



EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON

LAUSUNTO N:o 05/2011

14. marraskuuta 2011

Komission asetuksesta lennonvarmistuspalveluja koskevista vaatimuksista sekä yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menettelyjä koskevista operatiivisista määräyksistä sekä asetusten (EY) N:o 2096/2005, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta annetun komission asetuksen (EU) N:o .../... muuttamisesta

"Yhteiseurooppalaiset lentosäännöt (SERA), osa B"

"Lennonvarmistuspalveluja koskevat vaatimukset"

Tiivistelmä

Tämä lausunto sisältää yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen (SERA) täytäntöönpanosäännön 2 artiklaa koskevan tarkistusluonnoksen ja yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosäännön liitettä koskevan tarkistusluonnoksen.

Ehdotetuilla vaatimuksilla siirretään ICAO:n liitteen 11 ja liitteen 3 määräysten sisältö osaksi eurooppalaista sääntelykehystä. Nämä liitteet sisältävät ns. lentosääntöjä.

Uusilla eurooppalaisilla sääntöehdotuksilla pyritään ensisijaisesti

- yhtenäistämään lentosäännöt Euroopan ilmatilassa;
- helpottamaan ilmatilan käyttäjien vapaata liikkumista Euroopan ilmatilassa;
- helpottamaan toiminnallisten ilmatilan lohkojen käyttöönottoa muodostamalla yhteiset ilmaliikenteen hallintamenettelyt ja toimintasäännöt; ja
- auttamaan jäsenvaltioita hoitamaan Chicagon yleissopimukseen liittyvät velvoitteensa säätämällä ICAO:n vaatimusten ja suositeltavien käytäntöjen yhteisestä täytäntöönpanosta.

Ehdotetut vaatimukset perustuvat viranomaisten, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien, järjestöjen, sotilasilmailun palveluntarjoajien ja ilmailualan asiantuntijoiden kuulemiseen.

Selittävä huomautus**I. Yleistä**

1. Tämän lausunnon tarkoituksena on ehdottaa komissiolle yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menettelyjä koskevista operatiivisista määräyksistä sekä asetusten (EY) N:o 2096/2005, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta annetun komission asetusluonnoksen (EU) N:o .../...¹ (jäljempänä "yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosääntö") 2 artiklan ja sen liitteen tarkistamista lisäämällä siihen uusi osa B (jäljempänä "yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osa B"). Tämän sääntelytoiminnan tavoite esitetään ohjeissa (Terms of Reference, ToR) ATM.001 (RMT.0148), ja sitä täsmennetään Euroopan komission Eurocontrolille antamassa yhteiseurooppalaisia lentosääntöjä koskevassa valtuutuksessa² sekä tarkistuksessa, joka siihen tehtiin Eurocontrolille 15. lokakuuta 2010 lähetetyllä kirjeellä MOVE E2/JP/sr (jäljempänä "yhteiseurooppalaisia lentosääntöjä koskeva valtuutus").
2. Lausunto on hyväksytty noudattaen Euroopan lentoturvallisuusviraston (jäljempänä "virasto") hallintoneuvoston määrittämää menettelyä³ asetuksen (EY) N:o 216/2008⁴ (jäljempänä "perusasetus") 19 artiklan säännösten mukaisesti.
3. Sääntöehdotuksessa on otettu huomioon Euroopan unionin ja kansainvälisen oikeuden (ICAO) kehitys sekä yhdenmukaistaminen EU:n tärkeimpien kumppaneiden muiden viranomaissääntöjen kanssa, siten kuin perusasetuksen 2 artiklan tavoitteissa esitetään. Lisäksi
 - a) sääntöehdotus on laadittu ottaen huomioon yhteisen eurooppalaisen ilmatilan puitteissa käynnissä oleva työ, jonka tavoitteena on panna täytäntöön asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyysparantamiseksi 21. lokakuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1070/2009 muutetun yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä 10. maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 551/2004 (jäljempänä "ilmatila-asetus") 4 artikla ja jota on tehty yhteiseurooppalaisia lentosääntöjä koskevan valtuutuksen nojalla ja jonka tuloksena on syntynyt yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosääntöluonnos, jota tällä lausunnolla pyritään täydentämään;
 - b) sääntöehdotuksella on siirretty ICAO:n liitteen 11 ja liitteen 3 asiaankuuluvat määräykset osaksi eurooppalaista sääntelykehystä tehden niihin tarvittavat ICAO:n määräysten täytäntöönpanemiseksi tarvittavat vähimmäismuutokset.
4. Yhteiseurooppalaisia lentosääntöjä koskevan valtuutuksen mukaisesti ja kuten Euroopan komission valtuutukseen perustuvassa Eurocontrolin alkuperäisessä suunnitelmassa

¹ Asetuksen tarkka numero ei ole saatavissa, sillä Euroopan komissio ei ole vielä hyväksynyt sitä komiteamenettelyssä.

² Lisätietoa Euroopan komission Eurocontrolille antamasta valtuutuksesta sekä Eurocontrolin tuloksista ja tuotoksista Euroopan komissiolle vaiheessa 1 saa seuraavasta linkistä:

http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html.

³ Hallintoneuvoston päätös viraston menettelystä lausuntojen, hyväksyntäeritelmien ja ohjeaineiston antamisessa (päätoksenteko). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20. helmikuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta (EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 21. lokakuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1108/2009 (EUVL L 309, 24.11.2009, s. 51).

yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen laatimisen tukemisesta (SES/AS/SERA/IPL2)⁵ selitetään, tämän lausunnon ja asetuseräluonnoksen sisältö on laadittu viraston ja Eurocontrolin tekemän yhteistyön tulosten pohjalta.

II. Kuuleminen

5. Viraston verkkosivuilla julkaistiin 8. helmikuuta 2010 julkista kuulemista varten ilmoitus muutosehdotuksesta (Notice of Proposed Amendment, jäljempänä NPA-asiakirja) 02-2011⁶, johon sisältyi lausuntoluonnos yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosäännön muuttamista koskevasta komission asetuksesta.
6. Virasto vastaanotti määräaikaan eli 10. toukokuuta 2010 mennessä 415 huomautusta 44:ltä huomautuksen esittäjältä, kuten kansallisilta ilmailuviranomaisilta tai valvontaviranomaisilta, ammatillisilta järjestöiltä, yksityisyrittäjiltä ja yksityishenkilöiltä.
7. Kaikki saadut huomautukset on otettu huomioon ja sisällytetty viraston verkkosivuilla 23. elokuuta 2011 julkaistuu vastausasiakirjaan (Comment Response Document, CRD). Vastausasiakirja sisältää luettelon kaikista huomautuksista esittäneistä henkilöistä ja/tai organisaatioista sekä viraston antamat vastaukset.
8. Kuten vastausasiakirjan 2011-02 selittävässä huomautuksessa jo korostettiin, useimpien huomautusten tarkoituksena oli vastata NPA 2011-02 -asiakirjan selittävässä huomautuksessa esitettyihin kysymyksiin sekä esittää huomioita ilmatilaluokitusta koskevista säännösehdoista. Useimmat esiin tuodut huolenaiheet koskivat seuraavia asioita:
 - a) ilmatilaluokat A, F ja G;
 - b) toimivaltaisen viranomaisen käsite ja sen käyttö sääntöluonnoksessa;
 - c) yleinen sääntelyrakenne ja yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosäännön sääntelyrakenne;
 - d) kysymys ajan ilmoittamisesta oikeaa aikaa pyydetessä vain lähimmän minuutin tarkkuudella eikä ICAO:n vaatimalla lähimmän puolen minuutin tarkkuudella;
 - e) 250 solmun nopeusrajoitus;
 - f) porrastusminimien valinta;
 - g) VFR-lentojen välinen porrastus yöllä sekä VFR-lentojen ja IFR-lentojen välinen porrastus yöllä;
 - h) IFR-lentojen selvitys niin, että lentäjät säilyttävät oman porrastuksen näkösaolosuhteissa (VMC-selvitys);
 - i) VFR-erityslennot (SVFR-lennot);
 - j) ATIS;
 - k) lentotiedotuspalvelun (FIS) laajuus; ja
 - l) MET-raportointi.
9. Virasto tutki kaikki huomautukset Eurocontrolin avustuksella. Jokaiseen huomautukseen annettiin koordinoitu vastaus ja lisäksi vastauksia selitettiin ja perusteltiin yleisesti.
10. Lisäksi Eurocontrolin tiloissa 19. syyskuuta 2011 järjestetyssä sidosryhmien kuulemiseen keskittyneessä työpajassa tarkasteltiin tärkeimpiä julkisessa kuulemisessa esiin nousseita seikkoja sekä muita työpajan aikana esitettyjä kysymyksiä. Näiden keskustelujen lopputuloksen ja vastausasiakirjaan saatujen vastineiden pohjalta virasto ja Eurocontrol

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

⁶ Katso sääntelyarkisto osoitteessa http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

muuttivat yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B luonnosta ja laativat sen jälkeen tämän lausunnon.

11. Virasto sai vastausasiakirjaan 62 vastinetta seitsemältä organisaatiolta: niistä neljä oli viranomaisia, yksi sotilasorganisaatio, kolme lennonvarmistuspalvelun tarjoajia, kaksi alueellisten lentopaikkojen yhdistyksiä, kaksi yleisilmailuyhdistystä ja yksi lentoyhtiö. Useimmat vastineet koskivat seuraavia asioita:
- a) ilmatilaluokka F ja sitä koskeviin huomautuksiin annetut vastaukset;
 - b) 250 solmun nopeusrajoitus tietyissä ilmatilaluokissa;
 - c) yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosäännön rakenne;
 - d) siviili-ilma-aluksen lentoon puuttuminen;
 - e) VFR-lennot ilmatilaluokassa A;
 - f) VFR-erityislennot yöllä ja tarve sallia ne;
 - g) lentotiedotuspalvelun (FIS) laajuus sekä säännösten mitattavuus/oikeusvarmuus;
 - h) oikeaa aikaa koskevat pyynnöt;
 - i) hyväksyttävien vaatimustentäyttämismenetelmien (AMC) ja ohjeaineiston (GM) laatiminen;
 - j) säännösten mitattavuus ja oikeusvarmuus yleensä;
 - k) toimivaltaiseen viranomaiseen liittyvä kysymys ja termin *acceptance* suosiminen termin *approval* sijaan;
 - l) se, että viraston antamat vastaukset olivat liian yleisluonteisia; ja
 - m) se, että huomautukset ovat yhä päteviä, vaikka virasto vastasikin niihin vastausasiakirjassa.
12. Kuten edellä jo todettiin, virasto otti nämä vastineet huomioon ennen tämän lausunnon laatimista, ja seuraavassa selvityksessä kerrotaan tarkkaan, miten kyseisiin asioihin on puututtu.

III. Viraston lausunnon sisältö

a. Yleistä

13. Tämän lausunnon tarkoituksena on siirtää ICAO:n liitteen 11 ja liitteen 3 asiaankuuluvat määräykset, joiden katsotaan olevan luonteeltaan lentosääntöjä, osaksi yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osaa B noudattamalla NPA 2011-02 -asiakirjassa kuvattuja laadintaperiaatteita sekä täydentää siten yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosääntöä ja sen liitteessä olevaa yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osaa A.
14. Kuten NPA 2011-02 -asiakirjassa jo kerrottiin, näiden lentosääntöjen kehittämiseksi on kaksi oikeusperustaa. Yhtäältä Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) perusasetuksessa edellytetään virastoa laatimaan täytäntöönpanosäännöt, jotka kattavat yhteiset yleiset toimintasäännöt sekä ilmatilan käyttöä koskevat sovellettavat menettelyt, ja toisaalta ilmatila-asetuksen mukaan Euroopan komission on hyväksyttävä lentosääntöjä ja yhdenmukaisen ilmatilaluokituksen soveltamista koskevat täytäntöönpanosäännöt.
15. Edellä esitetyn vuoksi jo Euroopan komission Eurocontrolille antamassa alkuperäisessä valtuutuksessa todettiin, että työssä oli otettava huomioon institutionaaliset muutokset, joka liittyivät viraston perusasetuksen laajentamiseen ilmaliikenteen hallintaan (ATM) ja lennonvarmistuspalveluihin (ANS). Euroopan komissio tarkisti valtuutusta, jotta se vastaisi viraston uusia toimivaltuuksia perusasetuksen laajentamisen jälkeen.

