



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 26.11.2002
KOM(2002) 658 lopullinen

2001/0060 (COD)
2001/0235 (COD)
2001/0236 (COD)
2001/0237 (COD)

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI

yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI

lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhteisessä eurooppalaisessa ilmatilassa

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI

yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI

eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta

(komission EY:n perustamissopimuksen 250 (2) artiklan nojalla esittämät)

PERUSTELUT

1. TAUSTA

- 1.1. Komissio antoi lokakuussa 2001 neljä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamista koskevaa lainsäädäntöehdotusta¹ hyväksyttäväksi Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyllä yhteispäätösmenettelyllä. Alueiden komitea antoi ehdotuksista myönteisen lausunnon 15. toukokuuta 2002 ja talous- ja sosiaalikomitea 17. kesäkuuta 2002.

Euroopan parlamentti teki 3. syyskuuta 2002 ensimmäisessä käsittelyssä tarkistuksia komission ehdotuksiin ja hyväksyi ehdotukset muutettuina. Tämän jälkeen komissio määritteli kantansa kuhunkin tarkistukseen ja ilmoitti, mitkä niistä se voi hyväksyä ja mitä ei.

Tämän perusteella komissio laati jäljempänä esitetyt muutetut ehdotukset.

- 1.2. Muutokset sisältävät komission sellaisinaan hyväksymät parlamentin tarkistukset sekä uudet säännökset, jotka perustuvat periaatteessa hyväksytyihin mutta sanamuodoltaan muutettuihin tarkistuksiin, tai osittain hyväksytyihin tarkistuksiin.

Komissio muuttaa EY:n perustamissopimuksen 250 artiklan 2 kohdan mukaisesti ehdotustaan jäljempänä esitetyllä tavalla.

Komission alkuperäiseen ehdotukseen tehdyt muutokset on merkitty yliviiivauksella (poistettu teksti) ja lihavoinnilla ja alleviivauksella (uusi tai muutettu teksti).

2. MUUTETTU EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI YHTENÄISEN EUROOPPALAISEN ILMATILAN TOTEUTTAMISEN EDELLYTYKSISTÄ (2001/0060 (COD))

2.1. Tarkistukset, jotka on hyväksytty sellaisinaan:

- Tarkistukset 4 ja 30

Tarkistuksilla otetaan käyttöön tehokas seuraamusjärjestelmä, jota sovelletaan sääntöjä rikkoviin toimijoihin. Nykyisessä järjestelmässä sääntöjen kiertäminen ja väärinkäytökset ovat mahdollisia erityisesti ilmaliikennevirtojen säätelyn osalta. Komissio hyväksyy nämä tarkistukset.

¹ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä (KOM(2001) 123 lopullinen/2, 30.11.2001 – 2001/0060 (COD)).

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (KOM(2001) 564 lopullinen/2, 11.12.2001 – 2001/0235 (COD)).

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (KOM(2001) 564 lopullinen/2, 11.12.2001 – 2001/0236 (COD)).

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (KOM(2001) 564 lopullinen/2, 11.12.2001 – 2001/0237 (COD)).

- Tarkistukset 7, 8, 15, 16, 17, 18, 20, 21 ja 32

Tarkistuksilla selvennetään tai täsmennetään asetuksen tekstiä vahventamalla viittauksia työmarkkinapiirien kuulemiseen (7), jäsenvaltioiden puolustustarpeisiin (8), kapasiteetin riittävyyteen (15), lennon tehokkuusvaatimuksiin (16), laatua ja tehokkuutta koskeviin tietoihin (18), turvallisuuteen (20, 21) ja edistymisen raportointiin (32). Komissio hyväksyy nämä tarkistukset.

2.2. Tarkistukset, jotka on hyväksytty periaatteessa, mutta joiden sanamuotoa on muutettu

- Tarkistus 3

Tarkistuksessa korostetaan lennonvarmistuspalvelujen yleishyödyllistä luonnetta, mikä kuitenkin koskee ensi sijassa lennonjohtoa. Komissio voi hyväksyä tämän tarkistuksen, jos siinä viitataan nimenomaan tähän toimintaan.

- Tarkistus 9

Tarkistuksessa viitataan yhteisön ja Eurocontrolin yhteistyöhön. Yhteisön ja Eurocontrolin suhteen ratkaisee kuitenkin pian tapahtuva yhteisön liittyminen kyseiseen organisaatioon. Näiden kahden välisen "mahdollisimman tiiviin yhteistyön" periaate toteutuu tämän liittymisen myötä kuten liittymistä koskevassa pöytäkirjassakin todetaan². Siksi viittaaminen kyseiseen yhteistyöhön yhteisön säädöksessä on turhaa ja aiheuttaa sekaannusta. Komissio voi hyväksyä tämän periaatteen mainitsemisen johdanto-osassa sekä lisäksi säännöksen, jossa viitataan sen puhtaasti hallinnolliseen yhteistyöhön Eurocontrolin toimeenpanevana elimenä toimivan Eurocontrolin viraston kanssa. Tällaisen säännöksen sanamuodon on kuitenkin noudatettava komission tehtävien suorittamista koskevia institutionaalisia periaatteita.

- Tarkistus 10

Tarkistuksessa täsmennetään, että pelkästään toteuttamisedellytyksiä koskevan asetuksen ja kolmen erityisasetuksen muodostaman lainsäädäntöpaketin hyväksyminen ei ole riittävä toimi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseksi mahdollisimman nopeasti. Sovittuun ajankohtaan (vuoden 2004 loppu) mennessä tarvitaan myös muita toimenpiteitä, jotka komission on toteutettava lainsäädäntöpaketissa vahvistettuja menettelyjä noudattaen. Komissio hyväksyy tämän periaatteen.

- Tarkistus 12

Tarkistuksen tavoitteena on vahvistaa jäsenvaltioiden roolia päätettäessä palvelujen tarjoajien asemasta ja rakenteesta sekä korostaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien yleishyödyllisiä tehtäviä, mikä on erityisen tärkeää lennonjohdon kannalta. Komissio voi hyväksyä tarkistuksen periaatteessa, jos sen sanamuotoa muutetaan.

² "Euroopan yhteisön liittymisellä yleissopimukseen on tarkoitus auttaa Euroopan lennonvarmistusjärjestöä, jäljempänä 'Eurocontrol', saavuttamaan yleissopimuksen mukaiset tavoitteensa, erityisesti tavoite, jonka mukaan järjestön on määrä olla ainoa ilmaliikenteen hallintaa koskevaa politiikkaa laativa elin Euroopassa ja toimia tehokkaasti".

- Tarkistus 14

Tarkistuksella pyritään selventämään yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan soveltamisalaa. Käsite "lainkäyttövalta" viittaa epäsuorasti kansainvälisten vesialueiden yläpuoliseen ilmatilaan. Asetuksen soveltamisala ei voi kuitenkaan olla laajempi kuin perustamissopimuksen soveltamisala. Sen vuoksi on suositeltavampaa viitata "jäsenvaltioiden vastuulla olevaan ilmatilaan".

- Tarkistukset 22 ja 23

Tarkistuksissa täsmennetään, että teknisiä ja toimintaratkaisuja kehitetään ja pannaan täytäntöön osana ohjelmia, joihin osallistuvat kaikki osapuolet ja joissa otetaan huomioon kansainväliset standardit. Komissio voi hyväksyä tämän periaatteessa.

- Tarkistus 26

Tässä tarkistuksessa, jossa mainitaan komitean työjärjestys, ei noudateta lainsäädännön laatimiskäytäntöä. Komissio voi hyväksyä tarkistuksen periaatteessa.

- Tarkistus 33

Tarkistuksella ulotetaan turvallisuuden ja puolustuksen edellyttämien suojausekkeiden soveltamisala kattamaan ilmatilan pikainen käytettävyys asevoimien nopeaa toimintaa varten. Artiklan muotoilussa noudatetaan mahdollisimman tarkasti perustamissopimuksen 297 artiklaa, joka koskee poikkeustilanteita. Parlamentin tarkistus puolestaan liittyy operatiivisiin tilanteisiin (asevoimien nopean liikekannallepanon edellytykset), joten siinä annettaisiin liian laajat mahdollisuudet asetuksen soveltamisesta poikkeamiseen. Komissio voi hyväksyä periaatteen, jonka mukaan on syytä säilyttää jäsenvaltioiden mahdollisuudet asevoimien käytettävyyden ylläpitämiseen ja lisäämiseen. Tämä periaate ei saisi kuitenkaan johtaa yksipuolisiin vapautuksiin asetuksen soveltamisesta, koska se voisi vaarantaa ilmatilan tehokkaan hallinnan.

2.3. Tarkistukset, jotka hyväksytään osittain joko muuttaen tai muuttamatta niiden sanamuotoa

- Tarkistus 5

Työmarkkinaosapuolten kuulemisvaatimus yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan yhteydessä voi kuulua tai olla kuulumatta perustamissopimuksen 138 artiklan soveltamisalaan. Tällaiset vaatimukset olisi ilmaistava joustavammin. Sen vuoksi komissio voi suostua ainoastaan siihen, että sanamuotoa vahvennetaan kyseisen johdanto-osan kappaleen ensimmäisessä virkkeessä.

- Tarkistukset 6 ja 28

Tarkistuksessa 28 esitetään alan neuvoa-antavan elimen perustamista. Koska tällaisella elimellä olisi institutionaalinen asema, sen perustaminen vaikuttaisi komission aloiteoikeuteen. Komissio on samaa mieltä siitä, että niiden, joita asia koskee, on voitava osallistua uudistuksen toteuttamiseen. Sen vuoksi komissio voi hyväksyä alan kuulemista koskevan periaatteen mainitsemisen johdanto-osassa. Kyseisestä periaatteesta säädetään yksityiskohtaisemmin myös ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuutta koskevan asetusehdotuksen 14 artiklassa.

- Tarkistus 11

Komissio voi hyväksyä tämän tarkistuksen osittain. Tutkan mainitseminen rajoittaisi tarpeettomasti valvontainfrastruktuuria, sillä se voi tukeutua myös muihin teknisiin keinoihin (kuten satelliitit tai datayhteydet).

- Tarkistus 31

Komissio voi hyväksyä tämän tarkistuksen, jos viittaus Euroopan unioniin muutetaan viittaukseksi yhteisöön.

2.4. Hylätyt tarkistukset

- Tarkistus 1

Tarkistuksessa muistutetaan jäsenvaltioiden velvollisuudesta noudattaa ICAO- ja Eurocontrol -yleissopimusten määräyksiä. Yhteisö ei ole vielä näiden kansainvälisten järjestöjen jäsen, vaikka se onkin liittymässä Eurocontroliin. Niiden jäsenyydestä aiheutuvat velvollisuudet sitovat nykyisin vain jäsenvaltioita. Sen vuoksi komissio ei toistaiseksi voi hyväksyä tätä tarkistusta.

- Tarkistukset 2 ja 13

Tarkistuksilla poistetaan johdanto-osan 8 kappaleesta ja asetuksen 13 artiklasta viittaus taloudellisiin näkökohtiin. Viittaus liittyy maksujärjestelmään, josta säädetään kyseistä asiaa koskevan ehdotuksen III luvussa. Sen vuoksi viittauksen poistamista ei voida hyväksyä.

- Tarkistus 19

Tarkistuksella rajataan päätöksentekoprosessi yhteen toimijaryhmään (ilmatilan käyttäjät) ja asetetaan sen edellytykseksi erityinen vaatimus (yhteentoimivuus). Uusien palvelujen käyttöönotto riippuu kaikista toimijaryhmistä ja erilaisista vaatimuksista. Sen vuoksi tarkistusta ei voida hyväksyä.

- Tarkistukset 24 ja 27

Tarkistukset eivät noudata komiteamenettelyä koskevan päätöksen (neuvoston päätös 1999/468/EY) täytäntöönpanoa varten annettuja sääntöjä lainsäädännön laatimisesta. Komitean työskentelyä ei voi säännellä ennalta vaan se riippuu siitä, mitä toimenpiteitä on määrä hyväksyä. Eurocontrolin osallistumisesta komitean työhön olisi suositeltavaa päättää komitean työjärjestyksessä. Sen vuoksi komissio ei voi hyväksyä näitä tarkistuksia.

- Tarkistus 29

Tarkistus vaikuttaa komission aloiteoikeuteen, joten sitä ei voida hyväksyä.

- Tarkistus 34

Tarkistus on tarpeeton, koska siinä esitetään itsestäänselvyys. Yhteisön säädöksessä ei myöskään voi toistaa olemassa olevista kansainvälisistä sopimuksista johtuvia jäsenvaltioiden velvollisuuksia.

3. **MUUTETTU EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI LENNONVARMISTUSPALVELUJEN TARJOAMISESTA YHTENÄISESSÄ EUROOPPALAISESSA ILMATILASSA (2001/0235(COD))**

3.1. Tarkistukset, jotka on hyväksytty sellaisinaan

- Tarkistukset 1, 2, 4, 7, 9, 11, 15, 17, 19, 24, 25, 31, 33 ja 34

Tarkistuksilla selvennetään tai täsmennetään asetuksen tekstiä vahventamalla viittauksia turvallisuuteen (1, 9, 11, 19, 31), hyväksyttyjen organisaatioiden pätevyyteen (2, 15, 33, 34), lennonjohtajien palvelukseen ottamiseen (4), kansainvälisiin standardeihin (7), palveluntarjoajien yhteistyöhön (17), siviili- ja sotilasviranomaisten yhteistyöhön (24) ja tietojen käyttöön (25). Komissio hyväksyy nämä tarkistukset.

- Tarkistus 3

Tarkistuksessa lisätään johdanto-osaan kappale, joka liittyy Euroopan lentoturvallisuusviraston tulevaa tehtävää ja vastuita koskevaan 5 artiklan toiseen kohtaan. Tarkistus voidaan hyväksyä.

- Tarkistus 5

Tarkistuksessa kehoitetaan komissiota ryhtymään toimiin lennonjohtajapulan ratkaisemiseksi. Komissio työskentelee jo tämän ongelman parissa ja on äskettäin käynnistänyt selvityksen työmarkkinaosapuolten keskuudessa. Komissio hyväksyy tarkistuksen.

- Tarkistus 23

Tarkistuksessa todetaan jäsenvaltioilla olevan päävastuu niiden siviili- ja sotilasviranomaisten välisistä suhteista. Komissio hyväksyy tarkistuksen.

3.2. Tarkistukset, jotka on hyväksytty periaatteessa mutta joiden sanamuotoa on muutettu

- Tarkistukset 6 ja 18

Tarkistuksissa määritellään luville voimassaoloaika. Näiden lupien ei ole tarkoitus olla toimilupia vaan ennemminkin todistuksia palveluntarjoajien sopivuudesta. Tällaisten lupien voimassaoloaika vahvistetaan yhdenmukaisten ehtojen määrittelyn yhteydessä (ks. asetuksen liite III). Sen vuoksi komissio voi hyväksyä tarkistuksen periaatteen.

- Tarkistukset 20 ja 21

Tarkistuksiin sisältyy kaksi uutta vaatimusta, jotka koskevat lupiin liittyvien yhdenmukaisten edellytysten määrittelyä. Komissio voi hyväksyä nämä vaatimukset, mutta sen mielestä ne olisi esitettävä lennonvarmistuspalvelujen edellytyksinä. Näitä edellytyksiä täsmennetään komiteamenettelyä soveltaen.

- Tarkistus 22

Tarkistuksessa esitetään, että riippumatta nykyisille ilmaliikennepalvelujen tarjoajille annetusta oikeudesta harjoittaa toimintaa tämän asetuksen voimaantulon jälkeen niillä olisi oltava velvollisuus parantaa jatkuvasti toimintansa turvallisuutta ja tehokkuutta. Komissio voi hyväksyä tämän periaatteen, jos velvollisuus ilmaistaan selvästi.

- Tarkistus 28

Tarkistuksella tehtäisiin ehdotettu maksujärjestelmä täysin riippuvaiseksi monenvälisessä Eurocontrol-sopimuksessa määrätystä navigaatiomaksujärjestelmästä. Asetusehdotuksen mukaista maksujärjestelmää ei ole tarkoitus soveltaa pelkästään navigaatiomaksuihin (kuten monenvälisessä sopimuksessa) vaan myös lentoaseman lennonvarmistuspalvelu- ja laskeutumismaksuihin (jotka eivät kuulu Eurocontrolin toimivaltaan). Lisäksi Eurocontrolin järjestelmässä on tulkintavaraa, mutta komission tavoitteena on vahvistaa koko yhteisöä sitovat yhdenmukaiset säännöt. Tämän vuoksi tarkistus voidaan hyväksyä sillä edellytyksellä, että se ei rajoita yhteisön toimia kyseisellä alalla.

- Tarkistus 29

Tarkistuksessa esitettyä periaatetta sovelletaan jo, eikä sitä muuteta ehdotettavalla asetuksella. Vastuu maksujen yksikkömäärien asettamisesta säilyy jäsenvaltioilla. Sen vuoksi komissio voi hyväksyä tarkistuksen periaatteessa.

- Tarkistus 32

Tarkistuksessa 32 esitetään perustettavaksi alan neuvoa-antava elin, jolla olisi institutionaalinen asema. Tämän tarkistuksen hyväksyminen vaikuttaisi komission aloiteoikeuteen. Komissio on samaa mieltä siitä, että niiden, joita asia koskee, on voitava osallistua uudistuksen toteuttamiseen. Sen vuoksi komissio voi hyväksyä alan kuulemista koskevan periaatteen esittämisen johdanto-osassa. Kyseisestä periaatteesta säädetään yksityiskohtaisemmin myös ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuutta koskevan asetusehdotuksen 14 artiklassa.

3.3. Tarkistukset, jotka hyväksytään osittain joko muuttaen tai muuttamatta niiden sanamuotoa

- Tarkistus 8

Komissio voi hyväksyä tämän tarkistuksen osittain. Tutkan mainitseminen rajoittaisi tarpeettomasti valvontainfrastruktuuria, sillä se voi tukeutua myös muihin teknisiin keinoihin (kuten satelliitit tai datayhteydet).

- Tarkistus 10

Tarkistuksella perustellaan maksujärjestelmän tarkistus, jonka avulla kustannusperusta voidaan määritellä joustavammin. Tällaisen joustavuuden avulla olisi tarkoitus ratkaista ilmaliikenteen määrien äkillisen vähenemisen ongelma, joka voi johtaa maksujen välittömään nousuun. Komissio voi hyväksyä tarkistuksen osittain. Sen viimeinen virke kuitenkin vaikuttaa komission aloiteoikeuteen, joten sitä ei voida hyväksyä.

- Tarkistus 16

Tarkistuksessa määritellään yksityiskohtaisesti ne toiminnan osa-alueet, joilla pyritään ratkaisemaan henkilöresurssien puute. Tällaisenaan tarkistus kuitenkin vaikuttaisi komission aloiteoikeuteen, joten siitä voidaan hyväksyä vain ensimmäinen osa.

- Tarkistus 27

Tarkistuksen tarkoitus on täsmentää operatiivisten tietojen vaihtoa koskevat edellytykset. Komissio voi hyväksyä tarkistuksen ensimmäisen osan, mutta luottamuksellisuutta koskevat edellytykset määritellään myöhemmässä vaiheessa täytäntöönpanosäännöissä. Lisäksi operatiivisista syistä on mahdoton välttää kaikkia tunnistetietoja. Sen vuoksi komissio ei voi hyväksyä tarkistuksen jälkimmäistä osaa.

- Tarkistus 30

Komissio voi hyväksyä tarkistuksen ensimmäisen osan, jossa muistutetaan, että taloudellisen tehokkuuden parantaminen ei saisi vaarantaa turvallisuutta. Ristikkäistukien osalta on huomautettava, että alan ominaispiirteiden vuoksi teknisillä ja operatiivisilla syillä perusteltujen ristikkäistukien poissulkeminen ei ole periaatteessa mahdollista. Sen vuoksi tarkistuksen toista osaa ei voida hyväksyä.

- Tarkistus 35

Komissio voi hyväksyä tarkistuksen ensimmäisen osan. Viittaus Eurocontrolin turvallisuusvaatimuksiin tarkistuksen toisessa osassa ei ole aiheellinen, ja sitä ei voida hyväksyä.

3.4. Hylätyt tarkistukset

- Tarkistus 12

Komissio ei voi hyväksyä tätä tarkistusta. Tutkan mainitseminen rajoittaisi tarpeettomasti valvontainfrastruktuuria, sillä se voi tukeutua myös muihin teknisiin keinoihin (kuten satelliitit tai datayhteydet).

- Tarkistus 13

Tarkistuksen periaatteena on erottaa (rakenteellisesti) selvästi toisistaan kansalliset valvontaviranomaiset ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat. Vaikka komissio ei vastusta tätä periaatetta, sen mielestä periaatteen soveltaminen olisi toteutettava asteittain ja suhteellisesti, jotta voidaan ottaa huomioon vallitseva tilanne. Sen vuoksi komissio katsoo, että jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus valita ensimmäisessä vaiheessa pelkästään toiminnallinen erottaminen. Sen vuoksi tarkistusta ei hyväksytä.

- Tarkistus 14

Tarkistuksella otetaan käyttöön valitusmekanismi, jota voidaan käyttää ilmatilan käyttäjien ja jäsenvaltioiden erimielisyyksissä. Tällaisia järjestelyjä on jo käytössä sekä kansallisella että yhteisön tasolla. Sen vuoksi komissio ei voi hyväksyä tarkistusta.

- Tarkistus 26

Tarkistuksessa vahvistetaan periaate, jonka mukaan operatiivisilla tiedoilla on kaupallista arvoa. Jos operatiivisten tietojen vaihtoon liittyy kaupallisia ehtoja, ne olisi kuitenkin määriteltävä täytäntöönpanosäännöissä, joissa voidaan myös edellyttää tietojen vapaata vaihtamista eräissä tapauksissa. Tämän vuoksi komissio ei voi hyväksyä tarkistusta.

- Tarkistukset 87, 88, 89 ja 99

Tarkistuksilla pyritään lujittamaan periaatetta, jonka mukaan lennonvarmistuspalvelujen luotettavuus edellyttää, että niiden tarjoaja on yksi yhtenäinen organisaatio. Komissio ei voi hyväksyä näitä tarkistuksia useista syistä:

- Nykyisin useimmat liitännäispalvelut tarjoaa tavallisesti sama organisaatio kuin ilmaliikennepalvelutkin. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajat eivät nykyisin kuitenkaan yleensä toteuta tiettyjä erityistoimintoja (kuten maa-asemien välinen televiestintä sekä ilma-alusten ja maa-asemien väliset datayhteydet). Tällaisissa tapauksissa palvelujen käytöstä tehdään kaupallinen sopimus. Eräät palveluntarjoajat kehittävät myös palvelujen tarjoamista koskevia uusia yhteistyömuotoja, jotka auttavat poistamaan hajanaisuutta ja eriyttämään palveluja. Tärkein syy tähän on alueellisten palvelujen tarjoaminen. Esimerkkejä tällaisista pyrkimyksistä ovat eurooppalaiset ilmailutiedotuspalvelut EAD (*European aeronautical information services*) ja eurooppalainen ilmailun televerkko EAN (*European aeronautical telecommunication network*). Toinen esimerkki eriytetystä navigointipalvelusta on Galileo.
- Asetuksen tavoitteena on ottaa käyttöön puitteet, joissa yksittäiset palveluntarjoajat voivat aikaisempaa helpommin – oman harkintansa mukaan ja valtion valvonnassa – erottaa liitännäispalvelut keskeisistä ilmaliikennepalveluista. Tämä antaisi palveluntarjoajille konkreettisen mahdollisuuden tarjota alueellisia palveluja sekä helpottaisi nykyisen hajanaisuuden poistamista ja edistäisi palvelujen yhdistämistä (nykyiset infrastruktuurit ovat kansallisia, mutta on olemassa suuri tarve niiden suunnitteluun ja toteutukseen alueellisella tasolla). Tavoite on saavutettavissa yhteisyrityksillä ja strategisilla yhteenliittymillä, joissa palveluntarjoajat voivat

tehostaa palvelujen käyttöä optimoimalla voimavarojen allokoinnin entistä laajemmassa mittakaavassa ja siten säästää kustannuksissa ja edistää ilmaliikenteen hallintajärjestelmien yhdentämistä.

