartsselskaber overholder de internationale sikkerhedsnormer i acceptabelt omfang, er målgruppen alle rejsende i Europa samt den del af befolkningen, der bor nær lufthavne.

## 9.2 Begrundelse for foranstaltningen

Den enkelte medlemsstat har ansvaret for de inspektioner, der udføres i dens lufthavne, men et samordnet program, herunder opbevaring og udbredelse af data, samt midlertidigt at stille flere inspektører til rådighed, om nødvendigt, er den mest omkostningseffektive måde, hvorpå man kan sikre en ensartet anvendelse af programmet i Fællesskabet med henblik på at undgå, at tredjelands luftfartøjer anvender specifikke lufthavne i Fællesskabet for at omgå inspektionerne.

## 9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

Kommissionen overvåger omhyggeligt forvaltningen af programmet, idet den deltager i et programstyringsudvalg, der er oprettet med dette særlige formål.

## 10. UDGIFTER TIL ADMINISTRATION (AFSNIT III, DEL A I BUDGETTET)

Mobilisering af de nødvendige administrative ressourcer afhænger af Kommissionens årlige beslutning om tildeling af ressourcer under hensyntagen til den mængde personale og yderligere beløb, der godkendes af budgetmyndigheden.

### 10.1 Antallet af stillinger

Type stilling		Personale til drift af foranstaltningen		Kilde		Varighed
		Faste stillinger	Midlertidige stillinger	Eksisterende ressourcer i det pågældende GD eller afdeling	Yderligere ressourcer	
Fastansat eller midlertidigt personale	A	1		1		Ubestemt
	B	1		1		Ubestemt
	C					
Andre ressourcer						
I alt		2		2		



## 10.2 De finansielle virkninger af menneskelige ressourcer

EURO

	Beløb	Beregningsmetode
Fastansatte	216 000	2 mandeår x 108 000€ (enhed) = 216 000
Midlertidigt ansatte		A1, A2, A4, A5
Andre ressourcer (angiv budgetpost)		
I alt	216 000	

De angivne beløb skal være for alle omkostningerne forbundet med yderligere stillinger for hele foranstaltningens forløb, hvis varigheden af foranstaltningen allerede er fastsat, eller for 12 måneder, hvis varigheden er ubestemt.

## 10.3 Forøgelse af andre administrative udgifter på grund af foranstaltningen

EURO

Budgetpost	Beløb	Beregningsmetode
A-07031 (obligatoriske udvalg)	19 500	2 udvalgmøder med 15 nationale eksperter til gennemsnitlig € 650
I alt	19 500	

Udgifter i ovennævnte skemaer under A7 (obligatoriske udvalg) dækkes af GD TRENs budget.