



EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI

ARVAMUS NR 05/2011,

14. november 2011,

komisjoni määruse kohta, millega sätestatakse aeronavigatsiooniteenuste nõuded ja muudetakse komisjoni määrust (EL) nr .../..., millega kehtestatakse ühtsed õhusõidueeskirjad ning aeronavigatsiooni teenuseid ja -protseduure käsitlevad tegevussätted ning muudetakse määrusi (EÜ) nr 2096/2005, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (E) nr 255/2010

„Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa“

„Aeronavigatsiooniteenuste nõuded“

Kommenteeritud kokkuvõte

Käesolev arvamus sisaldab Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade (SERA) rakenduseeskirja artikli 2 muudatuse kavandit ja Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja lisa muudatuse kavandit.

Kavandatud nõuetega võetakse üle õhusõidueeskirju sisaldavate ICAO 11. lisa ja 3. lisa sätete sisu.

Uute Euroopa eeskirjade põhieesmärgid on järgmised:

- ühtlustada Euroopa õhuruumis kehtivaid õhusõidueeskirju;
- võimaldada õhuruumi kasutajate vaba liikumist Euroopa õhuruumis;
- võimaldada lennuliikluse korraldamise ühtsete protseduuride ja tegevuseeskirjade sätestamisega funktsionaalsete õhuruumiosade loomist ja
- aidata liikmesriikidel täita Chicago konventsioonist tulenevaid kohustusi, rakendades ühtselt ICAO standardeid ja soovitatavaid tavaid.

Uued nõuded on koostatud riigiasutuste, aeronavigatsiooniteenuse osutajate, õhuruumi kasutajate, ühingute, sõjaväelaste ning lennundusekspertidega peetud konsultatsioonide tulemusena.

Seletuskiri

I. Üldist

1. Käesoleva arvamuse eesmärk on soovitada komisjonil muuta komisjoni määruse (EL) nr .../...¹ (millega sätestatakse nõuded aeronavigatsiooniteenustele ja muudetakse komisjoni määrust (EL) nr .../..., millega kehtestatakse ühtsed õhusõidueeskirjad ning aeronavigatsiooniteenuste ja -protseduuridega seotud tegevussätted ning muudetakse määrusi (EÜ) nr 2096/2005, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (edaspidi „Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskiri”)) eelnõu artiklit 2 ja selle lisa uue B-osa (edaspidi „Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa”) lisamise kaudu. Nimetatud eeskirjade reguleerimisala on kirjeldatud volitusdokumendis ATM.001 (RMT.0148) ja täpsustatud Euroopa Komisjoni poolt EUROCONTROLile antud Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade volituses² ja seda muutvas kirjas MOVE E2/JP/sr, mis saadeti EUROCONTROLile 15. oktoobril 2010 (edaspidi „Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade volitus”).
2. Arvamus võeti vastu Euroopa Lennundusohutusameti (edaspidi „amet”) nõukogu kehtestatud menetluse alusel³ ja kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008⁴ (edaspidi „almäärus”) artikli 19 sätetega.
3. Kavandatud eeskirjas on arvesse võetud Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õiguse (ICAO) arengut ning ühtlustamist Euroopa Liidu põhipartnerite muude asutuste normidega, nagu on sätestatud almääruse artiklis 2 esitatud eesmärkides. Eeskiri
 - a) on koostatud, võttes arvesse ühtse Euroopa taeva raames käimasolevat tööd, et rakendada Euroopa Parlamendi ja Euroopa Nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 1070/2009, millega muudetakse määrusi (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004 ja (EÜ) nr 552/2004), et parandada Euroopa lennundussüsteemi toimivust ja jätkusuutlikkust (edaspidi „õhuruumi määrus”)) artiklit 4, mis võeti vastu pärast Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade volituse saamist ja mille põhjal koostati esialgne Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskiri, mille täiendamist käesolevas arvamuses soovitatakse;
 - b) on võtnud üle ICAO 11. lisa ja 3. lisa asjakohased sätted minimaalsete muudatustega, mida oli vaja ICAO sätete kohaldamiseks Euroopa õigusraamistikuga.
4. Nagu nõutud Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade volituses ja selgitatud standarditud õhusõidueeskirjade koostamiseks antud Euroopa Komisjoni volitust

¹ Selle määruse täpne number ei ole veel teada, kuna Euroopa Komisjon ei ole seda veel komiteemenetlusega vastu võtnud.

² Lisateave Euroopa Komisjoni poolt EUROCONTROLile antud volituse ja EUROCONTROLilt esimeses etapis oodatava tulemuse ja konkreetsete eesmärkide kohta on aadressil: http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html.

³ Nõukogu otsus menetluse kohta, mida amet kasutab arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhendite väljastamiseks (eeskirjade andmise menetlus). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT L 79, 19.3.2008, lk 1), viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 1108/2009 (ELT L 309, 24.11.2009, lk 51).

toetavas EUROCONTROLi esialgses kavas SES/AS/SERA/IPL2⁵, on käesoleva arvamuse ja määruse eelnõu sisu koostatud ameti ja EUROCONTROLi koostöös.

II. Konsultatsioonid

5. Muudatusettepaneku teade 02-2011⁶, mis sisaldas esialgset arvamust Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja muutva komisjoni määruse kohta, avaldati üldsusega konsulteerimiseks 8. veebruaril 2010 ameti veebilehel.
6. Tähtajaks 10. mai 2010 oli ametile laekunud 415 märkust 44 osapoolelt, kelle hulgas olid riiklikud lennundusametid / riiklikud järelevalveametid, kutseorganisatsioonid, eraettevõtjad ja eraisikud.
7. Kõik saabunud märkused võeti teadmiseks ja koondati märkuste vastusdokumenti, mis avaldati ameti veebilehel 23. augustil 2011. Märkuste vastusdokument sisaldab kõikide märkusi esitanud isikute ja/või organisatsioonide nimekirja ning ameti vastuseid.
8. Nagu juba märgitud märkuste vastusdokumendi 2011-02 seletuskirjas, esitati enamik märkusi, et vastata seletuskirjas 2011-02 tõstatatud küsimustele ja kommenteerida õhuruumi liigitamist käsitlevaid sätteid. Enamik märkusi oli seotud järgmiste teemadega:
 - a) õhuruumiklassid A, F ja G;
 - b) pädeva asutuse mõiste ja selle kasutamine eeskirja eelnõus;
 - c) regulatiivne struktuur üldiselt ja Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja kontekstis;
 - d) küsimus, kas ajakontrolle võiks teha lähima minuti täpsusega, mitte ICAO nõutava lähima poole minuti täpsusega;
 - e) kiirusepiirang 250 sõlme;
 - f) hajutusmiinimumi valik;
 - g) hajutus õiste VFR-lendude vahel ning õiste VFR-lendude ja IFR-lendude vahel;
 - h) IFR-lennu luba, kui piloodid säilitavad visuaallennuilmaga omahajutuse (visuaallennu ilma lennuluuba);
 - i) erivisuaallend (SVFR-lend);
 - j) lennuvälja automaatinfoteenindus (ATIS);
 - k) lennuinfoteeninduse reguleerimisala ja
 - l) meteoroloogiateenuste (MET) aruandlus.
9. Amet analüüsis EUROCONTROLi abiga kõiki märkusi ja esitas neile kooskõlastatud vastused koos vastuste üldiste selgituste ja põhjendustega.
10. Lisaks vaadati 19. septembril 2011 EUROCONTROLis toimunud sidusrühmade seminaril läbi üldsusega konsulteerimisel tõstatatud põhiküsimused ja muud seminari käigus kerkinud küsimused. Nende arutelude tulemuste ja märkuste vastusdokumendi kohta saadud vastuste põhjal muutis amet koos EUROCONTROLiga Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa eelnõud ja koostas seejärel käesoleva arvamuse sisu.
11. Märkuste vastusdokumendi kohta saatis ametile vastuseid (neid laekus 62) seitse organisatsiooni: neli riigiasutust, üks sõjaväeline organisatsioon, kolm

⁵ <http://www.eurocontrol.int/ses/gallery/content/public/docs/pdf/ses/SERA%20INITIAL%20PLAN%20PHASE%20II%20December%202010.pdf>.

⁶ Vt eeskirjade koostamise arhiivid aadressil http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

aeronavigatsiooniteenuse osutajat, kaks lennuväljade piirkondlikku ühendust, kaks üldlennundusühendust ja üks lennuettevõtte. Suurem osa vastuseid käsitles järgmisi küsimusi:

- a) õhuruumiklass F ja sellega seotud märkustele antud vastused;
 - b) kiirusepiirang 250 sõlme teatud õhuruumiklassides;
 - c) Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja struktuur;
 - d) tsiviilõhusõidukite kinnipidamine;
 - e) VFR-lend õhuruumiklassis A;
 - f) õine erivisaallend ja selle lubamise vajadus;
 - g) lennuinfoteeninduse reguleerimisala ja selle sätete mõõdetavus/õiguskindlus;
 - h) ajakontrollid;
 - i) nõuete täitmise vastuvõetavate viiside / juhendmaterjali väljatöötamine;
 - j) sätete mõõdetavus ja õiguskindlus üldiselt;
 - k) pädeva asutusega seotud küsimus ja termini „nõustumine“ kasutamine termini „heakskiit“ asemel;
 - l) ameti esitatud vastused olid liiga üldised ja
 - m) küsimused on endiselt päevakorral, ehkki amet neile märkuste vastusdokumendis vastas.
12. Nagu eespool mainitud, võttis amet neid vastuseid arvamuse koostamisel arvesse; alljärgnevas selgituses kirjeldatakse üksikasjalikult, kuidas neid arvesse võeti.

