

DA

DA

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.10.2007
KOM(2007) 631 endelig

2005/0228 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,

vedrørende

**Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af forslag til Europa-Parlamentets og
Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om
fælles regler for civil luftfart og oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,

vedrørende

Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur

1- SAGSFORLØB

Forslaget sendt til Europa-Parlamentet og Rådet den: 18. november 2005
(dokument KOM(2005) 579 endelig - 2005/0228 (COD)):

Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg: 21. april 2006

Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets førstebehandling: 14. marts 2007

Fælles holdning vedtaget (enstemmigt):

2- FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Kommissionens forslag går ud på at udvide de fælles sikkerhedsregler til at omfatte flyveoperationer, pilotcertifikater og luftfartøjer fra tredjelande. Det er også hensigten at øge kontrollen og sanktionerne i tilfælde af manglende overholdelse af disse regler og forbedre Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagents indsats i lyset af de høstede erfaringer.

- Flyveoperationer: i forslaget til forordning udvides de fælles regler til at omfatte alle flyveoperationer, og forpligtelsen til certificering udvides til at omfatte alle operatører, der forestår erhvervsmæssig drift af luftfartøjer. Hvad angår ikke-erhvervsmæssig drift af luftfartøjer, foreslås det at tilpasse reglerne efter kompleksiteten i de anvendte luftfartøjer, og at der ikke stilles krav om certificering.

- Pilotcertifikater: Ifølge forordningsforslaget pålægges hovedparten af de piloter, der flyver i Fællesskabet, krav om, at de skal være i besiddelse af et certifikat, der udstedes på grundlag af fælles krav til piloternes teoretiske og praktiske kundskaber og deres fysiske egnethed. De organisationer, der uddanner piloter, og de centre og det personale, der har ansvaret for at attestere piloternes fysiske egnethed, samt syntetiske flyvetræningsanordninger skal også certificeres på grundlag af fælles regler. Erhvervsmæssig lufttransport underlægges de mest omfattende krav, mens der for de øvrige luftfartssektorer vil kunne anvendes regler, der er tilpasset til luftfartøjernes kompleksitet og til det luftrum, fartøjerne flyver i.

- Luftfartøjer fra tredjelande: de fælles regler udvides ifølge forslaget til at omfatte luftfartøjer fra tredjelande, der flyver i Fællesskabet, inden for rammerne af Chicago-konventionen.

Desuden kræves det, at operatører fra tredjelande ikke kan foretage erhvervsmæssig flyvning i Fællesskabet, medmindre de har fået et passende certifikat udstedt af EASA. Med dette certifikat attesteres, at den pågældende operatør er kvalificeret til at opfylde ICAO's standarder eller, når dette er relevant, de relevante sikkerhedsregler.

- Kontrol og sanktioner: med forslaget pålægges medlemsstaterne yderligere forpligtelser, og EASA tillægges beføjelser angående kontrol af luftfartøjer. Der indføres ligeledes obligatoriske sanktionsordninger, som skal iværksættes af Fællesskabet eller dets medlemsstater i tilfælde af manglende overholdelse af de fælles regler.

3- BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

Rådet har foretaget generelle ændringer i Kommissionens forslag; de kan accepteres, fordi de gør det muligt at nå de opstillede mål.

Overordnet betragtet er Kommissionens væsentlige bestemmelser stadig indeholdt i det dokument, som medlemsstaterne har godkendt. Bestemmelserne vedrørende sanktioner ved manglende overholdelse af de fælles sikkerhedsregler er endog styrket i forbindelse med drøftelserne. Udformningen af Kommissionens dokument er til gengæld ændret grundlæggende, idet det var medlemsstaternes ønske at fastsætte regler for tredjelandeoperatører i særlige artikler. Endelig må det understreges, at Rådet har afvist hovedparten af forslagene til forbedring af EASA's forvaltning. Rådet har desuden valgt at begrænse de certificeringsbeføjelser, der overdrages til agenturet, til det strengt nødvendige. I betragtning af agenturets begrænsede ressourcer har Kommissionen accepteret denne begrænsning.