- Funktionaalisten ilmatilan lohkojen luominen edellyttää tukipalvelujen tarjoamiselta joustavuutta. Pohjoismaissa vastikään saadut kokemukset (ilmatilan lohko, johon sisältyy Tanskan, Ruotsin, Suomen ja Norjan yläilmatila) ovat yksi esimerkki tästä (samoin Maastrichtin yläilmatilan johtokeskus UAC). Nämä kokonaisuudet, jotka on perustettu alueellisten ilmaliikennepalvelujen tarjoamista varten, perustuvat nykyisten palveluntarjoajien jo tarjoamiin palveluihin (erityisesti infrastruktuuriin, viestintään, suunnistukseen ja valvonnan osalta).
- Parlamentin vaatima lennonvarmistuspalvelujen järjestäminen yhdennetyn elimen kautta johtaisi seisahtumiseen nykytilanteeseen ja estäisi uuden teknologian kehittämistä ja käyttöönottoa. Suuri osa tästä uudesta teknologiasta on luonteeltaan rajat ylittävää ja sopii paremmin alueellisiin kuin kansallisiin palveluihin. Tämän kehityksen estäminen säätämällä yhdennetystä elimestä poistaisi yhteisöltä konkreettisen mahdollisuuden tulla markkinajohtajaksi ilmaliikenteen hallintateknologian alalla.
- Huolet palvelujen eriyttämisen mahdollisista vaikutuksista eivät ole perusteltuja. Jos palveluntarjoaja haluaa käyttää toisen palveluntarjoajan tuottamia palveluja, se määrittelee käyttämänsä liitännäispalvelut ja valvoo niitä täsmentämällä tekniset ja toiminnalliset edellytykset sekä harjoittamalla laadunvalvontaa. Lisäksi tämä tapahtuu kansallisten valvontaviranomaisten tiukassa valvonnassa ja koska myös tukipalvelut (kuten viestintä, suunnistus ja valvonta) tarvitsevat luvan, turvallisuusvaatimusten soveltamista voidaan valvoa.

4. MUUTETTU EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI YHTENÄISEN EUROOPPALAISEN ILMATILAN ORGANISOINNISTA JA KÄYTÖSTÄ (2001/0236(COD))

4.1. Tarkistukset, jotka on hyväksytty sellaisinaan

- Tarkistukset 38, 44, 45, 52, 53, 54 ja 62

Tarkistuksilla selvennetään tai parannetaan asetuksen tekstiä vahventamalla viittausta toiminnallisiin edellytyksiin (38, 44, 54, 62) ja turvallisuuteen (45, 52, 53). Komissio hyväksyy nämä tarkistukset.

4.2. Tarkistukset, jotka on hyväksytty periaatteessa mutta joiden sanamuotoa on muutettu

- Tarkistus 36

Tarkistuksessa huomautetaan, että on tarpeen ottaa asianmukaisesti huomioon yhteisön ja sen lähellä sijaitsevien maiden ilmaliikenteen hallintaverkkojen yhteydet. Tämä periaate voidaan hyväksyä sillä edellytyksellä, että se ei johda velvoittavaan vaatimukseen.

- Tarkistus 42

Tarkistuksessa puututaan turvallisuusnormien laatuun käyttämällä sanaa "maksimaalinen". Tämä aiheuttaisi tulkintaongelman, sillä turvallisuusnormien olisi oltava tasoltaan riittäviä. Komissio voi hyväksyä tarkistuksen, jos sen sanamuotoa muutetaan.

- Tarkistus 48

Tarkistuksessa vahvistetaan viiden vuoden määräaika, jonka kuluessa yhtenäinen lentotiedotusalue laajennetaan myös alailmatilaan. Komissio säilyttäisi mieluummin kolmen vuoden määräajan, mutta se voi hyväksyä määräajan kytkemisen tulosten saamiseen lentotiedotusalueen soveltamisesta ylailmatilassa.

- Tarkistus 49

Tarkistus liittyy tilanteisiin, joita voi seurata kansainvälisten vesialueiden yläpuolisen ilmatilan hallintaa koskevista ICAO:n tehtävänannoista valtioille. Komissio voi hyväksyä tarkistuksen, jos sen sanamuotoa muutetaan.

- Tarkistus 64

Tarkistuksessa esitetään perustettavaksi alan neuvoa-antava elin, jolla olisi institutionaalinen asema. Tämän tarkistuksen hyväksyminen vaikuttaisi komission aloiteoikeuteen. Komissio on samaa mieltä siitä, että niiden, joita asia koskee, on voitava osallistua uudistuksen toteuttamiseen. Sen vuoksi komissio voi hyväksyä alan kuulemista koskevan periaatteen esittämisen johdanto-osassa. Kyseisestä periaatteesta säädetään yksityiskohtaisemmin myös ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuutta koskevan asetusehdotuksen 14 artiklassa.

4.3. Tarkistukset, jotka hyväksytään osittain joko muuttaen tai muuttamatta niiden sanamuotoa

- Tarkistus 37

Tarkistuksessa määritellään Eurocontrolin asema funktionaalisten ilmatilan lohkojen muodostamisessa. Eurocontrolin tehtävää yhteystahona ja neuvonantajana funktionaalisten ilmatilan lohkojen määrittelyssä ei ole kyseenalaistettu. Eurocontrolin tehtäviin ei kuitenkaan kuulu ratkaisujen sanelu, vaan sen olisi otettava huomioon eri osapuolten vastuualueet.

- Tarkistukset 39, 43 ja 55

Näillä tarkistuksilla pyritään selventämään reittiverkon määrittelyn periaatteita. Komissio voi hyväksyä nämä periaatteet, mutta se ei pidä asianmukaisena tarkistuksessa 55 olevaa viittausta Eurocontroliin, koska tällaisen velvollisuuden asettaminen kansainväliselle organisaatiolle ei kuulu yhteisön oikeudelliseen toimivaltaan. Sen vuoksi komissio ei voi hyväksyä tätä viittausta.

- Tarkistus 40

Tarkistuksessa viitataan siviili- ja sotilasviranomaisten yhteistyöhön kansallisella ja kansainvälisellä tasolla. Jälkimmäisen osalta komissio pitäisi parempana viittausta Euroopan unioniin, mikä tarkoittaisi pyrkimistä toisen pilarin määräysten mukaiseen ratkaisuun.

- Tarkistus 41

Tarkistuksessa korostetaan Eurocontrolin ja erityisesti sen ilmaliikennevirtojen säätelykeskuksen merkitystä ilmaliikennevirtojen säätelyssä. Komissio voi hyväksyä sanamuodon, joka painottaa enemmän kyseisen yksikön toiminnallista luonnetta. Seuraamuksista puolestaan säädetään yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksiä koskevassa asetusehdotuksessa.

- Tarkistus 47

Tarkistuksessa määritellään ylä- ja alailmatilan jakopinta operatiivisten vaatimusten perusteella. Komission mielestä menettelyjen yhdenmukaistaminen ja koordinointi edellyttää yhteistä jakopintaa. Se voi kuitenkin hyväksyä käsityksen siitä, että operationaalisista vaatimuksista voi aiheutua marginaalisia poikkeamia yhteisestä jakopinnasta.

4.4. Hylätyt tarkistukset

- Tarkistus 46

Tarkistuksessa vahvistetaan yhtenäisen eurooppalaisen lentotiedotusalueen (EUIR) perustamisen määräaika. EUIR:n perustamisen on määrä alkaa tämän asetuksen antamisen jälkeen ja se tapahtuu funktionaalisten ilmatilan lohkojen muodostamisesta riippumatta. Sen vuoksi komissio ei voi hyväksyä tätä tarkistusta.

- Tarkistus 50

Tarkistus on turha, koska siinä toistetaan 5 artiklan 2 kohdassa jo esitetyt kriteerit. Sen vuoksi sitä ei voida hyväksyä.

- Tarkistus 51

Tarkistuksen tarkoituksena on ottaa käyttöön riitojenratkaisumekanismi, jota käytetään jäsenvaltioiden ollessa eri mieltä (rajat ylittävien) funktionaalisten ilmatilan lohkojen määrittelystä. Määrittelyä koskeva sovittelu jäsenvaltioiden välillä toteutetaan kuitenkin komiteamenettelyä noudattaen. Sen vuoksi tarkistusta ei voida hyväksyä.

- Tarkistus 56

Tarkistuksen mukaan ilmatilan suunnittelua olisi kehitettävä keskitetysti. Todellisuudessa ilmatilan ositusta ja reittisuunnittelua kehitetään yleensä paikallisesti ja yhteensovittaminen tehdään keskitetysti. Sen vuoksi komissio ei voi hyväksyä tätä tarkistusta.

- Tarkistukset 57 ja 59

Tarkistuksissa korostetaan siviili- ja sotilasilmailun yhteistyötä. Ehdotettu sanamuoto on kuitenkin liian ohjaileva ja se voi vaikuttaa jäsenvaltioiden toimivaltaan puolustusasioissa. Sen vuoksi tarkistuksia eri voida hyväksyä.

- Tarkistus 58

Tarkistuksessa alistetaan ilmatilan joustava käyttö ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevien sääntöjen noudattamiselle. Komissio ei voi hyväksyä tätä tarkistusta.

- Tarkistukset 60, 61 ja 63

Tarkistuksiin sisältyy viittauksia Eurocontroliin. Vaikka komissio toivoo Eurocontrolin osallistuvan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseen, nämä viittaukset eivät ole asianmukaisia, koska niissä asetetaan velvoite kansainväliselle organisaatiolle. Tarkistuksen 61 osalta on myös huomautettava, että Eurocontrolilla ei ole nykyisin liikennevirtojen säätelyä koskevia sääntöjä. Sen vuoksi komissio ei voi hyväksyä tällaista viittausta.

5. MUUTETTU EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI EUROOPPALAISEN ILMALIIKENTEEN HALLINTAVERKON YHTEENTOIMIVUUDESTA (2001/0237(COD))

5.1. Tarkistukset, jotka on hyväksytty sellaisinaan

- Tarkistukset 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72 ja 74

Tarkistuksilla selvennetään tai täsmennetään asetuksen tekstiä vahvistamalla viittausta turvallisuutteen ja asianomaisten kuulemiseen. Komissio hyväksyy nämä tarkistukset.

5.2. Tarkistukset, jotka on hyväksytty periaatteessa mutta joiden sanamuotoa on muutettu

- Tarkistus 73

Tarkistuksessa esitetään perustettavaksi alan neuvoa-antava elin, jolla olisi institutionaalinen asema. Tämän tarkistuksen hyväksyminen vaikuttaisi komission aloiteoikeuteen. Komissio on samaa mieltä siitä, että niiden, joita asia koskee, on voitava osallistua uudistuksen toteuttamiseen. Sen vuoksi komissio voi hyväksyä alan kuulemista koskevan periaatteen esittämisen johdanto-osassa. Kyseisestä periaatteesta säädetään yksityiskohtaisemmin myös ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuutta koskevan asetusehdotuksen 14 artiklassa.

- Tarkistus 76

Tarkistuksessa korostetaan vaaratilanteiden järjestelmällistä analysointia. Komissio kannattaa tätä periaatetta. Sen oikea paikka ei kuitenkaan ole asetustekstissä. Tämä periaate olisi ilmaistava täytäntöönpanoa koskevissa säännöissä ja niihin liittyvissä normeissa.

5.3. Hylätyt tarkistukset

- Tarkistus 66

Tarkistuksessa mainitaan Euroopan lentoturvallisuusvirasto. Kyseisen viraston tehtävänä on täydentää tässä asetuksessa määriteltyjä yhteentoimivuuden vaatimuksia vahvistamalla ilmassa olevia laitteita koskevia turvallisuusvaatimuksia. Sen vuoksi komissio ei voi hyväksyä tarkistusta.

- Tarkistus 75

Tarkistuksella pyritään varmistamaan järjestelmän käyttäjien osallistuminen järjestelmien suunnitteluun. Ei ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista odottaa joidenkin käyttäjien (kuten lennonjohtajien) osallistuvan kaikkiin kehittämisvaiheisiin. Esimerkiksi suunnitteluvaiheessa työn tekevät insinöörit, jotka työskentelevät lennonjohtajien esittämien vaatimusten perusteella. Komissio ei voi näin ollen hyväksyä tarkistusta.

- Tarkistukset 77, 78 ja 79

Nämä tarkistukset eivät ole tarpeellisia, sillä niissä toistetaan liitteessä II olevan A osan 3 kohdassa esitettyjä vaatimuksia. Sen vuoksi komissio ei voi hyväksyä näitä tarkistuksia.

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI

yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen³,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁴,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁵,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä⁶

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää toimintakykyistä ilmaliikennejärjestelmää, joka mahdollistaa lentoliikennepalvelujen varman ja säännöllisen toiminnan ja helpottaa siten tavaroiden, henkilöiden ja palvelujen vapaata liikkuvuutta.
- (2) Eurooppa-neuvosto pyysi ylimääräisessä kokouksessaan 23 ja 24 päivänä maaliskuuta 2000 Lissabonissa komissiota tekemään ehdotuksia ilmatilan ja ilmaliikenteen hallinnasta ja ilmaliikennevirtojen säätelystä komission perustaman yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan korkean tason asiantuntijaryhmän työn perusteella. Tämä erityisesti jäsenvaltioiden lennonvarmistuksesta vastaavista siviili- ja sotilasviranomaisista koostuva ryhmä antoi kertomuksensa marraskuussa 2000.
- (3) Ilmaliikennejärjestelmän asianmukainen toiminta edellyttää lennonvarmistuspalveluja, jotka mahdollistavat Euroopan ilmatilan parhaan mahdollisen käytön, sekä myös ilmaliikenteen yhdenmukaista ja korkeata turvallisuustasoa, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien yleistä taloudellista etua tavoittelevan tehtävän mukaisesti.
- (4) Lennonvarmistuspalvelujen kehittämisessä olisi noudatettava yleisiä turvallisuuden ja tehokkuuden tavoitteita kansainvälisestä siviili-ilmailusta 7 päivänä joulukuuta 1944 tehdyssä Chicagon yleissopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

³ EYVL C

⁴ EYVL C

⁵ EYVL C

⁶ EYVL C

- (5) Kaikista näistä syistä ja jotta yhtenäinen eurooppalainen ilmatila ulottuisi useampien Euroopan valtioiden alueelle, yhteisön olisi vahvistettava yhteiset tavoitteet ja toimintaohjelma yhteisön, sen jäsenvaltioiden ja erilaisten taloudellisten toimijoiden työlle, jonka avulla voidaan toteuttaa yhtenäinen eurooppalainen ilmatila. Samalla on otettava huomioon Euroopan lennonvarmistusjärjestössä (Eurocontrol) meneillään oleva kehitys.
- (6) Ilmatilan tehokas käyttö edellyttää siviili- ja sotilastahojen yhteistyön lisäämistä, ja tähän olisi pyrittävä käyttäen mahdollisuuksien mukaan jo olemassa olevia yhteistyörakenteita ja hyödyntäen kaikkia soveltuvia välineitä silloin, kun on kysymys ainoastaan sotilaallisesta tarkoituksesta tapahtuvasta ilmaliikenteestä ja sotilaslennonvarmistuspalveluista.
- (7) Olisi oltava mahdollista määrittää yhteisön tasolla säännöstö, joka mahdollistaa koko ilmatilan käytön optimoinnin ja lennonvarmistuspalvelujen toiminnan laadun ja tehokkuuden parantamisen.
- (8) Tämän säännösten olisi koskettava sekä ilmatilan organisointia ja käyttöä, näihin liittyviä menettelyjä, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista ja siihen liittyviä taloudellisia näkökohtia, lennonvarmistuslaitteita ja -järjestelmiä ja niihin käytettäviä menetelmiä.
- (9) Lennonjohto on yleishyödyllinen palvelu, jonka tarkoituksena on sekä ilmaliikenteen käyttäjien että ylilentävien ilma-alusten vaikutuspiirissä olevien asukkaiden suojeleminen. Lennonjohdossa olisi sen vuoksi noudatettava korkeimpia mahdollisia vastuu- ja pätevyysvaatimuksia.**
- (10)** Ilmatilan käyttö olisi järjestettävä ja sitä on hallittava tehokkaasti ja turvallisesti, jotta voidaan vastata sekä siviili- että sotilaskäyttäjien tarpeisiin ja jotta resurssit voidaan jakaa tasapuolisesti ja syrjimättömästi kaikkien käyttäjien kesken.
- (11)** Tarjottavien lennonvarmistuspalvelujen olisi varmistettava yhdenmukainen korkea turvallisuustaso ilmaliikenteelle, joka on riippuvainen kyseisistä palveluista. Näiden palvelujen tarjontaa olisi tehostettava, jotta voidaan taata Euroopan ilmatilan resurssien paras mahdollinen käyttö.
- (12)** Teknisillä ja toiminnallisilla ratkaisilla olisi varmistettava turvallisuus, järjestelmän kokonaiskapasiteetti ja käytettävissä olevan kapasiteetin täysi ja tehokas käyttö sekä lisättävä näitä.
- (13)** Tiedetyt yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen kannalta välttämättömät toimenpiteet edellyttävät, että komissio käyttää sille menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käyttäessään 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁷ mukaista täytäntöönpanovaltaa tehokkuuden ja nopeuden varmistamiseksi. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttaminen edellyttää sen vuoksi, että luodaan jäsenvaltioiden kanssa käytettävä yhteistyömenettely, perustamalla jäsenvaltioiden edustajista muodostuva komitea. Komiteassa voivat olla edustettuina sekä siviilit että sotilaat, myös ulkopuolisten asiantuntijoiden osallistuminen sallitaan.

⁷ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (14) Yhteisön olisi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen yhteydessä pyrittävä tarvittaessa mahdollisimman tehokkaaseen yhteistyöhön Eurocontrolin kanssa, jotta voidaan erityisesti varmistaa sääntelyn yhteisvaikutus ja lähestymistapojen yhdenmukaisuus sekä välttää mahdolliset päällekkäisyydet näiden kahden organisaation työssä.** Komissio voi tehdä aiheellisia järjestelyjä Eurocontrolin, joka pysyy tärkeänä tekijänä yleiseurooppalaisen ilmatilan toteuttamisessa, osallistumisen mahdollistamiseksi Euroopan lennonvarmistusta koskevan yhteisön lainsäädännön valmisteluun, odotettaessa yhteisön Eurocontrolin jäseneksi liittymisneuvottelujen tuloksia.
- (15)** Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttaminen on toivottavaa ulottaa myös kolmansiin maihin joko sitä kautta, että yhteisö osallistuu Eurocontrolin työskentelyyn, jos yhteisö liittyy tämän kansainvälisen järjestön jäseneksi, taikka sellaisten sopimusten kautta, jotka yhteisö tekee kolmansien maiden kanssa.
- (16)** On tarpeen säätää menettelyistä, jolla komissiota avustetaan säännöllisesti ja tehokkaasti seuranta- ja valvontatoimissa, jotka kohdistuvat yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseen hyödyntäen erityisesti jäsenvaltioiden ja Eurocontrolin asiantuntemusta.
- (17)** Lennonvarmistuspalvelujen eurooppalaisen kokonaisjärjestelmän laatua ja tehokkuutta on arvioitava jatkuvasti, jotta voidaan tarkistaa toteutettujen toimenpiteiden tehokkuus ja ehdottaa uusia toimenpiteitä.
- (18) Yleisesti toimintojen turvallisuuden vuoksi sekä tämän asetuksen soveltamisen valvonnan takaamiseksi olisi säädettävä tehokkaista, oikeasuhteisista ja varoittavista seuraamuksista, joita sovelletaan tämän asetuksen säännöksiä rikkoviin lentoyhtiöihin ja palveluntarjoajiin.**
- (19)** ~~Komission voi tiedottaa~~ olisi tiedotettava asianmukaisesti työmarkkinaosapuolille kaikista sellaisista toimenpiteistä, joilla on huomattavia vaikutuksia työmarkkinoihin, ja kuultava niitä näistä toimenpiteistä. Euroopan tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistävien alakohtaisten neuvottelukomiteoiden perustamisesta 20 päivänä toukokuuta 1998 tehdyllä komission päätöksellä 98/500/EY⁸ perustettua työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistävää neuvottelukomiteaa voidaan myös kuulla.
- (20) Ilmatilan käyttäjien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien sekä laitteiden ja järjestelmien valmistajien yhteenliittymille tiedotetaan olisi tiedotettava ja niitä kuullaan olisi kuultava kaikista toimenpiteistä, jotka liittyvät yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen teknisiin näkökohtiin.**
- (21)** Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseen tarvittavien toimenpiteiden laatiminen edellyttää toimialan eri osapuolten **kaikkien niiden taloudellisten toimijoiden ja työmarkkinapiirien** kuulemista, joita asia koskee.
- (22)** Tämän asetuksen soveltamiseksi toteutettujen toimenpiteiden vaikutuksia olisi arvioitava komission säännöllisesti esittämien kertomusten perusteella.

⁸ EYVL L 225, 12.8.1998, s. 27.

- (23)** Suunnitellun toiminnan tavoitetta, joka on yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttaminen, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan se voidaan toiminnan ylikansallisen laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla kun täytäntöönpanomenettelyissä varmistetaan erityisten paikallisten olosuhteiden huomioon ottaminen, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tarkoitus

Tämän asetuksen tarkoituksena on perustaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2004 yhtenäiseksi alueeksi suunniteltu ja sellaisena hallittu eurooppalainen ilmatila, joka tarjoaa yhteisön ilmaliikenteelle mahdollisimman turvalliset ja tehokkaat yleiset edellytykset ja varmistaa siviili- ja sotilaskäyttäjien tarpeita vastaavan kapasiteetin. Tätä yhtenäistä aluetta kutsutaan jäljempänä 'yhtenäiseksi eurooppalaiseksi ilmatilaksi'.

Tässä asetuksessa esitetään ne yleiset suuntaviivat, jotka ohjaavat yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustamista, ja yksilöidään yhteisön toiminnan kohdealat ja yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustamiseen tarvittavat rakenteet, menettelyt ja voimavarat ottaen samalla huomioon **jäsenvaltioiden puolustustarpeet ja** Eurocontrolin aikomus luoda yleiseurooppalainen ilmatila.

Toisessa alakohdassa tarkoitettujen suuntaviivojen noudattaminen tapahtuu panemalla täytäntöön yhteinen lennonvarmistuksen turvallisuus-, ja laatu- ja tehokkuussäännöstö sellaisten käytäntöjen avulla, jotka mahdollistavat ilmatilan parhaan mahdollisen käytön Euroopan yhteisön tasolla, ja ottamalla mukaan kaikki asianosaiset taloudelliset toimijat ja työmarkkinapiirit.

Päätökset toimenpiteistä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseksi on tehtävä viipymättä, jotta niistä voidaan saada ensimmäiset hyötyvaikutukset ennen vuoden 2004 loppua.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- a) 'lennonvarmistuspalveluilla' kaikkia lennonjohdon palveluja, mukaan lukien ~~liikennäis~~palvelut, joita ovat viestintä-, **lentosuunnistus**- ja valvontainfrastruktuurien ja ~~-toiminnot~~ tarjoaminen sekä **tarjoavat palvelut**, ilmatilan käyttäjille tarkoitettujen sääpalvelujen, etsintä- ja pelastuspalvelujen sekä ilmailutiedotuspalvelut~~n~~ tarjoaminen. Näitä palveluja, **joita** tarjotaan ilmatilan käyttäjille kaikkien lennon vaiheiden aikana;

- b) 'lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalla' jäsenvaltion harkinnan valinnan mukaan julkista tai yksityistä organisaatiota, jonka tehtävänä on toteuttaa ja hallita lennonvarmistuspalveluja sille osoitettujen yleishyödyllisten tehtävien toteuttamiseksi;
- c) 'ilmaliikenteellä' kaikkia siviili-ilma-alusten ja valtioiden ilma-alusten lentoja, myös sotilas-, tull- ja poliisikäytössä olevien ilma-alusten lentoja;
- d) 'ilmatilan käyttäjillä' kaikkia siviili-ilma-aluksia ja valtioiden ilma-aluksia, myös sotilas-, tull- ja poliisikäytössä olevia ilma-aluksia;
- e) 'Eurocontrolilla' 13 päivänä joulukuuta 1960 tehdyllä kansainvälisellä yleissopimuksella⁹ perustettua Euroopan lennonvarmistusjärjestöä.