16. Tämä lausunto on laadittu yhteistyössä Eurocontrolin kanssa, sillä sen tarkoituksena on täyttää perusasetuksesta johtuvat viraston velvoitteet ja vastata valtuutukseen, jonka Euroopan komissio antoi Eurocontrolille ilmatila-asetuksesta johtuvien velvoitteiden osalta.

b. Tärkeimmät vastaanotetut huomautukset ja viraston lausunto

i. Määritelmät

17. Julkisen kuulemismenettelyn aikana saatujen huomautusten pohjalta on tarkasteltu yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osaan B liittyviä määritelmiä, joiden lisäämistä yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosäännön 2 artiklaan ehdotettiin NPA-asiakirjassa. Termien "operatiivisesti merkittävä pilvi", "liikenteen väistäminen" ja "siirtopinta" määritelmät lisättiin, sillä termejä käytetään säännöksissä. Nämä määritelmät ovat peräisin tunnetuista lähteistä (esimerkiksi liitteestä 11, liitteestä 3 ja PANS-ATM:stä), ja niiden lisäämisen katsotaan parantavan asetuksen ymmärrettävyyttä.
18. Sen sijaan "lentoliikenteen harjoittajan" (*aircraft operator*) määritelmä, jota ehdotettiin NPA-asiakirjassa, on poistettu, sillä perusasetuksessa määritellään jo termi "toiminnanharjoittaja" (*operator*) eikä sitä tarvitse määritellä uudelleen täytäntöönpanosäännössä. Jotta kuitenkin olisi selvää, mitä toiminnanharjoittajaa sääntö koskee, termiä "toiminnanharjoittaja" on täsmennetty käyttämällä ilmaisua "lentoliikenteen harjoittaja".
19. Lisäksi virasto haluaa huomauttaa, että lentoliikenteen harjoittajia koskevat sääntöehdotukset⁷ (joiden puolesta EASA-komitea äänesti hiljattain) sisältävät muutamia määritelmiä, joita ei ole saatettu vastaamaan yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osassa A olevia määritelmiä. Kyse on termien "yö", "toimintapaikka" ja "ilma-aluksen päällikkö" määritelmistä. Virasto katsoo, että komission ja viraston pitäisi arvioida yhdessä, mikä on paras tapa ratkaista tämä asia, kun otetaan huomioon se, miten tärkeää eri säännöissä on käyttää johdonmukaisia määritelmiä, sekä niiden soveltamisala ja tavoite.

ii. Toimivaltainen viranomainen

20. Joissakin huomautuksissa korostettiin, että ICAO:ssa käytetyn termin "asianomainen ilmaliikennepalveluviranomainen" (*appropriate ATS authority*) tai "asianomainen viranomainen" (*appropriate authority*) korvaaminen termillä "toimivaltainen viranomainen" (*competent authority*) voisi heikentää nykyisen järjestelmän vakautta ja aiheuttaa ongelmia olemassa olevassa kansallisessa kehyksessä. Kuten huomautuksiin annetuissa vastauksissa on selitetty, nykyisessä eurooppalaisessa sääntelykehyksessä, joka perustuu yhteistä eurooppalaista ilmatilaa koskeviin asetuksiin (joissa esimerkiksi selvennetään palvelun tarjoamisen ja valvonnan erottamista koskevaan periaatteeseen perustuvat vastuut), ei ole termejä "ilmaliikennepalveluviranomainen" tai "sääviranomainen". Siksi kansallisen valvontaviranomaisen tai toimivaltaisen viranomaisen tehtävät on erotettu lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan tehtävistä ja jäsenvaltioiden tehtävistä (asetus (EY) N:o 550/2004 ja asetus (EY) N:o 216/2008). Ylemmän tason asetuksissa käytettyjä termejä on kuitenkin noudatettava alemman tason asetuksissa. Edellä esitetyn perusteella yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosääntöluonnoksen on noudatettava näitä samoja periaatteita, ja siksi kutakin ICAO:n liitteessä 11 ja liitteessä 3 tehtyä viittausta ilmaliikennepalveluviranomaiseen tai sääviranomaiseen on arvioitu, jotta voitaisiin

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>.

ratkaista yhteistä eurooppalaista ilmatilaa koskevien asetusten mukaisesti, hoitaako tehtävää tai toimintoa valvontaviranomainen vai palveluntarjoaja (lennonvarmistuspalvelun tarjoajat vai ilmaliikennepalveluyksiköt).

21. Virasto katsoo, että yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosäännössä olevaa toimivaltaisen viranomaisen määritelmää ja sen tulkintatapaa on selvennettävä. Määritelmän mukaan *”toimivaltaisella viranomaisella tarkoitetaan jäsenvaltion viranomaista, jolla on toimivalta varmistaa tämän asetuksen vaatimusten noudattaminen, tai tahoja, jolle tämä toimivalta on siirretty”*. Jotkin sidosryhmät ovat tulkinneet tämän tarkoittavan sitä, että toimivaltaisella viranomaisella on lupa siirtää joitakin tehtäviä palveluntarjoajille, minkä vuoksi määritelmän voitaisiin ymmärtää rikkovan palvelun tarjoamisen ja valvonnan erottamista koskevaa periaatetta.
22. Virasto katsoo, että tämä määritelmä voi vaikuttaa siltä, että se on vastoin sekä yhteistä eurooppalaista ilmatilaa koskevassa asetuksessa että viraston perusasetuksessa esitettyä ajatusta siitä, että tehtävät osoitetaan hyväksytyille tahoille. Molemmissa asetuksissa erotetaan toisistaan ns. lain mukainen tehtävien siirtäminen (toimivaltuuksien siirtäminen tietyille taholle lain nojalla), jonka seurauksena syntyy toimivaltainen viranomainen, sekä tehtävien siirtäminen toisessa vaiheessa toimivaltaiselta viranomaiselta hyväksytyille taholle.
23. Virasto katsoo, että tätä määritelmää pitäisi muuttaa seuraavasti: *”toimivaltaisella viranomaisella tarkoitetaan viranomaista, jolle jäsenvaltio on antanut toimivallan varmistaa tämän asetuksen vaatimusten noudattaminen”*.
24. Vaikka toimivaltainen viranomainen päättäisikin siirtää osan tehtävistä toiselle taholle noudattaen samalla palvelun tarjoamisen ja valvonnan erottamista koskevaa periaatetta, tämä ei tee kyseisestä tahosta toimivaltaista viranomaista. Hyväksytyille tahoille voidaan siirtää vain tiettyjä hyväksyntä- ja valvontatehtäviä, kuten perusasetuksessa ja yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan puiteasetuksessa säädetään. Näissä tapauksissa on kuitenkin selvää, että nämä tahot eivät ole asetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia, sillä ne toimivat toimivaltaisen viranomaisen puolesta, ja toimivaltainen viranomainen on ainoa vastuullinen viranomainen. Siispä joitakin toimintoja, tehtäviä ja toimivaltuuksia voidaan siirtää, mutta toimivaltaisen viranomaisen tilivelvollisuus ja vastuu eivät ole siirrettävissä.
25. Ellei komissio voi käsitellä määritelmän tarkistusta tässä vaiheessa, virasto katsoo, että komission pitäisi selventää tätä asiaa myöhemmässä vaiheessa ja tarkastella kutakin säännöstä perusteellisesti sen varmistamiseksi, että vastuut sekä palvelun tarjoamisen ja valvonnan välinen tasapaino ja riippumattomuus säilyvät.
26. On myös tärkeää korostaa, että joissakin tapauksissa toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan tai ilmaliikennepalveluyksikön tehtävä, päätös, menettely tai toimenpide, ennen kuin toimiin voidaan ryhtyä. Tämä ei tarkoita sitä, että hyväksyntä on suoritettava ennen kutakin toimenpidettä, vaan se voidaan tehdä yleisesti, kun toimivaltainen viranomainen hyväksyy siihen liittyvät menettelyt hyväksyntämenettelyn tai muutosten tarkastelun aikana. Tämä koskee esimerkiksi porrastusminimien valintaa.
27. Joistakin huomautuksista ja vastineista kävi ilmi, että toimivaltaisen viranomaisen hyväksynnästä puhuttaessa termin *acceptance* käyttöä suosittaisiin termin *approval* sijaan. Virasto katsoo, ettei termi *acceptance* ole oikeudellisesti selvä, sillä sitä voidaan tulkita monin eri tavoin. Se voitaisiin esimerkiksi tulkita hiljaiseksi vastaanottovahvistukseksi, niin että toimivaltainen viranomainen vain panisi menettelyn merkille toimittamatta lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle tai ilmaliikennepalveluyksikölle ilmoitusta, minkä vuoksi olisi epäselvää, onko toimivaltaisen viranomaisen tarkasteltava menettelyä vai ei. Se voitaisiin myös tulkita niin, että toimivaltaisen viranomaisen on tarkasteltava ja arvioitava menettelyä tai toimenpidettä ja tiedotettava lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle tai ilmaliikennepalveluyksikölle päätöksestään, ennen kuin menettelyä voidaan soveltaa tai toimenpide voidaan

toteuttaa. Koska säädösten ja lakisäätteisten velvoitteiden on oltava kaikkien sääntelyn soveltamisalaan kuuluvien organisaatioiden näkökulmasta selvästi ymmärrettävissä ja tulkittavissa, termi *approval* on valittu termin *acceptance* sijaan. Termiä *approval* käytettäessä on selvää, että viranomaisen on tarkasteltava ja arvioitava asiakirjaa, menettelyä tai toimenpidettä ja annettava siitä muodollinen hyväksyntänsä.

