



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 15.11.2005
KOM(2005) 578 lopullinen

**KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

**Euroopan lentoturvallisuusviraston tehtävien laajentamisesta
- Suunnitelma vuoteen 2010 –**

**KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

**Euroopan lentoturvallisuusviraston tehtävien laajentamisesta
- Suunnitelma vuoteen 2010 –**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Johdanto

Lentoliikenne Euroopassa lisääntyy nopeasti: viidessätoista vuodessa sen määrä on yli kaksinkertaistunut. Lentoliikenteen sisämarkkinoiden toteuttaminen on nopeuttanut tätä kehitystä huomattavasti. Eurooppalaiset lentoyhtiöt ovat osanneet mukautua uuteen kilpailuympäristöön parantamalla tarjontaansa ja yrittämällä laajentua uusille markkinoille joko suoraan tai tytäryhtiöiden kautta taikka tiivistämällä yritysten välistä yhteistyötä. Samaan aikaan halpalentoyhtiöiden määrä on kasvanut nopeasti. Vielä kymmenkunta vuotta sitten niitä ei ollut lainkaan, mutta nyt niiden osuus yhteisön sisäisestä liikenteestä on jo 12 prosenttia. Lentokoneesta liikennevälineenä onkin jo tullut eurooppalaisille luonnollinen valinta, ja keskipitkällä aikavälillä lentoliikenteen kasvua ei näytä uhkaavan mikään.

Lentomatkustaminen on myös yksi turvallisimmista liikennemuodoista, sillä ilmailuyhteisö on aina pitänyt turvallisuutta keskeisenä tavoitteena. Erityisesti Euroopan yhteisön lentoturvallisuuden taso on pysynyt maailman parhaimpien joukossa. Turvallisuutta on siitä huolimatta parannettava entisestään.

Komissio puolestaan on koko ajan pyrkinyt sekä toteuttamaan lentoliikenteen sisämarkkinat että kehittämään yhteisiä korkeatasoisia turvallisuussääntöjä, jotka pannaan yhtenäisesti täytäntöön kaikissa jäsenvaltioissa. Viime vuosina on edistytty merkittävästi varsinkin kysymyksissä, jotka liittyvät lento-onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseen¹. Euroopan lentoliikenteen sääntelykehyksen ja institutionaalisten puitteiden vahvistamiseen ja yhdenmukaistamiseen vaikuttavat ratkaisevasti ennen kaikkea Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) perustaminen ja yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan luominen.

Turvallisuustasoa voidaan kuitenkin vielä parantaa, minkä osoittivat valitettavasti myös kesän 2005 lento-onnettomuudet, joita sattui Euroopan yhteisössäkin. On syytä toivoa, etteivät nämä kuitenkaan merkitsisi lentoliikenteen turvallisuustason paranemissuuntauksen muutosta. Tämän vuoksi nykyistä toimintaa turvallisuuden kehittämiseksi on tarpeen jatkaa ja tehostaa. Ilma-aluksia kehitetään Euroopan yhteisössä nykyisin vapaasti yhtenäismarkkinoilla, mutta

¹ Neuvoston direktiivi 94/56/EY, annettu 21 päivänä marraskuuta 1994, siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan peruseräkkeistä (EYVL L 319, 12.12.1994, s. 14). Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/42/EY, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2003, poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla (EUVL L 167, 4.7.2003, s. 23). Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/36/EY, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, yhteisön lentoasemia käyttävien kolmansien maiden ilma-alusten turvallisuudesta (EUVL L 143, 30.4.2004, s. 76).

turvallisuustasossa on edelleen eroja jäsenvaltioiden välillä. Tästä ristiriidasta olisi viimeinkin päästävä eroon.

Euroopan siviili-ilmailua koskevaa sääntelyn laatimiseen osallistuu edelleenkin eri tahoja, esimerkiksi Euroopan siviili-ilmailukonferenssi (ECAC) ja sen tekninen elin eli Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelin (JAA). Nämä asiantuntijatahot, joiden toiminta kattaa eri maantieteellisiä alueita, laativat sääntöjä, joilla täydennetään kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) säännöstöä. Koska nämä säännöt kuitenkin perustuvat vain hallitustenväliseen yhteistyöhön, niitä sovelletaan ainoastaan, jos asianomaiset valtiot niin haluavat. Tästä seuraa suuria eroja valtioiden välillä. On myös myönnettävä, että joskus sovellettavien vaatimusten taso ei ole korkein mahdollinen.