Kommissionen accepterede helt eller delvis 14 af Europa-Parlamentets 31 ændringsforslag fra førstebehandlingen.

Af disse 31 ændringsforslag har Rådet overtaget 8 uændret i sin fælles holdning.

4- KOMMISSIONENS DETALJEREDE BEMÆRKNINGER

4.1 Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret, og Rådet helt eller delvis har indarbejdet i den fælles holdning

Nummereringen af betragtninger og artikler herunder følger den fælles holdning.

Ændringsforslag 10: I artikel 8, stk. 4, slås det fast, at kabinepersonale, der medvirker i erhvervsmæssige operationer, skal være i besiddelse af et bevis som beskrevet første gang i OPS 1.1005, litra d) i bilaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1899/2006 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EU OPS); de enkelte medlemsstater kan vælge at lade dette bevis udstede af godkendte operatører eller træningsorganisationer.

Ændringsforslag 14: Med dette ændringsforslag indføres der i artikel 11, stk. 2 og 3, korrigerende handlinger og beskyttelsesforanstaltninger, som Kommissionen skal anvende i tilfælde af manglende overensstemmelse, eller hvis et certifikat, som er udstedt i henhold til forordningen, ikke er i faktisk overensstemmelse.

Ændringsforslag 15: Med henvisning til artikel 13 om de kriterier, der skal opfyldes, når et kvalificeret organ tildeles en specifik certificeringsopgave, søges det med dette ændringsforslag at forenkle Kommissionens forslag til tekst.

Ændringsforslag 19: Ifølge artikel 32, stk. 2, litra b), fremsender bestyrelsen hvert år alle oplysninger, som er relevante for bedømmelsesprocedurerne, til budgetmyndigheden. I ændringsforslaget slås det fast, at dette navnlig gælder oplysninger om virkninger eller følger af ændringer af agenturets opgaver.

Ændringsforslag 22: Ideen om at oprette en direktion inden for agenturets bestyrelse er ikke taget i betragtning.

Ændringsforslag 23: I artikel 55 er det fastsat, at agenturets årlige arbejdsprogram skal indeholde klare oplysninger om, hvilke af agenturets mandater og opgaver, der er tilføjet, ændret eller ikke videreføres i forhold til det foregående år.

Ændringsforslag 24: I artikel 56 er det fastsat, at agenturets årsberetning skal indeholde en klar beskrivelse af de virkninger eller følger, ændringer i agenturets opgaver måtte have.

Ændringsforslag 29, delvis: I dette ændringsforslag specificeres det, at gennemførelsesbestemmelser skal baseres på en risikovurdering og være tilpasset operationens størrelse og omfang. Europa-Parlamentet havde foreslået at indføje disse bestemmelser i bilag IV, men Rådet valgte at følge Kommissionens forslag om at indføje dem i selve forordningen i artikel 8, stk. 6.

Teksten til Rådets fælles holdning indeholder også en bestemmelse om, at afgifterne udgør formålsbestemte indtægter. Denne bestemmelse er meget væsentlig af hensyn til en vis stabilitet i agenturets budget i relation til certificeringsaktiviteterne. Rådet har endvidere konsolideret betragtningerne.

4.2 Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret, men Rådet ikke har indarbejdet i den fælles holdning

Det drejer sig om ændringsforslag 2, 8 og 21 i deres helhed og en del af ændringsforslag 4, 13 og 16.

I ændringsforslag 2 blev der foreslået en betragtning om, at agenturet skal afgive relevante oplysninger med henblik på at opstille en "sort liste" (forordning (EF) nr. 2111/2005).

Ændringsforslag 8 omhandlede behovet for også at tage hensyn til de videnskabelige og tekniske fremskridt ved udarbejdelsen af gennemførelsesbestemmelser for artikel 7, stk. 7 (piloter).

