

<

Euroopan lentoturvallisuusvirasto

EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON LAUSUNTO nro 1/2005

suunnistustietokantojen toimittajien hyväksymisestä

Perustuu muutosehdotusta koskevaan tiedonantoon (NPA) nro 3/2004, joka liittyy tuotanto-organisaatioiden hyväksymistä koskevaan ohjeaineistoon ("ohjeaineisto osaan 21")

Johdanto

P-RNAV-aluesuunnistusjärjestelmän täytäntöönpano on yksi viraston ensisijaisista tavoitteista, ja se pyrkii tekemään kaikkensa helpottaakseen tätä tärkeää lentoliikennejärjestelmän tehokkuutta parantavaa toimenpidettä. Koska toimenpide edellyttää ilma-alusten suunnistustietokantojen sisältämän datan valvonnan parantamista, virasto päätti jatkaa toimintaa Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimessä (JAA). Toiminta johti muutosehdotusta koskevaan tiedonantoon (NPA) nro 3/2004, joka julkaistiin 27. toukokuuta 2004 pidettyä kuulemistavarten. Perusteellinen oikeudellinen analyysi JAA:n tällä alalla ehdottamasta vaihtoehdosta kuitenkin osoitti, että nykyinen asetus, jossa määritellään yhteisön toimivalta siviili-ilmailun alalla, ei ole sopiva oikeusperusta suunnistustietokantojen tuotannon sääntelylle.

Koska ehdotuksesta oli tämän johtopäätöksen takia pakko luopua, sille oli löydettävä järkevä vaihtoehtoinen ratkaisu, jotta P-RNAV-järjestelmä voitaisiin kaikesta huolimatta panna mahdollisimman sujuvasti täytäntöön.

Vastaukset tiedonantoon saatuihin kannanottoihin

Kuulemisen yhteydessä saatiin 90 kannanottoa 19 sidosryhmältä.

Jo tiedonannon nro 3/2004 selitysmuistiossa tuotiin esille ne oikeudelliset vaikeudet, joita liittyy tuotanto-organisaatioille annettavien hyväksyntöjen käyttämiseen suunnistustietokantojen eheyden valvonnassa. Sidosryhmiä pyydettiin nimenomaisesti ottamaan kantaa tähän kysymykseen.

Kannanottojen perusteella sidosryhmien näkemykset asiasta eivät ole järin yksimielisiä. Yhtä moni sidosryhmä oli tuotanto-organisaatioiden hyväksynnän puolesta kuin sitä vastaan. Virasto vastasi kaikkiin kannanottoihin jäljempänä kuvailun toimintalinjan mukaisesti. Yhdessäkään kannanotossa ei kuitenkaan tarjottu virastolle selkeitä perusteita olettaa, että nykyinen yhteisön lainsäädäntö olisi tyydyttävä oikeusperusta suunnistustietokantojen tuotannon sääntelylle. Monissa kannanotoissa päinvastoin tuettiin viraston asiasta esittämiä epäilyksiä.

Kaikkiin muihinkin tiedonantoehdotuksen sisältöä koskeneisiin kannanottoihin vastattiin, ja ne sisällytettiin tarvittaessa ohjeaineiston lopulliseen tekstiin.

Koska kaikki sidosryhmät totesivat ja EASA:n turvallisuusstandardeja käsittelevän neuvoa-antavan komitean (SSCC) ja kansallisten viranomaisten neuvoa-antavan ryhmän (AGNA) ensimmäisissä kokouksissa korostettiin asian olevan kiireellinen, virasto ei pitänyt järkevänä noudattaa muodollista sääntelymenettelyään, jonka mukaan virasto voisi tehdä lopullisen päätöksen aikaisintaan kahden kuukauden kuluttua kannanottoihin laatimansa vastausasiakirjan julkaisemisesta.

Siksi tämä asiakirja toimii sekä vastausasiakirjana tiedonantoon nro 3/2004 saatuihin kannanottoihin että viraston lausuntona kyseisestä aiheesta. Asiakirjassa selvitetään, mikä on viraston mielestä paras etenemistapa ja miten virasto aikoo sen toteuttaa.

Viraston toimintalinja

Kuulemisen tuloksia odottaessa SSCC ja AGNA kokoontuivat keskustelemaan asiasta tutkiakseen mahdollisia vaihtoehtoja, jotta P-RNAV-järjestelmä voitaisiin kaikesta huolimatta panna mahdollisimman sujuvasti täytäntöön. Viraston kannalta paras ratkaisu olisi varmasti se, että ilmailuteollisuus organisoisi itse menettelyt datantoimittajien tarjoaman ja lentoliikenteen harjoittajien käyttämän suunnistusdatan laadun varmistamiseksi. Tämän kansainvälisen lentoliikenneliiton (IATA) jäsenyhtiöitään varten kehittämää Operational Safety Audit -järjestelmää (IOSA) muistuttavan ratkaisun toteuttaminen vaatisi kuitenkin jonkin verran aikaa, eikä se olisi lyhyellä aikavälillä realistinen vaihtoehto. Siksi virasto ehdotti, että se voisi ottaa teollisuuden puolesta käyttöön vapaaehtoisen auditointijärjestelmän, joka perustuisi JAA:n kehittämään ja aiemmin viime vuonna julkaistussa tiedonannossa nro 3/2004 tarkasteltuun aineistoon. Tämän jälkeen eurooppalaisille tietokantatoimittajille alettaisiin myöntää hyväksymiskirjoja viraston tarkastusryhmän suorittaman tarkastuksen perusteella. Sekä SSCC että AGNA kannattivat ehdotusta ja pitivät sitä näissä olosuhteissa parhaana lyhyen aikavälin etenemistapana. Pidemmällä aikavälillä alan teollisuuden tulisi harkita, miten se voisi ottaa itse vastuun toiminnasta yhteistyön pohjalta.