3 artikla

Yhteisön toiminnan kohdealat

1. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseen tarvittavat toimenpiteet määritetään seuraavilla aloilla huolehtien siitä, että lennonvarmistukselle varmistetaan korkein mahdollinen turvallisuustaso:
 - a) ilmatilan organisointi ja käyttö ja näihin liittyvät menettelyt;
 - b) lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen, mukaan luettuina taloudelliset näkökohdat;
 - c) lennonvarmistuslaitteet, -järjestelmät ja -menetelmät.
2. Edellä 1 kohdassa mainituilla toimenpiteillä pyritään määrittämään tavoitteet ja tarvittaessa myös tavoitteiden saavuttamiskeinot yleisen edun mukaisesti.

4 artikla

Ilmatilan organisointi ja käyttö

Ilmatilan organisointia ja käyttöä koskevat toimenpiteet on määritettävä niin, että

- a) ~~Euroopan yhteisön alueen~~ yllä Jäsenvaltioiden vastuulla olevaa ilmatilaa kohdellaan yhteisenä resurssina, joka muodostaa jatkumon;
- b) ilmatilan käyttö on joustavaa, toisin sanoen ilmatilaa ei jaotella pysyvästi ja sotilastarkoituksessa tehdyn jaottelun kesto rajoitetaan optimaaliseksi;
- c) saadaan käyttöön kysyntää vastaava riittävä kapasiteetti;

⁹ Sopimus sellaisena kuin se on muutettuna 12 päivänä helmikuuta 1981 tehdyllä pöytäkirjalla ja tarkistettuna 27 päivänä kesäkuuta 1997 tehdyllä pöytäkirjalla.

- d) suurin osa lennoista lennetään suoralinjaista reittiä tai mahdollisimman paljon suoraa linjaa muistuttavaa reittiä lähtö- ja määräpaikan välillä **ja optimaalista lentopintaa käyttäen**, sanotun kuitenkaan rajoittamatta turvallisuuden, **puolustuksen, energiansäästön**, ympäristönsuojelun ja ilmaliikennevirtojen säätelyn **tehokkuuden lisäämisen** asettamien vaatimusten noudattamista;
- e) ilmatila jaetaan lennonjohtosektoreihin ensisijaisesti toiminnallisten vaatimusten mukaisesti;
- f) ilmaliikennevirtojen suunnittelulla ja säätelyllä mahdollistetaan joustava ilmaliikenne ja varmistetaan saatavilla olevan kapasiteetin paras mahdollinen käyttö.

5 artikla

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevat toimenpiteet on määritettävä niin, että

- (a) edellä 1 artiklassa tarkoitetun säännösten määrittely ja soveltamisen valvonta tapahtuvat erillään kyseisen säännösten alaisuudessa tapahtuvasta lennonvarmistuspalvelujen tuottamisesta;
- (b) lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat kuulevat virallisesti ja säännöllisesti ilmatilan käyttäjiä lennonvarmistuspalvelujen muodoista ja kustannuksista varmistaakseen näiden käyttäjien tarpeiden ottamisen huomioon palveluja **määritettäessä tarjottaessa**;
- (c) lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat huolehtivat lennonvarmistuspalvelujen riittävästä avoimuudesta julkaisemalla tilinpäätöstiedot ja vuosikertomukset **sekä laatu- ja tehokkuusmittarit**, ja niissä tehdään säännöllisesti riippumaton tarkastus;
- (d) lennonvarmistuspalvelujen tuottaminen yhdenmukaistetaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien ja lentoasemien toiminnan yhtenäisyyden ja johdonmukaisuuden varmistamiseksi;
- (e) siviili-ilmailun lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien välistä yhteistyötä lujitetaan erityisesti helpottamalla kahdesta tai useammasta palveluntarjoajasta koostuvien ryhmittymien perustamista;
- (f) siviili- ja sotilasilmailun lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia kannustetaan yhteistyöhön keskenään;
- (g) kaikki asianomaisten jäsenvaltioiden asianomaiset toimijat ottavat uudet palvelut käyttöön samanaikaisesti;
- (h) lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat vaihtavat keskenään tietoja, jotka koskevat lentojen tilannetta kaikissa lennon vaiheissa, helpottaakseen lennonvarmistuspalvelun tuottamista; kaikkien toimijoiden, joita asia koskee, on saatava käyttöönsä kyseiset tiedot ilman syrjintää niin, että turvallisuusvaatimukset täyttyvät;

- (i) taloussäännöstö suosii lennonvarmistuspalvelujen tehokkuuden parantamista ja sellaisten palvelujen tarjoamista, jotka vapauttavat kapasiteettia vastaamaan Euroopassa esiintyviin tarpeisiin;
- (j) kehitetään toimintakyvyn parantamista edistäviä kannustimia, joiden avulla voidaan lisätä investointeja alalle sekä palkita korkealaatuisten ja **korkeat turvallisuus- ja laatuvaatimukset täyttävien sekä** ilmatilan käyttäjien vaatimuksia vastaavien palvelujen oikea-aikaisesta tarjoamisesta.

6 artikla

Lennonvarmistuslaitteet ja -järjestelmät

Lennonvarmistuslaitteita ja -järjestelmiä koskevat toimenpiteet on määritettävä niin, että

- (a) tekniset ja toimintaratkaisut mahdollistavat eurooppalaisen järjestelmän yhdenmukaisen suunnittelun ja toiminnan sekä yhteentoimivuuden;
- (b) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttaminen suosii uusien teknisten ja toimintaratkaisujen käyttöönottoa lennonvarmistuksessa, **jos ne lisäävät turvallisuutta, tehokkuutta ja/tai kapasiteettia;**
- (c) teknisten ja toimintaratkaisujen kehittäminen ja hyväksyntä vastaavat **kehittyneisiin kansainvälisiin standardeihin perustuvia, yhteisesti sovittuja ohjelmia** ja ilmatilan käyttäjien yhteisiä tarpeita, ja niissä otetaan huomioon näiden käyttäjien toiveet reittien ja lentoprofiilien suhteen;
- (d) **ilma-aluksissa olevista laitteista laaditaan tarvittavaa säännöstöä sovitun täytäntöönpanoajankohdan noudattamiseksi.**

7 artikla

Yhtenäisen ilmatilan komitea

1. Komissiota avustaa yhtenäisen ilmatilan komitea, joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista ja jonka puheenjohtajana on komission edustaja.
- 2. Yhtenäisen ilmatilan komitea vahvistaa oman työjärjestyksensä.**
- 3.** Jäsenvaltiot nimeävät kukin kaksi edustajaa ja kaksi varaedustajaa.
- 4.** Yhteisön kanssa lentoliikennesopimuksia tehneet kolmannet maat otetaan mukaan komitean työskentelyyn kyseisissä sopimuksissa vahvistettujen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti.

8 artikla

Suhteet kolmansiin maihin

Laatiessaan tämän asetuksen soveltamiseksi toteutettavia toimenpiteitä komissio huolehtii, että yhtenäinen eurooppalainen ilmatila voidaan ulottaa yhteisöön kuulumattomiin valtioihin joko kolmansien maiden kanssa tehtävillä kahdensivuisilla sopimuksilla tai Eurocontrolin kautta.

9 artikla

Komission ja Eurocontrolin suhteet

Edellä olevan 3 artiklan mukaisesti hyväksytyjen Edellä olevassa 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden täytäntöönpanoa koskevia sääntöjä laatiessaan komissio pyrkii tarvittaessa saamaan säännöille teknisen perustan Eurocontrolilta asioissa, joissa kyseisellä organisaatiolla on asiantuntemusta.

~~9~~ 10 artikla

Seuranta ja valvonta

1. Edellä 3 artiklan mukaisesti toteutetuissa toimenpiteissä määritetään sopivat järjestelyt, joilla komissiota autetaan näiden toimenpiteiden soveltamisen seuranta- ja valvontavelvollisuuksien täyttämiseksi; näihin kuuluu muun muassa siviili- ja sotilasilmailun tekninen asiantuntijatyö.
2. Seuranta- ja valvontamenetelmissä tukeudutaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien antamiin säännöllisiin kertomuksiin annettujen säädösten täytäntöönpanosta.

11 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on vahvistettava seuraamusjärjestelmä, jota sovelletaan tämän asetuksen säännösten rikkomiseen, ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen seuraamusten soveltamisen. Tällä tavoin säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

~~10~~ 12 artikla

Laadun ja tehokkuuden tarkastelu

Komissio huolehtii lennonvarmistustoiminnan laadun ja tehokkuuden tarkastelusta ja vertailusta, joihin osallistuu erityisesti Eurocontrolin tarkastuskomissio—Eurocontrolin tarkastuskomissiota kuullen. Komissio huolehtii myös parhaiden toimintatapojen levittämisestä yhteisössä.

~~11~~ 13 artikla

Vaikutusten arviointi

Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamista koskevan arviointikertomuksen viiden vuoden välein tämän asetuksen voimaantulosta alkaen ja ensimmäisen kerran viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2005.

Kertomusta laatiessaan komissio voi pyytää lausunnon yhtenäisen ilmatilan komitealta.

Kertomukseen sisältyy arvio tämän asetuksen soveltamiseksi toteutetuilla toimenpiteillä saavutetuista tuloksista ~~toiminnan eri kohdealoilla~~, mukaan luettuina asianmukaiset tiedot alan kehityksestä, erityisesti taloudellisten, sosiaalisten, työllisyyttä koskevien ja teknologisten näkökohtien osalta, sekä palvelun laadusta, verraten niitä alkuperäisiin tavoitteisiin ja tuleviin tarpeisiin.

~~12~~ 14 artikla

Suojauseke

Tämä asetus ei estä jäsenvaltioita antamasta tai soveltamasta toimenpiteitä, jotka ovat perusteltuja yleisen järjestyksen ylläpitämiseen vaikuttavissa vakavissa sisäisissä levottomuuksissa, sodassa tai sodan uhan muodostavassa vakavassa kansainvälisessä jännitystilanteessa taikka täyttääkseen velvoitteet, joihin ne ovat sitoutuneet rauhan ja kansainvälisen turvallisuuden ylläpitämiseksi.

~~13~~ 15 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puheenjohtaja

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI

lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen¹⁰,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹²,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä¹³

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Jäsenvaltiot ovat uudistaneet kukin eriasteisesti kansallisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiensa toimintaa lisäämällä niiden itsemääräämisoikeutta ja palvelujen tarjoamisen vapautta. On yhä tärkeämpää varmistaa, että yhteistä etua koskevat vähimmäisvaatimukset täyttyvät tässä uudessa toimintaympäristössä.
- (2) Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa käsitelleen korkean tason asiantuntijaryhmän kertomuksessa todetaan, että yhteisön tasolla tarvitaan sääntöjä, joiden avulla voidaan erottaa toisistaan sääntely ja palvelujen tarjoaminen ja ottaa käyttöön lupajärjestelmä **yleistä etua koskevien vaatimusten täyttämiseksi erityisesti turvallisuuden osalta sekä** ja maksujärjestelyt, jotka parantavat kustannustehokkuutta.
- (3) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o XXX/XX¹⁴ säädetään yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä.
- (4) Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseksi olisi hyväksyttävä toimenpiteitä, joilla varmistetaan lennonvarmistuspalvelujen turvallinen ja tehokas tarjoaminen ja jotka ovat yhdenmukaisia sen kanssa, mitä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o XXX/XX¹⁵ [yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan

¹⁰ EYVL C

¹¹ EYVL C

¹² EYVL C

¹³ EYVL C

¹⁴ EYVL L

¹⁵ EYVL L

organisoinnista ja käytöstä] säädetään ilmatilan organisoinnista ja käytöstä. Näiden palvelujen tarjoamisen yhdenmukainen järjestäminen on tärkeää, jotta voidaan vastata asianmukaisesti ilmatilan käyttäjien tarpeisiin ja harjoittaa ilmaliikennettä turvallisesti ja tehokkaasti.

- (5) On ensisijaisesti jäsenvaltioiden tehtävä tarkastaa, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat ja muut merkitykselliset toimijat noudattavat yhteisön vaatimuksia. Tämä tarkoittaa, että tällaisia tarkastuksia tekevien viranomaisten olisi oltava riittävän riippumattomia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista.
- (6) Jäsenvaltioiden olisi annettava hyväksyttyjen ja teknisesti kokeneiden laitosten tehtäväksi tarkastaa ja varmentaa, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat ja muut merkitykselliset toimijat noudattavat yhteisön vaatimuksia.
- (7) Ilmaliikennejärjestelmän sujuva toiminta edellyttää myös lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien osalta yhdenmukaisia ja korkeatasoisia turvallisuusnormeja. Tällaisten turvallisuusvaatimusten täytäntöönpano ei rajoita Euroopan lentoturvallisuusviraston tehtäviä ja vastuuta, jotka on olisi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustamisen myötä määriteltävä selvemmin pitkällä aikavälillä.
- (8) Olisi ehdotettava järjestelyjä, joilla lennonjohtajapulaa voidaan helpottaa parantamalla ja yhdenmukaistamalla valintaa, koulutusta, lupia, luokitusta ja lupakirjoja koskevia menettelyjä sekä yhdenmukaistamalla näitä menettelyjä yhteisön tasolla. lupakirjojen vastavuoroista tunnustamista ja kehittämällä palvelukseenotto-ohjelmia.
- (9) Komission olisi seurattava jäsenvaltioiden palvelukseenotto-ohjelmien kehittämistä, jotta se voisi päättää, onko kehittämiseen tarpeen antaa yhteisön tukea.
- (10) Lennonvarmistuspalvelujen lupia varten olisi perustettava yhteinen järjestelmä, jonka avulla voidaan määritellä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien oikeudet ja velvollisuudet; samalla olisi kuitenkin taattava palvelujen tarjoamisen jatkuvuus.
- (11) Lupajärjestelmässä olisi määrättävä keinoista, joilla valvotaan toiminnan harjoittajaksi pääsyä. Siinä olisi otettava huomioon tarve edistää uusien palvelujen ja palvelujen tarjonnan uusien sääntöjen käyttöönottoa. Sen vuoksi lupien edellyttämän valvonnan olisi oltava sellaista, että sillä voidaan mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti varmistaa sovellettavien vaatimusten täyttyminen. Niin ikään on tärkeää määrittää syrjimättömät vaatimukset lupaa hakevien palveluntarjoajien, erityisesti ilmaliikennepalvelujen tarjoajien, sijainnin ja valvonnan suhteen.
- (12) Lupiin liitettävät ehdot ovat tärkeitä yhteistä etua koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi ilmatilan käyttäjien ja lentomatkustajien eduksi. Niiden olisi oltava objektiivisesti perusteltuja sekä syrjimättömiä, oikeasuhteisia, ~~ja~~ avoimesti asetettuja ja yhteensopivia sovellettavien kansainvälistenesti hyväksyttyjen normien kanssa.
- (13) Yhdenmukaistamalla lupiin liittyvät ehdot ja lupien myöntämismenettelyt voitaisiin helpottaa merkittävästi lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista Euroopan yhteisössä.
- (14) Jo toimiville lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille olisi annettava kohtuullisesti aikaa sopeutua uuden lupajärjestelmän vaatimuksiin.

- (15)** Kaikkien jäsenvaltioiden olisi tunnustettava luvat vastavuoroisesti, jotta lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat voisivat turvallisuusvaatimusten rajoissa tarjota palvelujaan myös muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa ne ovat saaneet lupansa.
- (16)** Lupajärjestelmällä pyritään helpottamaan turvallista ilmaliikennettä jäsenvaltioiden rajojen yli ilmatilan käyttäjien ja matkustajien eduksi, ja siksi järjestelmän olisi muodostettava kehys, jonka avulla jäsenvaltiot voivat nimetä palveluntarjoajia tarjoamaan ilmaliikennepalveluja riippumatta siitä, missä palveluntarjoajille on myönnetty lupa.
- (17)** ~~Liitännäispalvelujen~~ **Viestintä-, lentosuunnistus- ja valvontapalvelujen**, sääpalvelujen **sekä** ilmailutiedotuspalvelujen tarjoaminen olisi järjestettävä markkinaehdoilla siten, että samalla otetaan huomioon tällaisten palvelujen erityispiirteet **ja säilytetään korkea turvallisuustaso.**
- (18)** Palveluntarjoajien, ilmatilan käyttäjien ja muiden toimijoiden välistä yhteistyötä olisi parannettava sopimuksin.
- (19)** Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien olisi luotava asianmukaisin järjestelyin läheiset yhteistyösuhteet sellaisiin sotilasviranomaisiin, joiden vastuulla oleva toiminta voi vaikuttaa ilmaliikenteeseen, ja pidettävä yllä tätä yhteistyötä.
- (20)** Kaikkien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kirjanpidon olisi oltava mahdollisimman avointa. Tätä varten kunkin palvelun ja lennonjohtokeskuksen kirjanpito on pidettävä erillään.
- (21)** Ottamalla käyttöön operatiivisten tietojen saatavuutta koskevat yhdenmukaiset periaatteet ja edellytykset voitaisiin helpottaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista ja ilmatilan käyttäjien ja lentoasemien toimintaa uudessa toimintaympäristössä.
- (22)** Ilmatilan käyttäjiin sovellettavien maksuehtojen olisi oltava oikeudenmukaisia ja avoimia.
- (23)** Käyttäjämaksujen olisi oltava korvaus lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista laitteista ja palveluista. Tällaisia palveluja ja laitteita voivat niiden luonteen vuoksi tarjota vain lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat itse. Tällaisessa monopolitilanteessa käyttäjämaksujen tason olisi oltava suhteutettu laitteiden ja palvelujen tarjoamisesta aiheutuviin kustannuksiin siten, että taloudellisen tehokkuuden tavoite otetaan huomioon **ja säilytetään korkea turvallisuustaso.**
- (24)** Ilmatilan käyttäjiä ei saisi syrjiä samantasoisten lennonvarmistuspalvelujen tarjonnassa.
- (25)** Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat tarjoavat käyttöön tietyt laitteet ja palvelut, jotka liittyvät suoranaisesti ilma-alusten liikennöintiin, ja niiden olisi voitava periä takaisin nämä kustannukset 'käyttäjä maksaa' -periaatteen mukaisesti, toisin sanoen ilmatilan käyttäjän olisi maksettava aiheuttamistaan kustannuksista käyttöpaikassa tai mahdollisimman lähellä sitä.

- (26) Avoimuus kyseisten palvelujen ja laitteiden aiheuttamien kustannusten osalta on tärkeää. Siksi kaikki maksujärjestelmän tai maksujen suuruuden muutokset olisi selitettävä ilmatilan käyttäjille. Tällaiset muutokset tai lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kaavailemat investoinnit olisi selitettävä palveluntarjoajien hallintoelinten ja ilmatilan käyttäjien välisessä tiedonvaihdossa.
- (27) Olisi oltava mahdollista vaihdella sellaisten maksujen määrää, jotka edistävät koko järjestelmän kapasiteetin mahdollisimman suurta käyttöä. Taloudelliset kannustimet ovat hyödyllinen keino, jolla voidaan nopeuttaa maassa tai ilmassa toimivien kapasiteettia lisäävien laitteiden käyttöönottoa, palkita laadukkaasta ja tehokkaasta toiminnasta tai korvata haitta, joka aiheutuu epäsuotuisampien reittien valinnasta.
- (28) **Kohtuullisen kokonaispääoman tuoton takaavien tulojen puitteissa ja suorassa suhteessa tehokkuuden parantamisella saataviin säästöihin olisi myös voitava perustaa vararahasto, jonka avulla voidaan välttää ilmatilan käyttäjiltä perittävien maksujen äkillinen nousu liikennemäärien vähentyessä.**
- (29) Komission olisi selvitettävä, onko mahdollista järjestää väliaikaista rahoitustukea toimenpiteille, joilla lisätään Euroopan lennonjohtojärjestelmän kokonaiskapasiteettia.
- (30) Komission olisi yhteistyössä Euroopan lennonvarmistusjärjestön (Eurocontrol) kanssa seurattava jatkuvasti ilmatilan käyttäjiltä veloittavien maksujen vahvistamista ja perimistä toimien yhteistyössä kansallisten valvontaviranomaisten ja ilmatilan käyttäjien kanssa.
- (31) Euroopan lennonvarmistuspalvelujen kokonaisjärjestelmän toiminnan laatua ja tehokkuutta on seurattava jatkuvasti **korkean turvallisuustason säilyttäminen huomioon ottaen**, jotta voidaan selvittää toteutettujen toimenpiteiden toimivuus ja ehdottaa uusia toimenpiteitä.
- (32) Koska palveluntarjoajia koskevat tiedot ovat kaupallisesti erittäin arkaluonteisia, kansalliset valvontaviranomaiset eivät saisi ilmaista salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluvia tietoja; tämä ei kuitenkaan rajoita järjestelmän luomista palveluntarjoajien toiminnan laadun ja tehokkuuden seurantaa ja sitä koskevan tiedon julkaisemista varten.
- (33) **Ilmatilan käyttäjien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien sekä laitteiden ja järjestelmien valmistajien yhteenliittymille tiedotetaan olisi tiedotettava ja niitä kuullaan olisi kuultava asianmukaisesti kaikista toimenpiteistä, jotka liittyvät yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen teknisiin näkökohtiin.**
- (34) Suunnitellun toiminnan tavoitetta, joka on turvallisten ja tehokkaiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen edistäminen, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan se voidaan toiminnan ylikansallisen laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla kun täytäntöönpanomenettelyissä varmistetaan erityisten paikallisten olosuhteiden huomioon ottaminen, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.

(35) Koska tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavat toimenpiteet ovat menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY¹⁶ 2 artiklassa tarkoitettuja laajakantoisia toimenpiteitä, toimenpiteistä olisi päätettävä mainitun päätöksen 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä noudattaen. Joistakin toimenpiteistä olisi kuitenkin mainitun päätöksen 2 artiklan c kohdan mukaisesti päätettävä mainitun päätöksen 3 artiklassa säädettyä neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

II LUKU

YLEISTÄ

1 artikla

Soveltamisala

Tätä asetusta sovelletaan siviili-ilmailun lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen, mukaan luettuina tämän asetuksen liitteessä I luetellut ilmaliikennepalvelut, sääpalvelut, etsintä- ja pelastuspalvelut, viestintä-, suunnistus- ja valvontainfrastruktuuria tarjoavat liitännäispalvelut sekä ilmailutiedotuspalvelut [yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä] annetun asetuksen (EY) N:o XXX/XX mukaisesti ja kyseisen asetuksen soveltamisalan puitteissa.]

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan [yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä] annetun asetuksen (EY) N:o XXX/XX 2 artiklan määritelmiä.

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- a) 'kansallisella valvontaviranomaisella' elintä tai elimiä, jotka jäsenvaltio on nimennyt valvomaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia;
- b) 'hyväksytyllä laitoksella' 4 artiklan mukaisesti hyväksyttyä yksityistä tai julkista elintä, joka tekee arviointityötä kansallisen valvontaviranomaisen puolesta;
- c) 'luvalla' jäsenvaltion myöntämää lupaa, joka todistaa, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja on sopiva tarjoamaan tiettyä palvelua;
- d) 'palvelukokonaisuudella' kahta tai useampaa liitteessä I lueteltua lennonvarmistuspalvelua;
- e) 'ilmaliikennepalveluilla' kaikkia lentotiedotuspalveluja, hälytyspalveluja, ilmaliikenteen neuvontapalveluja ja lennonjohtopalveluja, mukaan luettuina liitteessä I määritellyt aluelennonjohto-, lähestymislennonjohto- ja lähilennonjohto- palvelut;

¹⁶ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

- f) 'nimeämisellä' sellaista tehtävään asettamista, jonka yksi tai useampi jäsenvaltio suorittaa tämän asetuksen mukaisesti ja jossa annetaan palvelujen tarjoajalle yksinomainen vastuu ilmaliikennepalvelujen tarjoamisesta;
- g) 'liitännäispalveluilla' liitteessä I määriteltyjä viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja;
- h) 'ilmatilan lohkoilla' maan tai vesialueiden yllä sijaitsevaa mitoiltaan määriteltyä ilmatilaa, jossa tarjotaan lennonvarmistuspalveluja;
- i) 'funktionaalisella ilmatilan lohkoilla' mitoiltaan optimaalisesti määriteltyä ilmatilaa;
- j) 'operatiivisilla tiedoilla' lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja ilmatilan käyttäjien operatiivisen toiminnan aikana käyttämiä tietoja;
- k) 'maksuilla' lennonvarmistuspalvelujen ja niihin liittyvien laitteiden toiminta- ja investointikustannuksiin suhteutettua hintaa.