Ændringsforslag 21: Teksten til den fælles holdning har hverken fulgt Kommissionens forslag eller Europa-Parlamentets ændringsforslag vedrørende stemmevægtingen for Kommissionens repræsentanter i agenturets bestyrelse.

Ændringsforslag 4: Rådet har ikke fulgt Europa-Parlamentets forslag om at ændre definitionen af "kvalificeret organ". Europa-Parlamentets definition afviger dog ikke væsentligt herfra.

Rådet er af den opfattelse, at bestemmelserne, hvorved medlemsstaterne forpligtes til at rundsende alle oplysninger om ukorrekt anvendelse af forordningen, allerede findes forskellige steder i teksten til den fælles holdning, og det har derfor ikke accepteret ændringsforslag 13.

Ændringsforslag 16, der indeholder bestemmelser med henblik på at beskytte informationskilder, er indføjet i teksten til den fælles holdning, med den ene undtagelse, at udtrykket "strafferetlige bestemmelser" anvendes i stedet for Europa-Parlamentets "kriminalretlige bestemmelser".

Med undtagelse af ændringsforslag 21 volder de øvrige ovennævnte ændringsforslag ingen større problemer for medlemsstaternes vedkommende; det drejer sig udelukkende om mindre, redaktionelle og ikke indholdsmæssige ændringer.

4.3 Ændringsforslag, som Kommissionen har afvist, og Rådet ikke har indarbejdet i den fælles holdning

Det drejer sig om ændringsforslag 1, 3, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 17, 18, 20, 25, 26, 27, 28, 30 og mundtligt afgivne ændringsforslag.

- Med ændringsforslag 1 foreslås det at udvide EASA's anvendelsesområde til sikringen af luftfart. Kommissionen finder, at dette ikke kan henhøre under agenturet, hvis tekniske kompetencer udelukkende vedrører sikkerhedsaspekter.
- Ændringsforslag 5, 6, 7, 30 og et mundtligt afgivet ændringsforslag tilsigter – af forretningsmæssige hensyn – at udelukke visse fly- og helikoptertyper. Kommissionen finder, at dette ville være til skade for et passende sikkerhedskontrolniveau, og den har derfor ikke overtaget Europa-Parlamentets forslag.
- Kommissionen har afvist ændringsforslag 9 og 11, for de ville i praksis gøre det umuligt at indføre certificeringsprocedurer for operatører, der forestår ikke-erhvervsmæssig drift af komplekse luftfartøjer med stor præstationsevne.
- Ændringsforslag 12 om indførelse af gensidig anerkendelse af kabinepersonale er afvist, fordi det overlapper artikel 11 (gensidig anerkendelse).
- Ændringsforslag 17 omhandler en bestemmelse, som giver agenturet mulighed for at pålægge bøder i tilfælde af mindre overtrædelser, for hvilke en tilbagekaldelse af et certifikat ikke står i rimeligt forhold til overtrædelsen. Det kan ikke accepteres i den

foreliggende udformning, for det rejser spørgsmål af juridisk, institutionel og praktisk art, som må undersøges nærmere.

- Ændringsforslag 18 strider ikke alene mod reglerne i ansættelsesvilkårene for de øvrige ansatte i Fællesskaberne, men også mod Fællesskabets nuværende politik angående personalets sprogfærdigheder.
- Kommissionen er af den opfattelse, at ændringsforslag 20 ikke kan accepteres, fordi medlemsstaterne snarere end Europa-Parlamentet bør udnævne medlemmerne af agenturets bestyrelse, fordi agenturet skal gennemføre opgaver på vegne af medlemsstaterne.
- Europa-Parlamentet ønsker med sit ændringsforslag nr. 25 at sikre agenturets uafhængighed af alle private organismer. Kommissionen og Rådet deler dette ønske, men er overbevist om, at den nuværende tekst ikke åbner mulighed for dette, idet det udtrykkeligt forbydes.
- Ændringsforslag 3, 26, 27 og 28 vedrører spørgsmålet om agenturets afgifter i forbindelse med dets certificeringsaktiviteter.
 - Europa-Parlamentet anmoder om to særskilte beslutninger: den første om budgettet vedrørende certificeringsafgifter og den anden om de andre ressourcer. Europa-Parlamentet anmoder også om at tildele en del af EU-støtten til certificeringsaktiviteterne.
 - Kommissionen accepterer ikke disse ændringsforslag, fordi det første krænker princippet om ét samlet budget, og det andet vil have til følge, at agenturet fratages ca. 40 % af de finansielle ressourcer, der er afsat til udvikling af sikkerhedsbestemmelser, overensstemmelseskontrol i medlemsstaterne og analyse af ulykker. Denne ændring er til gavn for visse erhvervsgrupper, som ikke længere vil skulle betale for nogle aktiviteter, hvormed det sikres, at deres produkter overholder det krævede sikkerhedsniveau.

