

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

EU - In - Vk

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sicherheit
von Luftfahrzeugen aus Drittländern, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen

KOM(2002) 8 endg.; Ratsdok. 5532/02

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 5. Februar 2002 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 16. Januar 2002 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. AE-Nr. 962381 und Drucksache 25/01 = AE-Nr. 010126.

BEGRÜNDUNG

I. EINLEITUNG

Nach dem Flugzeugunglück von Puerto Plata im Januar 1996 rief der Rat die Kommission auf, Vorschläge auszuarbeiten, wie die Sicherheit der Bürger Europas bei Flugreisen und als Flughafenanrainer gewährleistet werden kann. Dazu setzte die Kommission eine hochrangige Gruppe von Sachverständigen für die Sicherheit der Luftfahrt ein und erarbeitete mit ihrer Unterstützung eine Gemeinschaftsstrategie zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit, die am 12. Juni 1996 angenommen und dem Rat übermittelt wurde¹.

Diese Strategie beruht auf zwei wesentlichen Maßnahmenbereichen. Zum einen wurde empfohlen, die Arbeiten zur Aufrechterhaltung und weiteren Verbesserung der Sicherheit des Luftverkehrs in Europa zu intensivieren. Dazu gehörte insbesondere die Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zu welchem Zweck die Kommission am 27. September 2000 eine Verordnung zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit vorschlug².

Im zweiten Maßnahmenbereich sollte überprüft werden, dass Drittländer die international vereinbarten Sicherheitsstandards im Luftverkehr tatsächlich einhalten; die Länder sollen erforderlichenfalls dabei unterstützt werden. Diese Idee aufgreifend legte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat 1997 den Entwurf einer Richtlinie über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittländern vor, die aber innerhalb der im EG-Vertrag festgelegten Fristen nicht erlassen werden konnte. Damals wurde die Vorlage eines neuen Vorschlags vereinbart, was Gegenstand der jetzigen Initiative ist.

Zur Ergänzung dieser Maßnahmen war auch zu prüfen, welche anderen Initiativen von der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten ergriffen werden können, um ihre Sicherheitsziele gegenüber Drittländern zu erreichen. Folglich wird daher eine Mitteilung der Kommission über den Beitrag der Europäischen Gemeinschaft zur Verbesserung der weltweiten Luftverkehrssicherheit am 16. Juli 2001 angenommen worden³.

II. SICHERHEITSÜBERPRÜFUNG VON LUFTFAHRZEUGEN AUS DRITTLÄNDERN

Es herrscht allgemein Einigkeit darüber, dass ein System zur Prüfung des Sicherheitsniveaus von gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen geschaffen werden muss, die Flugdienste in die und aus den EU-Mitgliedstaaten betreiben.

Die hochrangige Gruppe betrachtete zunächst die Vorgehensweise der US-amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA, die für alle die USA anfliegenden Unternehmen systematisch prüft, ob die jeweiligen nationalen Behörden in der Lage sind, ihre ICAO-

¹ SEK(96) 2083 endg.

² KOM(2000) 595 endgültig.

³ KOM(2001) 390 endgültig.

Verpflichtungen hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht zu erfüllen. Nach Auffassung der Gruppe wäre ein solches Programm für Europa jedoch nicht geeignet. Vielmehr erscheint es hier sinnvoller, ein schrittweise greifendes Verfahren zu wählen, das bei erkannten oder vermuteten Sicherheitsmängeln bei Luftfahrtunternehmen einsetzt; diese Vorgehensweise wird in der Mitteilung als SAFA-Verfahren⁴ bezeichnet.

Dementsprechend kündigte die Kommission in ihrem Aktionsplan an, dass sie beabsichtige, „einen Vorschlag für eine Richtlinie [vorzulegen], welche das SAFA-Verfahren zur Untersuchung gemeinschaftsfremder Luftfahrtunternehmen formalisiert und die dafür erforderlichen Kooperationseinrichtungen schafft, in denen Informationen ausgetauscht und analysiert und Schlussfolgerungen gezogen werden. Die Richtlinie sollte die Mitgliedstaaten auch verpflichten, ein Flugverbot für Luftfahrzeuge auszusprechen, die sich als gefährlich herausgestellt haben oder bei denen ein solcher Verdacht besteht.“

Die praktischen Aspekte des SAFA-Verfahrens werden derzeit von der Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen (Joint Aviation Authorities, JAA) im Auftrag der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) verwaltet. Da dieses Verfahren in den Zuständigkeitsbereich der ECAC fällt und nicht im Rahmen der JAR-Vorschriften veröffentlicht wird, findet die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91⁵ keine Anwendung.

Ziel dieses Vorschlags ist die Schaffung eines gemeinschaftlichen Rechtsrahmens für die Einführung und praktische Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung von Luftfahrzeugen aus Drittländern, der den Mitgliedstaaten ausreichend Spielraum für eine individuelle oder – falls sie dies wünschen – gemeinsame (z.B. innerhalb der JAA erfolgende) Festlegung der entsprechenden Mechanismen lässt.

Die Ergebnisse der institutionellen Debatte, die zur Zeit in der Gemeinschaft im Hinblick auf die Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) geführt wird, könnten das SAFA-Programm beeinflussen, da es zu einer Übertragung der SAFA-Aktivitäten, die derzeit von der JAA im Auftrag der ECAC durchgeführt werden, an die EASA kommen könnte.

Die internationalen Sicherheitsstandards, deren Einhaltung geprüft werden muss, sind in den Anhängen zum ICAO-Abkommen von 1944 enthalten, dem alle Mitgliedstaaten beigetreten sind. Die Kommission hat sichergestellt, dass der Vorschlag den völkerrechtlichen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im Rahmen des ICAO-Abkommens nicht zuwiderläuft, indem die zwingend vorgeschriebenen Inspektionen auf solche Luftfahrzeuge und Luftfahrtunternehmen beschränkt wurden, bei denen Hinweise auf mögliche Mängel vorliegen; demgegenüber wurde auf jede Forderung nach systematischen Stichproben-Inspektionen verzichtet, da solche Inspektionen als nicht abkommensgemäß angesehen werden könnten. Eine ausführliche Darlegung der entsprechenden Bestimmungen des ICAO-Abkommens ist in der bereits genannten

⁴ SAFA: Safety Assessment of Foreign Aircraft (Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern).

⁵ Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt, ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

Mitteilung „Entwicklung einer Gemeinschaftsstrategie zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit“ erfolgt.