Tämä ratkaisumalli muistuttaa monelta osin Yhdysvaltain ilmailuhallinnon (FAA) ehdottamaa vaihtoehtoa, joka niin ikään pysyttelee hyvin varovaisella kannalla. Lisäetuna olisi se, että navigointidatan toimittajien vaatimustenmukaisuuden todentamisessa käytettäisiin samoja standardeja Atlantin molemmin puolin.

Toimintalinjan toteutus

Edellä kuvaillun toimintalinjan mukaisesti virasto laati erillisen asiakirjan, jota käytetään pohjana Euroopan tietokantatoimittajien tarkastuksissa ja hyväksymiskirjeen myöntämisessä, mikäli tarkastustulokset ovat tyydyttäviä.

Asiakirja on kaksiosainen. Ensimmäinen osa (*Ehdot*) on erityisesti suunnistustietokantojen toimittajia varten muokattu versio osan 21 luvun A alaluvusta G. Sen muotoilussa päätettiin pysyä mahdollisimman lähellä alkuperäistä tekstiä, jotta voitaisiin käyttää nykyisiä tuotanto-organisaatioiden hyväksynnässä noudatettavia menettelyjä. Toinen osa (*Ohjeet*) perustuu alkuperäisen tiedonantoehdotuksen tekstiin, johon on sisällytetty sidosryhmiltä saadut hyväksytyt kannanotot.

Edellä mainittuun asiakirjaan on liitetty vaatimusten tarkistuslista, jonka tarkoituksena on helpottaa tarkastusryhmän työtä ja auttaa kyseistä organisaatiota valmistautumaan paremmin arviointiin.

Hyväksyntää ei ole pakko hakea, koska hyväksymiskirje ei ole pakollinen todistus sitovassa lainsäädännössä asetettujen vaatimusten täyttämistä. Hyväksymiskirje ei todista, että liikenteenharjoittajat voivat käyttää kyseisen organisaation toimittamaa dataa, vaan että organisaatio on ottanut käyttöön asianmukaisen laatu järjestelmän datankäsittelyn valvomiseksi. Tämä keventää liikenteenharjoittajan omaa velvollisuutta harjoittaa samanlaista valvontaa ja helpottaa kansallisten toimivaltaisten viranomaisten työtä niiden myöntäessä liikenteenharjoittajille lentolupia ilmatiloihin, joissa tapahtuu porrastusminimin alituksia. Lopullinen vastuu liikenteenharjoittajien hyväksynnästä P-RNAV-aluesuunnistusoperaatioihin on yhä kansallisilla viranomaisilla.

Liikenteenharjoittajia ei veloiteta ostamaan dataa vain sellaisilta organisaatioilta, joilla on hyväksymiskirje. Liikenteenharjoittaja voi tarkastaa datan itse tai käyttää siihen toista pätevää organisaatiota. Näin se voi osoittaa suoraan toimivaltaiselle viranomaiselle, että se voidaan kelpuuttaa lentämään P-RNAV-järjestelmää käyttävässä ilmatilassa.

Kyseinen suunnistustietokannan toimittaja voi näin ollen itse päättää, hakeeko se EASA:n hyväksyntää vai ei. Hyväksyntää hakemalla organisaatio kuitenkin ilmoittaa automaattisesti hyväksyvänsä kaikki hyväksymiskirjeeseen sisältyvät velvoitteet, jotka on kuvailtu siihen sovellettavissa ehdoissa ja ohjeaineistossa. Toisaalta hyväksymiskirjeen myöntäminen ei anna haltijalleen mitään oikeuksia, ainoastaan viraston vahvistuksen siitä, että kyseinen organisaatio täyttää asiaan sovellettavat julkiset ehdot ja ohjeet.

Kölnissä 14. tammikuuta 2005

P. Goudou
Pääjohtaja

Liitteet:

- Vastausasiakirja tiedonantoon nro 3/2004 saatuihin kannanottoihin
 - Viraston laatimat ehdot hyväksymiskirjeiden myöntämiselle suunnistustietokantojen toimittajille ja ohjeet, jotka koskevat viraston laatimia ehtoja hyväksymiskirjeiden myöntämiseksi suunnistustietokantojen toimittajille
- Vaatimusten tarkistuslista