3 artikla

Kansalliset valvontaviranomaiset

1. Kunkin jäsenvaltion on perustettava kansallinen valvontaviranomainen huolehtimaan tämän asetuksen vaatimusten mukaisista tehtävistä ja velvollisuuksista. Kansallisten valvontaviranomaisten on oltava riippumattomia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista. Riippumattomuus saavutetaan erottamalla kansalliset valvontaviranomaiset ja tällaisten palvelujen tarjoajat asianmukaisesti toisistaan vähintään toiminnallisella tasolla.
2. Kansallisen valvontaviranomaisen on seurattava ja valvottava asianmukaisesti tämän asetuksen täytäntöönpanoa ja erityisesti lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien toiminnan turvallisuutta ja tehokkuutta. Tätä varten kansallinen valvontaviranomainen tekee asianmukaisia tarkastuksia ja selvityksiä, joilla todennetaan tämän asetuksen vaatimusten noudattaminen.
3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kansallisten valvontaviranomaisten nimet ja osoitteet sekä toimenpiteet, jotka on toteutettu 1 kohdan säännösten noudattamiseksi. Jäsenvaltiot voivat tehdä keskenään sopimuksen tässä artiklassa säädetystä valvontatehtävästä alueellisten palveluntarjoajien suhteen.
4. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava 3 kohdan mukaisesti toimitettuja tietoja koskevista muutoksista kuukauden kuluessa muutosten käyttöönotosta.

4 artikla

Hyväksytyt laitokset

1. Kansalliset valvontaviranomaiset voivat osittain tai kokonaan teettää niiden vastuulla toimivia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia koskevat tarkastukset ja selvitykset hyväksytyillä **ja teknisesti kokeneilla** laitoksilla.

2. Jäsenvaltiot saavat hyväksyä ainoastaan ne laitokset, jotka täyttävät 4 kohdassa säädetyt vaatimukset ja jotka ovat esittäneet kansallisille valvontaviranomaisille hyväksyntää koskevan pyynnön.
3. Kansallisen valvontaviranomaisen myöntämä hyväksyntä on voimassa koko yhteisössä. Kansalliset valvontaviranomaiset voivat teettää 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut tarkastukset ja selvitykset millä tahansa yhteisöön sijoittautuneella hyväksytyllä laitoksella.
4. Hyväksytyjen laitosten on oltava liitteessä II esitettyjen vähimmäisvaatimusten sekä 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen määriteltyjen mahdollisten lisämääräysten mukaisia, mukaan luettuina vaatimukset ja määräykset, jotka koskevat hyväksynnän myöntämismenettelyjä, hyväksytyjen laitosten valvontaa sekä hyväksytyjen laitosten ja kansallisten valvontaviranomaisten välistä yhteistyösuhdetta ja vastuukysymyksiä.

5 artikla

Turvallisuusvaatimukset

1. Eurocontrolin turvallisuusvaatimukset (ESARR) ja Eurocontrolin näihin vaatimuksiin myöhemmin tekemät muutokset yksilöidään ja vahvistetaan 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen. Ne julkaistaan viitteinä Eurocontrolin turvallisuusvaatimuksiin *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.
2. Edellä 1 kohdassa sanotun kuitenkin rajoittamatta [yhteisistä säännöistä siviili-ilmailun alalla ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta] annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o XXX/XX¹⁷ 1 artiklan 2 kohdan soveltamista.

6 artikla

Lennonjohtajien lupakirjojen myöntäminen ja koulutus

~~Lennonjohtajien liikkuvuutta ja heidän koulutusolosuhteitaan kehitetään Euroopan parlamentin ja neuvoston hyväksyttäväksi annettavan komission ehdotuksen perusteella.~~
Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyvät tarvittaessa komission ehdotuksesta toimenpiteitä lennonjohtajien ja ilmaliikenteen hallinnan henkilökunnan puutteen ratkaisemiseksi.

¹⁷ EYVL L

II LUKU

PALVELUJEN TARJOAMISTA KOSKEVAT SÄÄNNÖT

7 artikla

Lupajärjestelmä

1. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen sovelletaan lupajärjestelmää, jolla varmennetaan palveluntarjoajien sopivuus kyseisten palvelujen tarjoamiseen **ja mahdollistetaan palveluntarjoajien välinen yhteistyö**.
2. Jäsenvaltiot myöntävät lennonvarmistuspalveluja koskevat luvat ja seuraavat niiden käyttöä. Lupia voidaan myöntää joko kutakin liitteessä I lueteltua yksittäistä lennonvarmistuspalvelua tai näiden palvelujen muodostamaa kokonaisuutta varten.
3. Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä kaikki yhteisössä tämän artiklan vaatimusten mukaisesti myönnettyt luvat. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on oltava pysyvästi suoraan tai enemmistöosakkuuden kautta jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten omistuksessa, sanotun kuitenkin rajoittamatta sellaisten kansainvälisten sopimusten ja yleissopimusten noudattamista, joissa yhteisö on sopimuspuolena. Niiden on oltava jatkuvasti kyseisten jäsenvaltioiden tai kyseisten kansalaisten tosiasiallisessa määräysvallassa.
4. Lupajärjestelmän vaatimukset täyttävillä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on oikeus saada lupa, joka oikeuttaa ne tarjoamaan lennonvarmistuspalveluja. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on haettava lupaa sen jäsenvaltion kansalliselta valvontaviranomaiselta, joissa niiden pääasiallinen toimipaikka ja mahdollinen rekisteröity toimisto sijaitsevat.
5. Luvissa on eriteltävä **erityisesti turvallisuus huomioon ottaen** lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat ehdot, jotka ovat objektiivisesti perusteltuja tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Lupiin liitettävien ehtojen ja lupien myöntämismenettelyjen on oltava:
 - a) liitteessä III määritettyjen yleisten suuntaviivojen mukaisia,
 - b) syrjimättömiä, oikeasuhteisia ja avoimia,
 - c) sellaisia, että vältetään eturistiriidat lennonvarmistuspalvelujen hallinnossa tai toiminnassa ja varmistetaan kaikkien ilmatilan käyttäjien tasavertaiset mahdollisuudet käyttää näitä palveluja,
 - d) sellaisia, että niissä otetaan huomioon lennonvarmistuspalvelujen luonne yleistä etua koskevana toimintana.
6. Lupajärjestelmä, mukaan luettuina eri lennonvarmistuspalveluja koskevat yhdenmukaiset edellytykset ja lupien myöntämisehdot ja -menettelyt, vahvistetaan 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

7. Palveluntarjoajilla, jotka tarjoavat lennonvarmistuspalveluja tämän asetuksen voimaantuloajankohtana, on oikeus jatkaa toimintaansa sillä edellytyksellä, että ne ovat 1–5 kohdan mukaisia viimeistään kuuden kuukauden kuluttua lupia koskevien täytäntöönpanosääntöjen antamisesta 5 kohdan mukaisesti.
8. Yhteisöön sijoittautuneen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan toimintaa yhteisön alueella ei voida sallia, jos sille ei ole myönnetty asiaankuuluvaa lupaa.

8 artikla

Palveluntarjoajien nimeäminen

1. Ilmaliikennepalvelujen tarjoamiseen sovelletaan nimeämisjärjestelmää, jossa palvelujen tarjoajalle annetaan lupa toiminnan yksinomaiseen harjoittamiseen tietyissä ilmatilan lohkoissa ja jossa määritellään toimintaa koskevat velvollisuudet ja vaatimukset. Jäsenvaltioiden on nimettävä palveluntarjoajia tarjoamaan ilmaliikennepalveluja niiden alueen ilmatilassa. Jäsenvaltiot voivat nimittää tähän tarkoitukseen mitkä tahansa palvelujen tarjoajat, joilla on yhteisössä voimassa oleva lupa.
2. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalla, joka tarjoaa tämän asetuksen voimaan tullessa ilmaliikennepalveluja tietyissä ilmatilan lohkoissa, on oikeus tulla nimetyksi tarjoamaan samoja palveluja samoissa ilmatilan lohkoissa enintään kolmen vuoden ajaksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta asetuksen (EY) N:o XXX/XX [*ilmatila-asetus*] 5 artiklan säännösten soveltamista. **Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on velvollisuus jatkaa toimintaa ja turvallisuutta koskevien parannusten tekemistä.**
3. Liitännäispalveluja, sääpalveluja ja ilmailutiedotuspalveluja koskevan luvan saaneilla palveluntarjoajilla on oikeus tarjota kyseisiä palveluja Euroopan yhteisön alueella edellyttäen, että ne ilmoittavat kyseisten jäsenvaltioiden kansallisille valvontaviranomaisille ja komissiolle, missä ilmatilan lohkoissa kyseisiä palveluja tarjotaan.
4. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on tarjottava palvelujaan avoimesti ja syrjimättömästi. Kyseiset palvelut on suoritettava niitä koskevien lupien ehtojen ja tarvittaessa niitä koskevien nimeämisten ehtojen mukaisesti.
5. Jäsenvaltioiden on nimettävä asetuksen (EY) N:o XXX/XX [*ilmatila-asetus*] 5 artiklan mukaisesti määriteltyjen funktionaalisten ilmatilan lohkojen osalta ja silloin, kun tällaiset funktionaaliset ilmatilan lohkot eroavat rakenteeltaan tämän artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti osoitetuista ilmatilan lohkoista, palvelujen tarjoajat suorittamaan ilmaliikennepalveluja funktionaalisissa ilmatilan lohkoissa. Jos funktionaalinen ilmatilan lohko ulottuu useamman kuin yhden jäsenvaltion alueelle, asianomaisten jäsenvaltioiden on kuukauden kuluessa funktionaalisen ilmatilan lohkon vahvistamisesta nimettävä yhdessä palvelujen tarjoajat.

Tällaiset palvelujen tarjoajat on viipymättä ilmoitettava komissiolle.

9 artikla

Palveluntarjoajien väliset suhteet

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat voivat käyttää muiden palveluntarjoajien palveluja, erityisesti liitännäispalveluja, sääpalveluja ja ilmailutiedotuspalveluja. Näissä tapauksissa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on virallistettava yhteistyösuhteensa kirjallisilla sopimuksilla tai vastaavilla oikeudellisilla järjestelyillä, joissa eritellään palveluntarjoajien täsmälliset velvoitteet ja niiden suorittamat tehtävät. Tällaisten järjestelyjen on oltava tämän asetuksen asiaa koskevien säännösten mukaisia.

10 artikla

Suhteet sotilasviranomaisiin

1. ~~Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien~~ **Jäsenvaltioiden** on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, ~~jotta ne voivat tehdä~~ **varmistukseen, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat tekevät** kirjalliset sopimukset tai vastaavat oikeudelliset järjestelyt sotilasviranomaisten kanssa niistä ilmatilan lohkoista, joita varten ne on nimetty. Kyseisissä järjestelyissä on määritettävä kummankin osapuolen täsmälliset velvoitteet, mukaan luettuina tiedonvaihdon laajuus ja sen menettelyt sekä lennonjohdon siirtämistä koskevat menettelyt sen jälkeen, kun [yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä] annetun asetuksen (EY) N:o XXX/XX 12 artiklassa tarkoitetut toimenpiteet on toteutettu. Järjestelyjen on oltava tämän asetuksen asiaa koskevien säännösten mukaisia.
2. Kun jäsenvaltioilla on erilliset laitokset tarjoamassa ilmaliikennepalveluja siviili- ja sotilasilmaliikenteelle, niiden on ilmoitettava komissiolle, millä tavalla kyseisten laitosten välinen yhteistyö on järjestetty, **ja tiedotettava sille toimista, joita on toteutettu tämän yhteistyön tehostamiseksi tai mahdollisesti tällaisten laitosten yhdentämiseksi.**

11 artikla

Kirjanpidon eriyttäminen

1. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on riippumatta omistusjärjestelyistään ja oikeudellisesta muodostaan laadittava, tarkistutettava ja julkaistava tilinpäätöksensä yhteisön käyttöön ottamien kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IAS) mukaisesti.
2. Palvelukokonaisuuksia tarjoavien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on sisäisessä kirjanpidossaan eriytettävä kukin liitteessä I lueteltu palvelu sekä pidettävä tarvittaessa yhdistettyä kirjanpitoa muista, muuhun kuin lennonvarmistukseen liittyvistä palveluista samaan tapaan kuin jos kyseisiä palveluja tarjoaisivat erilliset yritykset. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien toimiessa funktionaalisissa ilmatilan lohkoissa niiden on sisäisessä kirjanpidossaan eriytettävä kukin tietyistä lohkoista vastaava lennonjohtokeskus.

3. Palveluntarjoajien on ilmoitettava komissiolle, mitä sääntöjä ne noudattavat kohdentaessaan vastaavan, vastattavan, tuotot ja kulut 2 kohdassa tarkoitettussa eriytetyssä kirjanpidossa.
4. Jäsenvaltioilla tai niiden nimeämillä toimivaltaisilla viranomaisilla sekä komissiolla on oikeus tutustua palveluntarjoajien kirjanpitoaineistoon.

12 artikla

Tietojen saatavuus ja tietosuojat

1. Operatiiviset tiedot on vaihdettava reaaliaikaisesti palveluntarjoajien välillä sekä palveluntarjoajien ja ilmatilan käyttäjien välillä siten, että tuetaan kummankin osapuolen operatiivisia tarpeita. **Näitä tietoja saa käyttää ainoastaan operatiivisiin tarkoituksiin.**
2. Operatiivisten tietojen käyttöoikeus on myönnettävä syrjimättä kaikille luvan saaneille lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille, ilmatilan käyttäjille ja muille toimijoille.
3. Kunkin palvelujen tarjoajan on vahvistettava muita palveluntarjoajia ja ilmatilan käyttäjiä varten operatiivisten tietojensa käyttöä koskevat vakioehdot. Kansallisten valvontaviranomaisten on hyväksyttävä kyseiset vakioehdot **ja toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että tietoja käytetään ainoastaan operatiivisiin tarkoituksiin.** Tarvittaessa vahvistetaan näitä ehtoja koskevat yksityiskohtaiset säännöt 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

III LUKU

MAKSUJÄRJESTELMÄT

13 artikla

Yleistä

Perustetaan 14 ja 15 artiklan vaatimusten mukainen lennonvarmistuspalvelujen maksujärjestelmä, joka lisää avoimuutta ilmatilan käyttäjiltä veloittavien maksujen määrittämisessä, määrittämisessä ja perimisessä. Tämän maksujärjestelmän on oltava myös kansainvälisestä siviili-ilmailusta vuonna 1944 tehdyn Chicagon yleissopimuksen 15 artiklan määräysten **ja tarvittaessa Eurocontrolin navigaatiomaksuja koskevan monenvälisen sopimuksen** mukainen.

14 artikla

Yleiset periaatteet

1. Maksujärjestelmässä otetaan huomioon lennonvarmistuspalvelujen kustannukset, jotka aiheutuvat palveluntarjoajille näiden toimiessa ilmatilan käyttäjien lukuun.

Jaetaan lennonvarmistuspalvelujen kustannukset käyttäjäryhmien kesken ja kehitetään maksupolitiikka.

2. Vahvistettaessa maksujen kustannusperusta on noudatettava seuraavia periaatteita:

- a) Ilmatilan käyttäjien kesken jaettavien kustannusten on oltava lennon varmistuspalvelujen tarjoamisen kokonaiskustannuksia, joihin sisältyvät asianmukaiset pääomainvestointien korkoja ja omaisuuden arvonalennusta vastaavat määrät sekä ylläpito-, toiminta- ja hallintokustannukset.
- b) Huomioon otettavia kustannuksia ovat vuonna 1998 julkaistun ICAO:n alueellisen lennonvarmistussuunnitelman (ICAO Regional Air Navigation Plan) 24. laitoksessa, Euroopan aluetta käsittelevä asiakirja nro 7754, määrättyjen ja sen mukaisesti käyttöön otettujen laitteiden ja palvelujen arvioidut kustannukset.
- c) Eri lennonvarmistuspalvelujen kustannukset yksilöidään erikseen 11 artiklassa säädetyllä tavalla.
- d) Eri lennonvarmistuspalvelujen välinen ristikkäistuki on yksilöitävä selkeästi.
- e) Ulkoiset kustannukset, jotka liittyvät laitteiden ja palvelujen tarjoamiseen ilmatilan käyttäjille, kuten ympäristökustannukset, on saatettava tarkoituksenmukaisimmalla tavalla osaksi käyttäjämaksuja.
- f) Lennonvarmistuspalvelut saavat tuottaa siinä määrin tuloja, että tulot ylittävät kaikki suorat ja epäsuorat toimintakustannukset ja muodostavat kohtuullisen kokonaispääoman tuoton, joka osaltaan mahdollistaa tarvittavat investoinnit laitteiden parantamiseen.

3. Maksuihin sovelletaan seuraavia periaatteita:

- a) Lennonvarmistuspalvelujen käyttömahdollisuudesta perittävät maksut on määritettävä syrjimättömästi. Eri ilmatilan käyttäjiltä samasta palvelusta veloittavat maksut eivät saa erota toisistaan ilmatilan käyttäjän kansallisuuden tai luokan perusteella.
- b) Maksujen on vastattava niitä lennonvarmistuspalvelujen ja -laitteiden kustannuksia, jotka palveluja ja laitteita käyttävät ilmatilan käyttäjät aiheuttavat.
- c) Maksujen kustannusperustan avoimuus on taattava. On määritettävä normit, joita on noudatettava palvelujen tarjoajan antaessa tietoja, jotta voidaan tarkastella palvelujen tarjoajan ennusteita, toteutuneita kustannuksia ja tuloja. Kansallisten valvontaviranomaisten, palveluntarjoajien, ilmatilan käyttäjien, komission ja Eurocontrolin on vaihdettava säännöllisesti tietoja keskenään.
- d) Maksujen on ~~edistettävä~~ **mahdollistettava** turvallisten, tehokkaiden ja toimivien lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen ~~in ensta~~ mahdollisimman alhaisin kustannuksin **ja korkea turvallisuustaso säilyttäen** sekä tuettava yhdennettyä palvelujen tarjoamista. Maksuihin voi liittyä kannustimia ja pelotteita, jotka ovat lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin ja/tai ilmatilan käyttäjiin sovellettavia suotuisia tai epäsuotuisia taloudellisia vaikutuksia. Lisäksi niillä voidaan hankkia tuloja sellaisten hankkeiden tukemista varten, joiden tarkoituksena on avustaa tiettyjä käyttäjien ja/tai lennonvarmistuspalvelujen

tarjoajien ryhmiä yhteisten lennonvarmistus- infrastruktuurien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen sekä ilmatilan käytön parantamiseksi.

4. Edellä 1, 2 ja 3 kohdan soveltamisalaan kuuluvien alojen täytäntöönpanosäännöt vahvistetaan noudattaen 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä.

15 artikla

Maksujen seuranta

1. Komissio huolehtii erityisesti yhteistyössä kansallisten valvontaviranomaisia kanssa siitä, että vaatimustenmukaisuutta suhteessa 13 ja 14 artiklassa tarkoitettuihin periaatteisiin ja sääntöihin seurataan jatkuvasti. Komissio voi lisäksi ottaa käyttöön tarvittavat järjestelyt, joiden avulla voidaan käyttää hyväksi Eurocontrolin asiantuntemusta.
2. Komissio tekee omasta aloitteestaan taikka yhden tai useamman jäsenvaltion pyynnöstä, joka katsoo, ettei periaatteita ja sääntöjä ole sovellettu asianmukaisesti, tutkimuksen kaikissa tapauksissa, joissa epäillään, että palvelujen tarjoajat eivät noudata tai sovelta periaatteita vaadittavalla tavalla. Komissio tekee kahden kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta ja kuultuaan yhtenäisen ilmatilan komiteaa 19 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen 13 ja 14 artiklan soveltamista koskevan päätöksen ja päättää, saako palvelujen tarjoaja jatkaa kyseisen periaatteen tai säännön soveltamista entiseen tapaan.
3. Komissio ilmoittaa päätöksestään jäsenvaltioille sekä asianomaiselle palvelujen tarjoajalle. Jokainen jäsenvaltio voi kuukauden kuluessa antaa komission päätöksen neuvoston käsiteltäväksi. Neuvosto voi kuukauden kuluessa tehdä määräenemmistöllä komission päätöksestä poikkeavan päätöksen.

IV LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

16 artikla

Toiminnan laatua ja tehokkuutta koskeva järjestelmä

[Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä] annetun asetuksen (EY) N:o XXX/XX 10 artiklan nojalla edellytettävien tietojen toimittamista varten vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen, jotta on mahdollista vertailla ja parantaa yhtenäisen ilmatilan alueella tarjottavia lennonvarmistuspalveluja. Tällaisten tietojen toimittamisen avulla on:

- a) edistettävä koko järjestelmän laajuisesti lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien muodostaman verkon toiminnan laatua ja tehokkuutta yhteisössä,
- b) saatava kuva lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kyvystä suoriutua tarvittavista palveluista,

- c) parannettava ilmatilan käyttäjien ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien välistä neuvottelumenettelyä,
- d) voitava yksilöidä parhaita toimintatapoja ja edistää niiden käyttöä **erityisesti turvallisuusindikaattoreita käyttäen.**

17 artikla

Mukauttaminen tekniikan kehitykseen

1. Tekniikan kehityksen edellyttämiä mukautuksia voidaan tehdä 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen:
 - a) liitteisiin;
 - b) edellä 14 artiklan 2 kohdassa olevaan ICAO:n alueellista lennonvarmistussuunnitelmaa (ICAO Regional Air Navigation Plan) koskevaan viittaukseen.
2. Komissio julkaisee tämän asetuksen nojalla vahvistetut täytäntöönpanosäännöt *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

18 artikla

Luottamuksellisuus

Kansalliset valvontaviranomaiset eivät saa ilmaista salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluvia tietoja eivätkä etenkin tietoja palveluntarjoajista, näiden liikesuhteista tai kustannustekijöistä.

Ensimmäisen kohdan soveltaminen ei rajoita kansallisten valvontaviranomaisten oikeutta määrätä tietojen julkistamisesta, jos tämä on olennaisen tärkeää kyseisten viranomaisten tehtävien suorittamiselle; tällaisessa tapauksessa tietojen julkaisun on tapahduttava oikeasuhteisesti ja siinä on otettava huomioon palveluntarjoajien oikeutetut edut liikesalaisuuksiensa suojaamisessa.

Ensimmäinen kohta ei estä julkaisemasta 16 artiklassa edellytettäviä palveluntarjoamisen edellytyksiä sekä laatua ja tehokkuutta koskevia tietoja, joihin ei sisälly luottamuksellisia tietoja.

19 artikla

Komiteaa koskevat menettelyt

1. Komissiota avustaa yhtenäisen ilmatilan komitea, josta säädetään [yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä] annetun asetuksen (EY) N:o XXX/XX 7 artiklassa.
2. Viitattaessa tähän kohtaan sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä mainitun päätöksen 7 ja 8 artiklan mukaisesti.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa säädetty määräaika on yksi kuukausi.

3. Viitattaessa tähän kohtaan sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 3 artiklassa säädettyä neuvoa-antavaa menettelyä mainitun päätöksen 7 ja 8 artiklan mukaisesti.