JAA:n määrittelemistä lentokoneilla harjoitettavaan ilmakuljetukseen sovellettavista lentotoimintasäännöistä (JAR-OPS 1) on pantu täytäntöön 25 jäsenvaltiossa kuusi peräkkäistä, erilaista versiota, ja kahdeksan jäsenvaltiota on vielä muuttanut sovellettavaksi valitsemaansa versiota kansallisilla säännöillä. Vielä enemmän eroja on lentokoneilla kaupallista ilmakuljetusta harjoittavien lentäjien lupakirjoja koskevista säännöissä. Tietyissä jäsenvaltioissa ilmailua harrastavien yksityislentäjien lupakirjat eivät täytä edes ICAO:n vähimmäisvaatimuksia. Lisäksi kaupallisen liikenteen ohjaamomiehistöä koskevat säännöt ovat edelleen alkutekijöissään, vaikka juuri ohjaamomiehistö on keskeinen merkitys matkustajien turvallisuuden varmistamisessa, kuten osoitti selviytyminen Torontossa 2. elokuuta 2005 tapahtuneesta onnettomuudesta.

Lentotoiminta ja lentäjien lupakirjat

Euroopan lentoturvallisuusvirasto perustettiin asetuksella (EY) N:o 1592/2002², joka tuli voimaan syyskuussa 2002.

Kyseisellä asetuksella yhteisölle annetaan yksinomainen toimivalta asioissa, jotka koskevat ilmailualan tuotteiden lentokelpoisuutta ja niiden yhteensopivuutta ympäristönsuojeluvaatimusten kanssa. Säädöksen antamisesta asti on ollut selvää, että paras mahdollinen yhtenäinen turvallisuustaso ja ilmailualan toimijoiden tasavertaiset kilpailuedellytykset voidaan toteuttaa ainoastaan ulottamalla säädöksen soveltamisala koskemaan myös lentotoimintaa ja ohjaamomiehistön lupakirjoja. Euroopan parlamentti ja neuvosto ovatkin antaneet komissiolle tehtäväksi laatia mahdollisimman pian tällainen ehdotus, jonka pitäisi koskea myös kolmansien maiden ilma-aluksia. Asetuksen johdanto-osan toisessa kappaleessa todetaan: ”Vuoden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta olisi laadittava asianmukaiset keskeiset vaatimukset, jotka koskevat ilma-alusten liikennöintiä ja miehistön lupia, sekä asetuksen soveltamista kolmansien maiden ilma-aluksiin ja sen jälkeen muita siviili-ilmailun turvallisuuteen liittyviä aloja.” Tämä vaatimus vahvistetaan asetuksen 7 artiklassa, joka koskee lentotoimintaa ja lentomiehistön lupia³. Kesän 2005 lukuisat

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1592/2002, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2002, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta (EYVL L 240, 7.9.2002 p. 1).

³ Jo direktiivissä 91/670/ETY, johon viitataan jäljempänä, veloitettiin komissio ehdottamaan toimenpiteitä lupakirjoja ja koulutusohjelmia koskevien yhdenmukaisten vaatimusten antamiseksi. Seuraavana vuonna annetussa lentoliikenteen harjoittajien toimilupia koskevassa asetuksessa (ETY) N:o 2407/92 ennakointiin ansiolentolupaa koskevan neuvoston asetuksen antamisesta.

onnettomuudet osoittivat valitettavasti, että lentoturvallisuuden yleistä tasoa on edelleenkin parannettava.

Sen vuoksi komissio esittää, kuten siltä on pyydetty, Euroopan parlamentille ja neuvostolle, että nämä laajentaisivat yhteiset säännöt ja niiden myötä lentoturvallisuusviraston toimivallan koskemaan lentotoimintaa, lentäjien lupakirjoja sekä Chicagon yleissopimuksen sallimissa rajoissa myös kolmansien maiden ilma-alusten turvallisuutta. Tämä tarkoittaa sitä, että vuodesta 2007 lähes kaikki se säännöstö, jota JAA on laatinut tähän mennessä, olisi yhdenmukainen Euroopan yhteisön lainsäädäntöön ja pantava täytäntöön yhdenmukaisesti kaikkialla yhteisössä. Samalla otetaan käyttöön tehokkaat valvontamekanismit, joilla varmistetaan yhteisten sääntöjen noudattaminen.