Die Notwendigkeit einer solchen Initiative haben auch die Terroranschläge in den USA vor kurzem vor Augen geführt. Die Sicherheitsuntersuchung von Luftfahrzeugen aus Drittländern kann sich auch auf die ICAO-Luftsicherheitsanforderungen von Anhang 17 des Abkommens von Chicago erstrecken und die ICAO bei der Überwachung unterstützen, die sie ausüben muss, um die wirksame und einheitliche Anwendung dieser Standards zu gewährleisten.

III. GIBRALTAR-FRAGE

Im Februar 1997 nahm die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Einführung einer Sicherheitsuntersuchung von Flugzeugen aus Drittländern, die auf Flughäfen in der Gemeinschaft landen⁶, an. Da über den Vorschlag nicht innerhalb der Frist des (damaligen) Artikels 189c Buchstaben f und g EG-Vertrag (jetzt Artikel 252) beschlossen wurde, wurde der Vorschlag hinfällig. Es wird daher dieser neue Vorschlag vorgelegt, in dem die Ansichten berücksichtigt sind, die der Rat in seinem Gemeinsamen Standpunkt⁷ und das Europäische Parlament in zweiter Lesung⁸ geäußert hatten.

Angesichts der Vereinbarung zwischen den britischen und spanischen Behörden über den Flughafen Gibraltar hat sich die Kommission entschlossen, ihren Vorschlag wieder vorzulegen.

IV. VEREINBARKEIT MIT DEM SUBSIDIARITÄTSPRINZIP

Die Kommission hat die Vereinbarkeit des Vorschlags mit dem Subsidiaritätsprinzip anhand der nachstehenden Kriterien geprüft.

a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt, und worin besteht die gemeinschaftliche Dimension der Angelegenheit?

Mit dem dritten Luftverkehrspaket wurde ein Luftverkehrsbinnenmarkt geschaffen, in dem die Bestimmungen über die Erbringung von Luftverkehrsdiensten weitestgehend harmonisiert sind; dies bildet eine zufriedenstellende Grundlage für die Erhöhung der Sicherheit von Flugreisenden aus der Gemeinschaft.

Jüngste Erfahrungen zeigen, dass Luftfahrtunternehmen aus Drittländern, die Flughäfen der Gemeinschaft anfliegen, nicht immer die grundlegenden internationalen Sicherheitsstandards erfüllen und somit ein Risiko für Bürger der Gemeinschaft darstellen, die mit diesen Unternehmen fliegen oder in Flughafennähe leben. Zur Lösung

⁶ Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Einführung einer Sicherheitsuntersuchung von Flugzeugen aus Drittländern, die auf Flughäfen der Gemeinschaft landen, ABl. C 124 vom 21.4.1997, S. 39, ABl. C 122 vom 21.4.1998 und KOM(98) 597 endgültig vom 14.10.1998.

⁷ Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 37/98 des Rates vom 4. Juni 1998 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 98/.../EG des Rates zur Einführung einer Sicherheitsuntersuchung bei Luftfahrzeugen aus Drittländern, die auf Flughäfen in der Gemeinschaft landen, ABl. C 227 vom 20.7.1998, S. 18.

⁸ Beschluss des Europäischen Parlaments, ABl. C 313 vom 12.10.1998, S. 32.

dieses Problems führen einige Mitgliedstaaten bereits Vorfeldinspektionen von gemeinschaftsfremden Luftfahrzeugen durch; dies erfolgt jedoch unkoordiniert. Zweck dieser Richtlinie ist es, derartige Inspektionen für das gesamte Gebiet der Gemeinschaft vorzuschreiben.

b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich zuständig oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten?

Für die geplante Maßnahme hat die Gemeinschaft keine ausschließliche Zuständigkeit.

c) Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht, welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Maßnahme der Gemeinschaft, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Vereinzelte Maßnahmen bestimmter Mitgliedstaaten sind weniger effizient als ein koordiniertes Vorgehen mit einem Informationsaustausch, der ein frühzeitiges Erkennen eventueller Mängel ermöglicht. Darüber hinaus könnten die Mitgliedstaaten in ihren Beziehungen mit Drittländern von einer gemeinsamen Haltung profitieren und vermeiden, dass mangelbehaftete Luftfahrzeuge auf andere Flughäfen umgeleitet werden, wo keine derartigen Inspektionen vorgenommen werden.

d) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?

Für ein einheitliches, effizientes und gut koordiniertes Vorgehen müssen Rechtsvorschriften in Form einer Richtlinie oder Verordnung erlassen werden.

e) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?

Eine Rahmenrichtlinie mit Zielvorgaben, die von den Mitgliedstaaten – mit bestimmten Freiheiten – anzuwenden ist, wird als ausreichend angesehen. Aufgrund des technischen Charakters der Angelegenheit und der Notwendigkeit einer effizienten Koordinierung und eines Informationsaustausches mussten jedoch bestimmte Aspekte eingehender geregelt werden.

Die Kommission ist daher zu dem Schluss gekommen, dass der Vorschlag mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist.

BEMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Artikel 1

Angabe des Ziels der Richtlinie.

Artikel 2

Festlegung des Anwendungsbereichs der Richtlinie. Vom Anwendungsbereich ausgenommen sind Leichtflugzeuge, die nicht im gewerbsmäßigen Luftverkehr eingesetzt werden, sowie Staatsluftfahrzeuge.

Artikel 3

Erforderliche Begriffsbestimmungen.

Artikel 4

Beschreibung der Informationen, die die Mitgliedstaaten im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung sammeln. Dazu gehören alle allgemein verfügbaren Informationen über das Luftfahrzeug und dessen Betreiber für den Fall einer außergewöhnlichen Situation, die Berichte über durchgeführte Vorfeldinspektionen, Informationen über die Maßnahmen im Anschluss an erste Vorfeldinspektionen sowie eventuelle Informationen anderer Quellen als die zuständigen Behörden. Des Weiteren wird die Verwendung eines Formulars ähnlich dem im Anhang aufgeführten empfohlen. Diese Formulierung ermöglicht flexible Änderungen des Formulars aufgrund praktischer Erfahrungen; in einem solchen Fall müsste der Anhang nicht geändert werden.