III. Ameti arvamuse sisu

a. Üldist

13. Käesoleva arvamuse eesmärk on võtta Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa üle ICAO 11. ja 3. lisa asjakohased sätted, mida võib olemuslikult käsitada õhusõidueeskirjadena, järgides muudatusettepaneku teates 2011-02 selgitatud eelnõu koostamise põhimõtteid ning täiendades nii Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja ja selle lisa, Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade A-osa.
14. Nagu muudatusettepaneku teates 2011-02 juba selgitatud, tugineb nimetatud õhusõidueeskirjade arendustöö kahele õiguslikule alusele. Ühest küljest nõuab EASA algmäärus, et EASA koostaks ühiste tegevuseeskirjade ja ühiste õhuruumi kasutamismenetluste rakenduseeskirjad, ning teisest küljest nõuab ühtse Euroopa taeva määrus, et Euroopa Komisjon kehtestaks õhusõidueeskirjade ja ühtse õhuruumide liigitusega seonduvad rakenduseeskirjad.
15. Eelnimetatud põhjustel oli juba esialgses Euroopa Komisjoni poolt EUROCONTROLile antud volituses kirjas, et töö käigus tuleb arvesse võtta institutsioonilisi muudatusi, mis on seotud EASA algmääruse laiendamisega lennuliikluse korraldamisele / aeronavigatsiooniteenustele.
16. Sellepärast on käesoleva arvamuse sisu koostatud koostöös EUROCONTROLiga, kuna selle eesmärk on täita ameti algmäärusest tulenevaid kohustusi ja õhuruumi määrusest tulenevaid kohustusi Euroopa Komisjoni poolt EUROCONTROLile antud volituse raames.

b. Peamised vastused ja ameti arvamus**i. Määratlused**

17. Üldsusega konsulteerimisel saadud märkuste põhjal vaadati läbi muudatusettepaneku teates väljapakutud Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osaga seonduvad määratlused, mis lisatakse Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja artiklis 2 juba sisalduvatele, ning lisati „tegevust mõjutav pilv“ (*cloud of operational significance*), „liiklusohu vältimine“ (*traffic avoidance*) ja „üleminekutasand“ (*transition level*), kuna neid mõisteid kasutatakse sätetes. Need mõisted pärinevad teadaolevatest allikatest (st 11. lisa, 3. lisa ja PANS-ATM) ning nende lisamine arvatakse parandavat määruse arusaadavust.
18. Ühtlasi eemaldati muudatusettepaneku teates väljapakutud määratlus „õhusõiduki käitaja“, kuna „käitaja“ on juba algmäärukses määratletud ja seda ei ole vaja rakenduseeskirjas uuesti teha. Selleks et täpsustada eeskirjas mainitava käitaja tüüpi, asendati „käitaja“ vajaduse korral mõistega „õhusõiduki käitaja“.
19. Lõpuks rõhutab amet, et kavandatud õhusõidukite käitajate eeskirjad⁷ (millele EASA komitee hiljutises hääletuses heakskiidu andis) sisaldavad mõningaid määratlusi, mis ei ole kooskõlas Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade A-osas kasutatud määratlustega. Need on „öö“, „käitamiskoht“ ja „õhusõiduki kapten“. Ameti arvates peab komisjon koos ametiga leidma parima viisi selle probleemi lahendamiseks, võttes arvesse määratluste järjekindla kasutamise olulisust erinevates eeskirjades ning eeskirjade reguleerimisala ja eesmärki.

ii. Pädev asutus

20. Mõnes märkuses avaldati arvamust, et kui ICAO kasutatavad mõisted „asjakohane lennuliiklusteenust osutav asutus“ või „asjakohane asutus“ asendatakse mõistega „pädev asutus“ või „aeronavigatsiooniteenuse osutajad“, võib see vähendada olemasoleva süsteemi stabiilsust ja tekitada probleeme olemasolevas riiklikus raamistikus. Märkustele antud vastustes on selgitatud, et praeguses ühtse Euroopa taeva määrustele (mis muu hulgas lähtuvad kohustuste selgitamisel teenuse osutamise ja järelevalve lahususest) tuginevas Euroopa õigusraamistikus ei esine mõisteid „lennuliiklusteenindus“ (ATS) ega „meteoroloogiasteenuseid osutav asutus“. Seega on riikliku järelevalveasutuse või pädeva asutuse roll eristatud aeronavigatsiooniteenuse osutaja ja liikmesriigi rollist (määrus (EÜ) nr 550/2004 ja määrus (EÜ) nr 216/2008). Madalama taseme määrustes tuleb järgida kõrgema taseme määrustes kasutatavaid mõisteid. Eespool nimetatud põhjustel peab Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirjade eelnõu järgima samu põhimõtteid ja seetõttu vaadati läbi kõik ICAO 11. ja 3. lisa esinevad mõisted „lennuliiklusteenust osutav asutus“ ja „meteoroloogiasteenuseid osutav asutus“, et osutada/otsustada, kas ühtse Euroopa taeva määruste kohaselt täidab konkreetset ülesannet/funktsiooni järelevalveasutus või teenuseosutaja (aeronavigatsiooniteenuse osutajad või lennuliiklusteenust osutavad üksused).
21. Ameti arvates tuleb Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirjas esitatud pädeva asutuse määratlust ja selle tõlgendust selgitada. Määratlust „pädev asutus“ tähendab liikmesriigi asutust, mis on pädev tagama käesoleva määruse nõuete täitmist, või muud üksust, millele on delegeeritud vastav pädevus on mõned sidusrühmad tõlgendanud nii, nagu võimaldaks see pädeval asutusel delegeerida

⁷ <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Opinion%2004-2011.pdf>
[http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20\(LegisWrite\).pdf](http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20(LegisWrite).pdf)
<http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Annexes%20to%20Regulation.pdf>

- mõningad ülesanded teenuseosutajatele, mistõttu võiks arvata, et see ei vasta teenuse osutamise ja järelevalve lahususe põhimõttele.
22. Ameti arvates võib see määratlus olla vastuolus nii ühtse Euroopa taeva kui ka EASA algmäärustes sisalduva pädevatele asutustele ülesannete määramise põhimõttega. Mõlemas määruuses eristatakse nn „seaduslikku delegeerimist“ (pädevuste seaduslikku omistamist teatavale üksusele), mis loob uue pädeva asutuse, ja ülesannete teise astme delegeerimist (ehk määramist) pädeva asutuse poolt mõnele kvalifitseeritud üksusele.
 23. Ameti arvates peab seda määratlust muutma järgmiselt: *„pädev asutus“ tähendab asutust, mille vastav liikmesriik on tunnistanud pädevaks, et tagada käesoleva määruse nõuete täitmine.*
 24. Kui pädev asutus otsustab delegeerida osa ülesandeid teisele üksusele, järgides seejuures teenuste osutamise ja järelevalve lahususe põhimõtet, ei muuda see seda üksust pädevaks asutuseks. Kvalifitseeritud üksustele võib delegeerida ainult teatud sertifitseerimis- ja järelevalveülesandeid, mida on kirjeldatud algmääruses ja ühtse Euroopa taeva raammääruses. Sellistel juhtudel on siiski selge, et need üksused ei ole määruse mõistes pädevad asutused, kuna nad tegutsevad pädeva asutuse nimel ja vaid viimane kannab tegevuse eest vastutust. Seega võib delegeerida mõningaid tegevusi, ülesandeid ja pädevusi, kuid pädeva asutuse aruandluskohustust ega vastutust ei saa delegeerida.
 25. Kui komisjon ei saa määratlust praegusel etapil muuta, siis peaks komisjon ameti arvates selle küsimuse lahendama mõnes hilisemas etapis ning kõik sätted põhjalikult läbi vaatama, et tagada kohustuste ning teenuste osutamise ja järelevalve vahelise tasakaalu ja sõltumatuse säilimine.
 26. Lisaks on oluline rõhutada, et mõnel juhul peab pädev asutus ülesande, otsuse, menetluse või tegevuse heaks kiitma enne, kui aeronavigatsiooniteenuse osutaja või lennuliiklusteenust osutav üksus seda teostada saab. See ei tähenda, et iga tegevus vajab eelnevat heakskiitu, kuid seda võib teha üldiselt siis, kui pädev asutus kiidab heaks asjakohased menetlused sertifitseerimisprotsessi või muudatuse läbivaatamise käigus. Näiteks on hajutusmiinimumi valik.
 27. Mõnes märkuses ja mõnes märkuse vastuses ilmnes, et pädev asutus eelistab mõistet „nõustumine“ mõistele „heakskiit“. Ameti arvates ei ole mõiste „nõustumine“ tähendus juriidilises mõttes selge, kuna seda võib tõlgendada mitmeti. Näiteks võib seda tõlgendada vaikiva nõusolekuna, mispuhul pädev asutus lihtsalt „tunnustab“ menetlust, seejuures aeronavigatsiooniteenuse osutajat või lennuliiklusteenust osutavat üksust teavitamata; sel juhul ei ole selge, kas pädev asutus peab menetluse läbi vaatama või mitte. Seda võib tõlgendada ka nii, nagu peaks pädev asutus enne menetluse rakendamist või tegevuse teostamist menetluse või tegevuse läbi vaatama ja neid hindama ning aeronavigatsiooniteenuse osutajat või lennuliiklusteenust osutavat üksust oma otsusest teavitama. Kuna kõik reguleeritavad organisatsioonid peavad õigusakte ja kohustusi selgesti mõistma ja tõlgendama, on mõiste „nõustumine“ asemel valitud mõiste „heakskiit“. Kui kasutatakse mõistet „heakskiit“, siis on selge, et asutus peab vastava dokumendi, menetluse või tegevuse läbi vaatama ja seda hindama ning andma sellele ametliku heakskiidu.

iii. Eeskirja struktuur

28. Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa konsulteerimisprotsessi käigus väljendasid mõned sidusrühmad muret, et Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade struktuur ei ole piisavalt „lugejasõbralik“. Praegune Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade struktuur tuleneb komisjoni poolt EUROCONTROLile antud volitusest, milles nõutakse etapiviisilist lähenemist, alates A-osast, millega on ICAO 2. lisa peaaegu täies mahus üle võetud. Lisaks tuleneb see soovist tagada sujuv üleminek, et dokumendi sisestruktuur oleks lugejatele tuttav. Euroopa standarditud

õhusõidueeskirjade B-osas, millega võetakse üle mõned ICAO 11. ja 3. lisa osad, pole struktuuri loogika sama hästi arusaadav ja paistab, et mõningaid sätteid võiks rühmitada teemade alusel teistmoodi. Mõne sidusrühma arvates tuleks ajalisel järjestuses osade paremaks organiseerimiseks koostada homogeensem määrus, mille ülesehitus põhineks teistsugusel, järjekindlamal ja lugejasõbralikumal loogikal. Kuid teised sidusrühmad ei avaldanud sama arvamust ja paistsid praeguse lähenemisviisi ja struktuuriga rahul olevat.