iii. Säännön rakenne

28. Viraston järjestämän yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osaa B koskevan kuulemisprosessin aikana jotkin sidosryhmät toivat esiin huolensa siitä, ettei yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen sisäisestä rakenteesta ollut tehty riittävän helppolukuista. Yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen nykyinen sisäinen rakenne perustuu valtuutukseen, jonka komissio antoi Eurocontrolille. Siinä pyydetään vaiheittaista lähestymistapaa alkaen osasta A, jolla ICAO:n liite 2 on siirretty osaksi eurooppalaista sääntelykehystä lähes kokonaan. Se perustuu myös aikomukseen jatkaa siirtymistä sujuvasti niin, että lukijat tunnistavat heille tutun sisäisen rakenteen. Yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B tapauksessa, kun ICAO:n liite 11 ja liite 3 siirretään vain osittain osaksi eurooppalaista sääntelykehystä, tämän rakenteen logiikka ei käy yhtä selvästi ilmi, ja vaikuttaakin siltä, että jotkin säännökset olisi voitu ryhmitellä myös eri tavoin niiden aiheen mukaan. Jotkin sidosryhmät katsoivat, että aikajärjestyksessä laaditut osat olisi parempi järjestää yhtenäiseksi asetukseksi, jonka rakenne noudattaisi toisenlaista logiikkaa ja joka olisi johdonmukaisempi ja helpommin luettavissa. Muut sidosryhmät eivät kuitenkaan esittäneet tällaisia näkemyksiä vaan vaikuttivat olevan tyytyväisiä valittuun lähestymistapaan ja rakenteeseen.
29. Virasto katsoo, että kysymykselle yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen rakenteesta on esitetty pätevät perusteet ja että asiaa on tarkasteltava huolella ennen lopullista rakennetta koskevan päätöksen tekemistä sääntelyn parantamiseksi ja säännön täytäntöönpanoprosessin helpottamiseksi.
30. Virasto katsoo, että vaikka ICAO:n rakenteen noudattaminen oli laadintavaiheessa käytännöllistä, sillä se takasi tutun rakenteen ja helpotti vertailua, samaa aihetta koskevien säännösten jakaminen eri osiin yleisiin asioihin (osa A), palveluihin (osa B) ja menettelyihin (osa C) perustuvassa hierarkiassa ei ole ainoa tapa saada yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen lopullisesta rakenteesta mahdollisimman hyvä. Muut vaihtoehdot voivat olla toimivampia ja helppokäyttöisempiä, ja asiaa on tutkittava huolella. Samaa aihetta koskevien säännösten perusteetonta jakamista eri osiin on vältettävä säännön selvyuden ja luettavuuden turvaamiseksi. Tällaista lopullista tarkastelua ei kuitenkaan voitu tehdä yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B laadinnan aikana ajanpuutteen vuoksi ja siksi, etteivät yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen eri osat ole vielä yhtä valmiita eikä niiden hyväksyntäprosessi ole edennyt yhtä pitkälle (osa A on "jäädetyt", osasta B laaditaan lopullista versiota ja osaa C laaditaan parhaillaan).
- Virasto kuitenkin katsoo, että prosessin tässä vaiheessa yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan A ja osan B jäsentäminen uudelleen ei ole mahdollista eikä siitä olisi hyötyä. Tämä johtuu ensisijaisesti siitä, että yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osaa C laaditaan parhaillaan eikä se ole vielä niin valmis, että yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen kokonaisuutta voitaisiin arvioida perusteellisesti. Siksi yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen rakennetta pitäisi tarkastella sitten, kun osan C luonnos on riittävän valmis, ja suunnitellun täytäntöönpanopäivämäärän kanssa yhteen sopivalla tavalla.
31. Lisäksi on korostettava, ettei yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen rakenteen mahdollinen uudistus merkitse osan A tai osan B (tai tulevan osan C) säännösten muuttumista. Päinvastoin yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osien A ja B (ja tulevan osan C) säännösten asiasisällön ei pitäisi muuttua lainkaan, vaan uudistus vaikuttaisi ainoastaan säännösten sijaintiin muutetun rakenteen luvuissa ja kappaleissa.

iv. Oikeaa aikaa koskevat pyynnöt

32. ICAO:n liitteessä 11 vaaditaan, että ilmaliikennepalveluyksikköjen on ilmoitettava aika "lähimmän puolen minuutin tarkkuudella". Tämä vaatimus on siirretty osaksi alustavaa yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B luonnosta muutoksitta, ja asiasta saatiin merkittävä määrä huomautuksia. Useimmissa huomautuksissa todettiin, ettei puolen minuutin tarkkuus vastaa Euroopassa vallitsevaa käytäntöä, että ilma-aluksilla ja lentäjillä on nykyisin paljon tarkemmat keinot saada oikea kellonaika muista lähteistä ja että ajan ilmoittaminen lähimmän minuutin tarkkuudella riittäisi. Lisäksi sidosryhmät mainitsivat ICAO:n liitteen 11 ja ICAO:n liitteen 10 toisen laitoksen välisistä epä johdonmukaisuuksista, jotka liittyvät ajan ilmoittamiseen (liitteen 11 mukaan aika ilmoitetaan puolen minuutin tarkkuudella, kun taas liitteen 10 mukaan se ilmoitetaan tunteina ja minuutteina). Liitteen 10 toisen laitoksen 5.2.1.4.1.4 kohdan määräyksessä viitataan kuitenkin ajan ilmoittamiseen yleensä, kun taas liite 11 koskee nimenomaan oikean ajan pyytämistä. Tarkastelutyöryhmässä ja julkisessa työpajassa kannatettiin voimakkaasti vaatimusta pyydetyn oikean ajan ilmoittamisesta lähimmän minuutin tarkkuudella puolen minuutin sijaan, vaikka selviä perusteluja siitä, miksei aikaa voitaisi ilmoittaa lähimmän puolen minuutin tarkkuudella, ei esitettykään.
33. Virasto ja Eurocontrol ovat harkinneet asiaa vakavasti, mutta tällainen muutos edellyttää lisätutkimuksia. Jos osaan B lisätään kriteeri, joka ei ole yhtä tarkka kuin ICAO:n alkuperäinen arvo, kyseessä voi olla luokan C⁸ poikkeama ICAO:n vaatimuksesta. Päätös siitä, että Euroopan tasolla tehtäisiin valtioiden yhteinen koordinoitu ilmoitus tällaisesta poikkeamasta ICAO:n vaatimukseen nähden, olisi varsin merkittävä, eikä yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen yhteydessä ole koskaan ennen harkittu tällaista poikkeamaa.
34. Tällainen muutos vaatisi joka tapauksessa vankat perustelut, jotta varmistetaan, että kaikki olennaiset näkökohdat on tutkittu kunnolla ja otettu huomioon ennen päätöksen tekemistä. Tutkimus on käynnistetty ja sitä tehdään parhaillaan viraston, Eurocontrolin ja asiaankuuluvien sidosryhmien, kuten ilmatilan käyttäjien, yhteistyönä. Asian mahdollisten turvallisuusvaikutusten vuoksi työhön on kiinnitettävä tarpeeksi huomiota, varattava resursseja ja annettava aikaa.
35. Siksi (vaikka asia onkin otettu huomioon ja vaikka huomautuksista ilmeneekin, että Euroopassa vallitseva nykykäytäntö poikkeaa liitteessä 11 kuvatusta) lausuntoon liitetty tekstiluonnos ei sisällä pyydettyä muutosta, vaan se on ICAO:n vaatimuksen mukainen, kunnes tutkimusten tulokset on saatu. Tuloksen saaminen käyttöön ennen kuin komissio saattaa yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B luonnosta koskevan komiteamenettelyn päätökseen pyritään varmistamaan kaikin keinoin.

v. Ilmatilaluokka A

36. ICAO:n määritelmän mukaan ilmatilaluokka A on tarkoitettu vain IFR-lennoille. Siksi kaikki lentäjät odottavat kohtaavansa vain IFR-lentoja ja IFR-lennot porrastetaan kaikesta liikenteestä tällaisessa ilmatilassa. Joissakin huomautuksissa ja huomautuksiin annettujen vastausten vastineissa on pyydetty poikkeamista ICAO:n ilmatilaluokan A määritelmästä niin, että VFR-lennot sallittaisiin tietyissä olosuhteissa. Tarkemman analyysin ja joidenkin sidosryhmien kanssa käytyjen keskustelujen jälkeen on todettava, että nykyinen käytäntö, jonka mukaan joillakin alueilla käytetään ilmatilaluokkaa A mutta VFR-lennoille annetaan erityislupia liikennöintiin alueella, herättää useita kysymyksiä.
37. Huolenaiheet liittyvät esimerkiksi muiden käyttäjien tietoisuuteen tilanteesta, kun he odottavat, että kaikki liikenne porrastetaan, tai epäselvyyteen VFR-lentojen asemasta ilmatilassa, jonne VFR-lentoja ei pitäisi päästää, myös niihin mahdollisesti sovellettavasta porrastusjärjestelmästä. Näin ollen on tehty se johtopäätös, että tämä ratkaisu edellyttäisi luokan C poikkeamaa ICAO:n vaatimuksesta. Siksi ilmatilaluokka A katsotaan

⁸ Luokka C – Vähemmän suojaava tai pantu täytäntöön / jätetty panematta täytäntöön osittain.

tarpeelliseksi pitää yksinomaan IFR-lentojen käytössä. Lisäksi uskotaan, että yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosäännön puitteissa on löydettävissä muita vaihtoehtoisia ratkaisuja nykyisiin tarpeisiin päästää alueelle VFR-lentoja, jotka ovat ymmärrettävistä syistä perusteltuja.

38. Yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosäännön puitteissa mahdollisia ratkaisuja, joiden myötä VFR-lentoja voitaisiin päästää tiettyyn osaan ilmatilaa, ovat esimerkiksi tavanomaisen lentotoiminnan tapauksessa ilmatilan joidenkin osien luokittelu uudelleen, käytävien luominen tai TSA-/TRA-alueiden luominen. Erityislentotoiminnan tapauksessa pitäisi harkita yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosääntöluonnoksen 4 artiklan soveltamista, ja odottamattomissa tilanteissa tarpeet voidaan ehkä kattaa soveltamalla yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosääntöluonnoksen 3 artiklaa (jossa viitataan viraston perusasetuksen 14 artiklan 1 kohtaan). Tällaisiin asioihin olisi tarkoituksenmukaista puuttua kehittämällä ja toteuttamalla ratkaisuja, jotka perustuvat ensisijaisesti mahdollisimman hyvään ilmatilan suunnitteluun, ja samalla pitäisi säilyttää hyvä käsitys ilmatilaluokituksista ja lentäjien tarjoamista palveluista sekä noudattaa ICAO:n vaatimuksia, mikä on yksi viraston perusasetuksen ja ilmatila-asetuksen tavoitteista ja näky Euroopan komission valtuutuksessa.

vi. Ilmatilaluokka F

39. Ensinnäkin on tärkeää korostaa, että ilmatilaluokka F (sitä kuin se määritellään ICAO:n liitteessä 11) on luotu sitä varten, että ennen kuin täydellisen lennonjohtopalvelun tarjoaminen on mahdollista, voidaan tarjota väliaikaisesti neuvontapalvelua.
40. Ajatus neuvontapalvelun ottamisesta käyttöön vain väliaikaisena toimenpiteenä sisällytettiin vuonna 2001 ICAO:n liitteeseen 11 PANS-ATM:n 9.1.4.1.2 kohdan määräysten pohjalta: *"Liitteessä 11 olevassa 2.4 kohdassa yksilöityjen näkökohtien valossa ilmaliikenteen neuvontapalvelu pitäisi ottaa käyttöön vain, kun ilmaliikennepalvelut eivät riitä lennonjohtopalvelun tarjoamiseen ja kun lentotiedotuspalvelun muutoin antama rajallinen neuvonta yhteentörmäysvaaroista ei täytä vaatimuksia. Kun ilmaliikenteen neuvontapalvelu otetaan käyttöön, sitä pitäisi normaalisti pitää väliaikaisena toimenpiteenä, joka on käytössä siihen saakka, kunnes se voidaan korvata lennonjohtopalvelulla."*
41. On myös huomattava, että viimeinen lause (*"Kun ilmaliikenteen neuvontapalvelu otetaan käyttöön, sitä pitäisi normaalisti pitää väliaikaisena toimenpiteenä, joka on käytössä siihen saakka, kunnes se voidaan korvata lennonjohtopalvelulla"*) on peräisin vuodelta 1960, jolloin se sisällytettiin asiakirjan 4444 osassa VII olevan 1.1.2 kohdan seitsemänteen lauseeseen.
42. Asiaa käsitellään myös vuonna 1984 julkaistussa ICAO:n asiakirjassa "ATS Planning Manual" (asiakirja 9426). Sen osan I jakson 2 luvun 1 kappaleen 1.5 (Ilmaliikennepalvelun vaiheittainen kehittäminen) 1.5.9 kohdassa todetaan seuraavaa: *"Siksi ICAO on katsonut määräyksissään ilmaliikennepalvelujen vaiheittaisesta kehittämisestä ilmaliikenteen neuvontapalvelun tilapäiseksi välivaiheeksi prosessissa, jossa lentotiedotuspalvelusta siirrytään aluelennonjohtopalveluun, jotta sen avulla voidaan siirtyä asianmukaisesti palvelusta, joka on luonteeltaan ensisijaisesti informatiivista, palveluun, joka edellyttää lennonjohtajilta lisää vastuuta lentotoiminnan turvallisuuden varmistamisesta."* Lisäksi luvussa 2 olevassa 2.7.1 kohdassa todetaan seuraavaa: *"Kun ilmaliikenteen neuvontapalvelu sisällytettiin kyseiseen ICAO:n määräykseen, tarkoituksena oli, että se katsottaisiin ilmaliikennepalvelun tilapäiseksi välivaiheen muodoksi, jotta lentotiedotuspalvelusta (reitillä tai lentopaikkojen ympärillä) voitaisiin siirtyä asianmukaisesti ja vaiheittain lennonjohtopalvelun tarjoamiseen. Siksi olisi katsottava, ettei ilmaliikenteen neuvontapalvelu voi olla eikä sen pidä olla päämäärä itsessään, vaan sellainen pitäisi perustaa vain, jotta lennonjohtohenkilökunta voisi hankkia rajoitetun ajan tarvittavaa kokemusta täydellisen lennonjohtopalvelun*

tarjoamisesta voidakseen toimia kuin lennonjohto ottamatta kaikkia niitä vastuita, joita lennonjohtopalvelun tarjoamiseen liittyy."