Artikel 5

Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Durchführung von Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen, bei denen die Nichteinhaltung internationaler Sicherheitsstandards vermutet wird; Vorschriften über das anzuwendende Verfahren, das ebenfalls in einem Anhang skizziert ist, der auch ein empfohlenes Formular enthält (hier gelten dieselben Bemerkungen wie für den vorangehenden Artikel). Die genaue Festlegung des Verfahrens wird den Mitgliedstaaten überlassen, wodurch sie die Möglichkeit erhalten, das gegenwärtig von den JAA im Auftrag der ECAC erarbeitete Verfahren anzuwenden.

Artikel 6

Beschreibung des Informationsaustauschs, mit dem die gemeinschaftsweite Abdeckung des gesamten Systems gewährleistet wird. Die genaue Vorgehensweise im Hinblick auf die Schaffung kompatibler Datenbanken und den Informationsaustausch bleibt den Mitgliedstaaten überlassen, wodurch sie die Möglichkeit erhalten, die gegenwärtig von den JAA im Auftrag der ECAC ausgearbeitete Infrastruktur zu nutzen.

Artikel 7

Dieser Artikel bezweckt zum einen den Schutz der Informationsquellen, insbesondere die Vertraulichkeit freiwilliger Beiträge von Besatzungsmitgliedern des untersuchten Luftfahrzeugs, damit sichergestellt wird, dass solche nützlichen Informationen ohne Furcht von Repressalien weitergegeben werden können. Zum anderen wird eine regelmäßige Veröffentlichung der Informationen bezweckt, anhand deren sich die Bürger ein Bild vom Umfang der Maßnahmen machen und die Identität der mit einem Flugverbot belegten Luftfahrzeuge sowie die daraufhin getroffenen Abhilfemaßnahmen zur Kenntnis nehmen können.

Artikel 8

Mit diesem Artikel werden die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet, ein Flugverbot für gefährliche Luftfahrzeuge auszusprechen, und die damit zusammenhängenden Maßnahmen festgelegt.

Artikel 9

Regelung der Verfahrensschritte für die Durchführung von Maßnahmen zur Anwendung der Richtlinie sowie Erlass von Entscheidungen zur Reaktion auf Sicherheitsrisiken, die bei Sicherheitsuntersuchungen entdeckt wurden. Je nach Schwere des Sicherheitsrisikos können verschiedene Maßnahmen getroffen werden.

Artikel 10

Festlegung von Verboten und Bedingungen, die Betreibern im Fall einer ernsten Beeinträchtigung der Luftverkehrssicherheit auferlegt werden können.

Artikel 11

Festlegung des Verfahrens für die Anwendung der Artikel 9 und 10 durch die Einsetzung eines Ausschusses.

Artikel 13

Ausarbeitung eines Berichts über die Anwendung der Richtlinie und möglicher Vorschläge zu deren Überarbeitung.

Artikel 12, 14 und 15

Verfahrensrechtliche Artikel.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittländern, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁹,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses¹⁰,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹¹,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag¹²,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 15. Februar 1996¹³ wird betont, dass die Gemeinschaft eine aktivere Rolle spielen und ein Konzept entwickeln muss, mit dem die Sicherheit ihrer Bürger, die mit dem Flugzeug reisen oder in der Nähe von Flughäfen leben, erhöht wird.
- (2) Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament bereits eine Mitteilung mit dem Titel „Entwicklung einer Gemeinschaftsstrategie zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit“¹⁴ vorgelegt.

⁹ ABl. C ... vom ..., S. ...

¹⁰ ABl. C ... vom ..., S. ...

¹¹ ABl. C ... vom ..., S. ...

¹² ABl. C ... vom ..., S. ...

¹³ Entschließung B4-0150/96, ABl. C 65 vom 4.3.1996, S. 172.

¹⁴ Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament, Bericht der hochrangigen Gruppe, die durch Beschluss des Rates vom 11. März 1996 eingesetzt wurde, an das Europäische Parlament und den Rat, „Entwicklung einer Gemeinschaftsstrategie zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit“, SEK(96) 1083 endg. vom 12.6.1996.

- (3) In dieser Mitteilung wird eindeutig festgestellt, dass die Sicherheit deutlich erhöht werden kann, wenn gewährleistet wird, dass Luftfahrzeuge in vollem Umfang den internationalen Sicherheitsstandards genügen, die in den Anhängen des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt enthalten sind.
- (4) Die Erfahrung hat gezeigt, dass einige Drittländer internationale Sicherheitsstandards nicht immer anwenden und durchsetzen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Gemeinschaft ist es daher nötig zu gewährleisten, dass die Einhaltung internationaler Standards von den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft auf ihren Flughäfen selbst überwacht wird.
- (5) Die Regeln und Verfahren für Vorfeldinspektionen, einschließlich der Möglichkeit eines Flugverbots, sollten harmonisiert werden, um eine durchgängige Wirksamkeit auf allen Flughäfen der Gemeinschaft zu gewährleisten, wodurch auch die zur Umgehung ordnungsgemäßer Kontrollen vorgenommene selektive Nutzung bestimmter Zielflughäfen durch Luftfahrzeuge aus Drittländern eingeschränkt würde.
- (6) Mit einem harmonisierten Konzept zur wirksamen Durchsetzung internationaler Sicherheitsstandards durch die Mitgliedstaaten werden Wettbewerbsverfälschungen vermieden, und in ihren Beziehungen zu Drittländern erhalten die Mitgliedstaaten mit einer gemeinsamen Haltung größeres Gewicht.
- (7) Informationen, die in einem Mitgliedstaat erhoben werden, sollten allen anderen Mitgliedstaaten und der Kommission zur Verfügung gestellt werden, um eine möglichst effiziente Überwachung der Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards durch Luftfahrzeuge aus Drittländern sicherzustellen.
- (8) Aus den obengenannten Gründen besteht auf Gemeinschaftsebene Bedarf an einem Verfahren für die Untersuchung ausländischer Luftfahrzeuge sowie an entsprechenden Mechanismen zur Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, auf deren Grundlage Informationen ausgetauscht und analysiert sowie Schlussfolgerungen gezogen werden können.
- (9) Luftfahrzeuge, die in der Gemeinschaft landen, werden einer Inspektion unterzogen, wenn der Verdacht der Nichteinhaltung internationaler Sicherheitsstandards besteht.
- (10) Wegen der Schutzwürdigkeit sicherheitsbezogener Informationen können solche Informationen nur gesammelt werden, wenn ihr ordnungsgemäßer Gebrauch und der Schutz der Quellen sichergestellt ist, ohne dass dabei das Recht der Bürger der Europäischen Union auf Information über Maßnahmen zur Gewährleistung ihrer Sicherheit und über die schwerwiegendsten Beeinträchtigungen der Sicherheit im Luftverkehr eingeschränkt wird.
- (11) Für Luftfahrzeuge, an denen Maßnahmen zur Mängelbehebung vorgenommen werden müssen, ist bis zur Behebung des Verstoßes gegen internationale Sicherheitsstandards ein Flugverbot auszusprechen, sofern die betreffenden Mängel ein eindeutiges Sicherheitsrisiko darstellen.