29. Ameti arvates on Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade struktuuri küsimus põhjendatud ja enne lõpliku struktuuri kinnitamist tuleb seda tõsiselt kaaluda, et reguleerimine oleks tõhusam ja eeskirja oleks lihtsam rakendada.
30. Ameti arvates oli ICAO struktuuri järgimine eelnõu koostamise etapis arusaadavuse ja võrdlemise lihtsustamiseks kasulik, kuid sama teemat käsitlevate sätete jaotamine üldistusteks (A-osa), teenusteks (B-osa) ja menetlusteks (C-osa) ei ole Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade eeskirja koostamise ainus optimaalne variant. Muud variandid võivad olla tõhusamad ja kasutajasõbralikumad ning seda küsimust tuleb põhjalikult uurida. Kindlasti tuleb eeskirja selguse ja loetavuse huvides vältida sama teemat puudutavate sätete jaotamist erinevate osade vahel. Selleks vajalikku lõplikku läbivaatamist ei olnud aga võimalik teha Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa koostamise ajal, sest aega nappis ja dokumendi erinevad osad ei ole valmimise ja vastuvõtmise ajakavas üheväärsed (A-osa on „külmutatud“, B-osa on koostamise lõppetapis ja C-osa on koostamisel).

Ameti arvates ei ole Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade A-osa ja B-osa ümberstruktureerimine käimasolevas etapis võimalik ega kasulik. Peamine põhjus on, et Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade C-osa on praegu koostamisel ja selle osa praegune valmimisaste ei võimalda kogu Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade struktuuri põhjalikku hinnata. Seepärast tuleks Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja struktuur läbi vaadata alles siis, kui C-osa eelnõu on piisavalt valmis, ent viisil, mis võimaldab kinni pidada plaanitud rakendustähtjast.

31. Lõpuks tuleb märkida, et Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja võimalik ümberstruktureerimine ei tähenda Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade A- või B-osa (või tulevase C-osa) sätete sisu muutmist. Vastupidi, Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade A-osa ja B-osa (ja tulevase C-osa) sisu ei muudeta üldse; ümberstruktureerimine mõjutab ainult sätete paiknemist võimaliku Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade ümbertöötatud struktuuri peatükkides ja lõigetes.

iv. Ajakontrollid

32. ICAO 11. lisa nõuete kohaselt peavad lennuliiklusteenust osutavad üksused edastama ajakontrolle „lähima poole minuti täpsusega“. See nõue võeti Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa esialgsesse eelnõusse üle muudatusteta ja selle kohta saadi märkimisväärne arv märkusi. Enamiku märkuste järgi ei vasta „pool minutit“ praegu Euroopas kasutusel olevatele tavadele, tänapäeval on õhusõidukitel ja pilootidel palju täpsemad võimalused saada teistest allikatest õige kella-aeg ning ajakontrollist lähima minuti täpsusega piisab. Lisaks mainisid sidusrühmad mõningaid erinevusi ICAO 11. lisa ja ICAO 10. lisa 2. kõite vahel seoses kellaaja kirjeldamisega (pool minutit 11. lisa, tunnid ja minutid 10. lisa). Kuid 10. lisa 2. kõite punktis 5.2.1.4.1.4 viidatakse kellaaja edastamisele üldiselt, samas kui 11. lisa kirjeldatakse konkreetseid „ajakontrolle“. Läbivaatajate rühm ja avalikul seminaril osalejad toetasid kindlalt nõuet teostada ajakontrolle lähima minuti, mitte poole minuti täpsusega, ehkki keegi ei esitanud selget põhjendust, miks ajakontrolle ei saa teostada lähima poole minuti täpsusega.
33. Amet ja EUROCONTROL on seda küsimust tõsiselt kaalunud, kuid seda laadi muudatuse tegemiseks on vaja lisauuringuid. Algselt ICAO väärtusest vähem täpse kriteeriumi

lisamine B-osasse võib tähendada C-kategooria erinevust⁸ ICAO standardist. Otsus leppida Euroopa tasemel ühiselt kokku ICAO nõudest sedavõrd erineva nõude kooskõlastatud riiklikus teavitamises oleks olulise tähendusega ning seda laadi erinevust ei ole Euroopa standarditud õhusõidueeskirjades varem isegi kaalutud.

34. Igal juhul tuleks enne sellise muudatuse vastuvõtmist seda selgelt põhjendada, et tagada kõigi asjakohaste aspektide põhjalik uurimine ja arvessevõtmine. Uurimine on algatatud ja seda tehakse praegu koostöös ameti, EUROCONTROLi ja asjaomaste sidusrühmade, muu hulgas õhuruumi kasutajatega. Kuna see aspekt mõjutab tõenäoliselt ohutust, tuleb tööle pühendada piisavalt tähelepanu, ressursse ja aega.
35. Sellel põhjusel ei hõlma arvamusel lisatud eelnõu tekst taotletud muudatust (ehkki see on põhjendatud ja märkustes viidatakse õigusega, et praegu Euroopas kehtiv tava erineb tõepoolest 11. lisa kirjeldatust), vaid on kuni uuringutulemuste saamiseni kooskõlas ICAO nõudega. Igal juhul tehakse kõik jõupingutused, et tulemused selguksid enne, kui komisjon lõpetab Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa eelnõu komiteemenetluse.

v. Õhuruumiklass A

36. ICAO määratluse kohaselt on õhuruumiklass A mõeldud ainult IFR-lendudele. Seepärast eeldavad kõik piloodid, et selles õhuruumis toimuvad ainult IFR-lennud ja et nende lend on muust liiklusest eraldatud. Mõnes märkuses ja märkuste vastustele laekunud vastuses on nõutud, et ICAO õhuruumiklassi A määratlusse lisataks erand, mis lubaks eritingimuste korral VFR-lende. Olles küsimust põhjalikumalt analüüsinud ja mõne sidusrühmaga nõu pidanud, tuletatakse meelde, et teatud piirkondades, kus kasutatakse praegu õhuruumiklassi A, kuid VFR-lendude jaoks antakse selles klassis lendamiseks erilube, tekitab see mitmeid probleeme.
37. Üks võimalikest probleemidest on sellised kasutajad, kes eeldavad, et kogu lennuliiklus on hajutatud. Teine probleem on VFR-lendude ebaselge staatus õhuruumis, kuhu VFR-lende ei tohiks lubada, muuhulgas hajutusrežiim, millele need lennud peavad / ei pea alluma. Sellest järeldati, et seda tüüpi lahendus tähendaks C-kategooria erinevust võrreldes ICAO standardiga. Sellel põhjusel peetakse vajalikuks lubada õhuruumiklassis A endiselt ainult IFR-lende. Lisaks arvatakse, et Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja raames võib leida muid lahendusi, et pakkuda alternatiivseid võimalusi mõistetava seaduslikkusega VFR-lendude õhuruumi paigutamiseks.
38. Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirjas leidub lahendusi VFR-lendude lubamiseks teatud õhuruumi osas: näiteks tavaoperatsioonide tarbeks teatud õhuruumiosade ümberliigitamine, lennukoridoride loomine või ajutiselt eraldatud alade (TSA) / ajutiselt reserveeritud alade (TRA) loomine. Erioperatsioonide puhul tuleb kaaluda Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja eelnõu artikli 4 rakendamist ja ettenägematute olukordade puhul võib aidata Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja eelnõu artikli 3 (mis viitab EASA algmääruse artikli 14 lõikele 1) rakendamine. Soov leida ja rakendada esmajärjekorras õhuruumi optimaalsel kavandamisel põhinevaid lahendusi peaks olema mainitud olukordades sobivaim teguviis, mis annab ühtlasi kõigile pilootidele hea ülevaate õhuruumi liigitusest ja osutatavatest teenustest ning on kooskõlas ICAO nõuetega, nagu on nõutud EASA algmääruses ja õhuruumi määruses ning Euroopa Komisjoni volituses.

vi. Õhuruumiklass F

39. Esmalt on oluline märkida, et õhuruumiklass F (ICAO 11. lisa määratluse kohaselt) on loodud eesmärgiga osutada ajutist nõustamisteenust, kuni saab võimalikuks osutada täielikku lennujuhtimisteenust.

⁸ C-kategooria – vähem ohutu või osaliselt rakendatud/rakendamata.