5- KONKLUSION

Kommissionen skønner, at den fælles holdning ikke adskiller sig fra Kommissionens forslag, hverken hvad angår de væsentlige mål eller idéen, og kan derfor give den sin tilslutning.

Bilag: Erklæring fra Kommissionen.

BILAG

Ensidig erklæring fra Kommissionen

Ad artikel 10, stk. 3, artikel 24, stk. 2, og artikel 54, stk. 1
"EASA's undersøgelser"

1. Kommissionen bekræfter, at teksten i artikel 10, stk. 3, artikel 24, stk. 2, og artikel 54, stk. 1, ikke ændrer medlemsstaternes nuværende rolle i henseende til såvel deres primære tilsynsbeføjelse over for foretagender som deres ansvar med hensyn til rampeinspektioner, herunder afgørelser om at udstede startforbud for luftfartøjer.
2. Disse bestemmelser giver blot agenturet mulighed for at udføre inspektioner af luftfartøjer med henblik på:
 - a) certificeringsprocedurer, der gennemføres af agenturet inden for rammerne af de opgaver, det tildeles ved denne forordning
 - b) standardinspektioner, som fastlagt i artikel 24, stk. 1
 - c) inspektion af ethvert foretagende for at kontrollere iagttagelsen af relevant fællesskabslovgivning i potentielt usikre situationer i samarbejde med medlemsstaterne.
3. Artikel 10 begrænser udtrykkeligt muligheden for at udstede startforbud for luftfartøjer til kun at gælde for medlemsstaterne. Agenturet kan under ingen omstændigheder udstede startforbud for luftfartøjer.

Når der konstateres en sikkerhedsmangel, er det agenturets rolle at informere de berørte medlemsstater og Kommissionen om en sådan sikkerhedsmangel.

Agenturets myndighed til at gribe ind er begrænset til tilbagetrækning/suspension af de certifikater/godkendelser, det har udstedt.

Ensidig erklæring fra Kommissionen

Ad artikel 7, stk. 7 - "Certifikater til piloter, der udfører fritidsflyvning"

Kommissionen bekræfter, at sikkerheden som altid vil blive prioriteret højt i forbindelse med udarbejdelsen af gennemførelsesbestemmelserne til artikel 7 vedrørende certifikater til piloter, der udfører fritidsflyvning. Navnlig vil gennemførelsesbestemmelserne begrænse de rettigheder, der er forbundet med disse certifikater, alt efter de berørte piloters uddannelsesniveau. Desuden gør betragtning 9 og artikel 7, stk. 7, litra c), denne nødvendighed til en forpligtelse.

Fælles erklæring fra Rådet og Kommissionen

Ad artikel 69, stk. 2 - "Ikrafttræden"

Rådet og Kommissionen er enige om, at de vil bestræbe sig på at få de gennemførelsesbestemmelser, der er omhandlet i artikel 69, stk. 2, udarbejdet og vedtaget så hurtigt som muligt, og i så god tid inden fristen i nævnte artikel som muligt under hensyn til de pågældende gennemførelsesbestemmelseres tekniske kompleksitet.