- (12) Wenn der Flughafen, an dem die Inspektion durchgeführt wird, nicht über entsprechende Einrichtungen verfügt, muss die zuständige Behörde unter Umständen den Weiterflug des Luftfahrzeugs zu einem geeigneten Flughafen genehmigen, sofern die Bedingungen für einen sicheren Überführungsflug erfüllt sind.
- (13) Es ist erforderlich, dass die Kommission Maßnahmen bezüglich bestimmter Sicherheitsrisiken und für die Anwendung der Anforderungen der Artikel 4, 5 und 6 ausarbeitet; zu diesem Zweck wird ein Ausschuss eingesetzt und ein Verfahren für die enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission in diesem Ausschuss festgelegt.
- (14) Da die zur Anwendung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen im Sinne von Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹⁵ Maßnahmen von allgemeiner Tragweite sind, sollten sie nach dem Regelungsverfahren von Artikel 5 des Beschlusses erlassen werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel

Mit dieser Richtlinie soll ein Beitrag zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit geleistet werden, indem sichergestellt wird, dass

- Informationen erhoben und weitergegeben werden, damit über Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Flugreisenden und von Personen am Boden aufgrund ausreichender Beweise entschieden werden kann;
- Luftfahrzeuge aus Drittländern, ihr Betrieb und ihre Besatzung inspiziert werden, wenn der begründete Verdacht besteht, dass die internationalen Sicherheitsstandards nicht erfüllt sind, und für die entsprechenden Luftfahrzeuge ein Flugverbot verhängt wird, wenn dies erforderlich ist, um die Sicherheit unmittelbar zu gewährleisten;
- geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der festgestellten Mängel beschlossen und durchgeführt werden.

Artikel 2

Anwendungsbereich

Diese Richtlinie gilt für Luftfahrzeuge aus Drittländern, die Flughäfen in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft anfliegen.

¹⁵

ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Staatsluftfahrzeuge im Sinne des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (nachstehend „Abkommen von Chicago“) und Luftfahrzeuge mit einer Starthöchstmasse von weniger als 5 700 kg, die nicht im gewerbsmäßigen Luftverkehr betrieben werden, fallen nicht unter diese Richtlinie.

Diese Richtlinie schränkt nicht die vorbehaltlich des Gemeinschaftsrechts den Mitgliedstaaten zustehende Befugnis ein, bei allen Luftfahrzeugen, die auf ihren Flughäfen landen, Inspektionen durchzuführen und ihnen den Weiterflug oder künftigen Einflug zu verbieten oder Bedingungen für diese Luftfahrzeuge aufzuerlegen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

„Flugverbot“ das förmliche Verbot, mit dem einem Luftfahrzeug das Verlassen eines Flughafens untersagt wird, und die Ergreifung der erforderlichen Schritte zum Festhalten des Luftfahrzeugs;

„internationale Sicherheitsstandards“ die Sicherheitsstandards gemäß dem Abkommen von Chicago und seiner Anhänge in der zum Zeitpunkt der Inspektion geltenden Fassung;

„Vorfeldinspektion“ die Untersuchung von Luftfahrzeugen aus Drittländern gemäß Anhang II;

„Luftfahrzeug aus einem Drittland“ ein Luftfahrzeug, das nicht unter der Kontrolle einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats verwendet oder betrieben wird.

Artikel 4

Erhebung von Informationen

Die Mitgliedstaaten richten ein Verfahren für die Erhebung aller Informationen ein, die für die Erreichung des in Artikel 1 festgelegten Ziels als nützlich erachtet werden; dazu gehören

- a) wichtige Sicherheitsinformationen, die insbesondere zu erschließen sind aus
- Pilotenberichten,
 - Berichten von Instandhaltungsbetrieben,
 - Berichten über besondere Vorkommnisse,
 - Hinweisen sonstiger, von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unabhängiger Stellen,

- Beschwerden;
- b) Informationen über Maßnahmen, die im Anschluss an eine Vorfeldinspektion ergriffen werden, wie
 - Flugverbot,
 - die Verweigerung der Einflugerlaubnis für ein Luftfahrzeug oder einen Betreiber,
 - geforderte Abhilfemaßnahmen,
 - Kontakte mit der für den Betreiber zuständigen Behörde;
- c) nachträgliche Informationen über den Betreiber wie
 - durchgeführte Abhilfemaßnahmen,
 - erneutes Auftreten von Unregelmäßigkeiten.

Diese Informationen werden auf einem Standardberichtsformular festgehalten, das die im Musterformular in Anhang I aufgeführten Positionen enthält.

Artikel 5

Vorfeldinspektion

1. Jeder Mitgliedstaat legt die geeigneten Mittel fest, um sicherzustellen, dass Luftfahrzeuge aus Drittländern, die auf seinen für den internationalen Luftverkehr geöffneten Flughäfen landen und bei denen der Verdacht der Nichteinhaltung internationaler Sicherheitsstandards besteht, Vorfeldinspektionen unterzogen werden. Bei der Durchführung dieser Verfahren richtet die zuständige Behörde ihre besondere Aufmerksamkeit auf Luftfahrzeuge,
 - zu denen Hinweise auf einen schlechten Instandhaltungszustand oder offensichtliche Schäden oder Mängel eingegangen sind;
 - bei denen seit dem Einflug in den Luftraum eines Mitgliedstaats außergewöhnliche Manöver beobachtet wurden, die zu schwerwiegenden Sicherheitsbedenken Anlass geben;
 - bei denen im Rahmen einer früheren Vorfeldinspektion Mängel festgestellt wurden, die zu schwerwiegenden Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Einhaltung internationaler Standards durch das betreffende Luftfahrzeug Anlass gaben und bezüglich deren der Mitgliedstaat befürchtet, dass sie nicht behoben wurden;
 - bei denen Anzeichen dafür vorliegen, dass die zuständigen Behörden des Landes, in dem das Luftfahrzeug registriert ist, möglicherweise keine ordnungsgemäße Sicherheitsaufsicht ausüben, oder