43. Ilmaliikenteen neuvontapalveluun liittyvän, alun perin ehdotetun täytöntöönpanosäännön katsottiin vastaavan asianmukaisesti ICAO:n tarkoitusta. ICAO:n henki säilytettiin säilyttämällä väliaikainen luonne. Jotta täytöntöönpanosäännön säännökset olisivat kuitenkin mitattavissa, väliaikainen ja pitkäaikainen erotettiin toisistaan asettamalla kompromissiratkaisuna kolmen vuoden aikaraja.
44. Ilmatilaluokkaa F koskevaan kysymykseen liittyvissä huomautuksissa sekä niihin annettuihin vastauksiin liittyvissä vastineissa tuotiin pääasiassa esiin ajatus siitä, että ICAO:n mukainen ilmatilaluokka F pitäisi sallia aikarajoituksitta, jotta ne maat, joissa käytetään tällä hetkellä ilmatilaluokkaa F, voisivat jatkaa sen käyttöä. Julkisessa työpajassa näitä huomautuksia esittivät paljon sellaisen jäsenvaltion edustajat, jonka ilmatilassa ilmatilaluokkaa F käytetään paljon, ja myös muutamat saman maan alueelliset lentoasemat.
45. Tämän jälkeen näiden huomautusten tueksi esitettyjen perustelujen pohjalta täytöntöönpanosäännöstä päätettiin poistaa kolmen vuoden aikaraja. Asiaa tarkastellaan edelleen, jotta voidaan päättää, poistetaanko se kokonaan vai käsitelläänkö sitä AMC:ssä.
46. Lisäksi on huomattava, että ilmatilaluokka F voi olla parempi korvata ilmatilaluokalla G liikenteen kehityksen mukaan. Siksi sääntöehdotuksessa on muutettu ICAO:n huomautuksen tekstiä vastaavalla tavalla.

vii. Ilmatilaluokka G ja IFR-lentojen radioviestintävalmiutta koskeva vaatimus

47. Tätä huomautusta ei esitetty julkisen kuulemisen aikana, vaan se esitettiin työpajassa, ja virasto piti tärkeänä selvittää asiaa tarkemmin lausunnossaan. Työpajassa kyseenalaistettiin IFR-lennon velvoite kantaa radiolaitteistoa valvomattomassa ilmatilassa käyttämällä esimerkkinä liittimiä, jotka lentävät valvomattomassa ilmatilassa näkösääolosuhteita huonommissa sääolosuhteissa.
48. Lisäksi tämä asia liittyy Eurocontrolin järjestämässä julkisessa ja epämuodollisessa kuulemisessa annettuun selvennykseen lisäyksen 1 vaikutuksesta osaan B, jossa kuvataan ilmatilaluokat. Selvennyksen mukaan IFR-lennoilta vaaditaan radioviestintävalmiutta valvomattomassa ilmatilassa, mutta tätä vaatimusta ei pidä tulkita velvollisuudeksi muodostaa jatkuva kaksisuuntainen radioviestintäyhteys.
49. Asiaa on tutkittu ja on katsottu, että IFR-lentoja, valvomattomassa ilmatilassa suoritettavia lentoja, lentomiehistön pätevyyttä ja ilma-aluksen varusteita koskeva nykyinen sääntelykehys sekä esimerkin kuvauksen kaltaisen toiminnan käytäntö ja turvallisuusvaikutukset eivät sallineet radioviestintävalmiutta koskevan vaatimuksen poistamista, sillä se oli siirretty yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osaan B ICAO:n liitteestä 11. Sen sijaan katsotaan, että sellaista toimintaa kuin liittimien lentäminen valvomattomassa ilmatilassa näkösääolosuhteita huonommissa sääolosuhteissa pitäisi suojella ilmatilassa erityisasemalla, joka erottaa ne muusta liikenteestä, ja mahdollisesti operatiivisilla järjestelyillä, joissa radioviestintävalmius voisi olla valinnainen.

viii. Porrastusminimien valinta

50. Osan B laadinnan alkuvaiheessa tämä osio päätettiin jättää väliin, sillä eräs taho viittasi päätökseen, jonka komissio tekisi myöhemmässä vaiheessa. Syynä oli asian monimutkaisuus ja se, että heti alussa pantiin merkille joustavuuden tarve samoin kuin tarve siirtää lennonvarmistusmenetelmistä (PANS) peräisin olevaa aineistoa osaksi täytöntöönpanosääntöjä, hyväksyttäviä menetelmiä vaatimusten täyttämiseksi ja ohjemateriaalia taikka jättää se kokonaan siirtämättä tapauskohtaisen arvioinnin mukaan. Siksi tämän asian yksityiskohtaista käsittelyä päätettiin lykätä siihen asti, kunnes yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täydentäviä osia koskeva kehitystyö olisi tehty, osaa B koskevan prosessin viivästymisen välttämiseksi.

51. Korkeusporrastusminimiarvon sisällyttäminen ei sisällynyt NPA-asiakirjaan, jossa todettiin alun perin, että *"komissio ehdottaa porrastusminimien valintaan liittyviä toimenpiteitä"*.
52. Koska 1 000 jalan ja 2 000 jalan minimejä sovelletaan jo luontaisesti siksi, että yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen liitteen 1 lisäykseen 2 on sisällytetty viittaus matkalentokorkeustaulukkoon, ICAO:n PANS-ATM:n 5.3.2 kohdasta otetun tekstin sisällyttämistä pidettiin tarkoituksenmukaisena asian selventämiseksi korkeusporrastusta tarkasteltaessa. Näin korkeusporrastuskriteereistä syntyy yhteinen ja standardoitu käsitys. Vaakasuora porrastus ei kuuluisi täytöntöönpanosääntöön, mutta siihen sovelletaan hyväksyttäviä menetelmiä vaatimusten täyttämiseksi (AMC) ja ohjeaineistoa (GM), kuten työpajassa todettiin.
53. Tästä mallista esitettiin kuulemisen aikana useita huomautuksia, jotka vaihtelivat komission tulevaa päätöstä koskevista kysymyksistä siihen, ettei taho ymmärtänyt tarkalleen sen merkitystä ja tarkoitusta. Julkisen kuulemisen jälkeen ilmeni, että porrastusminimien valintaa koskeva osio voitaisiin laatia niin, että siinä todettaisiin yleiseksi periaatteeksi se, että lennonvarmistuspalvelun tarjoaja toimittaa ehdotuksen porrastusminimien valinnasta toimivaltaisen viranomaisen hyväksyttäväksi. Työryhmä piti tätä järkevänä ja riskittömänä lähestymistapana ja katsoi sen noudattavan palvelun tarjoamisen ja valvonnan erottamista koskevaa periaatetta.
54. Kuten NPA-asiakirjassa esitettiin ja myöhemmin vastausasiakirjassa todettiin, tarkoituksena oli sijoittaa tämä valintaprosessi tulevaan Osaan ATS, joka laadittaisiin yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen jälkeen, sillä se ei selvästikään täyttänyt sovittuja lentosääntöjen kriteereitä. Työpajassa käydyt keskustelut kuitenkin osoittivat, että sidosryhmät odottivat tästä aiheesta konkreettisempaa materiaalia viipymättä, minkä tuloksena syntyi teksti, jota ehdotetaan nyt tässä lausunnossa. Tämän lähestymistavan hyvänä puolena on myös se, että se lisää täytöntöönpanosääntöluonnoksen koko 2.3 kohdan johdonmukaisuutta, sillä jotkin alaosiot on ehdottomasti säilytettävä yhteiseurooppalaisissa lentosäännöissä.
55. Tämän lausunnon liitteenä olevassa sääntöluonnoksessa on otettu huomioon kaikki vastaanotetut huomautukset. Sääntöluonnoksen katsotaan olevan riittävän joustava ja oikeasuhtainen, sitä voidaan täydentää tarpeen mukaan hyväksyttävillä menetelmillä vaatimusten täyttämiseksi ja ohjeaineistolla, ja sitä pidetään myös käytännöllisimpänä tapana saada ICAO:n vaatimusten ja ICAO:n menettelyjen välisen suhteen erityispiirteet näkymään EU:n sääntely-ympäristössä.

ix. VFR-erityislennot (SVFR-lennot) yöllä

56. Yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B luonnoksen 2.6.1 kohta on laadittu Eurocontrolin Airspace and Navigation Team -ryhmän aiemmin kehittämän ilmatilaluokitusvälineistön (airspace classification toolbox) välineen nro 4 pohjalta. Määräykset on sisällytetty yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytöntöönpanosäännön luonnokseen, kuten sidosryhmät pyysivät, ja ne täydentävät siten ICAO:n vaatimuksia. Kun tämä väline kehitettiin, sidosryhmien keskuudessa hyväksyttiin laajalti se näkemys, että SVFR-lennot pitäisi sallia vain päiväaikaan. Tuolloin yleisilmailun edustajat vastustivat voimakkaasti SVFR-lentoja yöaikaan turvallisuussyistä. Siksi työryhmä päätti, että SVFR-lennot sallittaisiin *"vain päiväaikaan"*, ja tämä otettiin SVFR-selvityksen yhdeksi kriteeriksi NPA-asiakirjassa.
57. Useissa huomautuksissa kuitenkin katsottiin, että SVFR-lennot pitäisi sallia myös yöaikaan. Työryhmä suhtautui asiaan monin varauksin, sillä saatavilla ei ollut merkityksellistä turvallisuusaineistoa, jonka nojalla olisi perusteltua poiketa välineistön määräyksistä, joihin asiaa koskeviin huomautuksiin annetut vastaukset perustuivat. Toisaalta itse välineistöstä ei ollut koskaan tehty muodollista turvallisuusarviointia, ja välineiden turvallisuustaso juonsikin juurensa lähinnä siitä, että ne perustuivat eurooppalaiseen *"parhaisiin käytäntöihin"* ja että ne olivat turvallisuusasioista vastaavien valistuneiden ilmailuasiantuntijoiden laatimia.