20 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puheenjohtaja

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE I

LENNONVARMISTUSPALVELUJEN ALAT

Ilmaliikennepalvelut

- (1) **Aluelennonjohtopalveluilla** tarkoitetaan johdettujen lentojen lennonjohtoa lennonjohtoalueilla. Lennonjohto on palvelu, jota tarjotaan ilma-alusten välisten törmäysten välttämiseksi, ilma-alusten esteisiin törmäysten välttämiseksi lentopaikan liikennealueella sekä ilmaliikennevirtojen sujuvuuden ja täsmällisyyden varmistamiseksi.
- (2) **Lähestymislennonjohtopalveluilla** tarkoitetaan saapuville ja lähteville johdetuille lennoille tarjottavia lennonjohtopalveluja.
- (3) **Lähilennonjohtopalveluilla** tarkoitetaan lähiliikenteelle tarjottavia lennonjohtopalveluja.

Muut palvelut

- (4) **Etsintä- ja pelastuspalveluilla** tarkoitetaan palveluja, joilla autetaan hädässä olevia ilma-aluksia ja lento-onnettomuuksissa henkiin jääneitä.
- (5) **Sääpalveluilla** tarkoitetaan palveluja, joissa annetaan säätietoja lentotoiminnan harjoittajille, ohjaamomiehien jäsenille, ilmaliikennepalveluelimille, etsintä- ja pelastuspalveluyksiköille, lentoasemille ja muille lennonvarmistuksen toteutukseen tai kehittämiseen osallistuville, jotka tarvitsevat niitä tehtävissään.
- (6) **Ilmailutiedotuspalveluilla** tarkoitetaan palveluja, jotka tarjotaan kansainvälisen lennonvarmistuksen turvallisuuden, säännöllisyyden ja tehokkuuden mahdollistavan tiedonkulun varmistamiseksi.

Liitännäispalvelut

- (7) **Viestintäpalveluilla** tarkoitetaan mihin tahansa ilmailutarkoitukseen tarjottavia viestintäpalveluja.
- (8) **Suunnistuspalveluilla** tarkoitetaan mihin tahansa ilmailutarkoitukseen tarjottavia suunnistuspalveluja.
- (9) **Valvontapalveluilla** tarkoitetaan mihin tahansa ilmailutarkoitukseen tarjottavia valvontapalveluja.

LIITE II

HYVÄKSYTTYJÄ LAITOKSIA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

Hyväksytyn laitoksen on täytettävä seuraavat vaatimukset:

- Sen on kyettävä osoittamaan asiakirjoin, että sillä on laaja kokemus julkisten ja yksityisten organisaatioiden, erityisesti lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, arvioinnista ilmaliikenteen alalla sekä muilla samankaltaisilla aloilla yhdellä tai useammalla tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvista osa-alueista.
- Sillä on oltava edellä mainittujen organisaatioiden määräaikaistarkastuksia koskevat kattavat säännöt ja määräykset, jotka on julkaistu ja joita tarkistetaan ja parannetaan jatkuvasti tutkimus- ja kehitysohjelmien avulla.
- Se ei saa olla lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien eikä muiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisessa tai ilmaliikennepalveluissa kaupallisesti mukana olevien toimijoiden määräysvallassa **tai taloudellisesti sidoksissa näihin.**
- Sillä on oltava vakiintunut asema ja riittävä määrä **ammattitaitoista** teknistä, johtamis-, tuki- ja tutkimushenkilöstöä, jonka pätevyys vastaa suoritettavia tehtäviä.
- Sitä on johdettava ja hallinnoitava siten, että taataan hallinnossa tarvittavan tiedon luottamuksellisuus.
- Sen on oltava valmis antamaan tarvittavat tiedot kansalliselle valvontaviranomaiselle ja komissiolle.
- Sillä on oltava määriteltyinä ja kirjattuina laatupolitiikka, -tavoitteet ja -sitoumukset ja sen on pitänyt varmistaa, että kyseinen laatupolitiikka ymmärretään ja että sitä toteutetaan ja vaalitaan kaikilla organisaation tasoilla.
- Sen on pitänyt kehittää ja toteuttaa toimiva sisäinen laatujärjestelmä, jota noudatetaan jatkuvasti ja joka perustuu kansainvälisesti hyväksytyjen laatustandardien asianmukaisiin osiin ja on EN 45004 -standardin (yleiset vaatimukset erityyppisten tarkastuslaitosten toiminnalle) ja EN 29001 -standardin mukainen, siten kuin näitä tulkitaan kansainvälisen luokituslaitosten järjestön (IACS) laatujärjestelmän sertifiointiohjelman vaatimuksissa.
- Sen on annettava laatujärjestelmänsä laitoksen sijaintijäsenvaltion viranomaisten hyväksymän riippumattoman tarkastuselimen sertifiotavaksi.

LIITE III

EHDOT, JOTKA VOIDAAN LIITTÄÄ LUPIIN

1. Yleiset tiedot, joita ovat:

- luvan saaja,
- luvan tarkoituksen yleinen kuvaus,
- luvan antavan elimen luvanantovaltuuksien vahvistus;
- kattavat viittaukset lainsäädäntöön, jonka mukaisesti lupa myönnetään ja jonka mukaisesti sitä käytetään,
- selkeä maininta luvan voimassaoloajasta,
- irtisanomisaika, jota edellytetään luvan saaneen palvelujen tarjoajan luovuttaessa luvan pois tai kansallisen valvontaviranomaisen peruuttaessa sen,
- luvassa käytettyjen käsitteiden määrittely.

2. Ehdot, jotka koskevat:

- palvelujen tarjoajan organisaatorakennetta ja omistusta sekä eturistiriitojen välttämistä,
- palvelujen tarjoajan taloudellisia edellytyksiä ja vastuuvakuutusta,
- lupien haltijan soveltuvuutta erityisesti aikaisemman kokemuksen ja uskottavuuden, turvallisuusjohtamis- ja laadunhallintajärjestelmien sekä henkilöstövoimavaroja koskevan politiikan **ja kaikkea ilmaliikenteen hallinnan henkilöstöä koskevien riittävien henkilöstösuunnitelmien** osalta,
- sellaisten tietojen toimittamista, joita voidaan kohtuudella vaatia sovellettavien ehtojen noudattamisen todentamista varten, sekä palveluntarjoajien velvollisuutta julkaista säännöllisesti liiketoimintasuunnitelmat, talous- ja operatiiviset tiedot ja raportit turvallisuuteen liittyvistä poikkeamista,
- luvan kohteena olevan palvelun tarjoamisen kannalta olennaisen resurssivarannon hoitamista, mukaan luettuina pääoma- ja henkilöstöresurssit,
- ilmatilan käyttäjien syrjimätöntä oikeutta käyttää palveluja sekä kyseisiltä palveluilta vaadittavaa laatu- ja tehokkuustasoa, mukaan luettuina turvallisuuden ja yhteentoimivuuden taso,
- sellaisen liiketoiminnan harjoittamisen erillään pitämistä tai rajoittamista, joka ei liity lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen,
- muita oikeudellisia seikkoja, jotka eivät liity erityisesti lennonvarmistuspalveluihin,

- toimenpiteitä, joita jäsenvaltiot toteuttavat perustamissopimuksessa tunnustettujen yleisen edun vaatimusten mukaisesti erityisesti julkisen moraalin, yleisen turvallisuuden – rikostutkinta mukaan luettuina – ja yleisen järjestyksen suhteen.

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI

yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen¹⁸,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹⁹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²⁰,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä²¹

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustaminen edellyttää yhdenmukaista ilmatilan organisoinnin ja käytön sääntelytapaa
- (2) Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa käsitelleen korkean tason asiantuntijaryhmän, jäljempänä 'korkean tason asiantuntijaryhmä', kertomuksessa todetaan, että tarvitaan Euroopan yhteisön tason sääntöjä, joiden mukaisesti Euroopassa suunnitellaan, säännellään ja hallitaan strategisesti ilmatilaa ja parannetaan ilmaliikennevirtojen säätelyä.
- (3) Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustamisesta annetussa komission tiedonannossa²² kehoitetaan toteuttamaan rakenneuudistus, jonka avulla voidaan luoda yhtenäinen eurooppalainen ilmatila yhdentämällä ilmatilan hallinta ja kehittämällä uusia ilmaliikenteen hallintaratkaisuja ja -menettelyjä.
- (4) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o XXX/XX²³ säädetään yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä.

¹⁸ EYVL C

¹⁹ EYVL C

²⁰ EYVL C

²¹ EYVL C

²² KOM(2001) 123 lopullinen

²³ EYVL L

- (5) Ilmatila on yhteinen resurssi, jota on käytettävä joustavasti siten, että taataan oikeudenmukaisuus ja avoimuus kaikkien käyttäjien kannalta ja otetaan samalla huomioon jäsenvaltioiden turvallisuus- ja puolustustarpeet ja niiden kansainvälisissä järjestöissä tekemät sitoumukset.
- (6) Tehokas ilmatilan hallinta on olennaisen tärkeää, jotta voitaisiin lisätä ilmaliikennepalvelujen järjestelmän kapasiteettia, vastata optimaalisesti erilaisiin käyttäjien vaatimuksiin ja mahdollistaa mahdollisimman joustava ilmatilan käyttö.
- (7) Euroopan lennonvarmistusjärjestön (Eurocontrol) toiminta osoittaa selvästi, että reittiverkostoa ja ilmatilan rakennetta ei voida realistisesti kehittää erillään yksittäisissä jäsenvaltioissa, sillä jokainen jäsenvaltio on erottamaton osa eurooppalaista ilmaliikenteen hallintaverkkoa. **Sen vuoksi on tärkeää, että tässä asetuksessa otetaan asianmukaisesti huomioon myös yhteisön ulkopuolelle ulottuva eurooppalainen ilmaliikenteen hallintaverkko.**
- (8) Yläilmatilan matkalentoja varten olisi perustettava yhtenäinen ilmatila. Kyseisen ilmatilan sekä alailmatilan eli alueellisen ja paikallisen ilmatilan yhtymäkohdat olisi yksilöitävä tämän edellyttämällä tavalla.
- (9) Ilmatila, jossa tarjotaan ilmaliikennepalveluja, olisi rajattava tehokkaiden palvelujen asettamien tarpeiden eikä valtioiden rajojen mukaan. **Funktionaalisten ilmatilan lohkojen muodostamista koskevassa suunnitelmassa olisi otettava mahdollisuuksien ja tarpeen mukaan huomioon Eurocontrolin suositukset.**
- (10) ~~Ilmatilan käyttäjät kohtaavat toisistaan poikkeavia ilmatilan käyttöedellytyksiä ja liikkumisen vapautta koskevia edellytyksiä yhteisön ilmatilassa. Tämä johtuu siitä Se, että, että ilmatilan luokitusta ei ole yhdenmukaistettu, vaikuttaa sen optimaaliseen toiminnalliseen organisointiin.~~
- (11) Reittiverkoston määrittelyn rajoitteet johtavat siihen, että ilmaliikennevirrat keskittyvät tiettyihin lentoreittien risteys- tai yhtymäkohtiin, vaikka **optimoidun** ~~suoran~~ reitityksen periaate **käyttöönotto** olisi suositeltavin, taloudellisin ja ekologisoin tapa käyttää yhteisön ilmatilaa **edellyttäen, että säilytetään korkea turvallisuustaso.**
- (12) Yhteisen ja yhdenmukaisen ilmatilan rakenteen luominen on tärkeää, jotta ilmatilan jakaminen perustuisi nyt ja tulevaisuudessa yhteisiin periaatteisiin ja jotta ilmatilan käyttöä suunniteltaisiin ja hallittaisiin yhdenmukaisten sääntöjen mukaisesti.
- (13) On suotavaa laajentaa yhdenmukaisen ilmatilan rakenne koskemaan alailmatilaa.
- (14) Eroavuudet siviili- ja sotilaspuolen välisen yhteistyön organisoinnissa yhteisön alueella estävät ilmatilan yhdenmukaisen ja oikein ajoitetun hallinnan ja muutosten toteuttamisen. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan onnistuminen edellyttää siviili- ja sotilasviranomaisien tehokasta yhteistyötä **sekä kansallisesti että Euroopan unionissa.**
- (15) Ilmatilan joustavan käytön periaatteen ja yhteisen hallinnan olisi toimittava tehokkaasti, jotta sotilaallinen harjoituslentotoiminta voitaisiin sovittaa joustavasti siviili-ilmaliikenteeseen. Sotilaskäyttöön osoitettujen ilmatilan osien sijainti, koko ja käyttäjät on optimoitava erityisesti siviili-ilmaliikenteen huippuaikoina ja vilkkaasti liikennöidyssä ilmatilassa.

- (16) Sotilaallinen lentotoiminta olisi suojattava aina kun tässä yhteisten periaatteiden ja perusteiden soveltaminen haittaa sen turvallista ja tehokasta harjoittamista.
- (17) Ilmaliikennevirtojen säätelyn toimivuuden parantamiseksi olisi otettava käyttöön asianmukaisia toimenpiteitä, **joilla avustetaan nykyisiä operatiivisia yksiköjä, mukaan luettuna tarvittaessa Eurocontrolin ilmaliikennevirtojen säätelykeskus, varmistamaan lentotoiminnan tehokkuus.**
- (18) Korkean tason asiantuntijaryhmän päätelmien mukaisesti Eurocontrolia pidetään elimenä, jolla on tarvittava asiantuntemus yhteisön tukemiseksi sen sääntelytehtävässä. Sen vuoksi Eurocontrolin olisi annettava luonnostella toimenpiteitä asianmukaisten järjestelyjen mukaisesti noudattaen niitä edellytyksiä, jotka sisällytetään komission ja Eurocontrolin yhteistyöjärjestelyä koskevaan kehykseen.
- (19) Ilmatilan käyttäjien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien sekä laitteiden ja järjestelmien valmistajien yhteenliittymille tiedotetaan olisi tiedotettava ja niiden mielipiteitä kuullaan olisi kuultava asianmukaisesti kaikista toimenpiteistä, jotka liittyvät yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen teknisiin näkökohtiin.**
- (20)** Suunnitellun toiminnan tavoitetta, joka on yhtenäisen toiminnallisen ilmatilan muodostavan eurooppalaisen ilmatilan perustaminen, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan se voidaan toiminnan ylikansallisen laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla kun täytäntöönpanomenettelyissä varmistetaan erityisten paikallisten olosuhteiden huomioon ottaminen, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.
- (21)** Koska tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavat toimenpiteet ovat menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY²⁴ 2 artiklassa tarkoitettuja laajakantoisia toimenpiteitä, toimenpiteistä olisi päätettävä mainitun päätöksen 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä noudattaen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

II LUKU

YLEISTÄ

1 artikla

Soveltamisala

1. Tämä asetus koskee ilmatilan organisointia ja käyttöä [yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä] annetun asetuksen (EY) N:o XXX/XX mukaisesti ja kyseisen asetuksen soveltamisalan puitteissa.

²⁴ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23

2. Tätä asetusta sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o XXX/XX²⁵ [lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskeva aset²⁵] 8 artiklassa säädetyllä tavalla ilmatilaan, jota varten jäsenvaltiot nimeävät lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat.

2 artikla

Tavoite

Tämän asetuksen tavoitteena on perustaa yhden ainoan toiminnallisen ilmatilan muodostava yhteisön ilmatila, jossa yhteiset suunnittelu- ja hallintamenettelyt varmistavat ilmaliikenteen hallinnan tehokkaan ja turvallisen toiminnan.

Yhteisön ilmatilan käytöllä tuetaan lennonvarmistuspalvelujen toimintaa johdonmukaisena ja yhdenmukaisena kokonaisuutena [lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa] annetun asetuksen (EY) N:o XXX/XX säännösten mukaisesti.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan [yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä] annetun asetuksen (EY) N:o XXX/XX 2 artiklan määritelmiä.

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- a) 'yhtenäisellä toiminnallisella ilmatilalla' **ilmatilaa, jossa sovelletaan** yhdenmukaisia ilmatilan hallintamenettelyjä ja **yhteisiä** turvallisuusnormeja **tehokkaiden ja turvallisten** lennonjohtopalvelujen tarjonnassaan **turvaamiseksi**;
- b) 'ilmatilan suunnittelulla' asianmukaista, tehokasta ja toimivaa ilmatilan jäsentämis-, jako- ja luokitusmenettelyä sekä reittien ja ilmatilan suunnittelua;
- c) 'lentotiedotusalueella' mitoiltaan määriteltä ilmatilaa, jossa tarjotaan lentotiedotuspalveluja ja hälytyspalveluja;
- d) 'jakopinnalla' ylä- ja alailmatilan välistä rajaa;
- e) 'yläilmatilalla' määrätyn lentopinnan yläpuolella olevaa ilmatilaa;
- f) 'alailmatilalla' määrätyn lentopinnan alapuolella olevaa ilmatilaa;
- g) 'lentopinnalla' ilmakehän vakiopainepintaa, joka on määriteltä ilmanpaine-
arvon 1013,2 hehtopascalia suhteen ja eroteltu muista tällaisista pinnoista tietyin paine-
eroin;
- h) 'ilmatilan lohkokolla' maan tai vesialueiden yllä sijaitsevaa mitoiltaan määriteltä
ilmatilaa, jossa tarjotaan lennonvarmistuspalveluja;

²⁵

- i) 'funktionaalisella ilmatilan lohkokalla' mitoiltaan optimaalisesti määriteltyä ilmatilaa;
- j) 'aluelennonjohtokeskuksella' toiminnallista yksikköä, joka on perustettu tarjoamaan lennonjohtopalveluja sen toimialueeseen kuuluvassa ilmatilan lohossa harjoitettavalle ilmaliikenteelle;
- k) 'ilmatilan luokittelulla' kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) käyttämää ilmatilan luokittelua aakkosellisesti luokkiin A–G kansainvälisestä siviili-ilmailusta vuonna 1944 tehdyn Chicagon yleissopimuksen liitteen 11 heinäkuussa 1998 julkaistun kahdennentoista laitoksen lisäyksen 4 mukaisesti; nämä luokat voidaan määritellä myös mitoiltaan määritetyiksi ja aakkosilla nimetyiksi ilmatiloiksi, joissa voidaan liikennöidä tietyn tyyppisiä lentoja ja joita varten on määritelty ilmaliikennepalvelut ja toimintasäännöt;
- l) '~~suoralla~~ **optimoidulla** reitityksellä' ilma-aluksen toimintaa, jossa ilma-alus voi lentää kahden pisteen välistä suoraa tietä ~~reittijärjestelmän ulkopuolella~~ **tällaista toimintaa tukevien teknisten keinojen avulla, jos tällaisen toiminnan tukemiseen on käytettävissä teknisiä keinoja**;
- m) 'reittiverkolla' määritettyjen reittien muodostamaa verkkoa, jossa ilmaliikennevirrat ohjataan ilmaliikennepalvelujen tarjoamisen edellyttämällä tavalla;
- n) 'sektorilla' ilmatilan osaa, joka on saatu jakamalla ~~kaikki lennonjohtotehtävät~~ **koko ilmatilan lohko** hallittavan kokosiin osiin, joiden läpäisyä ja kapasiteettia voidaan mitata;
- o) 'ilmatilan joustavalla käytöllä' Euroopan siviili-ilmailukonferenssin alueella sovellettavaa ilmatilan hallintaratkaisua, joka määrittää Eurocontrolin julkaiseman oppaan "Airspace Management Handbook for the Application of the Concept of the Flexible Use of Airspace" 5 päivänä helmikuuta 1996 julkaistussa ensimmäisessä laitoksessa;
- p) 'ilmatilan hallinnalla' suunnittelutoimintaa, jonka päätavoite on käytettävissä olevan ilmatilan maksimaalinen hyödyntäminen jakamalla aikoja dynaamisesti ja erottelemalla joissakin tapauksissa eri ilmatilan käyttäjäluokille osoitettava ilmatila lyhytaikaisten tarpeiden perusteella;
- q) 'ilmaliikennevirtojen säätelyllä' palvelua, joka on perustettu edistämään ilmaliikennevirtojen turvallisuutta, täsmällisyyttä ja sujuvuutta ja jolla varmistetaan, että lennonjohtokapasiteettia käytetään ~~mahdollisimman tehokkaasti~~ **turvallisesti ja tehokkaasti** ja että liikenteen määrä on asianomaisten ilmaliikennepalvelujen tarjoajien ilmoittamien kapasiteettien mukaista;
- r) 'yhteisellä päätöksenteolla' menettelyä, jossa ilmaliikennepalvelujen tarjoajat, lentoasematoiminnan harjoittajat, ilmaliikennevirtojen säätelypalvelujen tarjoajat ja ilmatilan käyttäjät vaihtavat keskenään tietoja joustavoittaakseen lähtö- ja saapumisaikojen ja reittien jakamista ja lentojen koordinoitimenettelyjä siten, että optimoidaan niukan kapasiteetin käyttö.

II LUKU

ILMATILAN RAKENNE

4 artikla

Eurooppalaisen ylemmän lentotiedotusalueen perustaminen

1. Perustetaan ylailmatilaan yhtenäinen eurooppalainen lentotiedotusalue (EUIR), ottaen huomioon kansainvälisestä siviili-ilmailusta vuonna 1944 tehdyn Chicagon yleissopimuksen liitteen 11 heinäkuussa 1998 julkaistussa kahdennessatoista laitoksessa esitetyt ICAO:n vaatimukset.
2. Ylä- ja alailmatilan jakopinta määritellään lentopinnalle 285; siitä voidaan sallia kuitenkin vähäiset poikkeamat, joista on päätetty 16 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen, jos ne ovat perusteltavissa ilmaliikennevirtojen turvallisuudella, sujuvuudella, tehokkuudella ja nopeudella sekä ilmaliikennepalvelujen tarjoamisen optimoinnilla.
3. Kolmen vuoden kuluessa eurooppalaisen ylemmän lentotiedotusalueen perustamisesta ja sen edistymisen huomioon ottaen Euroopan parlamentti ja neuvosto laajentavat komission ehdotuksesta 1 kohdassa tarkoitettua käsitettä siten, että perustetaan eurooppalainen lentotiedotusalue myös alailmatilaan.
4. Komissio toteuttaa tarvittavat toimenpiteet, jotta ICAO tunnustaa eurooppalaisen ylemmän lentotiedotusalueen siten kuin kansainvälisestä siviili-ilmailusta vuonna 1944 tehdyn Chicagon yleissopimuksen liitteen 15 heinäkuussa 1997 julkaistussa kymmenennessä laitoksessa edellytetään. Lisäksi komissio toteuttaa yhteistyössä Eurocontrolin kanssa järjestelyt, joiden myötä eurooppalaista ylempää lentotiedotusalueutta koskevat yhteiset ilmailutiedot julkaistaan yhtenä kokonaisuutena laatimalla koonnelman voimassa olevista kansallisista ilmailutiedoista. Tähän julkaisuun sisällytetään kaikki yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustamisesta aiheutuvat vaatimusten ja menettelyjen muutokset.
5. Komissio ottaa tehtäviään suorittaessaan huomioon sellaiset ICAO:ssa tehdyistä alueellisista sopimuksista johtuvat velvoitteet, jotka koskevat ilmatilaa, jossa ilmaliikennepalvelujen tarjoaminen on uskottu jäsenvaltioille.

5 artikla

Ylailmatilan jäsentäminen uudelleen

1. Eurooppalainen ylempi lentotiedotusalue jäsennetään turvallisuus- ja tehokkuusnäkökohtien perusteella tietyn vähimmäiskoon omaaviksi funktionaalisiksi ilmatilan lohkoiksi. Tällaisten funktionaalisten ilmatilan lohkojen rajojen ei tarvitse vastata valtioiden rajoja. Funktionaaliset ilmatilan lohkot perustetaan tukemaan ilmaliikennepalvelujen tarjoamista aluelennonjohtokeskuksissa, jotka vastaavat optimaalisen kokoisista eurooppalaisen ylemmän lentotiedotusalueen ilmatiloista.
2. Funktionaaliset ilmatilan lohkot määritellään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen. Funktionaaliset ilmatilan lohkot on määriteltävä siten, että:
 - a) tuetaan tehokkaasti ja turvallisesti nykyistä ja tulevaa ilmaliikenteen mallia;

- b) varmistetaan kunkin ilmatilan lohkon suunnittelu sellaiseksi, että koko Euroopan ilmatila toimii mahdollisimman tehokkaasti **ja korkean turvallisuustason säilyttäminen otetaan asianmukaisesti huomioon**;
- c) otetaan huomioon eri lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien henkilöstövoimavarat ja pääomavarat;
- d) eri aluelennonjohtokeskusten välinen **koordinaatio toimii optimaalisella tavalla** ~~sten tapahtumien kustannukset ovat niin pienet kuin mahdollista~~;
- e) varmistetaan yhtenäisyys ylä- ja alailmatilan rakenteiden välillä.