40. Tingimus, et nõustamisteenust tuleks kasutada ainult ajutise meetmena, lisati ICAO 11. lissasse 2001. aastal PANS-ATMi punkti 9.1.4.1.2 alusel: „Võttes arvesse 11. lisa punktis 2.4 loetletud kaalutlusi, tuleks lennuliikluse nõustamisteenust rakendada ainult juhul, kui lennuliiklusteenused ei võimalda lennujuhtimist ja tavaliselt lennuteabeteenuse pakutud piiratud nõustamine kokkupõrkeohtude osas ei ole nõuetekohane. Kui lennuliikluse nõustamist rakendatakse, siis tuleb seda tavaliselt käsitada ajutise meetmena, mida võib kasutada ainult seni, kuni selle saab asendada lennujuhtimisega.”
41. Lisaks väärrib tähelepanu, et viimane lause „Kui lennuliikluse nõustamist rakendatakse, siis tuleb seda tavaliselt käsitada ajutise meetmena, mida võib kasutada ainult seni, kuni selle saab asendada lennujuhtimisega” pärineb aastast 1960, kui see lisati dokumendi nr 4444 7. väljaande VII osa lõikesse 1.1.2.
42. Seda probleemi käsitletakse ka 1984. aastal avaldatud ICAO lennuliiklusteenuste plaanimisjuhendis (dokument nr 9426). Dokumendi nr 9426 I osa 2. jao 1. peatüki punktis 1.5 „Lennuliiklusteenuste järk-järguline arendamine” (punkt 1.5.9) on sätestatud, et „Sel põhjusel on ICAO tunnustanud lennuliiklusteenustate järk-järgulist arendamist, mis hõlmab lennuliikluse nõustamisteenust lennuteabeteenuse ja lennujuhtimisteenuse ajutise vahestaadiumina, et võimaldada korrapäraselt üleminekut peasjalikult informatiivselt teenuselt sellisele teenusele, mis kannab suurenenud vastutuse lendude ohutuse tagamise eest üle lennujuhtidele.” Lisaks on 2. peatüki punktis 2.7.1 sätestatud: „Alates lennuliikluse nõustamisteenuse lisamisest asjassepuutuvasse ICAO sättesse on plaanis käsitada seda lennujuhtimise ajutise vahestaadiumina, mis peab võimaldama minna korrapäraselt ja sujuvalt üle lennuteabeteenuselt (marsruutlennul või lennuväljade ümbruses) lennujuhtimisteenusele. Seepärast tuleb mõista, et lennuliikluse nõustamisteenus ei saa ega peagi olema eesmärk omaette – seda tuleb kasutada, et anda lennujuhtidele võimalus omandada vajalik kogemus piiratud aja vältel täieliku lennujuhtimisteenuse osutamisel, et nad saaksid käituda nii, nagu juhiksid lennuliiklust täielikult, ilma teenuse osutamisega kaasneva täieliku vastutusega.”
43. Leiti, et nõustamisteenusega õhuruumi käsitletus algselt kavandatud rakenduseeskirjas vastas ICAO eesmärgile. Kuna mõiste ajutine olemus säilis, vastas see ICAO põhimõtetele. Selleks et rakenduseeskirja sätted oleksid mõödavad, määrati ajutise ja pikaajalise teenuse kompromissina tähtajaks kolm aastat.
44. Õhuruumiklassi F käsitlevates märkustes ja nende vastustele saadetud vastustes väljendati peamiselt mõtet, et ICAO kohaselt määratletud õhuruumiklassi F tuleks lubada kasutada tähtajatult, et riigid, kus õhuruumiklassi F praegu kasutatakse, saaksid seda ka edasi teha. Avalikul seminaril toetasid neid märkusi jõuliselt selle liikmesriigi esindajad, kes on seda õhuruumiklassi palju kasutanud, samuti mõned sama riigi piirkondlikud lennujaamad.
45. Seejärel otsustati neid märkusi toetavate argumentide alusel loobuda rakenduseeskirjas kolmeaastasest tähtajast ning seda küsimust uuritakse edasi, et otsustada, kas tähtajast tuleks lihtsalt loobuda või tuleks nõuete täitmise vastuvõetavaid viise vastavalt muuta.
46. Lõpuks tuleb märkida, et olenevalt lennuliikluse arengust võiks sobivaks lahenduseks olla õhuruumiklassi F asendamine klassiga G. Seepärast on kavandatud eeskirjas ICAO märkuse teksti vastavalt muudetud.

vii. Õhuruumiklass G ja IFR-lendude raadiosidevõimekuse nõue

47. Seda märkust ei esitatud avaliku konsulteerimise ajal, vaid seminaril, ning amet peab seda piisavalt oluliseks, et seda arvamusel lähemalt selgitada. Seminaril seati kahtluse alla IFR-lendudele esitatav nõue kasutada lennujuhtimiseta õhuruumis raadiosideseadmeid, tuues näiteks lennujuhtimiseta õhuruumis allpool visuaallennuilma piirkonda lendavad purilennukid.

48. Lisaks on see teema seotud õhuruumiklasse kirjeldava B-osa 1. liite tähenduse selgitusega, mis esitati EUROCONTROLi korraldatud avaliku ja mitteametliku konsulteerimise käigus. Selgituses öeldi, et IFR-lendudeks lennujuhtimiseta õhuruumis on nõutav raadiosidevõimekus, kuid seda nõuet ei tohi tõlgendada kohustusena pidada katkematut vastastikust raadiosidet.
49. Seda küsimust analüüsiti ja otsustati, et praegune IFR-lendude, lennujuhtimiseta õhuruumis toimivate lendude, õhusõidukite meeskondade kvalifikatsiooni ja õhusõidukite varustuse õigusraamistik ning näites kirjeldatud tegevuste mõju ohutusele ei võimalda ICAO 11. lisast Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osasse ülevõetud raadiosidevõimekuse nõudest sellisel kujul ohutult loobuda. Seevastu arvatakse, et sellise tegevuse kaitseks nagu purilennukite lend allpool visuaallennuilma piirkonda lennujuhtimiseta õhuruumis tuleks kasutusele võtta õhuruumi eristaatus, mis võimaldaks nimetatud tegevuste eraldamist muust liiklusest, ning võib-olla näha ette vabatahtlikku raadiosidevõimekust võimaldav tegevuskord.

viii. Hajutusmiinimumi valik

50. B-osa eelnõu esimesel koostamisel otsustati jätta sellesse punkti kohatäide, mis viitab komisjoni hiljem tehtavale otsusele. Põhjuseks oli küsimuse keerulisus ja asjaolu, et juba algusest peale on teadvustatud vajadust leida paindlik lahendus ning võtta navigatsiooniteeninduse protseduuridest (PANS) pärit materjal üle rakenduseeskirjadesse, nõuete täitmise vastuvõetavatesse viisidesse ja juhendmaterjali – või siis mitte võtta, olenevalt iga juhtumi hindamisest. Seepärast otsustati selle küsimuse üksikasjade arutamine edasi lükata Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade täiendavate osade väljatöötamiseni, et B-osa valmimine ei hilineks.
51. Vertikaalse hajutusmiinimumi lisamine ei kuulunud muudatusettepaneku teatesse, milles oli algselt kirjas, et „komisjon teeb ettepanekud hajutusmiinimumiga seotud meetmete kohta.”
52. Kuna 1000 jala ja 2000 jala miinimumid on selged tänu Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade I lisa 2. liites sisalduvale reisilennukõrguste tabeli viitele, siis peeti vertikaalse hajutamise küsimuse selgitamiseks sobivaks lisada ICAO PANS-ATMi punkti 5.3.2 tekst. See annab ühemõttelise ja standarditud arusaama vertikaalse hajutuse kriteeriumidest. Horisontaalset hajutamist ei käsitleta aga rakenduseeskirjas, vaid nõuete täitmise vastuvõetavates viisides või juhendmaterjalis, nagu seminaril viidatud.
53. Selle korralduse kohta esitati avaliku lugemise käigus mitmeid märkusi, sealhulgas küsimusi komisjoni tulevase otsuse ja kohatäite täpse tähenduse ja otstarbe kohta. Üldsusega konsulteerimise järel selgus, et hajutusmiinimume käsitlevasse punkti võiks lisada märkuse, et üldpõhimõtte kohaselt esitab aeronavigatsiooniteenuse osutaja hajutusmiinimumi ettepaneku pädevale asutusele heakskiitmiseks. Eelnõu töörühm pidas seda kindlaks ja ohutuks lähenemisviisiks, mis vastab teenuste osutamise ja järelevalve lahususe põhimõtetele.
54. Kooskõlas muudatusettepaneku teates tehtud ettepanekuga, mida hiljem käsitleti märkuste vastusdokumendis, sooviti see valikuprotsess esitada Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade järel koostatavas tulevases lennuliiklusteenuste osas, kuna see ei täida ilmselgelt kokkulepitud õhusõidueeskirjade kriteeriume. Seminaril peetud aruteludes ilmnis siiski, et sidusrühmad soovisid saada selle teema kohta viivitamata konkreetsemat teavet, mistõttu kavandati käesolevas arvamus esitatud tekst. See lähenemisviis võimaldab lisaks säilitada järjepidevuse rakenduseeskirja eelnõu punkti 2.3 ulatuses, kuna mõned alapunktid tuleb Euroopa standarditud õhusõidueeskirjades kindlasti säilitada.
55. Käesolevale arvamusle lisatud eeskirja eelnõus on kõiki esitatud märkusi arvesse võetud. Meie arvamus kohaselt on eeskirja eelnõu piisavalt paindlik ja proportsionaalne, seda saab vajaduse korral täiendada nõuete täitmise vastuvõetavate

viiside ja juhendmaterjaliga ning seda võib pidada ka kõige praktilisemaks viisiks esitada ICAO standardite ja menetluste vaheline seos ELi regulatiivses keskkonnas.