58. Yksi muodollinen syy, jonka vuoksi SVFR-lentoja ei pidetty öisin sopivina, oli se, että SVFR:n päätarkoituksena on sallia VFR-lennon saapuminen valvotulle alueelle tai lähteminen sieltä, kun VFR-ehdot eivät täyty valvotun alueen sisällä. Jos näitä ehtoja olisi sovellettu yöaikaan, mahdollisuudet lentää valvotun alueen ulkopuolelle olisivat kuitenkin olleet hyvin rajalliset, koska yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan A NVFR-vaatimukset ovat hyvin lähellä valvotun alueen sisällä sovellettavia VMC-kriteerejä.
59. Työpajassa käydyt keskustelut osoittivat, että yöllisiin SVFR-lentoihin liittyvät huomautukset perustuivat todelliseen huoleen, ja pyynnölle itse asiassa esitettiin hyväksyttävä perustelu, nimittäin se, että riittämättömiä sääolosuhteita voi esiintyä eri syistä. Jos, kuten asiaa perusteltiin, pelkkä pilvikorkeus oli liian matala normaaleihin näköolosuhteisiin (VMC) mutta se mahdollisti silti liikennöinnin, kuten lentopaikan kiertämisen NVFR-pätevyyden säilyttämiseksi, voisi olla kannattavaa lentää SVFR-lentoja yöllä, jos paikallinen ilmaliikennepalveluyksikkö pitäisi sitä sopivana ja antaisi selvityksen.
60. Siksi näiden kaikkien huomautusten ottamiseksi huomioon päätettiin, että pelkkiä päivälentoja koskevaa kriteeriä voitaisiin täydentää siten, että toimivaltainen viranomaislainen voisi sallia SVFR-lennot yöllä, olettaen, että tätä edeltäisi paikallinen turvallisuusarviointi, johon sisältyisi myös paikallisen NVFR-/SVFR-kulttuurin ja paikallisten NVFR-/SVFR-olosuhteiden arviointi. Joka tapauksessa kaikille ilmatilaluokitusvälineistöstä otetuille määräyksille ja kaikille täytäntöönpanosääntöluonnoksen osille, joiden katsotaan täydentävän ICAO:n aineistoa, tehdään turvallisuusarviointi, kuten yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan A kohdalla tehtiin. Asiaa koskeva raportti asetetaan saataville, ennen kuin komissio saattaa yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B luonnosta koskevan komiteamenettelyn päätökseen.

x. Lentotiedotuspalvelun (FIS) laajuus

61. Osassa B olevassa 3.2.2 kohdassa kuvattujen vaatimusten soveltamisalasta esitettiin paljon huomautuksia, jotka koskivat etenkin sitä, että vaatimusten sanamuodon tiukasta tulkintatavasta voisi seurata mahdottomia velvoitteita antaa valtavia määriä tarpeetonta tietoa tai joskus jopa tietoa, jota ei ole saatavissa. Huolenaiheet tuotiin uudelleen esiin työpajassa, koska vastausasiakirjassa näihin huomautuksiin vastattiin selittämällä, että asiaa selvennettäisiin ohjemateriaalissa. Sidosryhmät toivat esiin olevansa edelleen huolissaan siksi, ettei ohjemateriaalilla voida tehdä laillista muutosta sitovan vaatimuksen sisältöön.
62. Virasto ja Eurocontrol sopivat työpajassa yrittävänsä löytää parhaan mahdollisen sanamuodon, joka vastaisi lentäjien perusteltuja odotuksia ja takaisi "lähtökohtaisesti turvallisemman tilanteen" aiheuttamatta ilmaliikennepalveluyksiköille liiallista taakkaa, joka voisi olla epätasapainossa nykyisen kohtuullisen käytännön kanssa ja mahdollisesti myös heikentää toiminnan tehokkuutta taajuuden liiallisen varaamisen seurauksena.
63. Virasto ja Eurocontrol ovat tutkineet huolella säännöksiä ja mahdollisuutta muuttaa sanamuotoa ilman, että sen seurauksena ICAO:lle on ilmoitettava luokan C poikkeamasta. Tämän tarkastelun tuloksena on tehty se johtopäätös, että säännösten muuttaminen käyttämällä ilmaisuja "tarvittaessa" tai "mahdollisuuksien mukaan" huonontaa säännöksiä, saattaa heikentää nykyisten käytäntöjen tasapainoa ja johtaa jopa luokan C poikkeamaan.
64. Näin on tultu siihen johtopäätökseen, ettei tekstiä muuteta. Vaatimusluonnoksen lopullista muotoa täydennetään kuitenkin myös ohjemateriaalilla, jolla selvennetään vaatimuksen tarkoitusta ja jossa selitetään, ettei taajuutta pidä pitää varattuna antamalla tietoja, joita ei tarvita, joita ei ole saatavana tai joita lentäjä ei ole pyytänyt, kun kyse on yleisistä tiedoista. Ohjemateriaalia laadittaessa käytetään ICAO:n liitteessä 11 olevan 4.2.2 kohdan huomautusta 1, jonka mukaan on ymmärrettävä, ettei ilmaliikennepalveluyksikkö ole ehkä aina tietoinen kaikesta liikenteestä (paikannuksen

peittoalue, radioyhteys jne.) eikä siten ehkä kykene joissakin tapauksissa antamaan olennaista tietoa yhteentörmäysvaaroista.

xi. Säätöpalvelut

65. Kuten NPA-asiakirjassa jo todettiin, täytäntöönpanosääntöluonnoksella siirretään eurooppalaiseen sääntelykehikseen ICAO:n liitteen 3 asiaankuuluvat määräykset, joiden katsotaan olevan luonteeltaan lentosääntöjä. Nämä asiat liittyvät pohjimmiltaan ilma-alusten antamiin raportteihin.
66. NPA-asiakirjan lopputulos osoitti, että sidosryhmien keskuudessa vallitsi hyvin laaja yhteisymmärrys siitä, ettei yhteiseurooppalaisissa lentosääntöissä pitäisi puuttua automaattista tiedonsiirtoa koskeviin osioihin. Huomautuksissa todettiin, että automaattista tiedonsiirtoa (tiedonsiirtoyhteyttä) pitäisi käsitellä samanaikaisesti kaikkien muiden näkökohtien kanssa automaattisen tiedonsiirron ja tiedonsiirtoyhteyden sääntelyn yhteydessä.
67. Siksi tämän lausunnon liitteenä olevan yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B luku 5 sisältää vain säännöksiä, jotka liittyvät ilma-alusten antamiin erityisraportteihin ja muihin ei-rutiininomaisiin ilma-alusten havaintoihin, joista ilmoitetaan puheviestintäyhteyttä käyttäen.
68. Virasto aikoo puuttua sidosryhmien jo esittämiin huolenaiheisiin, jotka liittyvät näiden säännösten erottamiseen ICAO:n liitteen 3 yhteisestä osiosta, laatimalla hyvissä ajoin vertailumatriisin, jonka avulla varmistetaan, ettei yhtäkään määräystä sivuuteta vahingossa, kun ICAO:n standardit ja suositellut käytännöt siirretään yleisesti osaksi eurooppalaista sääntelykehystä.

xii. Siviili-ilma-aluksen lentoon puuttuminen

69. Siviili-ilma-aluksen lentoon puuttumista koskeva osio siirrettiin ICAO:n liitteestä 11 yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osaan B tekemättä ICAO:n alkuperäiseen tekstiin muutoksia. Yksikään Euroopan unionin jäsenvaltio ei ilmoittanut ICAO:lle ICAO:n liitteeseen 11 liittyvissä osioissa esiintyvistä poikkeamista. Yksi huomautus kuitenkin esitettiin, ja se toistettiin sekä työpajassa että sen jälkeen. Huomautuksessa kyseenalaistettiin erityisesti vaatimus, jonka mukaan ilmaliikennepalveluyksikön pitäisi yrittää muodostaa kaksisuuntainen viestintäyhteys ilma-alukseen, jonka lentoon on puututtu, ja ilmoittaa lentäjälle lentoon puuttumisesta. Jo annettujen ilmoitusten ja selitysten lisäksi on tärkeää korostaa – jotta vältetään se, että näihin säännöksiin mahdollisesti tehtävät muutokset voisivat heikentää turvallisuutta ja yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B koskemattomuutta – että kyseiset säännökset koskevat vain sitä siviili-ilmaliikennepalveluyksikköä, jonka lennonjohtovastuulla on siviili-ilma-alus, jonka lentoon on mahdollisesti puututtu, ja että näillä säännöksillä pyritään vain takaamaan turvallisuus eikä niillä pyritä tai kyetä vaikuttamaan tapaan, jolla tilanne ratkaistaan.
70. Lisäksi on selvennettävä, että kyseinen osio alkaa sanoilla *”[ilmaliikennepalveluyksikön] on toteutettava seuraavista toimista ne, jotka ovat vallitsevassa tilanteessa tarkoituksenmukaisia: – –”*. Tämän katsotaan olevan riittävän joustava muotoilu, joka antaa jäsenvaltioiden viranomaisille vapauden päättää omista kansallisista menettelyistään.
71. Lisäksi 4.2.2 kohdassa selvennetään vielä sitä, millä tavalla ilma-aluksen ja maa-aseman välinen viestintäyhteys on muodostettava.

xiii. Lennonjohtajan ja lentäjän tiedonsiirtoyhteydellä välitettyjen viestien (CPDLC-viestien) toistaminen ääneen

72. NPA-asiakirjassa ehdotetussa yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B luonnoksessa todettiin, ettei päätös siitä, edellyttäväsiinkö CPDLC-viestien toistamista ääneen, kuulu toimivaltaiselle viranomaiselle. Tämä on esimerkki siitä, kuinka siirrettäessä ICAO:n

materiaalissa oleva "ilmaliikennepalveluviranomaisen" käsite eurooppalaiseen sääntelykehykseen se on muutettava "palveluntarjoajaksi" tai "toimivaltaiseksi viranomaiseksi", kuten edellä osiossa i todetaan. Monissa huomautuksissa todettiin tällaisen toistamista koskevan päätöksen olevan luonteeltaan selvästi operatiivinen. Lisäksi katsottiin, että tällainen operatiivinen päätös edellyttäisi turvallisuusarviointia, joka toimivaltaisen viranomaisen olisi hyväksyttävä.

73. Kirjallisessa kuulemisessa ja työpajassa saadut selitykset on hyväksytty, ja päätöksen operatiivinen luonne näkyy tämän lausunnon liitteenä olevassa täytäntöönpanosääntöluonnoksessa siten, että siinä viitataan toimivaltaisen viranomaisen sijasta lennonvarmistuspalvelun tarjoajaan.

xiv. Radiopakkoalue (RMZ-alue) – transponderipakkoalue (TMZ-alue)

74. Radiopakkoalueen ja transponderipakkoalueen käsitteet ovat peräisin Eurocontrolin ilmatilaluokitusvälineistä. Ne laadittiin vastauksena laajalle levinneeseen huoleen, ja niiden tarkoituksena oli parantaa turvallisuutta ilmatilan tietyissä osissa, joissa haluttua turvallisuustasoa ei voitu saavuttaa pelkällä ICAO:n ilmatilaluokituksen käyttöönotolla kyseisessä ilmatilassa harjoitetun ilmailutoiminnan määrän vuoksi.
75. Vastaanotetuissa huomautuksissa kannatettiin yleisesti RMZ-alueen ja TMZ-alueen sisällyttämistä yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osaan B, ja sitä pitäisikin pitää merkittävänä parannuksena turvallisuuden lisäämiseksi käytettävissä olevien keinojen yhteisen täytäntöönpanon alalla Euroopassa. Joissakin huomautuksissa esitettiin ehdotettuun tekstiin parannuksia, jotka on hyväksytty ja sisällytetty tämän lausunnon liitteenä olevaan sääntöluonnokseen.
76. On huomattava, että vaikka RMZ-alue ja TMZ-alue eivät olekaan peräisin ICAO:n liitteestä 11 tai liitteestä 3, ne eivät muodosta poikkeamaa ICAO:n määräyksistä, sillä liite 11 sisälsi jo määräyksiä, joiden nojalla pakollista radioyhteyttä tai transponderin käyttöä koskevat erityisvaatimukset ovat mahdollisia ilmatilan tietyissä osissa. Hiljattain esitetyn ajatuksen mukaan näitä vaatimuksia muotoillaan ja otetaan käyttöön samalla tavalla kaikkialla Euroopassa niin, että ne ovat selvästi ymmärrettävät kaikille lentäjille heidän alkuperäänsä tai kansallisuuteensa katsomatta. RMZ-alue ja TMZ-alue sisällytetään kuitenkin pakettiin, josta tehdään turvallisuusarviointi, ja tämä arviointi toimitetaan komissiolle lausunnon julkaisemisen jälkeen.