Tällainen on tämän tiedonannon mukana Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetun lainsäädäntöehdotuksen tarkoitus. Ehdotuksen mukana toimitetuissa perusteluissa selitetään lähestymistapaa, jonka komissio on valinnut toteuttaakseen yhteisten sääntöjen soveltamisalan laajentamisen ja erityisesti tehtävien jakamisen lentoturvallisuusviraston ja toimivaltaisten kansallisten hallintoelinten välillä.

Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila ja lentoasemien turvallisuus

Lennonvarmistusta koskevat säännöt sen sijaan vahvistaa pääosin erillinen hallitustenvälinen organisaatio Eurocontrol⁴, jossa on mukana 35 Euroopan valtiota. Se kehittää, koordinoi ja suunnittelee alan yleiseurooppalaiset strategiat. Eurocontrolilla ei tällä hetkellä kuitenkaan ole valtuuksia antaa sitovia sääntöjä. Tämän vuoksi Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat siirtäneet yhtenäisen ilmatilan toteuttamiseen tarvittavan lainsäädäntövallan komissiolle, joka saa tässä työssään teknistä tukea Eurocontrolilta.

Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuduttua seuraava tavoite on laajentaa EASAn toimintaa asetuksen (EY) N:o 1592/2002 johdanto-osan toisessa kappaleessa tarkoitetuille muille aloille eli lennonvarmistukseen ja lentoasematoimintoihin. Yhtenäisen eurooppalaista ilmatilan ja EASAn lähentyessä toisiinsa eurooppalainen sääntely ja institutionaalinen järjestelmä yhdyntävät ja yksinkertaistuvat. Yhteisön sääntöjä laadittaessa olisi mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon ilmatilan siviili- ja sotilaskäyttäjien tarpeiden yhteensovittaminen.

1.1. Nykyisen sääntelyn puutteet

1.1.1. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttaminen yhä kesken

Ilmaliikenteen hallintaan ja lennonvarmistuspalveluihin sovelletaan ICAOn ja Eurocontrolin vaatimuksia. Nämä säännöt, jotka mahdollistavat joskus useita vaihtoehtoisia ratkaisuja, eivät edelleenkään ole oikeudellisesti tai tosiasiallisesti tiukkoja ja velvoittavia. Jäsenvaltiot soveltavat niitä eri tavoin ja hajanaisesti, mistä seuraa joskus ristiriitoja. Vähintäänkin niiden soveltaminen ei ole sujunut samassa tahdissa. Esimerkiksi Eurocontrolin heinäkuussa 2000 antamat ESARR 3 -määräykset oli määrä panna täytäntöön ennen heinäkuuta 2003, mutta se toteutui vain joissakin jäsenvaltioissa, ja 14:ssä niistä määräyksiä ei edelleenkään ole pantu

⁴ Euroopan lennonvarmistusjärjestö.

täytäntöön. Nimenomaan tällaisten ongelmien ratkaisemiseksi komissio ehdotti yhtenäisen ilmatilan luomista ja yhteisiä sääntöjä.

Komissio tekee yhtenäisen ilmatilan toteuttamiseksi tiivistä yhteistyötä Eurocontrolin kanssa, jonka laatimat turvallisuutta koskevat vaatimukset ja menettelyt (joista käytetään lyhennettä ESARR) sekä yhteentoimivuuden vaatimukset yhdennetään vähitellen yhteisön lainsäädäntöön. Soveltamista koskevien toimenpiteiden kehittämisessä voidaan siten hyödyntää täysimääräisesti Eurocontrolin teknistä asiantuntemusta. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan puitteissa ei kuitenkaan vielä käsitellä kaikkia ilmaliikenteen hallintaan liittyviä turvallisuuskysymyksiä. Sen vuoksi on välttämätöntä täydentää nykyistä säännöstöä ja omaksua johdonmukaisempi ja selkeämpi lähestymistapa turvallisuuteen.