IX. Öine erivisuaallend (SVFR-lend)

56. Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa eelnõu punkt 2.6.1 koostati EUROCONTROLi õhuruumide ja navigatsiooni meeskonna poolt juba varem, lähtudes õhuruumide liigitamise juhendi juhise nr 4. Sidusrühmade palvel lisati need sätted Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja eelnõusse ja nad täiendavad seega ICAO standardeid. Juhendi koostamisel ajal olid sidusrühmad valdavalt nõus, et SVFR-lende tohib lubada ainult päevasel ajal. Sel ajal olid üdlenndusametuste esindajad ohutuse tagamise nimel kindlalt öiste SVFR-lendude vastu. Seetõttu otsustas eelnõu töörühm, et SVFR-lende tohib lubada „ainult päevasel ajal“ ja see lisati muudatusettepaneku teatesse SVFR-lendude lubamise kriteeriumina.
57. Siiski esitati mitu märkust, milles pooldati öiste SVFR-lendude lubamist. Eelnõu töörühm oli selles küsimuses kahtleval seisukohal, kuna juhendi sätetest kõrvalekaldumise põhjendamiseks ei olnud piisavalt ohutusteavet, ning niimoodi vastati ka kõnealustele märkustele. Teisalt ei olnud keegi juhendit ametlikult ohtude ja riskide seisukohast hinnatud ning juhiste ohutustase tugines peamiselt sellele, et need põhinesid Euroopa headel tavadel ja olid koostatud ohutuse eest vastutavate hästiteavitatud lennundusekspertide poolt.
58. Üks tehnilistest põhjustest, miks öist SVFR-lendu sobivaks ei peetud, oli see, et SVFR-lennu põhieesmärk on võimaldada VFR-lendudel siseneda lennujuhtimisega piirkonda või sellest väljuda, kui lennujuhtimisega piirkond ei vasta visuaallennuilma tingimustele. Nende tingimuste kohaldamine öisele ajale pakkus lennujuhtimisega piirkonnast väljumiseks väga piiratud võimalusi, kuna Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade A-osa öise VFR-lennu nõuded on väga sarnased lennujuhtimisega piirkonnas kehtivatele visuaallennuilma kriteeriumidele.
59. Seminaril peetud aruteludes ilmnis, et öise SVFR-lennuga seotud märkused põhinesid tegelikel probleemidel ja neis väljendatud nõue oli piisavalt põhjendatud ning mõistlik peamiselt seetõttu, et lennuks sobimatuid meteoroloogilisi tingimusi võivad põhjustada eri kriteeriumid. Nagu selgitati, võib juhul, kui vaid pilvede kõrgus on hariliku visuaallennu jaoks liiga väike, kuid võimaldab selliseid operatsioone nagu harjutuslennud lennuvälja ümbruses öise VFR-lennu kvalifikatsiooni säilitamiseks, olla öistel SVFR-lendudel eeliseid ja neid võib korraldada tingimusel, et kohalik lennuliiklusteenust osutav üksus peab neid õigustatuks ja annab lennuloa.
60. Kõigi nende märkuste arvessevõtmiseks otsustati, et piirangule „ainult päeval“ lisatakse võimalus, et pädev asutus võib lubada ka öiseid SVFR-lende eeldusel, et luba antakse alles pärast kohapealset ohtude ja riskide hindamist, mis hõlmab kohaliku öiste VFR-lendude ja SVFR-lendude tavade ja tingimuste hindamist. Igal juhul, nagu ka Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade A-osa puhul, tuleb teha kõigi õhuruumide liigitamise juhendist võetud sätete ja kõigi ICAO materjalist erinevate rakenduseeskirja eelnõu elementide ohtude ja riskide hindamine. Hindamiste aruanne tehakse kättesaadavaks enne seda, kui komisjon lõpetab Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa eelnõu komiteemenetluse.

X. Lennuinfoteeninduse reguleerimisala

61. Paljud märkused puudutasid B-osa punktis 3.2.2 kirjeldatud nõuete reguleerimisala ja eriti seda, et nõuete sõnasõnaline järgimine võib kaasa tuua mõttetud kohustused esitada tohutul hulgal ebavajalikke ja vahel kättesaamatuid andmeid. Neid kartusi väljendati uuesti ka seminaril lähtuvalt märkuste vastusdokumendis esitatud vastustest, mille kohaselt kavatakse see küsimus lahendada juhendmaterjalis. Sidusrühmade sõnul valmistab see neile endiselt muret, kuna juhendmaterjal ei saa juriidiliselt muuta kehtiva nõude sisu.

62. Amet ja EUROCONTROL leppisid seminaril kokku, et nad üritavad leida optimaalse sõnastuse, mis vastaks pilootide õigustatud ootustele ja tagaks „vaikimisi ohutuma olukorra“, tekitamata lennuliiklusteenust osutavatele üksustele praeguste mõistlike tavadega võrreldes ülemäärast koormust, mis kõigele lisaks võib sidesageduste liigse koormamise tõttu operatiivtõhusust vähendada.
63. Amet ja EUROCONTROL on hoolikalt vaadanud läbi sätted ja nende sõnastuse muutmise sellised võimalused, mis ei tekitaks vajadust teavitada ICAOd C-kategooria erinevusest. Analüüsi tulemusel järeldati, et sätete muutmine selliste väljenditega nagu „kui see on kohaldatav“ või „kui see on teostatav“ vähendaks sätete optimaalsust, võiks olemasolevad tavad tasakaalust välja viia ja tekitada koguni C-kategooria erinevuse.
64. Seepärast otsustati, et teksti ei muudeta. Kavandi lõplikule versioonile lisatakse siiski juhendmaterjal, et selgitada eemärki ja vajadust mitte koormata sagedusala tarbetu, kättesaamatu või sellise üldteabega, mida piloot ei ole palunud. Juhendmaterjal koostatakse ICAO 11. lisa punkti 4.2.2 1. märkuse põhjal, mida tuleb mõista selliselt, et lennuliiklusteenust osutav üksus ei pruugi alati kogu liiklusest teadlik olla (piiratud tuvastusvõime, raadioside jne) ning seetõttu ei ole mõnel juhul võimalik edastada vajalikku teavet kokkupõrkeohtude kohta.

xi. Meteoroloogiateenused

65. Nagu muudatusettepaneku teates juba selgitatud, võetakse rakenduseeskirja eelnõu 5. peatükiga üle ICAO 3. lisa asjakohased sätted, mida käsitatakse olemuslikult õhusõidueeskirjana. Need elemendid on seotud peamiselt ettekannetega õhusõidukitelt.
66. Muudatusettepaneku teatest ilmnes sidusrühmade seas valitsev arvamus, et automaatset andmesidet puudutavaid punkte ei tohiks Euroopa standarditud õhusõidueeskirjades käsitleda. Märkuste järgi tuleks automaatset andmesidet (andmeühendust) käsitleda koos kõigi muude automaatset andmesidet ja andmeühendust puudutavate aspektidega.
67. Seepärast sisaldab käesolevale arvamusele lisatud Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa 5. peatükk ainult sätteid õhusõidukilt tehtud eriettekannete ja muude suuliselt edastatavate mitterutiinsete aviovaatluste kohta.
68. Vastusena sidusrühmade ettepanekutele, mis käsitlesid nende sätete eraldamist ICAO 3. lisa üldosast, kavatseb amet aegsasti koostada tabeli, mis tagab, et ICAO standardite ja soovitatavate tavade Euroopa õigusraamistikku ülevõtmisel ükski säte juhuslikult välja ei jääks.

xii. Tsiivilõhusõidukite kinnipidamine

69. Tsiivilõhusõidukite kinnipidamisega seotud punkt võeti ICAO 11. lisast Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osasse, ilma et algse ICAO tekstiga võrreldes oleks tehtud ühtegi muudatust. Euroopa Liidu liikmesriigid ei teatanud ICAO-le ühestki muudatusest võrreldes ICAO 11. lisa asjakohaste punktidega. Üks märkus siiski tehti ning seda korrati seminaril ja pärast seda; see kritiseeris peamiselt lennuliiklusteenust osutavatele üksustele kehtestatud nõuet, mille kohaselt peab lennuliiklusteenust osutav üksus looma kinnipeetava õhusõidukiga vastastikuse side ja teavitama pilooti kinnipidamisest. Lisaks juba esitatud teabevahetusele ja selgitustele ning et hoida ära mis tahes muudatuse riski, mis võiks vastavate sätete muutmisel kahjustada Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa ohutust ja terviklikkust, on oluline rõhutada, et asjakohased sätted kehtivad ainult potentsiaalselt kinnipeetud tsiivilõhusõidukit kontrollivale lennuliiklusteenust osutavale tsiivilüksusele, nende sätete eesmärk on üksnes ohutuse tagamine ja puudub mis tahes ambitsioon kinnipidamist reguleerida.
70. Ühtlasi tuleb selgitada, et asjakohane punkt, mis algab sõnadega, et lennuliiklusteenust osutav üksus „peab vastavalt olukorrale võtma alljärgnevalt loetletud meetmeid: ...“, võimaldab piisavalt paindlikku tegutsemist ja peaks jätma liikmesriikide ametivõimudele vabaduse kehtestada riiklikke menetlusi.

71. Lõpuks selgitatakse punktis 4.2.2 täpsemalt õhk-maa-side loomise viise.

xiii. Lennujuhi ja piloodi vahelise andmeside (CPDLC) teadete kinnitamine ettelugemisega

72. Muudatusettepaneku teates esitatud Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa eelnõus on kirjas, et pädev asutus otsustab, kas nõuda lennujuhi ja piloodi vahelise andmeside teadete kinnitamist ettelugemisega või mitte. Antud juhul on tegemist ICAO materjalis esineva mõiste „lennuliiklusteenust osutav asutus“ ülevõtmisega, mis tuleks Euroopa õigusraamistikus asendada mõistega „teenuse osutaja“ või „pädev asutus“, nagu on selgitatud eespool punktis i. Suur hulk märkusi näitas, et otsus ettelugemise kohta on selgelt tegevuslikku laadi. Lisaks leiti, et sellise tegevusliku otsuse kohta tuleb teha ohtude ja riskide hindamine, mille pädev asutus heaks peab kiitma.
73. Kirjaliku konsulteerimise ja seminari käigus antud selgituste asjakohasus on heaks kiidetud ja käesolevale arvamusle lisatud rakenduseeskirja eelnõus ilmneb selle otsuse tegevuslik laad sel viisil, et pädeva asutuse asemel viidatakse aeronavigatsiooniteenuse osutajale.

xiv. Kohustusliku raadioside ala (RMZ) – kohustusliku transponderi ala (TMZ)