xv. 250 solmun nopeusrajoitus

77. Yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B luonnoksessa ei muuteta ICAO:n alkuperäisiä vaatimuksia, jotka koskevat ilmatilaluokitukseen liittyvää mittarinopeusrajoitusta. Tältä osin saatiin ristiriitaisia huomautuksia ja ristiriitaisia vastineita vastausasiakirjaan. Joissakin huomautuksissa pyydettiin laajentamaan nopeusrajoitusta kaikkiin ilmatilaluokkiin alle 10 000 jalan korkeudessa, kun taas joissakin huomautuksissa pyydettiin soveltamaan sitä vain VFR-lentoihin tai vapauttamaan tietyt lennot velvoitteesta monista eri syistä.
78. Nopeusrajoituksen perustana olevaa "näe ja väistä" -periaatetta sovelletaan VFR- ja IFR-lentoihin sekä tilanteisiin, joissa ei sovelleta porrastusta. On huomattava, että tiettyihin selvityksiin tai menettelyihin liittyviä operatiivisia nopeusrajoituksia voidaan yhä soveltaa, jos toimivaltainen viranomainen hyväksyy ne, kunhan ne eivät ole ristiriidassa ilmatilaluokitukseen liittyvän ICAO:n tai yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen nopeusrajoituksen kanssa (esimerkiksi tietty vakiolähtöreitteihin ja vakiotuloreitteihin liittyvä nopeus).
79. Yhdessä huomautuksessa pyydettiin vapauttamaan nopeusrajoituksen noudattamisesta tietyt ilma-alusluokat, joiden on lennettävä suurilla nopeuksilla operatiivisista tai teknisistä syistä. Tältä osin on toistettava, että yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosääntöä sovelletaan vain yleiseen ilmaliikenteeseen (GAT). Vain jäsenvaltio voi sallia omassa ilmatilassaan omien kansallisten sääntöjensä mukaisesti (esimerkiksi operatiivinen sotilaslentoliikenne) suuret nopeudet ICAO:n vastaisesti

kaikille ilmatilan käyttäjäryhmille avoimessa ilmailuympäristössä, mutta tällaista päätöstä olisi hyvin vaikeaa laajentaa eikä sitä pitäisi soveltaa koko Euroopan ilmatilaan ja kyseiseen ilmatilaan sovellettaviin GAT-sääntöihin.

80. Näin ollen tämän lausunnon liitteenä olevassa sääntöluonnoksessa on päätetty säilyttää 250 solmun nopeusrajoitus, sellaisena kuin se esitetään ICAO:n liitteessä 11.

xvi. Lisäys yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osaan B

81. Lisäys, jossa esitetään yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B ja asiaankuuluvien ICAO:n liitteiden väliset erot, jotka edellyttäisivät jäsenvaltioilta yhteistä sopimusta ja ilmoitusta ICAO:lle, laadittiin NPA-asiakirjassa olevan osan B luonnoksen sisällön pohjalta. Monissa vastaanotetuissa huomautuksissa esitettiin parannuksia tai pyydettiin muutoksia itse täytöntöönpanosääntöluonnokseen ehdotettujen muutosten mukaisesti.
82. Lisäystä on tarkasteltu ja muutettu täytöntöönpanosääntöluonnokseen tehtyjen muutosten mukaisesti kuulemisen jälkeen, ja se on tämän lausunnon liitteenä.
83. Yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osaan B tehty lisäys sisältää nyt yhdeksän eroavaisuutta, joiden joukossa on eroja, jotka vastaavat ICAO:n huomautuksia, joista on tehty sitovia. Ilmoituksia eroista koko ICAO:n liitteeseen 11 nähden tehtiin sen sijaan 253, joista 111 liittyi ICAO:n liitteen 11 kohtiin, jotka on sisällytetty yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osaan B.

IV. Säännösten vaikutusten arviointi

Tarkoitus ja haluttu vaikutus

84. Säännösten vaikutusten arvioinnilla pyritään määrittämään paras keino saavuttaa sääntelytoiminnan tavoite sekä minimoimaan samalla mahdolliset haittavaikutukset. Analyysi muodostuu viidestä loogisesta vaiheesta, jotka ovat ongelman tunnistaminen, tavoitteen määrittäminen, vaihtoehtojen määrittelemineen, vaikutusten analysointi ja vaihtoehtojen vertaileminen. Tässä nimenomaisessa tapauksessa vaihtoehtojen vertailua rajoittaa se, että yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosääntöluonnos laadittiin yhteiseurooppalaisia lentosääntöjä koskevan valtuutuksen mukaisesti, ja kuten NPA 2011-02 -asiakirjassa jo mainittiin, mahdollisuudet valita, miten yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B täytäntöönpanosääntöluonnoksen laadinnassa edettäisiin, olivat rajalliset. Siksi tässä käsitellään vain valittua vaihtoehtoa.

85. Tässä säännösten vaikutusten arvioinnissa ei kuvata aukottomasti NPA-asiakirjassa esitettyä säännösten vaikutusten arviointia vaan keskitytään pääkohtiin ja tuodaan esiin muutamia uusia kuulemisprosessin aikana havaittuja vaikutuksia.

a. Yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B säännösten vaikutusten arvioinnissa käsitellyt asiat

86. ICAO:n liitteen 11 ja liitteen 3 asiaankuuluvien määräysten siirtäminen osaksi yhteiseurooppalaisia lentosääntöjä

87. Lisäksi Euroopan komissio korosti yhteiseurooppalaisia lentosääntöjä koskevassa valtuutuksessa selvästi, että työn pitäisi johtaa ensisijaisesti Euroopan komission täytäntöönpanosääntöluonnoksen laatimiseen, paitsi jos täydellistä yhdenmukaistamista ei pidettäisi tarpeellisena. Lisäksi pyydettiin, että säännössä pitäisi asettaa etusijalle ICAO:n kanssa yhteensopivat ratkaisut.

b. Ongelman merkittävyys

88. Kuten edellä on mainittu, vaikka ICAO:n liitteen 2 otsikko kuuluu "Rules of the Air" (lentosäännöt), on tunnustettu, että myös muissa ICAO:n asiakirjoissa on luonteeltaan lentosäännöiksi katsottavia määräyksiä. Tältä pohjalta yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B luonnos laadittiin määrittelemällä, mitkä ICAO:n liitteen 3 ja liitteen 11 määräykset pitäisi siirtää osaksi EU:n lainsäädäntöä lentosääntöinä.

89. Yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosääntöluonnoksella ei pyritä ensisijaisesti asettamaan jäsenvaltioille uusia velvoitteita vaan standardoimaan tapa, jolla olemassa olevat ICAO:n velvoitteet pannaan täytäntöön yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa. Koska siirretyt ICAO:n määräykset ovat olleet maailmanlaajuisessa käytössä pitkään, ongelmaa ei pidetä merkittävänä.

90. Yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B luonnosehdotus poikkeaa (luokan A poikkeama) muutamissa tapauksissa ICAO:n standardeista ja suositelluista käytännöistä. Ehdotetut erot ovat perusteltuja. Koska ehdotuksessa ajan ilmoittamisesta lähimmän minuutin tarkkuudella olisi luultavasti kyse luokan C poikkeamasta, tehdään turvallisuusarviointi, joka toimitetaan komissiolle komiteamenettelyn tueksi.

c. Lausunnon tavoitteet lyhyesti

91. Pää tavoitteena on jatkaa Euroopan komission jo käynnistämiä pyrkimyksiä ottaa käyttöön Euroopan ilmatilassa yhtenäiset lentosäännöt turvallisuuden lisäämiseksi sekä kansallisten sääntöjen vaihtelusta johtuvien hankaluuksien ja väärinkäsitysten riskin minimoimiseksi sekä varmistaa tehokas ja sujuva kansainvälinen ilmaliikenne. Tämä edellyttää yhteisymmärrystä kylteistä, yhteentörmäysvaaran välttämistä koskevista menettelyistä, ilmaliikennepalvelujen ohjeista, vakiosanannoista yms.

Vaihtoehdot

92. Valittu vaihtoehto on "luonnos yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osaksi B, jolla siirretään ICAO:n muiden liitteiden kuin liitteen 2 lentosääntöjä sisältävät määräykset osaksi eurooppalaista sääntelykehystä". Vaihtoehto valittiin yhteiseurooppalaisia lentosääntöjä koskevan valtuutuksen mukaisesti.

Asianomaiset tahot

93. Yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosääntö koskee henkilöitä (lentäjiä, lennonjohtajia) ja organisaatioita (jäsenvaltioita, toimivaltaisia viranomaisia, lennonvarmistuspalvelun tarjoajia, lentoliikenteen harjoittajia ja hyvin todennäköisesti lentopaikan pitäjiä).

Vaikutukset

a. Kaikki määritetyt vaikutukset

94. Tämän asetuksen täytäntöönpano saattaa vaikuttaa henkilöihin ja organisaatioihin jäsenvaltioissa, joissa on käytössä ilmatilaluokitus, joka ei vastaa täysin ICAO:n määräyksiä (jäsenvaltioissa, joissa esimerkiksi sallitaan tietyt VFR-lennot ilmatilaluokassa A tai käytetään ilmatilaluokkaa F muuna kuin väliaikaisena luokkana jne.). Lisäksi kyseisiin tahoihin voivat vaikuttaa muutamat ICAO:n standardeihin ja suositeltuihin käytäntöihin nähden tehdyt lisäykset (kuten joidenkin huomautusten muuttaminen säännöksiksi yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osassa B kuvatulla tavalla sekä ilmatilaluokitusvälineistöön perustuvat uudet säännökset).
95. Hyvin jäsennellyn ja eritellyn kvantitatiivisen arvioinnin tekeminen edellyttää Euroopan laajuista tutkimusta seuraavien asioiden määrittämiseksi:
- jäsenvaltiot, joissa yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen ilmatilaluokitus aiheuttaa muutoksia;
 - se, miten muutokset vaikuttavat asiaankuuluvaan kansalliseen lainsäädäntöön ja miten täytäntöönpano voidaan toteuttaa;
 - se, missä määrin joidenkin ilmatilan käyttäjien pääsy ilmatilan tiettyihin osiin muuttuu ja mahdollistavatko yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osaan B vasta lisätyt välineet ongelmien lievittämisen uusien menettelyjen avulla;
 - se, millaisia resursseja, koulutus mukaan luettuna, uusien menettelyjen täytäntöönpano edellyttää.
96. Tällainen tutkimus veisi oletettavasti sekä aikaa että resursseja. Yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen yleisen tiukan laadinta-aikataulun huomioon ottaen sitä ei pidetä toteuttamiskelpoisena, minkä vuoksi uskottavan kvantitatiivisen arvioinnin tekeminen on tuskin mahdollista.

i. Turvallisuusvaikutukset

97. Jotta täytäntöönpanosääntöjen, hyväksyttävien vaatimustenmukaisuusmenetelmien ja ohjeaineiston yleiset turvallisuusvaikutukset voidaan arvioida kunnolla, tarvitaan täydellinen lainsäädäntöpaketti. Lisäksi katsotaan tarpeelliseksi käsitellä myös yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosääntöä sekä hiljattain hyväksytyjä täytäntöönpanosääntöjä ohjaamomiehistöön lupakirjojen myöntämisestä, lentotoiminnan sääntöjä, joiden puolesta EASA-komitea äänesti, sekä Osaan ATS ja Osaan MET liittyviä tulevia määräyksiä. Juuri tältä osin yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osalla B lisätään EU:n lainsäädäntöön vain ICAO:n liitteestä 3 ja liitteestä 11 siirretyt määräykset, joiden katsotaan olevan luonteeltaan "lentosääntöjä". Yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osa B täydentää osaa A, jolla siirretään ICAO:n liitteen 2 määräykset osaksi eurooppalaista sääntelykehystä. Lisäksi on tarkoitus kehittää yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosääntöä sekä siirtää ICAO:n liitteen 10, PANS-ATM:n, PANS-OPS:n ja muiden asiakirjojen asiaankuuluvat määräykset osaksi EU:n

lainsäädäntöä. Itse asiassa koko lainsäädäntöpakettia olisikin pidettävä valmiina vasta, kun kaikki "Säännön rakenne" -osiossa kuvatut täytäntöönpanosäännöt on hyväksytty. On kuitenkin tärkeää korostaa, että kun kaikki asiaankuuluvat toimenpiteet (täytäntöönpanosäännöt, hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi ja ohjeaineisto) on hyväksytty ja pantu täytäntöön, yleisen turvallisuusvaikutuksen katsotaan olevan nykytilanteeseen verrattuna hyvä, sillä ICAO:n standardit ja suositellut käytännöt pannaan yhtenäisesti täytäntöön Euroopan ilmatilassa.