6 artikla

Ilmatilan luokitus

Eurooppalainen ylempi lentotiedotusalue määritellään noudattaen yhdenmukaistettua ilmatilan luokitusta, jotta lennonvarmistuspalveluja voitaisiin tarjota saumattomasti kaikkialla yhteisössä ja jotta voitaisiin saada aikaan yksi ainoa ympäristöluokka, jossa ilmaliikennepalvelujen tarjoajilla on tiedot kaikesta ilmaliikenteestä sekä alusten aseman että lentoaikeiden osalta.

Tämä luokitus vahvistetaan soveltamalla yhteisesti ja yksinkertaistetusti nykyistä, kansainvälisestä siviili-ilmailusta vuonna 1944 tehdyn Chicagon yleissopimuksen liitteen 11 heinäkuussa 1998 julkaistun kahdennentoista laitoksen 2 luvussa määrättyä ilmatilaluokitusta.

Täytäntöönpanosäännöt, jotka tarvitaan ensimmäisen ja toisen kohdan soveltamisalaan kuuluvilla aloilla, vahvistetaan noudattaen 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä.

7 artikla

*~~Suora~~ **Optimoitu** reititys yläilmatilassa*

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on toteutettava järjestelyt, joilla ~~suora~~ **optimoitu** reititys otetaan vaiheittain käyttöön eurooppalaisella ylemmällä lentotiedotusalueella yhteisön ilmatilan käyttämiseksi mahdollisemman taloudellisesti sekä ympäristöystävällisesti; tätä varten on kuitenkin arvioitava turvallisuuteen liittyvät näkökohdat **ja otettava huomioon yleinen kapasiteetti**.

Palveluntarjoajien on esitettävä säännöllisesti komissiolle kertomukset tästä käyttöönotosta.

8 artikla

Ilmatilan yhdenmukainen suunnittelu

Ilmatilan jäsentämisessä, jakamisessa ja luokittelussa sekä reittisuunnittelussa on käytettävä yhtenäistä, tehokasta ja toimivaa suunnittelumenettelyä sovitun toimintaratkaisun puitteissa. Tätä varten vahvistetaan sektorien, erityisesti valtioiden rajat ylittävien sektorien, suunnittelua sekä reittisuunnittelua koskevia ilmatilasääntöjä, yhteisiä periaatteita ja vaatimuksia Eurocontrolin 1 päivänä huhtikuuta 2001 julkaiseman asiakirjan "Concept and Criteria for Medium Term EUR Route Network and Associated Airspace Sectorisation" (EATMP ARN versio 4) perusteella.

Täytäntöönpanosäännöt, jotka koskevat ensimmäisen kohdan soveltamisalaan kuuluvia aloja, hyväksytään noudattaen 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä.

9 artikla

Yhdenmukaisuus alailmatilan suunnittelun kanssa

Alailmatilan suunnittelu yhdenmukaistetaan 5 artiklan 2 kohdassa eritellyillä perusteilla funktionaalisten ilmatilan lohkojen käsitteen osalta sekä 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen siten, että varmistetaan sen yhtenäisyys yläilmatilan kanssa ja otetaan huomioon lentoasemien ja niiden lähialueiden ympäristö. Käsitettä laajennetaan siten, että voidaan perustaa samanlaiset lohkot alailmatilaan ja ratkaista näin erityisesti valtioiden rajat ylittävään toimintaan liittyviä ongelmia lyhyiden ja keskipitkien lentojen osalta.

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on yhdenmukaistettava toiminnot ja käytänteet, jotka koskevat ilma-alusten lähestymistä lentoasemilla ja lähtöjä lentoasemilta sekä niiden liikkeitä maan pinnalla kenttäalueella. Tällaisten käytänteiden määrittämistä varten vahvistetaan 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen yhteinen menettely, johon sisältyy riskinarviointimenetelmiä menettelyjen paikallisen toteutettavuuden selvittämiseksi.

III LUKU

SIVIILI- JA SOTILASTOIMINNAN YHTEENSOVITTAMINEN

10 artikla

Yhteistyö siviili- ja sotilastoiminnassa

1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että ilmatilan siviili- ja sotilaskäyttäjille osoitetaan tehokkaasti ilmatilaa ja että nämä käyttävät sitä tehokkaasti, soveltamalla yhdenmukaisesti ja kaikilta osin ilmatilan joustavan käytön periaatetta.
2. Jäsenvaltioiden on edistettävä siviili- ja sotilasilmailun yhteistyön järjestämistä erityisesti kaikkien ilmatilan hallintaan ja liikennevirtojen säätelyyn liittyvien näkökohtien osalta. Lennonvarmistuspalvelujen siviili- ja sotilastarjoajien on vaihdettava tietoja [*lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa*] annetun asetuksen (EY) N:o XXX/XX 10 artiklan mukaisten sopimusten perusteella.
3. Ottaen huomioon 13 artiklassa määritellyt ilmaliikennevirtojen säätelyn yleiset edellytykset vahvistetaan 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen perusteet, jotka koskevat:
 - a) erillisen ilmatilan käyttöä, mukaan luettuina vaaka- ja pystysuuntaisen laajuuden määrittämistä koskevat tekijät, kyseisen ilmatilan sijainti sekä sen jakaminen funktionaalsiin osiin, jotka voidaan ottaa käyttöön tarpeen mukaan;
 - b) ilmatilan joustavan käytön periaatteen soveltamista.

Näillä perusteilla toteutetaan periaatteet, joista säädetään [yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä] annetun asetuksen (EY) N:o XXX/XX 4 artiklassa.

4. Jäsenvaltioiden on edistettävä ilmapuolustuksen täyttä yhdentämistä ilmatilan hallintaan siten, että varmistetaan ilmatilan täysimittainen hyödyntäminen tiettyjen sovittujen edellytysten ja järjestelyjen mukaisesti ottaen huomioon kansalliset turvallisuusvaatimukset.
5. Jäsenvaltiot voivat siviili-ilmailun turvallisuuden varmistamiseksi pyytää lentosuunnitelman toimittamista kaikilta sotilaslennoilta, jotka tulevat sellaiseen ilmatilaan, jota varten jäsenvaltiot ovat nimenneet ilmaliikennepalvelujen tarjoajia [*lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa*] annetun asetuksen (EY) N:o XXX/XX 8 ja 9 artiklan mukaisesti, riippumatta lennon lähtö- ja/tai määräpaikasta, sanotun kuitenkin rajoittamatta niiden kansainvälisten sopimusten ja yleissopimusten soveltamista, joissa yhteisö on sopimuspuolena.

11 artikla

Tilapäinen poikkeus tarkistuksia varten

Jos sotilastoiminnot häiriintyvät vakavasti, yksi tai useampi jäsenvaltio voi pyytää komissiota ehdottamaan tarkistuksia 10 artiklan 3 kohdan mukaisesti määritettyihin perusteisiin alueellaan. Komissio myöntää tarkistamisen ajaksi kyseiselle jäsenvaltiolle tai kyseisille jäsenvaltioille tilapäisen luvan poiketa perusteiden soveltamisesta.

12 artikla

Tietojen antaminen

Jäsenvaltiot antavat [yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä] annetun asetuksen (EY) XXX/XX 10 artiklan mukaisesti komissiolle lähempää tarkastelua ja julkaisemista varten tarvittavat tiedot sellaisen ilmatilan tarpeesta ja toteutuneesta käytöstä, joka on suljettu tai jonka käyttö on kielletty tai rajoitettu sotilaallisista syistä.

IV LUKU

LIIKENNEVIRTOJEN SÄÄTELY

13 artikla

Ilmaliikennevirtojen säätely

Ilmaliikennevirtojen säätelyä varten vahvistetaan säännöt, joiden avulla voidaan optimoida käytettävissä oleva kapasiteetti ilmatilaa käytettäessä ja parantaa liikennevirtojen säätelyprosesseja. Näiden sääntöjen on perustuttava avoimuuden ja tehokkuuden periaatteisiin, ja niillä on varmistettava, että kapasiteettia käytetään joustavasti ja oikea-aikaisesti. Sääntöjen on myös tuettava lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, lentoasematoiminnan harjoittajien ja ilmatilan käyttäjien operatiivisen päätöksenteon järjestelmää. Säännöt koskevat seuraavia seikkoja:

- a) johdonmukainen, yhdessä julkaisussa määritelty reititys- ja liikenteenohjauspolitiikka;

- b) lentoasemien jakamien tulo- ja lähtöaikojen sekä ilmaliikennevirtojen säätelyn jakamien aikojen yhdenmukaisuus;
- c) lentosuunnitelmien epäjohtonmukaisuudet;
- d) mahdolliset tavat johtaa ilmaliikenne pois ruuhkautuneilta alueilta vähemmän ruuhkautuneilla alueilla kulkeville reiteille;
- e) etuoikeusjärjestys ilmatilan käytössä erityisesti ruuhka- ja kriisiaikoina **liikennevirtojen turvallisuus ja sujuvuus huomioon ottaen.**

Täytäntöönpanosäännöt vahvistetaan 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

V LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

14 artikla

Menettelyt

Valmistellessaan tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia täytäntöönpanosääntöjä komissio voi tarvittaessa pyytää Eurocontrolia laatimaan luonnoksia toimenpiteiksi komission vahvistaman työohjelman perusteella.

15 artikla

Toimenpiteiden tarkistaminen

1. Tekniikan kehityksen edellyttämien mukautusten tekemiseksi voidaan tehdä muutoksia 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen:
 - a) edellä 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun lentopintaan,
 - b) edellä 3, 4, 6 ja 8 artiklassa tarkoitettuja ICAO:n ja Eurocontrolin asiakirjoja koskeviin viittauksiin.
2. Komissio julkaisee tämän asetuksen mukaisesti annetut täytäntöönpanosäännöt *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä.*

16 artikla

Komiteaa koskevat menettelyt

1. Komissiota avustaa [yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä] annetun asetuksen (EY) N:o XXX/XX 7 artiklalla perustettu yhtenäisen ilmatilan komitea.
2. Viitattaessa tähän kohtaan sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä ja otetaan huomioon mainitun päätöksen 7 ja 8 artikla.
3. Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa säädetty määräaika on yksi kuukausi.

17 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puheenjohtaja

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI

eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen²⁶,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²⁷,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²⁸,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä²⁹

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan luomiseksi olisi hyväksyttävä laitteita, järjestelmiä ja niihin liittyviä menettelyjä koskevia toimenpiteitä, joiden tavoitteena on varmistaa ilmaliikenteen hallintaverkon saumaton toiminta ja jotka ovat yhdenmukaisia sen kanssa, mitä [lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa]2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o XXX/XX³⁰ säädetään lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta, sekä sen kanssa, mitä [yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä]20001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o XXX/XX³¹ säädetään ilmatilan organisoinnista ja käytöstä.
- (2) Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa käsitelleen korkean tason asiantuntijaryhmän, jäljempänä 'korkean tason asiantuntijaryhmä', kertomuksessa todetaan, että tarvitaan teknistä sääntelyä, joka perustuu uudesta lähestymistavasta tekniikan yhdenmukaistamiseen ja standardeihin 7 päivänä toukokuuta 1985 annetun neuvoston päätöslauselman³² mukaiseen uuteen lähestymistapaan ja jossa olennaiset vaatimukset, säännöt ja standardit ovat toisiaan täydentäviä ja yhdenmukaisia.

²⁶ EYVL C

²⁷ EYVL C

²⁸ EYVL C

²⁹ EYVL C

³⁰ EYVL L

³¹ EYVL L

³² EYVL C 136, 4.6.1985, s. 1

- (3) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o XXX/XX³³ säädetään yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä.
- (4) Ilmaliikenteen hallintaverkko on monimutkainen ja erittäin vuorovaikutteinen rakenne, johon kuuluu suuri määrä järjestelmiä ja osatekijöitä maassa, ilmassa ja avaruudessa, mukaan luettuina rakennelmat, laitteet, tietokonelaitteet ja -ohjelmat sekä niitä käyttävät ihmiset.
- (5) Korkean tason asiantuntijaryhmän kertomuksessa todetaan, että vaikka viime vuosina onkin edistytty pyrkimyksissä tehdä eurooppalaisesta ilmaliikenteen hallintaverkosta saumattomasti toimiva kokonaisuus, tilanne on edelleen epätydyttävä, koska kansallisia ilmaliikenteen hallintajärjestelmiä on yhdennetty vain vähäisessä määrin ja koska uusia toiminta- ja teknologiaratkaisuja, jotka ovat tarpeen tarvittavan lisäkapasiteetin saamiseksi, on otettu käyttöön hitaasti.
- (6) Vähäinen yhdentäminen yhteisön tasolla johtaa useilta osin vakavaan tehottomuuteen ja ylimää räisiin kustannuksiin julkisissa hankinnoissa ja ylläpidossa sekä vaikeuttaa operatiivista koordinoitua.
- (7) Julkisissa hankinnoissa sovelletaan valtaosin kansallisia teknisiä eritelmiä, jotka lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja ja alan tuotteita valmistavat kansalliset yritykset ovat usein laatineet keskenään; tämä on johtanut markkinoilla olevien laitteiden erilaistumiseen ja vaikeuttaa alan yritysten yhteistyötä yhteisön tasolla. Tästä on haittavaikutuksia yrityksille erityisesti siksi, että ne joutuvat mukauttamaan huomattavasti tuotteitaan eri kansallisia markkinoita varten. Tällaiset toimintatavat vaikeuttavat tarpeettomasti uuden teknologian kehittämistä ja käyttöönottoa ja hidastavat lisäksi kapasiteetin kasvattamiseen tarvittavien uusien toimintaratkaisujen käyttöönottoa.
- (8) Sen vuoksi on kaikkien ilmaliikenteen hallinnan alan toimijoiden etujen mukaista kehittää uudenlainen kumppanuuteen perustuva lähestymistapa, joka mahdollistaa kaikkien tasapuolisen osallistumisen sekä edistää luovuutta ja tietämyksen, kokemusten ja riskien jakamista. Tällaisen yhteistyön tavoitteeksi olisi asetettava, että yhteistyössä valmistajien kanssa määritellään yhtenäiset yhteisön eritelmiä, jotka täyttävät eri tarpeet mahdollisimman laajasti ja joista kukin lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja voi valita ne osat, jotka soveltuvat parhaiten olosuhteisiin siten, että voidaan mahdollisimman paljon rajoittaa paikallisia mukautuksia.
- (9) Sen vuoksi on aiheellista määritellä olennaiset vaatimukset, joita sovelletaan ilmaliikenteen hallintaverkon järjestelmiin ja rakenneosiin. Ilmaliikenteen hallintaverkon monimutkaisuuden takia on osoittautunut tarpeelliseksi jakaa verkko eri järjestelmiin.
- (10) Ilmaliikenteen hallintaverkkoa ja sen järjestelmiä ja rakenneosia koskevien yhteisön eritelmien laatiminen ja vahvistaminen on tarkoituksenmukainen keino määritellä ne tekniset ja toiminnalliset edellytykset, jotka tarvitaan olennaisten vaatimusten täyttämiseksi. Yhteisön eritelmien noudattamisesta seuraa, että järjestelmien ja rakenneosien oletetaan olevan olennaisten vaatimusten mukaisia.

- (11) Joitakin sellaisia järjestelmiä varten, jotka ovat tärkeitä tämän asetuksen olennaisten vaatimusten täyttämisen kannalta, olisi annettava täytäntöönpanosäännöt. Täytäntöönpanosääntöjä olisi annettava myös ilmaliikenteen hallinnan uusien ratkaisujen yhteensovittamisen ja käyttöönoton helpottamiseksi. Vastaavuutta täytäntöönpanosääntöjen kanssa olisi ylläpidettävä jatkuvasti. Täytäntöönpanosäännöt voisivat perustua Eurocontrolin tai ICAO:n kaltaisten kansainvälisten järjestöjen laatimiin sääntöihin ja standardeihin.
- (12) Korkean tason asiantuntijaryhmän päätelmien mukaisesti Eurocontrolia pidetään elimenä, jolla on tarvittava asiantuntemus yhteisön tukemiseksi sen sääntelytehtävässä. Sen vuoksi Eurocontrolin olisi annettava luonnostella toimenpiteitä asianmukaisten järjestelyjen mukaisesti noudattaen niitä edellytyksiä, jotka sisällytetään komission ja Eurocontrolin yhteistyöjärjestelyä koskevaan kehykseen.
- (13) Sääntöjen laatimisen ja standardoinnin erottamiseksi toisistaan eurooppalaisten standardointielinten olisi pääasiassa laadittava yhteisön eritelmät yhdessä Euroopan siviili-ilmailulaittejärjestön (Eurocae) kanssa, ja ne olisivat eurooppalaisia standardeja.
- (14) Eurocae on voittoa tavoittelematon järjestö, joka laatii siviili-ilmailulaitteita koskevien teknisten eritelmien luonnoksia. Sen jäsenyys on avoin kaikille ilmailualan toimijoille, erityisesti lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille, ilmatilan käyttäjille ja laitevalmistajille. Eurocaen on luotava viralliset suhteet eurooppalaisiin standardointielimiin, jotta sen eritelmät voidaan hyväksyä eurooppalaisiksi standardeiksi eurooppalaisten standardointijärjestöjen määrittämien menettelyjen mukaisesti.
- (15) Eurocontrolin olisi myös tarvittaessa voitava laatia yhteisön eritelmiä noudattaen 7 päivänä toukokuuta 1985 annetun neuvoston päätöslauselman periaatteita sekä yhteisön yleisiä standardointimenettelyjä. Tällaisissa menettelyissä olisi noudatettava vähintään avoimuuden, puolueettomuuden, yksimielisyyden, ylläpidon, eritelmien julkisen saatavuuden, tehokkuuden, vastuullisuuden ja yhtenäisyyden periaatteita. Tätä koskevat yksityiskohtaiset säännökset sisällytetään asiakirjaan, jossa määritetään Eurocontrolin kanssa tehtävän yhteistyön kehys.
- (16) Rakenneosien vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arvioinnissa sovellettavissa menettelyissä olisi käytettävä teknistä yhdenmukaistamista koskevien direktiivien vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjen eri vaiheissa käytettäviksi tarkoitetuista moduuleista ja CE-merkinnän kiinnittämistä koskevista säännöistä ja käytöstä 22 päivänä heinäkuuta 1993 tehdyn neuvoston päätöksen 93/465/ETY³⁴ mukaisia moduuleja. Tarvittaessa näitä moduuleja olisi voitava laajentaa siten, että ne kattavat myös asianomaisten alojen erityisvaatimukset.
- (17) Alan markkinat ovat pienet, ja ne käsittävät järjestelmät ja rakenneosat, joita käytetään lähes yksinomaan ilmaliikenteen hallinnassa ja joita ei ole tarkoitettu suuren yleisön käyttöön. Sen vuoksi olisi liiallista vaatia CE-merkinnän kiinnittämistä rakenneosiin; riittää, että valmistaja antaa vaatimustenmukaisuusvakuutuksen vaatimustenmukaisuuden ja/tai käyttöönsoveltuvuuden arvioinnin perusteella. Tämä ei saisi vaikuttaa valmistajien velvollisuuteen kiinnittää tiettyihin rakenneosiin CE-merkintä

³⁴ EYVL L 220, 30.8.1993, s. 23

sen varmentamiseksi, että ne ovat muiden niitä koskevien yhteisön säännösten mukaisia.

- (18) Kun ilmaliikenteen hallinnan järjestelmiä otetaan käyttöön taikka uudistetaan tai parannetaan, olisi tarkastettava, että ne ovat olennaisten vaatimusten mukaisia. Tämä vaatimustenmukaisuus perustuu täytäntöönpanosääntöihin. Yhteisön eritelmien soveltamisesta olisi seurattava, että järjestelmien oletetaan olevan olennaisten vaatimuksien mukaisia. Järjestelmän mukaan voidaan erityisesti turvallisuussyistä pitää tarpeellisenä, että jokin ilmoitettu tarkastuslaitos osallistuisi tarkastusmenettelyyn.
- (19) Korkean tason asiantuntijaryhmän päätelmien mukaisesti komissio kuulisi alan toimijoita, jotta voidaan edistää johdonmukaisen strategisen hallintaohjelman laatimista ilmaliikenteen hallinnan uusien ratkaisujen käyttöönottoa varten.
- (20) Tämän asetuksen säännösten täysi soveltaminen edellyttäisi siirtymästrategiaa, jossa olisi yhtäältä pidettävä kiinni tavoitteesta luoda saumattomasti toimiva ilmaliikenteen hallintaverkko mutta toisaalta vältettävä muodostamasta kustannustehokkuuden kannalta kohtuuttomia esteitä olemassa olevan infrastruktuurin säilyttämiselle.
- (21) Suunnitellun toiminnan tavoitetta, joka on yhteisön ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuus, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan se voidaan toiminnan laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.
- (22) On otettava asiaa koskevan yhteisön lainsäädännön puitteissa huomioon tarve varmistaa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellyttämä radiotaajuuksien yhdenmukainen saatavuus ja tehokas käyttö, mukaan luettuina sähkömagneettiseen yhteensopivuuteen liittyvät näkökohdat. Tässä yhteydessä on huolehdittava siitä, että ilmailun alalle yksinomaisesti varattuja ja sen hallinnoimia taajuuksia käytetään tehokkaasti ja tarkoituksenmukaisesti.
- (23) Yhteensopivien teknisten eritelmien määrittelemisestä ja käytöstä lentoliikenteen hallinnan (ATM) laitteiden ja järjestelmien hankinnassa 19 päivänä heinäkuuta 1993 annettu neuvoston direktiivi 93/65/ETY³⁵ koskee ainoastaan hankintaviranomaisten velvoitteita. Tämä asetus on kattavampi sikäli, että se käsittää kaikkien toimijoiden – mukaan luettuina lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat, ilmatilan käyttäjät, laitteiden valmistajat sekä lentoasemat – velvollisuudet ja mahdollistaa sekä kaikkiin toimijoihin sovellettavien sääntöjen antamisen että yhteisön eritelmät, joiden noudattaminen on vapaaehtoista, mutta joiden soveltamisesta seuraa oletus olennaisten vaatimusten mukaisuudesta. Sen vuoksi direktiivi 93/65/ETY olisi kumottava.

³⁵

EYVL L 187, 29.7.1993, s. 52

- (24) Eurocontrol-standardien hyväksymisestä sekä yhteensopivien teknisten eritelmien määrittelemisestä ja käytöstä lentoliikenteen hallinnan (ATM) laitteiden ja järjestelmien hankinnassa annetun direktiivin 93/65/ETY muuttamisesta 25 päivänä maaliskuuta 1997 annettu komission direktiivi 97/15/EY³⁶ on vanhentunut ja olisi sen vuoksi kumottava.
- (25) Toimenpiteet direktiivin 93/65/ETY täytäntöönpanemiseksi, sellaisena kuin ne esitetään Eurocontrol-standardien hyväksymisestä sekä Eurocontrol-standardien hyväksymisestä annetun neuvoston direktiivin 93/65/ETY muuttamisesta annetun direktiivin 97/15/EY muuttamisesta 6 päivänä syyskuuta 2000 annetun komission asetuksen (EY) N:o 2082/2000³⁷ liitteissä I, II ja III, ovat tämän asetuksen säännösten kanssa yhteensopivia.
- (26) Koska useimmat tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavat toimenpiteet ovat menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY³⁸ 2 artiklassa tarkoitettuja laajakantoisia toimenpiteitä, toimenpiteistä olisi päätettävä mainitun päätöksen 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä noudattaen. Joistakin toimenpiteistä olisi kuitenkin mainitun päätöksen 2 artiklan c kohdan mukaisesti päätettävä mainitun päätöksen 3 artiklassa säädettyä neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

II LUKU

YLEISTÄ

1 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan sellaisiin laitteisiin, järjestelmiin ja niihin liittyviin menetelmiin, joita tarvitaan toteutettaessa ilmaliikenteen hallintaverkko ja sen toimintaratkaisu [yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä] annetun asetuksen (EY) N:o XX/XXX/ mukaisesti ja kyseisen asetuksen soveltamisalan puitteissa.
2. Tämän asetuksen soveltamisalaan eivät kuulu yleiset edellytykset, jotka liittyvät lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien oikeuksiin ja velvollisuuksiin [*lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhteisessä ilmatilassa*] annetussa asetuksessa (EY) XXX/XX N:o tarkoitetussa mielessä.