74. Kohustusliku raadioside ala ja kohustusliku transponderi ala mõisted tulenevad EUROCONTROLi õhuruumide liigitamise juhendist. Need loodi vastuseks levinud murele ja eesmärgiga tõhustada ohutust mõningates õhuruumi osades, kus sellises õhuruumis toimuvat lennuliiklust arvesse võttes ei piisanud oodatava ohutustaseme tagamiseks ICAO õhuruumide liigituse rakendamisest.
75. Esitatud märkused on kohustusliku raadioside ala ja kohustusliku transponderi ala lisamist Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osasse üldiselt toetanud ja seda võib pidada Euroopas kehtivate ohutusmeetmete ühtsel rakendamisel oluliseks sammuks. Mõnes märkuses on soovitatud eelnõu teksti täiustada; täiustused on vastu võetud ja sisalduvad käesolevale arvamusle lisatud eeskirja eelnõus.
76. Tuleb märkida, et kuigi kohustusliku raadioside ala ja kohustusliku transponderi ala mõisted ei pärine ICAO 11. või 3. lisast, ei tähenda see erinevust ICAO materjalidest, kuna mõned 11. lisa sätted võimaldasid selleks eraldatud õhuruumiosades kohustusliku raadioside või transponderi kasutamise erinõudeid. Uus on ainult nende nõuete ühtne vormistamine ja rakendamine kogu Euroopas, et see oleks selgesti arusaadav kõikidele pilootidele olenemata nende rahvusest. Sellegipoolest lisatakse kohustusliku raadioside ala ja kohustusliku transponderi ala nende punktide sekka, mis esitatakse pärast arvamuse avaldamist komisjonile ohtude ja riskide hindamiseks.

xv. Kiirusepiirang 250 sõlme

77. Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa eelnõus ei ole õhuruumiklassidega seotud õhukiiruse piirangute esialgseid ICAO nõudeid muudetud. Sellel teemal on esitatud vastuolulist laadi märkusi ning märkuste vastusdokumendile on tulnud vastuolulisi vastuseid. Mõnes märkuses taotleti kiirusepiirangu laiendamist allpool 10 000 jalga kõigile õhuruumiklassidele, teistes märkustes taotleti piirangu rakendamist ainult VFR-lendudele või teatud lendudele mitmesugustel põhjustel erandi tegemist.
78. Kiirusepiirangu lähtepõhimõte „näe ja väldi“ kehtib nii VFR- kui ka IFR-lendude puhul ja ka olukordades, kus lende ei hajutata. Tuleb märkida, et erilubade või -menetlustega seotud operatiivseid kiirusepiiranguid saab pädeva asutuse loal kasutada ka edaspidi, eeldusel et need ei ole vastuolus õhuruumiklassiga seotud ICAO/SERA kiirusepiiranguga (st standardsete instrumentaalväljumiste (SID) ja standardsete instrumentaalsaabumistega (STAR) seotud spetsiifiliste kiirustega).
79. Ühes märkuses taotleti kiirusepiirangu erandi tegemist mõnda liiki õhusõidukitele, mis operatiivsetel või tehnilistel põhjustel peavad lendama suure kiirusega; sellega seoses tuleb uuesti rõhutada, et Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskiri

kehtib ainult üldlennundusele. Suurte kiiruste lubamine igat liiki õhuruumi kasutajatele avatud lennunduskeskkonnas – mis on vastuolus ICAO nõuetega – saab toimuda ainult liikmesriigi enda vastutusel tema enda õhuruumis ja riiklike eeskirjade (nt operatiivlendude (OAT)) piires, kuid sellise otsuse laiendamine oleks väga keeruline ning seda ei tohiks rakendada kogu Euroopa õhuruumile ja selles õhuruumis kehtivatele üldlennunduseeskirjadele.

80. Seepärast otsustati käesolevale arvamusele lisatud eeskirja eelnõus säilitada kiirusepiirang 250 sõlme ICAO 11. lisa kirjeldatud kujul.

XVI. Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa lisamaterjal

81. Lisamaterjal, mis tutvustab Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa ja asjakohaste ICAO lisade vahelisi erinevusi, mis nõuaksid liikmesriikide ühist kokkulepet ja ICAO teavitamist, koostati muudatusettepaneku teate B-osa eelnõu sisu põhjal. Esitati hulk märkusi, mis pakkusid täiendusi või taotlesid muudatuste tegemist kooskõlas rakenduseeskirja eelnõu kohta esitatud muudatusettepanekutega.
82. Pärast konsulteerimist kontrolliti ja muudeti lisamaterjali kooskõlas rakenduseeskirja eelnõus tehtud muudatustega ning see on lisatud käesolevale arvamusele.
83. Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa lisamaterjal käsitleb nüüd üheksat erinevust, muu hulgas neid, mis vastavad kohustuslikuks muudetud ICAO märkustele, kusjuures üldse teatati 253 erinevusest ICAO 11. lisa ulatuses ja 111 erinevusest, mis on seotud Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osasse lisatavate ICAO 11. lisa sätetega.

IV. Regulaatiivse mõju hindamine

Eesmärk ja kavandatud mõju

84. Regulaatiivse mõju hindamise eesmärk on leida eeskirjade eesmärkide saavutamiseks parim võimalus, minimeerides samal ajal võimalikke negatiivseid mõjusid. See koosneb viiest loogilisest etapist: probleemide väljaselgitamine, eesmärgi määratlemine, võimaluste arendamine, mõju hindamine ja võimaluste võrdlemine. Kõnealusel juhtumil on võimaluste võrdlus üsna piiratud, kuna Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja eelnõu töötati välja kooskõlas Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade volitusega ja – nagu muudatusettepaneku teates 2011-02 juba nimetati – oli Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa rakenduseeskirja eelnõu väljatöötamise võimaluste arv piiratud. Seepärast käsitletakse ainult valitud võimalust.
85. Praegune regulaatiivse mõju hindamine ei korda muudatusettepaneku teatises esitatud regulaatiivse mõju täispikka hindamist, vaid käsitleb selle põhipunkte ja lisab mõned konsulteerimise käigus leitud uued mõjud.

a. Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa regulaatiivse mõju hindamises käsitletud teemad

86. ICAO 11. ja 3. lisa asjakohaste sätete ülevõtmine Euroopa standarditud õhusõidueeskirjadesse.
87. Euroopa Komisjon nõudis Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade volituses sõnaselgelt, et töö esmane eesmärk peab olema Euroopa Komisjoni rakenduseeskirja eelnõu koostamine, välja arvatud juhul, kui täielikku ühtlustamist ei peeta vajalikuks. Lisaks nõuti, et eeskirjas tuleb eelistada ICAO nõuetele vastavaid lahendusi.

b. Teema ulatus

88. Nagu eelnevalt nimetatud, võib hoolimata ICAO 2. lisa nimetamisest „õhusõidueeskirjadeks” leida õhusõidueeskirjadena käsitatavaid sätteid ka muudest ICAO dokumentidest. Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa eelnõu koostatigi selleks, et välja selgitada, millised ICAO 3. ja 11. lisa sätted tuleks õhusõidueeskirjadena ELi õigusaktidesse üle võtta.
89. Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja eelnõu peamine eesmärk ei ole liikmesriikidele uute kohustuste kehtestamine, vaid olemasolevate ICAO kohustuste ühtses Euroopa taevas rakendamise standardimine. Kuna ülevõetud ICAO sätteid on kogu maailmas juba kaua rakendatud, ei peeta seda märkimisväärseks probleemiks.
90. On mõningaid aspekte, milles Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa eelnõu erineb (A-kategooria erinevused) ICAO standarditest ja soovitatavatest tavadest. Taotletud erinevused on õigustatud. Ettepanek teostada ajakontrolle lähima minuti täpsusega kujutaks endast tõenäoliselt C-kategooria erinevust ning selle kohta teostatakse ohtude ja riskide hindamine, mis esitatakse komisjonile komiteemenetluse toetuseks.

c. Arvamuse eesmärkide lühikokkuvõte

91. Põhieesmärk on jätkata Euroopa Komisjoni algatatud Euroopa õhuruumi ühtlustatud õhusõidueeskirjade koostamist, et tõhustada ohutust, vähendada erinevatest riiklikest eeskirjadest tulenevaid ebamugavusi ja väärarvustamise riski ning tagada tõhus ja kiire rahvusvaheline lennuliiklus, milleks on vajalik tingmärkide, kokkupõrke vältimise protseduuride, lennuliikluse juhiste, keelekasutuse jms ühene mõistmine.

Võimalused

92. Valitud võimalus on „Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa eelnõu, millega võetakse üle kõigi ICAO lisade (v.a 2. lisa) õhusõidueeskirjadest sätted“. See võimalus valiti kooskõlas Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade volitusega.

Asjaomased sektorid

93. Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskiri mõjutab füüsilisi isikuid (piloodid, lennujuhid) ja juriidilisi isikuid (liikmesriigid, pädevad asutused, aeronavigatsiooniteenuse osutajad, õhusõidukite käitajad ja kõige tõenäolisemalt lennujaamade käitajad).

Mõjud

a. Kõik tuvastatud mõjud

94. Selle eeskirja rakendamine võib mõjutada neid füüsilisi ja juriidilisi isikuid, kes tegutsevad liikmesriikides, kus kasutatav õhuruumide liigitus ei vasta täpselt ICAO liigitusele (näiteks on lubatud teatavad VFR-lennud õhuruumiklassis A või ei kasutata õhuruumiklassi F ajutise klassina). Lisaks võivad neid sektoreid mõjutada ka ICAO standardite ja soovitatavate tavade vähesed täiendused (näiteks mõningate märkuste muutmine säteteks, nagu on kirjeldatud Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa lisamaterjalis, ning lennuruumide liigitamise juhendil põhinevad uued sätted).
95. Hästi struktureeritud ja üksikasjaliku kvantitatiivse hinnangu andmiseks tuleb teha üleeuroopaline uuring järgmiste andmete väljaselgitamiseks:
- liikmesriigid, kus Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade õhuruumide liigitus muutusi põhjustab;
 - kuidas mõjutavad muutused asjakohaseid riiklikke õigusakte ja kuidas toimiks nende rakendamine;
 - millisel määral muutub mõningate õhuruumi kasutajate juurdepääs teatud õhuruumi osadele ja kas uute juhendite kasutuselevõtmine Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osas võimaldab neid probleeme uute protseduuride kaudu lahendada;
 - milliseid ressursse, muu hulgas koolitusi, on vaja uute protseduuride rakendamiseks.
96. Sellise uuringu tegemine nõuaks tõenäoliselt raha ja ressursse ning Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade eelnõu koostamise üldist tihedat ajakava arvesse võttes ei peeta seda võimalikuks, mistõttu ei ole võimalik esitada piisavalt põhjendatud kvantitatiivset hinnangut.