- hinsichtlich dessen Betreibers die nach Artikel 4 erhobenen Informationen Anlass zu Bedenken geben oder wenn im Rahmen einer früheren Vorfeldinspektion an einem Luftfahrzeug, das von demselben Betreiber eingesetzt wird, Mängel festgestellt wurden.
- 2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass geeignete Vorfeldinspektionen und andere im Rahmen von Artikel 9 Absatz 3 beschlossene Überwachungsmaßnahmen durchgeführt werden.
- 3. Die Vorfeldinspektion wird in Übereinstimmung mit dem in Anhang II festgelegten Verfahren durchgeführt; dazu wird ein Vorfeldinspektionsbericht verwendet, der zumindest die im Musterformular in Anhang II aufgeführten Positionen umfasst. Nach Abschluss der Vorfeldinspektion wird der verantwortliche Luftfahrzeugführer vom Inhalt des Vorfeldinspektionsberichts in Kenntnis gesetzt, und sofern Mängel festgestellt wurden, wird der Bericht dem Betreiber des Luftfahrzeugs und der betreffenden zuständigen Behörde übermittelt.
- 4. Bei der Durchführung einer Vorfeldinspektion gemäß dieser Richtlinie bemüht sich die zuständige Behörde nach besten Kräften, eine unverhältnismäßige Verspätung des inspezierten Luftfahrzeugs zu vermeiden.

Artikel 6

Informationsaustausch

- 1. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten beteiligen sich an einem gegenseitigen Informationsaustausch.
- 2. Alle in Artikel 4 genannten Standardberichte und die in Artikel 5 Absatz 3 genannten Vorfeldinspektionsberichte werden den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und der Kommission auf Anforderung unverzüglich zur Verfügung gestellt.
- 3. Ergibt ein Standardbericht, dass mögliche Sicherheitsrisiken bestehen, oder ein Vorfeldinspektionsbericht, dass ein Luftfahrzeug nicht den internationalen Sicherheitsstandards genügt und ein Sicherheitsrisiko darstellen kann, so wird der Bericht unverzüglich an alle zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und die Kommission übermittelt.

Artikel 7

Schutz und Verbreitung der Informationen

- 1. Die gemäß Artikel 6 ausgetauschten Informationen werden ausschließlich für die Zwecke dieser Richtlinie genutzt, und der Zugriff auf diese Informationen ist auf die beteiligten zuständigen Behörden und die Kommission beschränkt.

2. Jeder Mitgliedstaat stellt der Öffentlichkeit mit halbjährlichen Veröffentlichungen vorhandene Informationen zur Verfügung über
 - die Anzahl der im vergangenen Sechsmonatszeitraum mit Flugverbot belegten Luftfahrzeuge mit Angabe insbesondere des Luftfahrzeugmusters, des Namens und Landes des Betreibers, des Eintragsstaats, des Grundes für das Flugverbot sowie des Flughafens und Zeitpunkts des Flugverbots und etwaiger infolge des Flugverbots getroffener Maßnahmen zur Mängelbeseitigung;
 - das Luftfahrzeugmuster, den Eintragsstaat sowie Namen und Land der Betreiber, deren Luftfahrzeuge in den vergangenen 24 Monaten öfter als einmal festgehalten wurden, den Grund für das Flugverbot sowie Flughafen und Zeitpunkt des Flugverbots und etwaige aufgrund des Flugverbots getroffene Maßnahmen zur Mängelbeseitigung;
 - die Liste der für den internationalen Luftverkehr geöffneten Flughäfen, die Zahl der durchgeführten Vorfeldinspektionen und die Zahl der Flugbewegungen von Luftfahrzeugen aus Drittländern an jedem der auf der Liste aufgeführten Flughäfen;
 - die Zahl der Vorfeldinspektionen, die gemäß Artikel 6 Absatz 3 gemeldet wurden.
3. Die Kommission kann gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 festgelegten Verfahren über die Freigabe zusätzlicher Informationen an Dritte entscheiden, wenn dies als im Interesse der Luftverkehrssicherheit liegend erachtet wird.
4. Die Vertraulichkeit von freiwilligen Informationen, insbesondere Informationen seitens der Besatzungen von Luftfahrzeugen, die Vorfeldinspektionen unterzogen werden, wird durch die umfassende Anonymisierung der Quelle derartiger Informationen gewährleistet.

Artikel 8

Flugverbote

1. Besteht aufgrund der Nichteinhaltung der internationalen Sicherheitsstandards eine eindeutige Gefahr für die Sicherheit, so spricht die zuständige Behörde, die die Vorfeldinspektion durchführt, ein Flugverbot für das Luftfahrzeug aus, bis die Gefahr beseitigt ist.
2. Im Falle eines Flugverbots informiert die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Inspektion durchgeführt wurde, unverzüglich die zuständigen Behörden des betreffenden Betreibers und des Eintragsstaats des betreffenden Luftfahrzeugs.

3. Erlaubt die Art der Gefahr einen Weiterflug des Luftfahrzeugs ohne zahlende Fluggäste oder Fracht, legt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Inspektion durchgeführt wurde, in Abstimmung mit dem Staat, der für den Betrieb des betreffenden Luftfahrzeugs verantwortlich ist, die Bedingungen fest, unter denen zugelassen werden kann, dass das Luftfahrzeug auf sichere Weise ohne zahlende Fluggäste oder Fracht zu einem anderen Flughafen geflogen wird, auf dem eine Behebung der Mängel möglich ist, und unterrichtet die Staaten, die von dem betreffenden Luftfahrzeug überflogen werden.