98. Kuten edellä on jo todettu, ei voida odottaa, että kaikki yhtenäistetyt eurooppalaiset säännöt voitaisiin laatia samalla kertaa. Myös Euroopan komissio panee tämän merkille Eurocontrolille antamassaan yhteiseurooppalaisia lentosääntöjä koskevassa valtuutuksessa, jossa hahmotellaan yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosäännön vaiheittainen laatiminen.
99. Määräysten siirtämisen turvallisuusvaikutuksia on kuitenkin arvioitava ottaen huomioon yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B soveltamisala, jotta säännön osoitetaan olevan luontaisesti turvallinen. Tehdyssä turvallisuusvaikutusten arvioinnissa (NPA-asiakirjan luku III, yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B turvallisuusarvioinnin tiivistelmä) on puututtu siihen, miten ilmailukennepalveluja koskevat vaatimukset, jotka ovat luonteeltaan lentosääntöjä, on siirretty Euroopassa osaksi yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevaa sääntelykehystä.
100. Turvallisuusarviointi tehtiin säännön eri laadintavaiheiden aikana.
101. Alkuvaiheessa määritettiin kuusi yhteiseurooppalaisiin lentosääntöihin sovellettavaa korkean tason turvallisuusvaatimusta, jotta yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B säännökset laadittaisiin asianmukaisesti ja jotta näin voitaisiin osoittaa, että *"EU:n ilmailukennepalvelujen turvallisuuden varmistamiseksi on määritetty kattava ja virheetön joukko ilmailukennepalvelua koskevia vaatimuksia, jotka ovat luonteeltaan 'lentosääntöjä'"*.
102. Laadintavaiheen lopussa osoitettiin, että yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osa B on virheetön, kattava, riittävän vakaa ja tinkimätön, täytäntöönpanokelpoinen/toteutettavissa sekä yhdenmukainen täytäntöönpanosäännön tavoitteen kanssa. On syytä huomata, että useimpia yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B vaatimuksista pidetään turvallisuusvaatimuksina, koska niiden päätavoitteena on pienentää ilmailuun luontaisesti entuudestaan liittyvää vaaraa/riskiä (esimerkiksi yhteentörmäys ilmassa, rullaustiellä jne.).
103. Kuten yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosäännössä edellytetään, siirtymistä jäsenvaltioiden nykytilanteesta yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B säännösten soveltamiseen tuetaan tekemällä myös paikallinen turvallisuusarviointi, jolla varmistetaan tämän siirtymävaiheen turvallinen hallinta.
104. Lisäksi tässä arvioinnissa tultiin siihen johtopäätökseen, ettei säännöstä poikkeamista pitäisi sallia ja että käyttöön on otettava "ylläpitoprosessi" tulevien turvallisuustarpeiden, ICAO:n liitteen 11 ja liitteen 3 muutosten tai EU:n toimintaympäristössä tapahtuvasta muutoksesta johtuvien tarkistusten huomioon ottamiseksi.
105. Lopuksi todettakoon, että tämän jäsennellyn turvallisuusarvioinnin toteuttaminen on osoittanut, että yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B ilmailukennepalveluja koskevat vaatimukset, jotka ovat luonteeltaan "lentosääntöjä", lisäävät EU:n ilmailukennepalvelujen turvallisuutta ja niiden soveltaminen on täysin turvallista vasta sitten, kun Euroopan ilmailun sääntelyjärjestelmä on valmis ja pantu täytäntöön. Yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosäännössä, sellaisena kuin se on tämän lausunnon liitteenä, on nimittäin puututtu kaikkiin turvallisuusarvioinnissa määritettyihin turvallisuusongelmiin, suosituksiin ja olettamuksiin, tai vaihtoehtoisesti on ryhdytty toimiin, joiden tavoitteena on puuttua niihin kunnolla (esimerkiksi yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osasta B laaditaan parhaillaan hyväksyttäviä menetelmiä vaatimusten täyttämiseksi ja ohjeaineistoa ja perusasetuksen muita säännöksiä kehitetään parhaillaan).

106. Vielä on tärkeää korostaa, että joidenkin seikkojen turvallisuusvaikutukset tutkitaan ja arvioinnin tulos toimitetaan komissiolle. Tällaisia seikkoja ovat esimerkiksi ajan ilmoittaminen lähimmän minuutin tarkkuudella puolen minuutin sijaan sekä uudet säännökset, kuten RMZ-aluetta ja TMZ-aluetta koskevat säännökset.

ii. Taloudelliset vaikutukset

107. Tässä vaiheessa kustannukset muodostuvat lähinnä tiedottamisesta, kouluttamisesta ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, lentopaikkojen pitäjien ja ilmatilan käyttäjien perehdyttämisestä sääntöön. Niitä pidetään kuitenkin kertaluonteisina kustannuksina, jotka johtuvat sääntöjen ja menettelyjen muuttumisesta ensimmäisen kerran. Tämän jälkeen juoksevien kustannusten odotetaan pienenevän yhdenmukaistamisen ansiosta. On kuitenkin myös korostettava, että koska kaikista jäsenvaltiosta ei ole saatavissa kaikkia tietoja, taloudellisia vaikutuksia voidaan arvioida vain laadullisesti.

108. Vaikutukset Euroopan ilmatilan eri alueilla voisivat olla seuraavat:

- ei muutosta, kun kansalliset säännöt vastaavat jo täysin yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osaa B;
- joitakin kansallisia sääntöjä on muutettava yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B noudattamiseksi (koska yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosäännöllä ei siirretä ICAO:n liitettä 11 tai liitettä 3 kokonaisuudessaan osaksi eurooppalaista sääntelykehystä ja siirto tehdään kokonaisuudessaan myöhemmässä vaiheessa);
- kaikkien jäsenvaltioiden ei tarvitse enää ryhtyä toimiin siirtääkseen ICAO:n liitteen 11 ja liitteen 3⁹ muutokset osaksi lainsäädäntöään, koska EU tekee sen muuttamalla täytäntöönpanosääntöä.

109. Vaikutuksen laajuus riippuu

- kansallisista kustannuksista, joita aiheutuu yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B täytäntöönpanoon (mahdollisesti) liittyvien muutosten kansallisten turvallisuusarviointien tekemistä koskevien vaatimusten täyttämistä;
- yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B ja kansallisten sääntöjen välillä havaittujen erojen määrästä ja laajuudesta;
- siitä, miten laajoja muutoksia kussakin jäsenvaltiossa on (mahdollisesti) tehtävä toimintamenettelyihin;
- siitä, miten laajojen riskien vähentämistoimien paikallista toteuttamista turvallisuusarviointi edellyttää.

110. Yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B täytäntöönpanosäännön kustannukset voivat käsittää

- kustannukset, joita aiheutuu tiedottamisesta, kouluttamisesta ja perehdyttämisestä yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen täytäntöönpanosääntöön;
- toimintamenettelyjen muuttamisesta aiheutuvat kustannukset;
- kustannukset, joita aiheutuu riskien vähentämistoimista, joiden paikallista toteuttamista turvallisuusarviointi edellyttää.

111. Sääntelijöihin, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin, lentopaikkojen pitäjiin ja ilmatilan käyttäjiin kohdistuvat vaikutukset riippuvat selvästikin siitä, missä määrin niiden kansalliset säännöt poikkeavat ICAO:n liitteistä 3 ja 11 ja siten yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osasta B. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, lentopaikkojen pitäjien ja

⁹ EU:n lainsäädäntöön jo siirrettyjen ICAO:n standardien ja suositeltujen käytäntöjen osalta.

lentoliikenteen harjoittajien osallistuminen käsittää kaikista sääntömuutoksista tiedottamisen niiden henkilökunnalle, tarkoituksenmukaisen koulutuksen järjestämisen niiden henkilökunnalle sekä tarvittavien muutosten tekemisen toimintamenettelyihin. Toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että niiden henkilökunta on perillä kaikista omassa ilmatilassaan sovellettaviin sääntöihin tehdyistä muutoksista ja että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat, lentoasematoiminnan harjoittajat ja ilmatilan käyttäjät noudattavat muutettuja sääntöjä. Sopivan siirtymäajan asettaminen yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B voimaantulolle voisi pienentää näitä vaikutuksia.

Sääntelijät / toimivaltainen viranomainen

112. Sääntelijöiden / toimivaltaisten viranomaisten on aluksi varmistettava, että vaaditut sääntömuutokset on pantu täytäntöön, mistä aiheutuu kustannuksia (esimerkiksi tarkastajat). Tämän jälkeen muutettujen sääntöjen noudattamisen varmistamisesta aiheutuvat kustannukset eivät eroa nykyisistä kustannuksista, joita aiheutuu nykyisten sääntöjen noudattamisen varmistamisesta. On mahdollista, että joidenkin jäsenvaltioiden, joihin yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B säännökset vaikuttavat, on muutettava kansallista lainsäädäntöään vastaavalla tavalla.
113. Joissakin erityistapauksissa kustannuksia voi syntyä siitä, että ilmatilaluokitusta ja siten kaikkia keskeisiä karttoja ja julkaisuja on muutettava. Lisäksi joissakin jäsenvaltioissa olisi muutettava ilmatilan suunnittelua (esimerkiksi uusien ilmaliikennepalvelureittien käyttöönotto, rajoitettu tai erotettu ilmatila jne.) ilmatilaluokituksen noudattamiseksi ja tiettyjä ilmatilan käyttäjiä varten.

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat ja lentopaikkojen pitäjät

114. Kaikilla lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla pitäisi jo olla käytössä tarvittavat menettelyt, joilla ne varmistavat, että tarvittavat tiedot levitetään kunnolla kaikille asiaankuuluville työntekijöille. Hallinnollisia vaikutuksia on jonkin verran, koska kultakin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalta edellytetään muutoksia, mutta sen, että näitä olemassa olevia menettelyjä käytetään yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B täytäntöön panemiseksi, ei pitäisi vaikuttaa huomattavasti lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kustannuksiin.
115. Koulutuksesta todettakoon, että koulutusmateriaalien päivityksestä saattaa aiheutua vähäisiä kustannuksia, mutta kun uudet säännöt ovat käytössä, koulutuskustannusten ei pitäisi poiketa nykyisistä kustannuksista, joita aiheutuu henkilöstön pätevyyden ylläpitämisestä. Jäsenvaltioiden koulutuskustannukset voivat nousta vain, kun ilmatilaluokitusta on muutettava ja myös ilmaliikennepalvelujen menettelyjä on muutettava vastaavalla tavalla. Kustannuksia, joita aiheutuu toimintamenettelyjen muuttamisesta yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B täytäntöönpanon tukemiseksi, voidaan joka tapauksessa arvioida vain paikallisesti.
116. Lisäksi jos jäsenvaltiot päättäisivät vaihtaa ilmatilaluokan F luokituksen valvotuksi ilmatilaksi, tästä aiheutuisi todennäköisesti lennonjohtajien koulutukseen ja palkkaamiseen liittyviä lisäkustannuksia.
117. Kun lentoasematoiminnan harjoittajat tarjoavat myös lennonvarmistuspalveluja, yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B täytäntöönpano vaikuttaa myös niihin samalla tavalla kuin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin.