i. Ohutus

97. Rakenduseeskirjade, nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja juhendmaterjali üldise ohutusosalase mõju nõuetekohaseks hindamiseks on vaja hinnata kõiki õigusaktide korruga. Lisaks peetakse vajalikuks käsitleda Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja koos hiljuti kehtestatud lennumeeskondade litsentsimise rakenduseeskirjadega, juba EASA komitee heakskiidetud lennutegevuse eeskirjadega ning lennuliiklusteenuseid osutavaid asutusi ja meteoroloogiateenuseid osutavaid asutusi käsitlevate osadega seotud tulevaste sätetega. Käesoleval juhul võetakse Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osaga ELi õigusaktidesse üle ainult ICAO 3. ja 11. lisa need sätted, mida võib käsitada olemuslikult õhusõidueeskirjadena. Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa täiendab A-osa, millega võetakse üle ICAO 2. lisa sätted. Ühtlasi jätkub töö Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirjadega, et võtta ELi õigusaktidesse üle ICAO lisa 10, PANS-ATM, PANS-OPS ja muud dokumentide asjakohased sätted. Õigusaktide pakett loetakse koostatuks alles siis, kui kõik jaos „Eeskirja struktuur“ nimetatud rakenduseeskirjad on vastu

- võetud. Siiski on oluline märkida, et kui kõik asjakohased meetmed (rakenduseeskirjad, nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja juhendmaterjal) on vastu võetud ja rakendatud, peaks olukord muutuma praegusega võrreldes ohutumaks tänu ICAO standardite ja soovitatavate tavade ühtsele rakendamisele Euroopa õhuruumis.
98. Nagu eespool selgitatud, ei ole Euroopa ühtlustatud eeskirjade täielikku paketti võimalik korruga koostada. Ka Euroopa Komisjon tunnistab seda Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade volituses EUROCONTROLile, mis näeb ette etapiviisilise lähenemise Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja koostamiseks.
 99. Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa reguleerimisala arvestades on siiski oluline hinnata sellise ülevõtmise mõju ohutusele ja tõendada eeskirja põhimõttelist ohutust. Teostatud on ohutuse mõjuhinnang – muudatusettepaneku teate III peatükk (Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa ohtude ja riskide hindamise kokkuvõte), mille eesmärk on hinnata lennuliiklusteenustele kehtestatud, olemuslikult õhusõidueeskirjadest nõuete ülevõtmist ühtse Euroopa taeva õigusaktidesse.
 100. Ohutusele avalduvat mõju on hinnatud eeskirja väljatöötamise eri etappides.
 101. Esimeses etapis valiti välja kuus Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade kõrgetasemelist ohutuskirjeldust, mille põhjal hakati välja töötama Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa sätteid, et need vastaksid järgmisele kirjeldusele: *„täielik ja nõuetekohane komplekt lennuliiklusteenustele esitatavaid nõudeid, mis on oma olemuselt õhusõidueeskirjad ja tagavad ELis lennuliikluse ohutu toimimise.“*
 102. Arendusetapi lõpus tõendati, et Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa on täielik, nõuetekohane, selgelt mõistetav ja kooskõlaline, rakendatav/teostatav ning vastab rakenduseeskirja eesmärkidele. Tasub märkida, et enamikku Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa nõudeid käsitatakse ohutusnõuetena, kuna nende peamine eesmärk on vähendada lennundusega lahutamatu seotud ohte/riske (nt kokkupõrked õhus, kokkupõrked ruleerimisteel jms).
 103. Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja kohaselt tuleb liikmesriikide praeguse regulatiivkorra asendamisel Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa sätetega teha ühtlasi kohapealne ohtude ja riskide hindamine, et üleminek toimiks ohutult.
 104. Hindamise tulemusena otsustati lõpuks, et eeskirjadest ei tohi erandeid teha ja et kehtestada tuleb nn hooldusprotsess, võtmaks arvesse tulevase ohutusvajadusi, ICAO 11. ja 3. lisa muudatusi või ELi operatiivkeskkonnas toimuvatest muutustest tulenevaid muudatusi.
 105. Kokkuvõtteks võib öelda, et ohtude ja riskide struktureeritud hindamisprotsess on näidanud, et Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osas esitatavad nõuded lennuliiklusteenustele, mis on olemuselt õhusõidueeskirjad, tagavad ELis ohutuma lennuliikluse ja et selle rakendamine on ohutu ainult juhul, kui Euroopa lennundust reguleeriv süsteem on täielik ja seda rakendatakse. Käesolevale arvamusel lisatud Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirjas on piisavalt arvestatud kõiki ohtude ja riskide hindamise protsessis tõstatatud ohutusprobleeme, soovitusi ja eeldusi või siis on nende lahendamiseks algatatud vajalik protsess (nt nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja juhendmaterjali pidev arendamine Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa puhul ja muude eeskirjade pidev arendamine algmääruse kontekstis).
 106. Lõpetuseks on oluline märkida, et mõningate detailide (nt poole minuti asemel lähima minuti täpsusega ajakontrollide) ning uute sätete (nt kohustusliku raadioside ala ja kohustusliku transponderi ala) mõju ohutusele analüüsitakse ning hindamistulemused edastatakse komisjonile.

ii. Majanduslik mõju

107. Praeguses etapis tehakse kulutusi peamiselt aeronavigatsiooniteenuse osutajate, lennuväljade käitajate ja õhuruumi kasutajate teavitamisele, koolitamisele ning neile eeskirja tutvustamisele. Neid käsitatakse ühekordsete kuludena, mis on seotud eeskirjade ja protseduuride esmakordse muutmisega. Seejärel peaksid kulud tänu eeskirjade ühtlustumisele kahanema. Sellegipoolest tuleb rõhutada, et kuna kõigi liikmesriikide kohta ei ole andmeid, on majandusliku mõju kohta võimalik anda ainult kvalitatiivne hinnang.
108. Mõju erinevates Euroopa õhuruumi piirkondades võib olla järgmine:
- muutusi ei ole, kuna riiklikud eeskirjad vastavad täielikult Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osale;
 - mõnede riiklike eeskirjade muutmine nende vastavusse viimiseks Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osaga (kuna Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskiri ei võta üle ICAO 11. ega 3. lisa tervenisti ja ülevõtmine lõpetatakse hiljem);
 - ükski liikmesriik ei pea enam tegelema ICAO 11. ja 3. lisa muudatuste ülevõtmisega,⁹ kuna seda tehakse Euroopa Liidu tasandil, muutes üleeuroopalist rakenduseeskirja.
109. Mõju ulatus oleneb järgmistest teguritest:
- riiklikud kulud, mis on seotud nõudega teostada riiklik ohtude ja riskide hindamine Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa rakendamise seotud muudatuste kohta (kui neid on);
 - Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa ja riiklike eeskirjade vaheliste erinevuste arv ning ulatus;
 - liikmesriikide operatiivprotseduuride muudatuste (kui neid on) ulatus ja
 - kohapealse ohtude ja riskide hindamise tulemuste põhjal kasutusele võetavate riskivähendusmeetmete (kui neid on) ulatus.
110. Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa rakenduseeskirja kulud võivad hõlmata järgmist:
- teavitamise, koolitamise ja Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade rakenduseeskirja tutvustamise kulud;
 - operatiivprotseduuride muutmise kulud;
 - kohapealse ohtude ja riskide hindamise põhjal nõutud riskivähendusmeetmete (kui neid on) kulud.
111. Mõju reguleerivatele asutustele, aeronavigatsiooniteenuse osutajatele, lennuväljade käitajatele ja õhuruumi kasutajatele oleneb loomulikult sellest, kui suurel määral erinevad riiklikud eeskirjad ICAO 3. ja 11. lisast ning sellest tulenevalt Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osast. Aeronavigatsiooniteenuse osutajate, lennujaamade käitajate ja õhusõidukite käitajate osalus hõlmab töötajate muutunud eeskirjadest teavitamist, töötajate asjakohast koolitamist ja operatiivprotseduurides nõutavate muudatuste tegemist. Pädevad asutused peavad tagama, et nende töötajad on teadlikud õhuruumi eeskirjade muudatustest ning et aeronavigatsiooniteenuse osutajad, lennuväljade käitajad ja õhuruumi kasutajad täidavad muudetud eeskirju. Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa eeskirjade jõustumise jaoks asjakohase üleminekuperioodi määramine võib sellist mõju oluliselt vähendada.

⁹ Nende ICAO standardite ja soovitatavate tavade puhul, mis on juba ELi õigusaktidesse üle võetud.

Reguleerivad asutused / pädev asutus

112. Reguleerivad asutused / pädevad asutused peavad alguses tagama, et eeskirjade nõutavad muudatused rakendatakse, millega kaasnevad kulud (nt inspektorid). Seejärel ei erine muudetud eeskirjade täitmise tagamisega seotud kulud praeguste eeskirjade täitmise tagamisega seotud kuludest. Võimalik, et mõned liikmesriigid, keda Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa sätted mõjutavad, peavad oma riiklikke õigusakte vastavalt muutma.
113. Üksikutel juhtudel võivad kulud tuleneda vajadusest muuta õhuruumide liigitust ning seega ka kõiki asjakohaseid kaarte ja väljaandeid. Lisaks sellele võib mõningates liikmesriikides õhuruumide liigituse nõuete täitmiseks ja erinevate õhuruumi kasutajate vajaduste rahuldamiseks olla vajalik muuta õhuruumi korraldust, näiteks luua uusi lennuliiklusteenuse marsruute, piiratud või eraldatud õhuruume jms.