Artikel 9

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Umsetzungsmaßnahmen

1. Die Mitgliedstaaten unterrichten die übrigen Mitgliedstaaten und die Kommission über die praktischen Maßnahmen und die bereitgestellten Mittel zur Umsetzung der Artikel 4, 5 und 6.
2. Auf der Grundlage der gemäß Absatz 1 erhaltenen Informationen kann die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 11 Absatz 2 die geeigneten Maßnahmen treffen, um die Umsetzung der Artikel 4, 5 und 6 zu erleichtern; dazu gehören zum Beispiel
 - die Erstellung eines Verzeichnisses der zu erhebenden Informationen,
 - die genaue Festlegung des Inhalts von Vorfeldinspektionen und der dafür geltenden Verfahren,
 - die Festlegung des Formats für die Datenspeicherung und -weitergabe,
 - die Einrichtung oder Unterstützung der geeigneten Stellen für die Verwaltung und Nutzung der für die Erhebung und den Austausch von Informationen erforderlichen Instrumente.
3. Auf der Grundlage der gemäß Artikel 4, 5 und 6 erhaltenen Informationen kann nach dem Verfahren des Artikels 11 Absatz 2 ein Beschluss gefasst werden, angemessene Vorfeldinspektionen und andere Überwachungsmaßnahmen, insbesondere bei einem oder mehreren bestimmten Betreibern eines bestimmten Drittlandes, durchzuführen, bis die zuständige Behörde des betreffenden Drittlandes zufriedenstellende Maßnahmen zur Mängelbeseitigung erlassen hat.
4. Die Kommission kann geeignete Maßnahmen ergreifen, um mit Drittländern zusammenzuarbeiten und diese bei der Verbesserung ihrer Fähigkeiten zur Sicherheitsaufsicht im Luftverkehr zu unterstützen.

Artikel 10

Auferlegung von Betriebsverboten oder -bedingungen

Beschließt ein Mitgliedstaat, ein Verbot oder Bedingungen bezüglich der Tätigkeiten eines bestimmten Betreibers oder aller Betreiber eines bestimmten Drittlandes auf seinen Flughäfen aufzuerlegen, bis die zuständige Behörde des betreffenden Drittlandes zufriedenstellende Maßnahmen zur Mängelbeseitigung erlassen hat, so

- a) unterrichtet dieser Mitgliedstaat die Kommission über die getroffenen Maßnahmen;
- b) kann die Kommission in Absprache mit dem in Artikel 11 Absatz 1 genannten Ausschuss die gemeinschaftsweiten Auswirkungen des erkannten Sicherheitsrisikos ermitteln;
- c) kann die Kommission gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 festgelegten Verfahren die für erforderlich erachteten Maßnahmen ergreifen, einschließlich der Ausweitung der nach Buchstabe a notifizierten Maßnahmen auf die gesamte Gemeinschaft.

Artikel 11

Entscheidungsverfahren

- 1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 12 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt¹⁶ eingesetzten Ausschuss unterstützt.
- 2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 anzuwenden.
- 3. Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses des Rates 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf drei Monate festgesetzt.
- 4. Der Ausschuss kann von der Kommission außerdem zu jedem Gegenstand konsultiert werden, der die Anwendung dieser Richtlinie betrifft, wie die Ermittlung gemeinschaftsweiter Auswirkungen erkannter Sicherheitsrisiken nach Artikel 10.

¹⁶ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

Artikel 12

Umsetzung der Richtlinie

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie binnen zwei Jahren nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 13

Bericht

Bis (*) erstellt die Kommission einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie, insbesondere des Artikels 10, in dem unter anderem den Entwicklungen in der Gemeinschaft und in internationalen Gremien Rechnung getragen wird. Zusammen mit diesem Bericht können Vorschläge für eine Überprüfung dieser Richtlinie vorgelegt werden.

Artikel 14

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 15

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

(*) Zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

ANHANG I



Nationale Luftfahrtbehörde (Name)

(Staat)

SAFA

Standardbericht

¹NR:

¹Quelle: SR

³Datum:
⁵ (nicht genutzt)

⁴Ort:

⁶Betreiber:-.-

⁸Staat:-.-

⁷Nr. des Luftverkehrsbetreiber-
scheins (AOC) :-.-

⁹Strecke: von-.-

¹¹Strecke: nach-.-

¹⁰Flugnummer:-.-

¹²Flugnummer:-.-

¹³gechartert von Betreiber*:-.-

* (falls zutreffend)

¹⁴Staat des Charterunternehmens:-.-

¹⁵Luftfahrzeugmuster-.-

¹⁶Eintragungszeichen-.-

¹⁷Seriennummer-.-

¹⁸Flugbesatzung: Ausstellungsstaat der Erlaubnisscheine:-.-

¹⁹Bemerkungen:

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

²⁰Getroffene Maßnahmen:

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

²¹ (nicht genutzt)

²²Name des nationalen Koordinators

²³Unterschrift

ANHANG II

- I. Die Vorfeldinspektion sollte je nach der zur Verfügung stehenden Zeit alle oder einen Teil der nachstehenden Aspekte umfassen:
1. Prüfung der für internationale Flüge notwendigen Dokumente auf Vorhandensein und Gültigkeit, dazu gehören u.a. Eintragungsschein, Logbuch, Lufttüchtigkeitszeugnis, Erlaubnisscheine der Besatzungsmitglieder, Bordfunklizenz, Fluggast- und Frachtmanifest.
 2. Prüfung der Besatzungszusammensetzung und -qualifikation auf Einhaltung der Anforderungen gemäß Anhang 1 und Anhang 6 des Abkommens von Chicago (ICAO-Anhänge).
 3. Prüfung der Betriebsdokumente (Flugdaten, Flugdurchführungsplan, technisches Log) und der Flugvorbereitung als Nachweis, dass der Flug gemäß ICAO-Anhang 6 vorbereitet wurde.
 4. Prüfung folgender für den internationalen Luftverkehr gemäß ICAO-Anhang 6 erforderlicher Dokumente und Ausrüstungen auf Vorhandensein und Zustand:
 - Luftverkehrsbetreiberschein
 - Lärm- und Emissionsbescheinigung
 - Betriebshandbuch (einschließlich MEL¹⁷) und Flughandbuch
 - Sicherheitsausrüstung
 - Kabinensicherheitsausrüstung
 - Ausrüstung für den jeweiligen Flug, einschließlich Funkkommunikations- und Funknavigationsausrüstung
 - Flugschreiber.
 5. Prüfung des Zustands des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung (einschließlich Prüfung auf Schäden und Reparaturen) zur Gewährleistung fortdauernder Übereinstimmung mit den Standards gemäß ICAO-Anhang 8.
- II. Im Anschluss an die Vorfeldinspektion wird ein Vorfeldinspektionsbericht erstellt, der die im folgenden beschriebenen allgemeinen Informationen enthält; zusätzlich wird eine Liste der geprüften Punkte mit Angabe der gegebenenfalls festgestellten Mängel und etwaiger besonderer Bemerkungen erstellt.