³⁶ EYVL L 95, 10.4.1997, s. 16
³⁷ EYVL L 254, 9.10.2000, s. 1
³⁸ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23

2 artikla

Tavoitteet

Tämän asetuksen päätavoitteena on määritellä ne edellytykset, jotka on täytettävä, jotta yhteisön alueella saavutetaan yhteentoimivuus ilmaliikenteen hallintaverkon eri järjestelmien ja rakenneosien välillä, mukaan luettuina niiden **turvallinen ja** saumaton toiminta sekä kehittäminen ja parantaminen uutta teknologiaa vastaavalle tasolle, **sanotun kuitenkaan rajoittamatta maailmanlaajuisen yhteentoimivuuden lopulliseen tavoitteeseen pyrkimistä.**

Pyrittäessä ensimmäisessä kohdassa tarkoitettuun tavoitteeseen tällä asetuksella edistetään myös laitteiden, järjestelmien ja niihin liittyvien palvelujen sisämarkkinoiden asteittaista luomista.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan [yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä] annetun asetuksen (EY) N:o XX/XXX 2 artiklan määritelmiä.

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- a) 'ilmaliikenteen hallintaverkolla' järjestelmää, joka koostuu maassa ja ilmassa olevista osista ja mahdollistaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen ja jonka tavoitteena on, että ilmatilan käyttäjät pystyvät noudattamaan suunniteltuja lähtö- ja saapumisaikojaan sekä suositettuja lentoprofiilejaan mahdollisimman vähäisin rajoituksin sekä tinkimättä hyväksytyistä turvallisuustasoista;
- b) 'järjestelmillä' ilmaliikenteen hallintaverkon muodostavia järjestelmiä, jotka luetellaan liitteessä I ja joita varten on vahvistettava olennaiset vaatimukset; kukin järjestelmä koostuu eri rakenneosista ja sillä on liitäntöjä muihin järjestelmiin; käsite 'rakenneosa' kattaa sekä aineelliset esineet että aineettomat hyödykkeet, kuten tietokoneohjelmat tai menetelmät;
- c) 'toimintaratkaisulla' lennonvarmistuslaitteiden ja -järjestelmien operatiivisen käytön perusteiden eritelmää; se sisältää tiedot toiminnan eri osatekijöistä, kaikkia näiden osatekijöiden operatiiviseen käyttöön osallistuvia toimijoita koskevista vaatimuksista, maassa ja ilmassa olevien laitteiden toimivuusominaisuuksista sekä toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen, jotta ilmaliikenteen hallinta on jatkuvasti turvallista ja tehokasta;
- d) 'saumattomalla toiminnalla' koko järjestelmän toimintaa siten, että se toimii käyttäjän näkökulmasta ikään kuin kyseessä olisi yksi ainoa järjestelmä;
- e) 'olennaisilla vaatimuksilla' kaikkia tämän asetuksen liitteessä II mainittuja edellytyksiä, jotka ilmaliikenteen hallintaverkon, sen järjestelmien ja niiden rakenneosien on täytettävä;

- f) 'yhteisön eritelmällä' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/34/EY³⁹ 1 artiklassa määriteltyä eurooppalaista standardia tai Eurocontrolin laatimia teknisiä eritelmiä, joiden viitteet on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*;
- g) 'täytäntöönpanosäännöillä' jotakin järjestelmää tai järjestelmän osaa koskevia sääntöjä, joilla huolehditaan siitä, että järjestelmä tai sen osa täyttää olennaiset vaatimukset, ja varmistetaan ilmaliikenteen hallintaverkon saumaton toiminta, mukaan luettuna sen yhteentoimivuus;
- h) 'kansallisella valvontaviranomaisella' yhtä tai useampaa elintä, jolle jäsenvaltio on antanut tehtäväksi valvoa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia;
- i) 'parantamisella' järjestelmän tai järjestelmän osan merkittäviä muutostöitä, jotka edellyttävät tarkastusvakuutuksen antamista;
- j) 'uudistamisella' järjestelmän tai järjestelmän osan merkittäviä korvaustöitä, jotka edellyttävät tarkastusvakuutuksen antamista.

II LUKU

OLENNAISET VAATIMUKSET, YHTEISÖN ERITELMÄT JA TÄYTÄNTÖÖNPANOSÄÄNNÖT

4 artikla

Olennaiset vaatimukset

Eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon, sen järjestelmien sekä niiden rakenneosien on täytettävä liitteessä II esitetyt olennaiset vaatimukset.

5 artikla

Yhteisön eritelmät

1. Järjestelmien tai rakenneosien oletetaan olevan liitteessä II tarkoitettujen olennaisten vaatimusten mukaisia, jos ne vastaavat asianmukaisia yhteisön eritelmiä tai niiden osia, joiden viitenumerot on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.
2. Jos komissio tai jokin jäsenvaltio katsoo, että jonkin yhteisön eritelmän noudattaminen ei varmista niiden liitteessä II tarkoitettujen olennaisten vaatimusten mukaisuutta, jotka mainitun yhteisön eritelmän on tarkoitus kattaa, sovelletaan 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä.
3. Jos eurooppalaisissa standardeissa on puutteita olennaisiin vaatimuksiin nähden, voidaan päättää puutteellisten standardien poistamisesta osittain tai kokonaan julkaisuisista, joihin ne sisältyvät, taikka niiden muuttamisesta direktiivin 98/34/EY 5 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen.

³⁹ EYVL L 204, 21.7.1998, s. 37

4. Jos Eurocontrolin laatimissa teknisissä eritelmissä on puutteita olennaisiin vaatimuksiin nähden, voidaan päättää puutteellisten eritelmien poistamisesta osittain tai kokonaan julkaisuista, joihin ne sisältyvät, taikka niiden muuttamisesta noudattaen 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä.

6 artikla

Täytäntöönpanosäännöt

1. Täytäntöönpanosääntöjä laaditaan seuraaviin tarkoituksiin:
 - a) sellaisia järjestelmiä varten, jotka ovat olennaisen tärkeitä tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen kannalta;
 - b) ilmaliikenteen hallinnan uusien toimintaratkaisujen tai uuden teknologian yhteensovitun ja nopean käyttöönoton tukemiseksi.
2. Tarvittaessa ja etenkin, kun kyse on järjestelmäluokista tai kun pyritään ratkaisemaan kiireellisesti tiettyjä ongelmia taikka ottamaan huomioon kehitystä eteenpäin vievän uuden teknologian käyttöönotto, yhtä järjestelmää tai järjestelmän osaa varten voidaan antaa useampia kuin yksi täytäntöönpanosääntö. Vastaavasti tietyn operatiivisen suorituskyvyn saavuttaminen verkon osissa saattaa edellyttää sellaisten sääntöjen laatimista, joissa asetetaan vaatimuksia useammalle kuin yhdelle järjestelmälle.
3. Järjestelmien tai niiden osien on oltava niitä koskevien täytäntöönpanosääntöjen mukaisia; tätä vastaavuutta on ylläpidettävä jatkuvasti kunkin järjestelmän käytön ajan.
4. Siinä määrin kuin on tarpeen 2 artiklassa määriteltyjen tavoitteiden saavuttamiseksi kussakin täytäntöönpanosäännössä on:
 - a) määritettävä kaikki erityiset vaatimukset, jotka koskevat saumatonta toimintaa, mukaan luettuina yhteentoimivuus, turvallisuus tai suorituskky, ja jotka ovat olennaisia tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen kannalta,
 - b) mainittava, mitä päätöksessä 93/465/ETY määritellyistä moduuleista tai, tarvittaessa, mitä erityisiä menettelyjä kulloinkin tarkasteltavassa tapauksessa on käytettävä arvioitaessa saumattoman toiminnan, turvallisuuden tai suorituskyvyn sekä järjestelmien tarkastamisen kannalta olennaisten rakenneosien vaatimustenmukaisuutta tai käyttöönsoveltuvuutta.
5. Jos komissio tai jokin jäsenvaltio katsoo, että jonkin täytäntöönpanosäännön noudattaminen ei varmista niiden liitteessä II tarkoitettujen olennaisten vaatimusten mukaisuutta, jotka mainitun täytäntöönpanosäännön on tarkoitus kattaa, sovelletaan 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä.
6. Jos täytäntöönpanosäännöissä on puutteita olennaisiin vaatimuksiin nähden, voidaan päättää puutteellisten sääntöjen poistamisesta osittain tai kokonaan julkaisuista, joihin ne sisältyvät, taikka niiden muuttamisesta noudattaen 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä.

III LUKU

MENETTELYT

7 artikla

Yhteisön eritelmät

1. Yhteisön eritelmät muodostuvat eurooppalaisten standardointielinten yhteistyössä Eurocaen kanssa komission toimeksiannosta direktiivin 98/34/EY 6 artiklan 4 kohdan mukaisesti laatimista eurooppalaisista standardeista.

Tietyillä erityissaloilla, erityisesti kysymyksissä, jotka koskevat lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien välistä sisäistä koordinoitua, esimerkiksi menetelmiä, komissio voi pyytää Eurocontrolia laatimaan teknisiä eritelmiä, jotka sisältyvät 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti vahvistettavaan luetteloon.

2. Komissio julkaisee 1 kohdassa tarkoitettujen eurooppalaisten standardien viitteet *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.
3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen Eurocontrolin teknisten eritelmien viitteet julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

8 artikla

Täytäntöönpanosäännöt

1. Valmistellessaan 6 artiklassa tarkoitettuja täytäntöönpanosääntöjä komissio voi tarvittaessa pyytää Eurocontrolia laatimaan sääntöluonnoksia komission vahvistaman työohjelman perusteella. Täytäntöönpanosääntöjä vahvistettaessa ja niitä uudelleen tarkasteltaessa noudatetaan 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä. Täytäntöönpanosäännöt julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.
2. Täytäntöönpanosääntöjä valmisteltaessa, vahvistettaessa ja uudelleen tarkasteltaessa on otettava huomioon niiden edellyttämistä teknisistä ratkaisista mahdollisesti aiheutuvat arvioidut kustannukset, jotta kyetään määrittelemään kaikkein toteuttamiskelpoisin ratkaisu **ottaen asianmukaisesti huomioon korkean turvallisuustason säilyttäminen**. Tätä varten jokaiseen täytäntöönpanosääntöluonnokseen on liitettävä arvio niistä kustannuksista ja hyödyistä, joita ehdotetuista ratkaisuksista aiheutuu alan eri toimijoille sekä eurooppalaiselle ilmaliikenteen hallintaverkolle.
3. Vahvistettaessa täytäntöönpanosääntö sen voimaantulopäivä määrätään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen. Jos tämän asetuksen tavoitteiden saavuttaminen edellyttää eri toimijoiden samanaikaisia toimia, voimaantulopäivän **voi on tarvittaessa toimittava** myös määräpäivänä, johon mennessä kaikkien alan toimijoiden on otettava käyttöön asianomaisen täytäntöönpanosäännön mukaiset järjestelmät.

IV LUKU

VAATIMUSTENMUKAISUUDEN TARKASTAMINEN

9 artikla

Rakenneosien EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutus

1. Rakenneosien, joista on annettu EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutus, oletetaan olevan olennaisten vaatimusten mukaisia; mainittujen vakuutusten sisältö määritetään liitteessä III.
2. Valmistajan tai sen yhteisöön sijoittautuneen edustajan on EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutusta laatiessaan sovellettava asianmukaisten täytäntöönpanosääntöjen määräyksiä. Jos täytäntöönpanosäännössä sitä edellytetään, rakenneosan arvioinnin suorittaa 12 artiklassa tarkoitettu ilmoitettu tarkastuslaitos, jolle valmistaja tai sen valtuuttama edustaja on jättänyt hakemuksen.
3. Jos rakenneosaa koskevat muut, muihin näkökohtiin liittyvät yhteisön säännökset, EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutuksessa on mainittava, että rakenneosa on myös kyseisten muiden säännösten vaatimusten mukainen.

10 artikla

Järjestelmien EY-tarkastusvakuutus

1. Otettaessa käyttöön, uudistettaessa tai parannettaessa yhteisön ilmaliikenteen hallintaverkon muodostavia järjestelmiä edellytetään tarkastusta, jolla varmistetaan, että kyseisten järjestelmien suunnittelu, kehittäminen, asentaminen ja käyttö vastaavat niitä olennaisia vaatimuksia, jotka koskevat näitä järjestelmiä, kun ne liitetään eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkkoon.
2. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on ennen järjestelmän käyttöönottoa lähetettävä asianomaiselle kansalliselle valvontaviranomaiselle EY-tarkastusvakuutus, jossa vahvistetaan, että järjestelmä on olennaisten vaatimusten mukainen, sekä sen mukana tekniset asiakirjat; näiden sisältö määritetään liitteessä IV. Mainittujen teknisten asiakirjojen on sisällettävä 12 tarkoitettun ilmoitetun tarkastuslaitoksen suorittaman tarkastuksen tulokset, jos sovellettavassa täytäntöönpanosäännössä (sovellettavissa täytäntöönpanosäännöissä) sitä edellytetään.
3. Ilmassa toimivia järjestelmän osia parannettaessa ilmatilan käyttäjien on annettava vakuutus tämän asetuksen vaatimusten mukaisuudesta samanaikaisesti, kun ne pyytävät kansallisen valvontaviranomaisen turvallisuushyväksyntää.

11 artikla

Suojalauseke

1. Jos kansallinen valvontaviranomainen toteaa, että rakenneosa, josta on annettu EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutus, tai järjestelmä, josta on annettu EY-tarkastusvakuutus, ei todennäköisesti ole sille tarkoitettussa käytössä olennaisten vaatimusten mukainen, valvontaviranomaisen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet tällaisen rakenneosan tai järjestelmän käyttöalan rajoittamiseksi, käytön kieltämiseksi tai rakenneosan tai järjestelmän poistamiseksi markkinoilta.

Kansallisen valvontaviranomaisen on ilmoitettava viipymättä komissiolle tällaisista toimenpiteistä ja esitettävä niille perustelut sekä mainittava erityisesti, johtuuko vaatimustenmukaisuuden puuttuminen:

- a) liitteessä II mainittujen olennaisten vaatimusten täyttymättömyydestä,
 - b) täytäntöönpanosääntöjen tai yhteisön eritelmien virheellisestä soveltamisesta,
 - c) täytäntöönpanosääntöjen tai yhteisön eritelmien puutteellisuudesta.
2. Komission on kuultava viipymättä osapuolia, joita asia koskee, ~~niin pian kuin mahdollista~~. Jos komissio katsoo kuulemisen perusteella, että toimenpide on perusteltu, se ilmoittaa tästä viipymättä toimenpiteen toteuttaneelle jäsenvaltiolle sekä muille jäsenvaltioille. Jos 1 kohdassa mainittu toimenpide on perusteltu täytäntöönpanosääntöjen tai yhteisön eritelmien puutteellisuuksien vuoksi, sovelletaan 5 ja 6 artiklassa tarkoitettua menettelyä. Jos komissio katsoo edellä mainitun kuulemisen perusteella, että toimenpide ei ole perusteltu, se ilmoittaa tästä viipymättä sekä toimenpiteen toteuttaneelle jäsenvaltiolle että valmistajalle tai sen yhteisöön sijoittautuneelle edustajalle.
 3. Jos rakenneosa, josta on annettu EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuus- vakuutus, tai järjestelmä, josta on annettu EY-tarkastusvakuutus, ei ole olennaisten vaatimusten mukainen, jäsenvaltion on toteutettava tarvittavat toimet EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuus- vakuutuksen tai EY-tarkastusvakuutuksen laatijaa vastaan.

12 artikla

Ilmoitetut tarkastuslaitokset

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille laitokset, joiden tehtävänä on suorittaa 9 artiklassa tarkoitettu vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusarviointimenettely sekä 10 artiklassa tarkoitettu tarkastusmenettely, ja mainittava kunkin laitoksen vastuualue ja komissiolta ennakolta saadut laitosten tunnistenumerot.

Komissio julkaisee *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* luettelon laitoksista sekä niiden tunnistenumeroista ja vastuualueista ja pitää luettelon ajan tasalla.

2. Jäsenvaltioiden on sovellettava liitteessä V määritettyjä perusteita arvioidessaan ilmoitettavia tarkastuslaitoksia. Laitosten, jotka täyttävät asianomaisissa eurooppalaisissa standardeissa määritetyt arviointiperusteet, katsotaan täyttävän liitteessä V määritetyt perusteet.
3. Jäsenvaltion on peruutettava hyväksyntä laitokselta, joka ei enää täytä liitteessä V tarkoitettuja perusteita.

Sen on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle ja muille jäsenvaltioille.

4. Jäsenvaltiot voivat ilmoittaa ilmoitetuksi tarkastuslaitokseksi (ilmoitetuiksi tarkastuslaitoksiksi) [lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa] annetun asetuksen (EY) N:o XX/XXX 4 artiklan mukaisesti hyväksytyn laitoksen (hyväksytyt laitokset), sanotun kuitenkin rajoittamatta edellä 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten soveltamista.

V LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

13 artikla

Liitteiden tarkistaminen

Tekniikan kehityksen ja erityisesti 14 artiklassa tarkoitetun toimintaratkaisun määrittelyssä tapahtuvan edistymisen edellyttämät mukautukset liitteisiin I ja II tehdään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

14 artikla

Uuden teknologian käyttöönotto ja niiden alan toimijoiden kuuleminen, joita asia koskee

1. Komissio laatii toimintaratkaisun, joka toteutetaan tämän asetuksen nojalla ja jonka avulla voidaan päästä ilmatilan turvalliseen ja tehokkaaseen käyttöön kaikissa lennon vaiheissa.
2. Jotta 1 kohdassa tarkoitettu tulevaisuuden toimintaratkaisu voitaisiin ottaa käyttöön oikea-aikaisesti, komissio kuulee alan eri toimijoita, mukaan luettuina lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat, ammattijärjestöt, ilmatilan käyttäjät, lennonvarmistusjärjestelmien käyttäjät ja laitteiden ja järjestelmien valmistajat, tavoitteenaan laatia laajasti hyväksytty strateginen hallintaohjelma uusien ratkaisujen ja teknologioiden käyttöön ottamiseksi yhteisön ilmaliikenteen hallintaverkossa.
3. Komissio voi tehtäviään suorittaessaan hankkia alan toimijoilta lausuntoja 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn avulla varmistaakseen, että tämän asetuksen nojalla vahvistettaviksi ehdotettavat täytäntöönpanosäännöt ja yhteisön eritelvät ovat toteutettavissa sekä oikeasuhteisia ja kustannustehokkaita.

15 artikla

Siirtymäjärjestelyt

1. Liitteessä II esitettyjä olennaisia vaatimuksia sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2003 alkaen käyttöön otettaviin, uudistettaviin ja parannettaviin ilmaliikenteen hallintaverkon järjestelmiin ja rakennesiin.
2. Kaikkien toiminnassa olevien järjestelmien ja rakennesiön on oltava liitteessä II esitettyjen olennaisten vaatimusten mukaisia 1 päivästä tammikuuta 2009.

16 artikla

Komiteaa koskevat menettelyt

1. Komissiota avustaa yhtenäisen ilmatilan komitea, josta säädetään [*yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä*] annetun asetuksen (EY) N:o XXX/XX 7 artiklassa.
2. Viitattaessa tähän kohtaan sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä mainitun päätöksen 7 ja 8 artiklan mukaisesti.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa säädetty määräaika on yksi kuukausi.
3. Viitattaessa tähän kohtaan sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 3 artiklassa säädettyä neuvoa-antavaa menettelyä mainitun päätöksen 7 ja 8 artiklan mukaisesti.

17 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivit 93/65/EY ja 97/15/EY.

Viittauksia kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän asetukseen.

18 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puheenjohtaja

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE I

LENNONVARMISTUSJÄRJESTELMÄT

Tässä asetuksessa ilmaliikenteen hallintaverkko jaetaan seitsemään järjestelmään.

Kukin järjestelmä käsittää tarvittaessa maassa sijaitsevan osan lisäksi myös ilmaliikenteen hallinnan toimintoihin liittyvät ilmassa olevat laitteet ja ilmassa toteutettavat menetelmät sekä ilmaliikenteen hallinnan toimintoihin liittyvät lentoasemien laitteet ja menetelmät.

1. Liikennevirtojen säätelyssä käytettävät laitteet ja menetelmät
2. Ilmatilan hallinnassa käytettävät laitteet ja menetelmät
3. Lennonjohdon laitteet ja menetelmät erityisesti lentotietojen käsittelyjärjestelmien, valvontatietojen käsittelyjärjestelmien ja käyttöliittymän osalta
4. Viestintälaitteet ja -menetelmät erityisesti maasta maahan, ilmasta maahan ja ilmasta ilmaan tapahtuvaa viestintää varten
5. Suunnistuslaitteet ja -menetelmät
6. Valvontalaitteet ja -menetelmät
7. Ilmailutiedotus- ja säätiedotuslaitteet ja -menetelmät

LIITE II

OLENNAISET VAATIMUKSET

Osa A: Yleiset vaatimukset

1. Saumaton toiminta

Ilmaliikenteen hallintajärjestelmät ja niiden rakenneosat on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että ne mahdollistavat ilmaliikenteen hallintaverkon saumattoman toiminnan koko yhteisössä kaikkina aikoina ja kaikissa lennon vaiheissa. Saumaton toiminta käsittää erityisesti tiedonvaihdon, tietojen yhtäläisen ymmärtämisen, käsittelyjärjestelmien vertailukelpoiset suorituskyyvyt sekä näihin liittyvät menetelmät, jotka mahdollistavat yhteisen operatiivisen toiminnan, josta on sovittu koko ilmaliikenteen hallintaverkon tai sen osien osalta.

2. Uusien toimintaratkaisujen tukeminen

Ilmaliikenteen hallintaverkon, sen järjestelmien ja niiden rakenneosien on tuettava koordinoitusti uusia sovittuja toimintaratkaisuja, jotka parantavat lennonvarmistuspalvelujen laatua erityisesti turvallisuuden ja kapasiteetin kannalta; tässä yhteydessä on kiinnitettävä asianmukaisesti huomiota teknologian kehittymiseen ja uusien toimintaratkaisujen turvalliseen käyttöönottoon.

3. Turvallisuus

Ilmaliikenteen hallintaverkon järjestelmiä ja toimintoja kehittämällä on saavutettava sovitut korkeat turvatasot. Tätä varten on vahvistettava yhteisesti sovitut turvallisuusjohtamismenetelmät. Sovittujen turvallisuustasojen saavuttamiseksi on määriteltävä järjestelmiä ja niiden rakenneosia koskevat yhdenmukaiset turvallisuusvaatimukset.

4. Yhdistetty siviili- ja sotilaskäyttö

Ilmaliikenteen hallintaverkon, sen järjestelmien ja niiden rakenneosien on tuettava yhdistettyä siviili- ja sotilaskäyttöä siinä määrin kuin on tarpeen ilmatilan tehokkaan käytön kannalta.

5. Ympäristönäkökohdat

Ilmaliikenteen hallintaverkon järjestelmiä ja toimintoja kehittämällä on minimoitava ympäristövaikutukset **turvallisuusvaatimuksia noudattaen ja** tältä osin sovellettavan yhteisön lainsäädännön mukaisesti.