Aeronavigatsiooniteenuse osutajad ja lennujaamade käitajad

114. Kõik aeronavigatsiooniteenuse osutajad peavad kasutama vajalikke protseduure, et tagada kogu vajaliku teabe jõudmine asjaomaste töötajateni. Ehkki sellel on iga aeronavigatsiooniteenuse osutaja puhul nõutavate muudatuste tõttu teatav haldusmõju, ei tohiks Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa rakendamine olemasolevate protseduuride kaudu aeronavigatsiooniteenuse osutajate kulusid olulisel määral mõjutada.
115. Mis puudutab koolitust, siis olgugi et koolitusmaterjalide ajakohastamine võib kaasa tuua mõningaid väikesi kulusid, ei tohiks uute eeskirjadega seotud koolituste kulud erineda töötajate pädevuse säilitamise praegustest kuludest. Koolituskulud võivad suurened ainult neis liikmesriikides, kus tuleb muuta õhuruumide liigitust ja vastavalt ka lennuliiklusteenuste protseduure. Igal juhul saab Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa rakendamisega seotud operatiivprotseduuride muutmise kulusid hinnata ainult kohalikul tasandil.
116. Kui liikmesriigid soovivad lisaks õhuruumiklassi F liigitada ümber kontrollitavaks õhuruumiks, võib see seoses lennujuhtide koolitamise ja värbamisega kaasa tuua lisakulusid.
117. Juhul kui lennujaamade käitajad osutavad ka aeronavigatsiooniteenuseid, mõjutab Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa rakendamine neid samamoodi kui aeronavigatsiooniteenuse osutajaidki.

Õhusõidukite käitajad ja õhuruumi kasutajad

118. Euroopa ja riiklike eeskirjadega nõutavad tavatoimingud pilootide instrueerimiseks hõlmavad ka teabe edastamist kavandatava eeskirja kohta. Seetõttu peaks seda protsessi juhtima kehtivate protseduuride kaudu nii väikeste kuludega kui võimalik.
119. Olgugi et koolitusmaterjalide ajakohastamisega võib kaasuda väiksemaid kulutusi, saab koolituste ja eksamite ning aeronavigatsiooniteenuse osutajate puhul hinnata koolituskulusid pärast uute eeskirjade kehtestamist üksnes kohalikul tasandil.
120. Mõnel juhul, kui liikmesriigi reguleeriv asutus / pädev asutus otsustab rakendada kohustusliku raadioside ala ja/või kohustusliku transponderi ala õhuruumiklassides G, F ja E, võib vähestel üldlennunduses kasutatavatel õhusõidukitel vaja olla lisavarustust, kuid neid kulusid saavad kohalikul tasandil hinnata ainult asjaomaseid meetmeid rakendavad liikmesriigid.
- iii. Keskkond
121. Oodatav mõju keskkonnale puudub või on tühine.
- iv. Sotsiaalne mõju
122. Sotsiaalset mõju ei ole oodata.
- v. Muud lennundusnõuded, mis ei kuulu EASA ega ühtse Euroopa taeva reguleerimisalasse.
123. Väljaspool EASAt ja ühtse Euroopa taeva reguleerimisala nõuded puuduvad. Tuleb siiski märkida, et ehkki sõjaväeõhusõidukite operatsioonid ja peamiselt operatiivlende teenindavad sõjaväelised teenuseosutajad ei kuulu ühtse Euroopa taeva ja EASA algmääruse reguleerimisalasse, võib nende sätete Euroopa tasandil rakendamine avaldada nende tegevusele mõju, mida olemasolevate andmete põhjal ei ole võimalik hinnata. Ühtlasi tuleb märkida, et see mõju avalduks peamiselt sõjaväelise tegevuse üldlennuliiklusega seotud osale (reguleerivate asutuste, õhuruumi kasutajate või aeronavigatsiooniteenuse osutajate kaudu) ja selles mõttes võib mõju olla sama mis tsiviilüksuste puhul.

Kokkuvõte ja lõplik hinnang

a. Kõigi hinnatud võimaluste positiivsete ja negatiivsete mõjude võrdlus

124. Nagu eelnevalt mainitud, oli Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa väljatöötamise võimaluste arv piiratud. Seetõttu ei saa regulatiivse mõju hindamises võrrelda kõigi võimaluste mõju, vaid tuleb keskenduda valitud võimaluse „millega võetakse üle kõigi ICAO lisade (v.a 2. lisa) õhusõidueeskirjade sätted“ positiivsete ja negatiivsete mõjude hindamisele.

a.1 Positiivsed mõjud

- Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade ühtne rakendamine algmääruse ja ühtse Euroopa taeva määruste reguleerimisalas.
- Üks määrus, mis hõlmab ICAO 2. lisa õhusõidueeskirjade nõudeid ning ICAO lisade (v.a 2. lisa) õhusõidueeskirjadena käsitatavaid sätteid.
- Õhuruumi kasutajad ei pea Euroopa õhuruumis lennates jälgima seda, kuidas iga liikmesriik ICAO õhusõidueeskirjadega seotud standardid ja soovitatavad tavad üle võtab.
- Suurem mugavus ja väiksem arusaamatuste risk, sest õhusõidueeskirjad ja õhuruumide liigitus ei erine enam riigiti.
- Liikmesriikide toetamine tänu ICAO standardite ja soovitatavate tavade ühtlasele ja kooskõlalisele rakendamisele. Liikmesriigid ei pea tulevikus enam pingutama ICAO 11. ja 3. lisa asjakohaste sätete muudatuste ülevõtmiseks, kuna seda tehakse keskselt Euroopa tasandil asjakohaseid eeskirjade koostamise meetodeid rakendades.
- ICAO õhuruumide liigituse rakendamise ühtlustamine.
- SVFR-lendudega seotud sätete ühtlustamine ning selle rakendamiseks ühemõtteliste tingimuste kehtestamine.
- Annab liikmesriikidele kohustusliku raadioside ala ja kohustusliku transponderi ala näol vahendid ohutuse tõhustamiseks nendes õhuruumi osades, kus selleks on tuntav vajadus. Niiviisi saavad liikmesriigid kohandada ICAO õhuruumide liigitust oma erivajadustega.

a.2 Negatiivsed mõjud

- Nagu eelnevalt nimetatud, lähtuti mõjuhinnangus põhimõttest, et käsitletakse üldprobleeme, kuna see ei saa käsitleda Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa rakendamise üksikaspekte ega rakendamise riiklikke üksikasju. Ajapuuduse tõttu ei ole Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa rakendamise üksikaspekte ega rakendamise riiklikke üksikasju uuritud.
- Üks võimalikke negatiivseid mõjusid on Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa rakendamise kulud, mis on seotud töötajate koolitamisega ja protseduuride muutmisega.
- b. Lõplik hinnang ja valitud võimaluse soovitamine

125. ICAO lisade (v.a 2. lisa) sätteid ülevõtvate ühtlustatud õhusõidueeskirjade kehtestamisega seotud kulud olenevad igas liikmesriigis valitsenud olukorrast.

126. Kui muudatused on vajalikud, siis peaks asjakohastes ohutuse ja muudatuste haldamise süsteemides olema ette nähtud menetlus teabe edastamiseks asjaomastele isikutele ning teabe edastamine eeskirjade kavandatavate muudatuste kohta peaks toimuma minimaalsete lisakuludega.

127. Olgugi et koolitusmaterjalide ajakohastamine võib põhjustada mõningaid kulusid, saab koolituskulusid pärast uute eeskirjade kehtimahakkamist hinnata vaid kohalikul tasandil.
128. Kui nõutakse suuremaid muudatusi, eriti uue õhuruumide liigituse ja/või kohustuslike raadioside alade ja kohustuslike transponderi alade tõttu, siis suurenevad kulud, kuid praegu ei saa kulude suurenemist hinnata.
129. Sellegipoolest peaks sellistes liikmesriikides, kus 11. ja 3. lisa on rakendatud mõningate erinevustega, kulutuste võimalikust suurenemisest tulenevat negatiivset mõju kompenseerima üldine positiivne mõju ohutusele, kuna pärast kõikide asjakohaste meetmete (rakenduseeskirjad, nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja juhendmaterjal) võtmist on kogu Euroopa õhuruumis ICAO standardeid ja soovitatavaid tavasid ühtsel viisil rakendatud. Lisaks ei pea liikmesriigid enam tegema jõupingutusi ICAO 11. ja 3. lisa muudatuste rakendamiseks, kuna seda tehakse Euroopa tasandil.
130. Ühtlasi on oluline juhtida tähelepanu Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa rakenduseeskirja rakendamise positiivsele mõjule, kuna see võimaldab õhusõidukite vaba liikumist üle Euroopa riigipiiride ning aitab liikmesriikidel ohutuse kõrget taset säilitada ning luua funktsionaalseid õhuruumi osi.

V. Ameti lõplik arvamus

131. Käesolevale arvamusel lisatud Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa sätted on koostatud ameti eeskirjade koostamise menetluste kohaselt ning järgides komisjonilt EUROCONTROLile antud Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade volituse nõudeid.
132. Pärast ameti konsulteerimisprotsessi, sidusrühmade märkustele esitatud vastuseid ja neile saadud tagasisidet, mis on koos selgituste ja põhjendustega esitatud punktis b, on ameti lõplik arvamus kokkuvõtlikult järgmine:
 - a) käesolevale arvamusel lisatud Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa sätted võtavad üle ICAO 11. ja 3. lisa need sätted, mida võib käsitada olemuslikult õhusõidueeskirjadena, ning aitavad kaasa õhuruumide liigitamise ja kasutamise ühtlustamisele Euroopas;
 - b) Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade B-osa ja asjakohaste ICAO lisade ülejäänud erinevused on praeguse teksti kontekstis pigem piiravat tüüpi (A-kategooria);
 - c) määratluse „pädev asutus” selgitamise ja ajakontrollide kirjeldusega seotud probleemid tuleb lahendada enne, kui komisjon lõpetab komiteemenetluse;
 - d) suur osa eespool kirjeldatud probleemidest, mis sidusrühmad eeskirja koostamise protsessi käigus tõstatasid, on lahendatud käesolevale arvamusel lisatud määruse eelnõus;
 - e) on ka teisi probleeme, mis lahendatakse lähitulevikus nõuete täitmise vastuvõetavate viiside / juhendmaterjali abil või tulevase Euroopa standarditud õhusõidueeskirjade C-osa koostamisprotsessis pärast seda, kui amet on nende ohutust hinnanud, nagu on selgitatud käesolevas arvamusel.

Köln, 14. november 2011

P. GOUDOU
tegevdirektor