¹⁷ Minimum Equipment List (Mindestausrüstungsliste).



Nationale Luftfahrtbehörde (Name)
(Staat)

SAFA

Vorfeldinspektionsbericht

¹NR:-.....-.....

²Quelle: RI

³Datum:-.....-.....

⁵Ortszeit:-.....-.....

⁴Ort:-.....-.....

⁶Betreiber:-.....-.....

⁸Staat:-.....-.....

⁷Nr. des Luftverkehrsbetreiber-
scheins (AOC) :-.....-.....

⁹Strecke: von-.....-.....

¹¹Strecke: nach-.....-.....

¹⁰Flugnummer:-.....-.....

¹²Flugnummer:-.....-.....

¹³gechartert von Betreiber*:-.....-.....

* (falls zutreffend)

¹⁴Staat des Charterunternehmens:-.....-.....

¹⁵Luftfahrzeugmuster-.....-.....

¹⁶Eintragungszeichen-.....-.....

¹⁷Seriennummer-.....-.....

¹⁸Flugbesatzung: Ausstellungsstaat der Erlaubnisscheine:-.....-.....

¹⁹Bemerkungen:

Code/Std/Bemerkung

.....-.....-.....	-.....-.....	-.....-.....
.....-.....-.....	-.....-.....	-.....-.....
.....-.....-.....	-.....-.....	-.....-.....
.....-.....-.....	-.....-.....	-.....-.....
.....-.....-.....	-.....-.....	-.....-.....
.....-.....-.....	-.....-.....	-.....-.....
.....-.....-.....	-.....-.....	-.....-.....
.....-.....-.....	-.....-.....	-.....-.....
.....-.....-.....	-.....-.....	-.....-.....

²⁰Getroffene Maßnahmen:

.....-.....-.....
.....-.....-.....
.....-.....-.....

²¹Namen der Inspektoren:-.....-.....

*Dieser Bericht hält die Ergebnisse der durchgeführten Inspektion fest. Er bescheinigt nicht die Tüchtigkeit des
Luftfahrzeugs für den geplanten Flug.*

²²Name des nationalen Koordinators

²³Unterschrift

Nationale Luftfahrtbehörde (Name)
(Staat)

Position	Geprüft	Bemerkung
A. Kanzel		
Allgemeines		
1. Allgemeiner Zustand	1 ☐	1 ☐
2. Notausstiege	2 ☐	2 ☐
3. Ausrüstung	3 ☐	3 ☐
Dokumentation		
4. Handbücher	4 ☐	4 ☐
5. Klarlisten	5 ☐	5 ☐
6. Funknavigationskarten	6 ☐	6 ☐
7. Mindestausrüstungsliste	7 ☐	7 ☐
8. Eintragungsbescheinigung	8 ☐	8 ☐
9. Lärmbescheinigung (falls zutreffend)	9 ☐	9 ☐
10. Luftverkehrsbetreiberschein (AOC) oder gleichwertiges Dokument	10 ☐	10 ☐
11. Funkzeugnis	11 ☐	11 ☐
12. Lufttüchtigkeitszeugnis	12 ☐	12 ☐
Flugdaten		
13. Flugdurchführungsplan	13 ☐	13 ☐
14. Lastverteilung	14 ☐	14 ☐
Sicherheitsausrüstung		
15. Handfeuerlöcher	15 ☐	15 ☐
16. Rettungswesten	16 ☐	16 ☐
17. Sitzgurte	17 ☐	17 ☐
18. Sauerstoffversorgung	18 ☐	18 ☐
19. Taschenlampe	19 ☐	19 ☐
Flugbesatzung		
20. Flugbesatzung	20 ☐	20 ☐
Fluglogbuch / Technisches Log oder gleichwertiges Dokument		
21. Fluglogbuch	21 ☐	21 ☐
22. Freigabebescheinigung	22 ☐	22 ☐
23. Instandsetzungsbedürftige Mängel	23 ☐	23 ☐
24. Inspektion vor Abflug	24 ☐	24 ☐
B. Sicherheit / Kabine		
1. Allgemeiner Zustand des Kabineninneren	1 ☐	1 ☐
2. Flugbegleitersitz	2 ☐	2 ☐
3. Erste-Hilfe-Ausrüstung/Medizinische Notfallausrüstung	3 ☐	3 ☐
4. Handfeuerlöcher	4 ☐	4 ☐
5. Rettungswesten	5 ☐	5 ☐
6. Sitzgurte	6 ☐	6 ☐
7. Notausstiege, Beleuchtung und Markierung, Taschenlampen	7 ☐	7 ☐
8. Notrutschen/Rettungsflöße (soweit vorgeschrieben)	8 ☐	8 ☐
9. Sauerstoffversorgung (Besatzung und Fluggäste)	9 ☐	9 ☐
10. Sicherheitsanweisungen	10 ☐	10 ☐
11. Ausreichende Zahl Flugbegleiter	11 ☐	11 ☐
12. Zugang zu Notausstiegen	12 ☐	12 ☐
13. Sicherheit des Fluggasthandgepäckes	13 ☐	13 ☐
14. Ausreichend Sitzkapazität	14 ☐	14 ☐
C. Zustand des Luftfahrzeugs		
1. Allgemeiner Zustand des Luftfahrzeugäußeren	1 ☐	1 ☐
2. Türen und Klappen	2 ☐	2 ☐
3. Steuerorgane	3 ☐	3 ☐
4. Räder und Reifen	4 ☐	4 ☐
5. Fahrwerk	5 ☐	5 ☐
6. Fahrwerkschächte	6 ☐	6 ☐
7. Einlauf- und Strahlaustrittsdüsen	7 ☐	7 ☐
8. Gebläseschaukeln	8 ☐	8 ☐
9. Propeller	9 ☐	9 ☐
10. Auffällige Instandsetzungen	10 ☐	10 ☐
11. Auffällige Schäden (nicht instandgesetzt)	11 ☐	11 ☐
12. Leckstellen	12 ☐	12 ☐
D. Fracht		
1. Allgemeiner Zustand des Frachtraums	1 ☐	1 ☐
2. Gefahrgüter	2 ☐	2 ☐
3. Sicherheit der Fracht an Bord	3 ☐	3 ☐

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittländern, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen

2. HAUSHALTSLINIE

B2.702 Verkehrssicherheit und A-7031 Obligatorische Ausschüsse.

3. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag

4. BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

4.1 Allgemeines Ziel

Beitrag zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit durch eine Sicherheitsuntersuchung von Luftfahrzeugen aus Drittländern, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen

4.2 Dauer der Maßnahme und ggf. Bestimmungen über ihre Erneuerung oder Verlängerung

Unbefristet

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN/EINNAHMEN

5.1 Nichtobligatorische Ausgaben (NOA)

5.2 Getrennte Mittel (GM)

6. ART DER AUSGABEN/EINNAHMEN

Zuschuss zwecks Kofinanzierung mit anderen Geldgebern im öffentlichen Sektor

7. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

7.1 Berechnung der Gesamtkosten der Maßnahme (Einzel- und Gesamtkosten)

Die in den nächsten fünf Jahren anfallenden Kosten für das gesamte Programm wurden unter Verwendung der für die nationalen Zivilluftfahrtbehörden in Europa geltenden Standardsätze berechnet. Diese Kostenangaben werden derzeit für Haushaltsschätzungen in anderen internationalen Organisationen wie der ECAC (Europäische Zivilluftfahrtkonferenz) oder den JAA (Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen) verwendet, da die unter diese Richtlinie fallenden Tätigkeiten in enger Zusammenarbeit mit diesen beiden Organisationen ausgearbeitet werden.

Die Standardsätze lauten: Personal: 400 Euro/Manntag; Tagegelder: 200 Euro/Tag; Reisekosten: durchschnittlich 1000 Euro/Reise.

Die jährlich anfallenden laufenden Kosten des gesamten Programms wurden mit 728 950 Euro angesetzt. Es wird vorgeschlagen, die Beteiligung der Kommission auf etwa 12 %, d.h. 85 000 Euro, zu begrenzen.

7.2 Aufschlüsselung nach Kostenelementen

Durchschnittliche jährliche Kosten von 85 000 Euro, jährlich neu anfallend.

7.3 In Teil B des Haushalts enthaltene operationelle Ausgaben für Studien, Sachverständige usw.

siehe unten

7.4 Fälligkeitsplan für Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen

Durchschnittliche jährliche Kosten von 85 000 Euro, jährlich neu anfallend.

8. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Kontrolle auf der Grundlage von Belegen durch die zuständigen Dienststellen der Kommission und gegebenenfalls Kontrollen vor Ort.

9. ANGABEN ZUR KOSTEN-WIRKSAMKEITS-ANALYSE

9.1 Quantifizierbare Einzelziele; Zielgruppen

– Ziel ist die Erhöhung der Luftverkehrssicherheit durch die Überprüfung der Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards durch Luftfahrtunternehmen aus Drittländern. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen gemeinschaftsfremde Luftfahrzeuge, die Flughäfen der Gemeinschaft anfliegen, einer Inspektion unterzogen werden, es müssen Informationen über diese Luftfahrzeuge gesammelt und weitergegeben werden, und es ist sicherzustellen, dass Abhilfemaßnahmen getroffen werden.

– Der Zuschuss geht an das internationale Gremium (JAA), das das gesamte Programm im Auftrag der einzelnen Staaten organisieren und koordinieren wird.

– Da das allgemeine Ziel darin besteht, die Luftverkehrssicherheit dadurch zu erhöhen, dass die Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards durch Luftfahrtunternehmen aus Drittländern sichergestellt wird, bilden die europäischen Bürger, die mit dem Flugzeug reisen oder in Flughafennähe leben, die wichtigste Zielgruppe.

9.2 Begründung der Maßnahme

Jeder Mitgliedstaat bleibt für die Durchführung der Inspektionen auf seinen Flughäfen verantwortlich, doch bietet ein koordiniertes Programm – einschließlich der Speicherung und Verbreitung von Daten sowie der zeitweiligen Bereitstellung von Inspektoren – die kosteneffizienteste Lösung zur Gewährleistung einer einheitlichen Anwendung des Programms in der gesamten Gemeinschaft, wodurch vermieden wird, dass Luftfahrtunternehmen aus Drittländern bestimmte Flughäfen oder Mitgliedstaaten anfliegen, um Inspektionen zu umgehen.

9.3 Überwachung und Bewertung der Maßnahme

Die Kommission wird die Durchführung und Leitung des Programms durch Beteiligung an einem eigens eingesetzten Lenkungsausschuss genau überwachen.

10. VERWALTUNGS-AUSGABEN (EINZELPLAN III, TEIL A DES GESAMTHAUSHALTSPLANS)

Der tatsächliche Abruf der erforderlichen Verwaltungsmittel wird von der jährlichen Entscheidung der Kommission über die Mittelzuweisung abhängen, wobei die Personalstärke und zusätzlichen Beträge gemäß Genehmigung der Haushaltsbehörde berücksichtigt werden.

10.1 Auswirkungen auf den Personalbestand

Stellenart		Für die Verwaltung der Maßnahme abgestelltes Personal		Quelle		Dauer
		Dauer-Planstellen	Befristete Stellen	Vorhandene Ressourcen in der betroffenen GD oder Abteilung	Zusätzliche Ressourcen	
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A	1		1		unbefristet
	B	1		1		unbefristet
	C					
Sonstige personelle Mittel						
Gesamt		2		2		

10.2 Finanzielle Auswirkungen des Personalbedarfs

Euro

	Beträge	Berechnungsweise
Beamte	216 000	2 Mann/Jahr x 108 000 € (Kosten der Leistungseinheit) = 216.000 € Titel A1, A2, A4 und A5
Bedienstete auf Zeit		
Sonstige Ressourcen (Angabe der Haushaltslinie)		
Gesamt	216 000	

Die angegebenen Beträge müssen die Gesamtkosten der zusätzlichen Stellen für die gesamte Dauer der Maßnahme, falls die Dauer feststeht, oder für 12 Monate, falls die Maßnahme unbefristet ist, umfassen.

10.3 Erhöhung anderer Verwaltungsausgaben aufgrund der Maßnahme

Euro

Haushaltslinie	Beträge	Berechnungsweise
A-07031 (obligatorische Ausschüsse)	19 500	2 Sitzungen des Ausschusses mit 15 nationalen Sachverständigen (durchschnittliche Ausgabe je 650 Euro)
Gesamt	19 500	

Die unter dem Titel A-7 (obligatorische Ausschüsse) in der obigen Tabelle aufgeführten Ausgaben werden durch Mittel im globalen Haushalt der GD TREN abgedeckt.