6. Järjestelmien rakennetta koskevat periaatteet

Järjestelmien suunnittelun, rakentamisen ja ylläpidon on oltava teknisesti moitteetonta erityisesti kriittisten rakenneosien hyvään käytettävyyssasteeseen, varmennukseen ja vikasietoisuuteen liittyvien tekijöiden osalta.

Osa B: Erityiset vaatimukset

1. Ilmatilan hallinnassa käytettävät laitteet ja menetelmät

1.2. Saumaton toiminta

Ilmatilan käytettävyyteen liittyviä esitaktisia ja taktisia näkökohtia koskevaa tietoa on annettava virheettömästi ja oikea-aikaisesti kaikille asianosaisille, jotta varmistetaan, että ilmatilan jako ja käyttö on tehokasta kaikkien ilmatilan käyttäjien kannalta. Tässä yhteydessä olisi otettava huomioon kansalliset turvallisuusvaatimukset.

1.3. Turvallisuus

Ilmaliikenteen hallinnassa käytettävien laitteiden ja menetelmien suunnittelun, toteutuksen, ylläpidon ja käytön on oltava niiden turvallisuusvaatimusten mukaisia, jotka ovat voimassa asianomaisissa verkon osissa (tai asianomaisissa tietyn kapasiteetin omaavissa ilmatiloissa).

1.4. Yhdistetty siviili- ja sotilaskäyttö

Ilmatilan hallinnassa käytettävien laitteiden ja menetelmien on tuettava ja edistettävä yhdistetyn siviili- ja sotilaskäytön asteittaista toteuttamista ja erityisesti ilmatilan joustavaa käyttöä.

2. Liikennevirtojen säätelyssä käytettävät laitteet ja menetelmät

2.1 Saumaton toiminta

Laitteiden ja menetelmien on tuettava virheettömien, yhdenmukaisten ja olennaisten strategisten ja esitaktisten lentotietojen kaksisuuntaista vaihtoa sekä mahdollistettava vuoropuhelu, jotta ilmatilaa voidaan käyttää optimaalisesti.

Ilmatilan käytön optimoimiseksi edelleen on taattava täsmällisten ja olennaisten taktisten lentotietojen antaminen kaikissa lennon vaiheissa.

2.2. Turvallisuus

Jotta voidaan varmistaa verkon kuormituksen pysyminen porrastus- ja turvallisuusnormien asettamissa rajoissa, laitteiden ja menetelmien on sovitettava ilmatilan käyttötarve käytettävissä olevaan ilmatilakapasiteettiin huolehtien samalla ilmatilan optimaalisesta käytöstä.

2.3. Yhdistetty siviili- ja sotilaskäyttö

Laitteiden ja menetelmien on tuettava ja edistettävä yhdistetyn siviili- ja sotilaskäytön asteittaista toteuttamista ja erityisesti ilmatilan joustavaa käyttöä.

3. Lennonjohdon laitteet ja menetelmät

3.1. Yleiset vaatimukset

3.1.1. Järjestelmien rakennetta koskevat periaatteet

Järjestelmien suunnittelun, rakentamisen ja ylläpidon on oltava teknisesti moitteetonta erityisesti rakenneosien keskinäistä vaihdettavuutta tukevan modulaarisuuden osalta.

3.1.2. Turvallisuus

Järjestelmät on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että säilytetään korkea turvallisuuden taso sekä nimellistoimintatilassa että heikentyneessä toimintatilassa erityisesti, kun lisätään automaation käyttöä.

Järjestelmät on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että vikatilanteessa siirrytään asteittain ja kontrolloidusti automaattisen toiminnan nimellistasolta heikentyneeseen toimintatilaan.

3.2. Lentotietojen käsittelyjärjestelmät

3.2.1. Saumaton toiminta

Lentotietojen käsittelyjärjestelmien on oltava yhteentoimivia ja mahdollistettava virheettömien ja yhdenmukaisten tietojen oikea-aikainen vaihto sekä kyseisten tietojen ymmärtäminen operatiivisesti yhtäläisellä tavalla siten, että taataan johdonmukainen ja yhdenmukainen suunnitteluprosessi ja resurssien käytön kannalta tehokas taktinen koordinointi koko yhteisössä kaikissa lennon vaiheissa.

Jotta tietojen käsittely tapahtuisi koko yhteisössä turvallisesti, sujuvasti ja joutuisasti, lentotietojen käsittelyjärjestelmien on oltava erityisesti käsittelyn tulosten tarkkuuden ja virheensiedon kannalta suorituskyvyltään keskenään vastaavia sekä sopivia tiettyyn ympäristöön (maanpinta, lähestymisalue, lentoreitti), jolla on tunnetut liikenneominaisuudet ja jota käytetään tietyn toimintaratkaisun mukaisesti.

3.2.2. Uusien toimintaratkaisujen tukeminen

Lentotietojen käsittelyjärjestelmien on mahdollistettava kehittyneiden toimintaratkaisujen asteittainen käyttöönotto kaikissa lennon vaiheissa erityisesti niiden ratkaisujen osalta, jotka liittyvät yhteiseen päätöksentekoon, automaation lisäämiseen sekä porrastusvastuun siirtämiseen ilma-aluksen ohjaajalle.

Pitkälle automatisoitujen välineiden on oltava ominaisuuksiltaan sellaisia, että ne mahdollistavat lentotietojen johdonmukaisen ja tehokkaan esitaktisen ja taktisen käsittelyn verkon osissa.

Ilmassa ja maassa olevat järjestelmät ja niiden rakenneosat, jotka tukevat yhteistä päätöksentekoa sekä porrastusvastuun siirtämistä ilma-aluksen ohjaajalle, on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että ne ovat yhteentoimivia ja mahdollistavat oikea-aikaisen virheettömien ja

yhdenmukaisten tietojen vaihdon sekä kullakin hetkellä vallitsevan ja tulevan operatiivisen tilanteen ymmärtämisen yhtäläisellä tavalla.

3.2.3. Turvallisuus

Lentotietojen käsittelyjärjestelmät on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että sekä nimellis- että heikentyneessä toimintatilassa saavutetaan korkea turvallisuuden taso. Tavoitteena on vähentää tällä tavalla ilmaliikenteen hallinnasta aiheutuvia onnettomuuksia tai vaaratilanteita kaikissa lennon vaiheissa ja koko eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon alueella.

Turvallisuusverkoilta edellytetään, että ne vastaavat yhteisesti sovittuja suoritusominaisuuksia, jotka johdetaan koko verkon tai sen osien sovituista turvallisuustasoista.

3.2.4. Yhdistetty siviili- ja sotilaskäyttö

Lentotietojen käsittelyjärjestelmät on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että ne tukevat siviili- ja sotilasosapuolten välistä oikea-aikaista virheettömien ja yhdenmukaisten tietojen vaihtoa kaikissa lennon vaiheissa ja koko eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkossa sekä siinä määrin kuin mahdollista toimimista samankaltaisessa työympäristössä.

3.3. Valvontatietojen käsittelyjärjestelmät

3.3.1. Saumaton toiminta

Valvontatietojen käsittelyjärjestelmät on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että huolehditaan palvelun vaadittavasta laadusta tietyssä liikenneominaisuuksiltaan tunnetussa ympäristössä (maan pinnalla, lähestymisalueella, lentoreitillä) erityisesti laskennan tulosten tarkkuuden ja luotettavuuden sekä lennonjohdon työpisteessä käytettävien tietojen oikeellisuuden, eheyden, käytettävyyden, jatkuvuuden ja oikea-aikaisuuden osalta.

Valvontatietojen käsittelyjärjestelmien on mahdollistettava olennaisten, täsmällisten, yhdenmukaisten ja johdonmukaisten tietojen oikea-aikainen vaihto näiden järjestelmien välillä, jotta varmistetaan toiminnan optimaalisuus verkon eri osissa.

3.3.2. Uusien toimintaratkaisujen tukeminen

Valvontatietojen käsittelyjärjestelmien on mahdollistettava uusien valvontatietojen lähteiden asteittainen käyttöönotto siten, että turvataan palvelun kokonaisuuslaatu.

3.4. Käyttöliittymät

3.4.1. Saumaton toiminta

Maassa olevien ilmaliikenteen hallintajärjestelmien käyttöliittymät on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että ne muodostavat samankaltaisen työympäristön kaikille lennonjohtajille.

3.4.2. Turvallisuus

Käyttöliittymät on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että lennonjohtajan suoritettaviksi tulevat tehtävät ovat sekä tavanomaisessa että heikentyneessä toimintatilassa inhimillisen suorituskyvyn mukaisia ja että voidaan noudattaa vaadittavia turvallisuustasoja.

4. Viestintälaitteet ja -menetelmät maasta maahan, ilmasta maahan ja ilmasta ilmaan tapahtuvaa viestintää varten

4.1. Saumaton toiminta

Viestintäjärjestelmät on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että saavutetaan vaadittava suorituskyyky kapasiteetiltaan tietynlaisessa ilmatilassa tai tiettyä sovellusta varten erityisesti viestien käsittelyajan, eheyden, käytettävyyden sekä toiminnan jatkuvuuden osalta.

Viestintäverkon on oltava koko yhteisön alueella sellainen, että se vastaa palvelun laatua, kattavuutta ja varmennusta koskevia vaatimuksia.

4.2. Uusien toimintaratkaisujen tukeminen

Viestintäjärjestelmien on tuettava kehittyneiden toimintaratkaisujen sovittua käyttöönottoa kaikkia lennon vaiheita varten ja erityisesti toimintaratkaisuja, jotka liittyvät yhteiseen päätöksentekoon ja porrastusvastuun siirtämiseen ilma-aluksen ohjaajalle.

4.3. Ympäristönäkökohdat

Maassa olevien viestintäjärjestelmien sijoituksessa ja käytössä on otettava huomioon ympäristönäkökohdat.

Maassa olevat viestintäjärjestelmät on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja ne on asennettava ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että ne ovat sähkömagneettisesti häiriönsietoisia eivätkä aiheuta tavanomaisessa ympäristössään häiriöitä muissa laitoksissa, laitteissa tai julkisissa taikka yksityisissä verkoissa.

5. Suunnistuslaitteet ja -menetelmät

5.1. Saumaton toiminta

Suunnistusjärjestelmät on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että saavutetaan vaadittava vaaka- ja pystysuuntainen suunnistustarkkuus tietyssä ympäristössä (maan pinnalla, lähestymisalueella, lentoreitillä), jolla on tunnetut liikenneominaisuudet ja jota käytetään tietyn toimintaratkaisun mukaisesti.

5.2. Turvallisuus

Suunnistusjärjestelmät on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että ne takaavat verkolta tai sen osilta edellytettävän turvallisuustason, mukaan luettuna turvallisuustaso heikentyneissä toimintatiloissa.

5.3. Ympäristönäkökohdat

Maassa olevien suunnistusjärjestelmien sijoituksessa ja käytössä on otettava huomioon ympäristönäkökohdat sekä sähkömagneettista yhteensopivuutta koskevien vaatimusten mukaisuus.

Maassa olevat suunnistusjärjestelmät on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja ne on asennettava ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että ne ovat sähkömagneettisesti häiriönsietoisia eivätkä aiheuta tavanomaisessa ympäristössään häiriöitä muissa laitoksissa, laitteissa tai julkisissa taikka yksityisissä verkoissa.

6. Valvontalaitteet ja -menetelmät

6.1. Saumaton toiminta

Valvontajärjestelmät on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että saavutetaan ne vaadittavat porrastusminimit, joita sovelletaan tietyssä ympäristössä (maan pinnalla, lähestymisalueella, lentoreitillä), jolla on tunnetut liikenneominaisuudet ja jota käytetään tietyn toimintaratkaisun mukaisesti; tämä koskee erityisesti tarkkuutta lennonjohdon työpisteessä sekä peittävyttä, kantamaa ja palvelun laatua.

Valvontaverkon on oltava koko yhteisön alueella sellainen, että se vastaa tarkkuutta, peittävyttä ja varmennusta koskevia vaatimuksia, mukaan luettuna tiedon käytettävyys, joilla varmistetaan toiminnan optimaalisuus verkon eri osissa.

6.2. Ympäristönäkökohdat

Maassa olevien valvontajärjestelmien sijoituksessa ja käytössä on otettava huomioon ympäristönäkökohdat.

Maassa olevat valvontajärjestelmät on suunniteltava ja rakennettava sellaisiksi ja ne on asennettava ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että ne ovat sähkömagneettisesti häiriönsietoisia eivätkä aiheuta tavanomaisessa ympäristössään häiriöitä muissa laitoksissa, laitteissa tai julkisissa taikka yksityisissä verkoissa.

7. Ilmailutiedotus- ja säätiedotuslaitteet ja -menetelmät

7.1. Saumaton toiminta

Ilmailutietojen on oltava täsmällisiä ja yhdenmukaisia, ja niiden osalta on siirryttävä asteittain tietojen antamiseen sähköisessä muodossa käyttäen yhteisesti sovittua ja standardoitua tietomallia.

Säätietojen on oltava täsmällisiä, kattavia ja ajantasaisia, ja ne on annettava käyttöön oikea-aikaisesti yhteisesti sovitun tietokokonaisuuden muodossa.

7.2. Uusien toimintaratkaisujen tukeminen

Ilmailutietojen täsmällisyyttä, kattavuutta ja ajantasaisuutta on jatkuvasti lisättävä, ja tiedot on annettava käyttöön ja käytettävä oikea-aikaisesti, jotta voidaan tukea ilmatilan käytön jatkuvaa tehostamista.

Säätietojen täsmällisyyttä, kattavuutta ja ajantasaisuutta on jatkuvasti lisättävä, ja tiedot on annettava käyttöön ja käytettävä oikea-aikaisesti, jotta voidaan tukea ilmatilan käytön jatkuvaa tehostamista.

7.3. Turvallisuus

Erityisesti ilmassa ja maassa olevien rakenneosien tai järjestelmien välillä lähetettävien ilmailutietojen on oltava täsmällisiä ja yhdenmukaisia ja ne on annettava käyttöön oikea-aikaisesti.

LIITE III

RAKENNEOSAT

EY-

- **vaatimustenmukaisuusvakuutus**
- **käyttöönsoveltuvuusvakuutus**

1. Rakenneosat

EY-vakuutusta sovelletaan kaikkiin sellaisiin rakenneosiin, jotka ovat olennaisen tärkeitä tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Nämä rakenneosat yksilöidään tämän asetuksen 6 artiklan säännösten mukaisissa täytäntöönpanosäännöissä.

2. Soveltamisala

EY-vakuutus koskee:

- yhden tai useamman ilmoitetun tarkastuslaitoksen arviota siitä, onko rakenneosa sellaisenaan, erillään tarkasteltuna, niiden yhteisön eritelmien vaatimusten mukainen, jotka sen on täytettävä, tai
- yhden tai useamman ilmoitetun tarkastuslaitoksen arviota tai lausuntoa siitä, soveltuuko rakenneosa käyttöönsä, kun sitä tarkastellaan ilmaliikenteen hallintaympäristössä.

Arviointimenettelyissä, joita ilmoitetut tarkastuslaitokset käyttävät suunnittelu- ja tuotantovaiheessa, sovelletaan päätöksessä 93/465/ETY määriteltyjä moduuleja täytäntöönpanosäännöissä mainittujen edellytysten mukaisesti.

3. EY-vakuutuksen sisältö

EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutus ja siihen liittyvät asiakirjat on päivättävä ja allekirjoitettava.

Vakuutus on laadittava samalla kielellä kuin käyttöohjeet ja sen on sisällettävä:

- viittaukset asetukseen sekä tarvittaessa muihin sovellettaviin yhteisön säännöksiin,
- valmistajan tai sen yhteisöön sijoittautuneen edustajan nimi ja osoite (toiminimi ja täydellinen osoite, edustajan kyseessä ollessa myös valmistajan toiminimi),
- rakenneosan kuvaus,
- vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutusta annettaessa noudatetun menettelyn kuvaus (tämän asetuksen 9 artikla),
- kaikki asian kannalta olennaiset kuvaukset, jotka rakenneosa täyttää, ja erityisesti rakenneosan käyttöä koskevat edellytykset,

- soveltuviissa tapauksissa vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyyn osallistuneen ilmoitetun tarkastuslaitoksen (ilmoitettujen tarkastuslaitosten) nimi ja osoite sekä tarkastustodistuksen päivämäärä ja tarvittaessa todistuksen voimassaoloaika ja voimassaoloehdot,
- tarvittaessa viittaukset noudatettaviin yhteisön eritelmiin,
- sen allekirjoittajan henkilötiedot, jolla on oikeus tehdä sitoumuksia valmistajan tai tämän yhteisöön sijoittautuneen edustajan puolesta.

LIITE IV

JÄRJESTELMÄT

Järjestelmien EY-tarkastusvakuutus

Järjestelmien tarkastusmenettely

1. Järjestelmien EY-tarkastusvakuutuksen sisältö

EY-tarkastusvakuutus ja siihen liittyvät asiakirjat on päivättävä ja allekirjoitettava.

Vakuutus on laadittava samalla kielellä kuin tekniset asiakirjat ja sen on sisällettävä:

- viittaukset asetukseen sekä tarvittaessa muihin sovellettaviin yhteisön säännöksiin,
- hankintayksikön tai sen yhteisöön sijoittautuneen edustajan nimi ja osoite (toiminimi ja täydellinen osoite, edustajan kyseessä ollessa myös hankintayksikön toiminimi),
- järjestelmän lyhyt kuvaus,
- järjestelmän vaatimustenmukaisuusvakuutusta annettaessa noudatetun menettelyn kuvaus (tämän asetuksen 10 artikla),
- soveltuviissa tapauksissa tarkastusmenettelyn suorittaneen ilmoitetun tarkastuslaitoksen nimi ja osoite,
- viittaukset teknisiin asiakirjoihin,
- tarvittaessa viittaukset yhteisön eritelmiin,
- kaikki asian kannalta olennaiset väliaikaiset tai lopulliset määräykset, joiden mukaisia järjestelmien on oltava, ja tarvittaessa erityisesti mahdolliset käyttöä koskevat rajoitukset tai ehdot,
- EY-vakuutuksen voimassaoloaika, jos vakuutus on väliaikainen,
- allekirjoittajan henkilötiedot.

2. Järjestelmien tarkastusmenettely

Järjestelmien tarkastus on menettely, jossa lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja tai – sovellettavan täytäntöönpanosäännön niin vaatiessa – ilmoitettu tarkastuslaitos tarkastaa ja todistaa, että tietty järjestelmä:

- on tämän asetuksen mukainen,
- on muiden sovellettavien yhteisön säännösten mukainen,

ja voidaan ottaa käyttöön.

Järjestelmä tarkastetaan kussakin seuraavista vaiheista:

- kokonaissuunnitelma,

- järjestelmän kehittäminen ja kokoaminen, mukaan luettuna erityisesti rakenneosien yhteenliittäminen ja kokonaisuuden säätö,
- toimintavalmiin järjestelmän käyttöönotto.

Jos tarkastusmenettelyyn osallistuu ilmoitettu tarkastuslaitos, se laatii vaatimustenmukaisuustodistuksen hankintayksikköä tai sen yhteisöön sijoittautunutta edustajaa varten. Tämän jälkeen hankintayksikkö laatii tarkastusvakuutuksen kansallista valvontaviranomaista varten.

3. Tekniset asiakirjat

EY-tarkastusvakuutukseen liitettävien teknisten asiakirjojen on sisällettävä kaikki tarvittavat järjestelmän ominaisuuksiin liittyvät asiakirjat, mukaan luettuina käyttöä koskevat ehdot ja rajoitukset, sekä tarvittaessa asiakirjat, jotka todistavat rakenneosien vaatimustenmukaisuuden.

Mukana on oltava vähintään seuraavat asiakirjat:

- tiedot julkisissa hankinnoissa käytettävien teknisten eritelmien olennaisista osista, joilla varmistetaan sovellettavien täytäntöönpanosääntöjen noudattaminen, sekä tarvittaessa yhteisön eritelmät,
- luettelo sellaisista tämän asetuksen 6 artiklassa tarkoitetuista rakenneosista, jotka ovat olennaisen tärkeitä saumattoman toiminnan, turvallisuuden tai suorituskyvyn kannalta,
- jäljennökset EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutuksista, jotka edellä mainituilla rakenneosilla on oltava tämän asetuksen 9 artiklan mukaisesti, sekä niiden lisäksi tarvittaessa jäljennökset ilmoitettujen tarkastuslaitosten suorittamia testejä ja tutkimuksia koskevista asiakirjoista,
- jos järjestelmän (järjestelmien) tarkastukseen on osallistunut ilmoitettu tarkastuslaitos, kyseisen laitoksen allekirjoituksellaan varmentama todistus siitä, että järjestelmä on tämän asetuksen mukainen; tällaisessa todistuksessa on mainittava mahdolliset varaumat, jotka on esitetty työn kuluessa ja joita ei ole peruttu,
- jos tarkastusmenettelyyn ei ole osallistunut ilmoitettua tarkastuslaitosta, asiakirjat niistä testeistä ja asennuskokoonpanoista, jotka on toteutettu sen varmistamiseksi, että järjestelmä on olennaisten vaatimusten sekä asian kannalta olennaisiin täytäntöönpanosääntöihin sisältyvien mahdollisten erityisvaatimusten mukainen.

4. Teknisten asiakirjojen toimittaminen

Tekniset asiakirjat on liitettävä tarkastusvakuutukseen, jonka hankintayksikkö lähettää kansalliselle valvontaviranomaiselle.

Hankintayksikön on säilytettävä jäljennökset teknisistä asiakirjoista koko järjestelmän käyttöiän ajan. Ne on toimitettava muille jäsenvaltioille, jos nämä sitä pyytävät.

LIITE V

ILMOITETUT TARKASTUSLAITOKSET

1. Tarkastusten suorittamisesta vastaava laitos, sen johtaja ja henkilöstö eivät saa suoraan eivätkä valtuutettuina edustajina osallistua rakenneosien tai järjestelmien suunnitteluun, valmistukseen, markkinoille saattamiseen tai ylläpitoon taikka niiden käyttöön. Valmistaja tai rakentaja ja kyseinen laitos voivat kuitenkin vaihtaa teknisiä tietoja.
2. Tarkastuksista vastaavan laitoksen ja sen henkilöstön on suoritettava tarkastukset ammatillisesti mahdollisimman luotettavasti ja teknisesti mahdollisimman pätevästi, eikä mikään, erityisesti taloudellinen painostus tai houkuttelu saa vaikuttaa heidän arviointiinsa tai tarkastuksen tuloksiin; tämä koskee erityisesti painostusta ja houkuttelua sellaisten henkilöiden tai henkilöryhmien taholta, joihin tarkastuksen tulokset vaikuttavat.
3. Laitoksella on oltava käytössään riittävästi henkilöstöä ja tarvittavia välineitä, jotta se voi hoitaa asianmukaisesti tarkastuksiin liittyvät tekniset ja hallinnolliset tehtävät; sillä olisi myös oltava mahdollisuus saada käyttöönsä erityistarkastuksiin tarvittavat laitteet.
4. Tarkastuksista vastaavalla henkilöstöllä on oltava:
 - hyvä tekninen ja ammatillinen koulutus,
 - riittävät tiedot heidän suorittamiaan tarkastuksia koskevista vaatimuksista ja riittävä kokemus tällaisten tarkastusten suorittamisesta,
 - tarvittava kyky laatia vakuutuksia, asiakirjoja ja selostuksia, joilla osoitetaan, että tarkastukset on suoritettu.
5. Tarkastushenkilöstön puolueettomuus on taattava. Henkilöstön palkkaus ei saa riippua suoritettujen tarkastusten määrästä tai tarkastusten tuloksista.
6. Laitoksella on oltava vastuuvakuutus, jollei sen vastuu kuulu kansallisen lainsäädännön mukaan valtiolle tai jollei jäsenvaltio vastaa itse suoraan tarkastuksista.
7. Laitoksen henkilöstöllä on salassapitovelvollisuus kaikkien niiden tietojen suhteen, jotka se saa suorittaessaan tehtäviään tämän asetuksen mukaisesti.