Lentotoiminnan harjoittajat ja ilmatilan käyttäjät

118. EU:n tai jäsenvaltioiden sääntöjen mukaiset rutiiniluonteiset lennonneuvontamenettelyt kattavat sääntöehdotusta koskevan tiedottamisen. Siksi tämä prosessi pitäisi olla mahdollista hoitaa nykyisten menettelyjen mukaisesti hyvin vähäisin kustannusvaikutuksin.

119. Koulutuksesta ja tutkinnoista todettakoon, että samoin kuin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien tapauksessa koulutusmateriaalien päivityksestä saattaa aiheutua vähäisiä kustannuksia, mutta koulutuskustannuksia siinä vaiheessa, kun uudet säännöt ovat käytössä, voidaan arvioida vain paikallisesti.
120. Joissakin erityistapauksissa, kun jäsenvaltion sääntelijä tai toimivaltainen viranomaisen päättää ottaa RMZ-alueen ja/tai TMZ-alueen käyttöön ilmatilaluokassa G, F tai E, on mahdollista, että joihinkin yleisilmailuun käytettyihin ilma-aluksiin on hankittava lisälaitteita. Kustannuksia voidaan kuitenkin arvioida vain paikallisesti, ja niitä voivat arvioida vain jäsenvaltiot, jotka panevat nämä toimenpiteet täytäntöön.
- iii. Ympäristövaikutukset
121. Odotettavissa ei ole ympäristövaikutuksia, tai ne ovat vähäisiä.
- iv. Sosiaaliset vaikutukset
122. Odotettavissa ei ole sosiaalisia vaikutuksia.
- v. Muut viraston tai yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan soveltamisalan ulkopuoliset ilmailuvaatimukset
123. Muita viraston tai yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan soveltamisalan ulkopuolisia vaatimuksia ei ole. On kuitenkin huomattava, että vaikka sotilaslentotoiminta ja sotilasilmailun palveluntarjoajat, jotka tarjoavat palveluja lähinnä operatiiviselle sotilaslentoliikenteelle (OAT), eivät kuulu yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tai viraston perusasetuksen soveltamisalaan, näiden säännösten täytäntöönpano Euroopassa voi vaikuttaa niiden toimintaan. Asiaa ei kuitenkaan voida arvioida saatavilla olevien tietojen perusteella. Lisäksi on tärkeää korostaa, että vaikutus kohdistuisi lähinnä sotilaslentotoiminnan yleistä ilmaliikennettä koskevaan osaan (sääntelijät, ilmatilan käyttäjät tai lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat), ja tältä osin vaikutuksen voidaan katsoa olevan samanlainen kuin siviilitoimijoiden tapauksessa.

Yhteenveto ja lopullinen arvio

- a. Kunkin arvioidun vaihtoehdon myönteisten ja kielteisten vaikutusten vertailu
124. Kuten edellä on mainittu, mahdollisuudet valita, miten yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B laadinnassa edettäisiin, olivat rajalliset. Siksi tässä säännösten vaikutusten arvioinnissa ei voida vertailla kunkin vaihtoehdon vaikutuksia, vaan siinä keskitytään arvioimaan valitun vaihtoehdon ("ICAO:n muiden liitteiden kuin liitteen 2 lentosääntöjä sisältävien määräysten siirtäminen osaksi eurooppalaista sääntelykehystä") myönteisiä ja kielteisiä vaikutuksia.
- a.1 Myönteiset vaikutukset:
- yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen yhtenäinen täytäntöönpano perusasetuksen ja yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevien asetusten soveltamisalan puitteissa;
 - yksi ainoa asetetus, joka sisältää ICAO:n liitteestä 2 peräisin olevien lentosääntöjen kannalta keskeiset vaatimukset ja jolla siirretään ICAO:n muiden liitteiden kuin liitteen 2 lentosäännöiksi katsottavat määräykset osaksi eurooppalaista sääntelykehystä;
 - se, että ilmatilan käyttäjien ei tarvitse Euroopan ilmatilassa lentäessään noudattaa kunkin jäsenvaltion omaa tapaa siirtää lentosääntöihin liittyvät ICAO:n standardit ja suositellut käytännöt osaksi kansallista lainsäädäntöä;
 - kansallisten lentosääntöjen vaihtelusta ja ilmatilaluokituksen eri soveltamistavoista johtuvien hankaluuksien ja väärinkäsitysten riskin pieneneminen;

- tuki jäsenvaltioille ICAO:n standardien ja suositeltujen käytäntöjen yhtenäisen ja sääntöjenmukaisen täytäntöönpanon muodossa. Jäsenvaltioiden ei tarvitse enää ryhtyä toimiin siirtääkseen ICAO:n liitteen 11 ja liitteen 3 asiaankuuluvien määräysten muutokset osaksi lainsäädäntöään, koska tämä tehdään keskitetysti EU:ssa hoitamalla asiaankuuluvat sääntelytehtävät;
- ICAO:n ilmatilaluokituksen täytäntöönpanon yhtenäistäminen;
- SVFR-lentoja koskevien säännösten yhtenäistäminen sekä niiden toteutusta koskevat yksiselitteiset ehdot;
- keinot, joilla jäsenvaltiot voivat lisätä turvallisuutta niissä osissa ilmatilaa, joissa se tuntuu tarpeelliselta, luomalla radiopakkoalueita ja transponderipakkoalueita. Näin jäsenvaltiot voivat muuttaa ICAO:n ilmatilaluokitusta omien tarpeidensa mukaiseksi.

a.2 Kielteiset vaikutukset:

- Kuten edellä on jo mainittu, vaikutustenarvioinnissa noudatettiin periaatetta, jonka mukaan arviointi koski vain yleisiä asioita, koska arvioinnissa ei voitu paneutua täytäntöönpanon yksityiskohtiin eikä yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B täytäntöönpanon kansallisiin erityispiirteisiin. Lisäksi tiukan aikataulun vuoksi tutkimusta täytäntöönpanon yksityiskohdista tai yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B täytäntöönpanon kansallisista erityispiirteistä ei tehty.
- Yksi mahdollinen haittavaikutus liittyy kustannuksiin, joita aiheutuu yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B täytäntöönpanosta henkilöstön kouluttamisen ja menettelyihin tehtävien muutosten osalta.

b. Valittua vaihtoehtoa koskeva lopullinen arvio ja suositus

125. Sellaisten yhtenäisten lentosääntöjen hyväksymisestä, joilla ICAO:n muiden liitteiden kuin liitteen 2 määräykset siirretään osaksi eurooppalaista sääntelykehystä, aiheutuu kustannuksia, jotka riippuvat jäsenvaltioissa aiemmin vallinneesta tilanteesta.
126. Sikäli kuin muutokset ovat tarpeen, asiaankuuluvissa turvallisuuden- ja muutoksenhaallintajärjestelmissä pitäisi jo olla käytössä menettelyt tiedon jakamiseksi asiaankuuluville henkilöille, ja näitä ehdotettuja sääntömuutoksia koskevan tiedon sisällyttämisestä tähän prosessiin pitäisi aiheutua vain hyvin vähäisiä lisäkustannuksia.
127. Koulutusmateriaalien muuttamisesta saattaa aiheutua jonkin verran kustannuksia, mutta koulutuskustannuksia siinä vaiheessa, kun uudet säännöt ovat käytössä, voidaan arvioida vain paikallisesti.
128. Kun suuremmat muutokset ovat tarpeen – erityisesti muutokset, jotka liittyvät uuden ilmatilaluokituksen ja/tai TMZ- ja RMZ-alueiden käyttöönottoon – niihin liittyvät kustannukset kasvavat vastaavalla tavalla, mutta tällä hetkellä niitä ei voida arvioida.
129. Yleisen myönteisen turvallisuusvaikutuksen pitäisi kuitenkin tasapainottaa sitä mahdollista kielteistä vaikutusta, että kustannukset voivat nousta joissakin jäsenvaltioissa, jotka ovat panneet liitteet 11 ja 3 täytäntöön tietyin eroavaisuuksin, sillä ICAO:n standardien ja suositeltujen käytäntöjen täytäntöönpano on Euroopan ilmatilassa yhtenäistä vasta sitten, kun kaikki asiaankuuluvat toimenpiteet (täytäntöönpanosäännöt, hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi ja ohjeaineisto) on hyväksytty ja pantu täytäntöön. Jäsenvaltioiden ei tarvitse myöskään ryhtyä toimiin siirtääkseen ICAO:n liitteen 11 ja liitteen 3 muutokset osaksi lainsäädäntöään, sillä tämä hoidetaan EU:n tasolla.
130. Lisäksi on tärkeää korostaa sitä, että yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B täytäntöönpanosäännön täytäntöönpano vaikuttaa myönteisesti edistämällä ilma-alusten vapaata liikkumista Euroopan rajojen yli, tukemalla jäsenvaltioita niiden pyrkimyksissä

ylläpitää korkeaa turvallisuustasoa ja helpottamalla toiminnallisten ilmatilan lohkojen käyttöönottoa.

V. Viraston lopullinen lausunto

131. Tämän lausunnon liitteenä olevan yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B säännökset on laadittu noudattaen viraston sääntelymenettelyjä sekä eritelmiä, jotka sisältyivät yhteiseurooppalaisia lentosääntöjä koskevaan, komission Eurocontrolille antamaan valtuutukseen.
132. Viraston kuulemisprosessin, sidosryhmien esittämiin huomautuksiin annettujen vastausten, saatujen vastineiden sekä b osiossa esitettyjen selitysten ja perustelujen tuloksena viraston lopullinen lausunto on tiivistetysti seuraava:
- a) Tähän lausuntoon liitetyillä yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B säännöksillä siirretään ICAO:n liitteiden 11 ja 3 määräykset, joiden katsotaan olevan luonteeltaan "lentosääntöjä", osaksi eurooppalaista sääntelykehystä, ja ne edistävät ilmatilaluokituksen soveltamisen ja ilmatilan käytön yhdenmukaistamista ja yhtenäisyyttä Euroopassa.
 - b) Yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan B ja asiaankuuluvien ICAO:n liitteiden väliset eroavaisuudet ovat nykyiseen tekstiin verrattuna vähäisiä (luokka A).
 - c) "Toimivaltaisen viranomaisen" määritelmän selventämistä sekä ajan ilmoittamistavan kuvausta koskeviin kysymyksiin on puututtava ennen kuin komissio saattaa komiteamenettelyn päätökseen.
 - d) Monet edellä kuvatuista kysymyksistä, joita sidosryhmät ovat ottaneet esiin laadintaprosessin aikana, on ratkaistu tämän lausunnon liitteenä olevassa sääntöehdotuksessa.
 - e) Lähitulevaisuudessa ratkaistaan muita kysymyksiä viraston tehtyä niitä koskevan turvallisuusarvioinnin, kuten tässä lausunnossa on todettu, laatimalla hyväksyttäviä menetelmiä vaatimusten täyttämiseksi ja ohjeaineistoa taikka yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen osan C parissa tehtävän tulevan työn yhteydessä.

Kölnissä 14. marraskuuta 2011

P. GOUDOU
Pääjohtaja