1.1.2. Lentoasemien turvallisuus taattava

Chicagon yleissopimuksen liite 14 edellyttää lentoasemien sertifiointia 27. marraskuuta 2003 alkaen. Lisäksi ICAO on määrännyt lentoasemien käyttöä koskevien turvallisuudenhallintajärjestelmien toteuttamisen marraskuusta 2005 alkaen pakolliseksi. Tälläkään alalla ei ole yhteisiä sääntöjä. Suurena vaarana onkin kehitettävän sääntelyn epäjohdonmukaisuus, vaikka jotkin jäsenvaltiot ovatkin aloittaneet yhdenmukaistamisen lentoasemien turvallisuusviranomaisten epävirallisessa työryhmässä (GASRissa).

1.1.3. Uusia vaatimuksia

Lentoliikenteen lisääntyessä ilmenee uusia tarpeita. Infrastruktuurien hallinnon joustavuutta olisi lisättävä ja uutta kapasiteettia luotava niin, että kustannukset pystytään kuitenkin hallitsemaan. On myös välttämätöntä vähentää myöhästymisten määrää sekä ilmatilan ja lentoasemien käytön ympäristövaikutuksia. Näihin haasteisiin voidaan vastata käyttämällä entistä useammin teknologiaa, joka mahdollistaa kaikkien toimien yhteisen ohjauksen sekä itse lennolla että siihen liittyen. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan teknistä täytäntöönpanoa koskevan SESAME-ohjelman tarkoituksena on edistää uuden sukupolven ilmaliikenteen hallintajärjestelmien kehittämistä ja yhteentoimivuutta ajallisesti yhteensovitettuna.

Teknologian kehittyessä laitteiden yhteentoimivuudelle ja teknisten rajapintojen määrittelylle olisi asetettava tiukkoja vaatimuksia. Ilmaliikenteen hallinnan tehokkuus ja turvallisuus edellyttävät myös organisaatioiden, ihmisten ja laitteiden hyvää vuorovaikutusta ilmailu- aluksissa, maassa ja avaruudessa. Koska alalla on suuri määrä toimijoita, on välttämätöntä varmistaa, että vaatimukset ovat johdonmukaisia ja että niitä sovelletaan yhtenäisesti ja yhtäaikaaisesti. Tätä varten on laadittava uusia sääntöjä ja menettelyjä, joilla voidaan turvata ilmailujärjestelmien riittävä yhteentoimivuus ja turvallisuus.

Teknologisen lähestymistavan lisäksi on paneuduttava ilmailun ympäristövaikutusten vähentämiseen, mikä edellyttää taloudellisten välineiden ja kannustimien käytön lisäämistä: Komissio on esimerkiksi ehdottanut, että ilmailu otettaisiin mukaan eurooppalaiseen päästökauppajärjestelmään.

1.1.4. Uusia palveluntarjoajia ja uusia ammatteja

Uusi teknologia on mahdollistanut uuden tavan tarjota palveluja koko mantereen laajuisesti ja laajemmaltikin. Esimerkkejä tällaisesta ovat EGNOS-palveluntarjoajien⁵ ryhmä ja Galileon⁶

⁵ EGNOS: European Geostationary Navigation and Overlay Service.

tuleva hallinnoija satelliittinavigoinnin alalla, ilmailutietokanta EAD⁷ sekä eräät viestintäpalvelut kuten ARINC ja SITA⁸. Yhteisön sääntelyllä on voitava varmistaa tällaisten uudenlaisten elinten sertifiointi johdonmukaisesti ja yhteensovitusti.

Turvallisuuden kannalta keskeinen merkitys on myös henkilöstön koulutuksella ja pätevyysvaatimuksilla. Yhteisiä sääntöjä on jo annettu tai annetaan lähiaikoina lentäjien, lennonjohtajien sekä ilmailualan tuotteiden, osien ja laitteiden suunnitteluun, tuotantoon ja huoltoon osallistuvien henkilöiden pätevyysvaatimuksista ja tarvittaessa lupakirjojen antamisesta. Teknologian kehittyessä voi osoittautua tarpeelliseksi kehittää myös muita tehtäviä suorittavia henkilöitä koskevia vaatimuksia, jolloin komissio tekee tarvittaessa asiaa koskevia ehdotuksia.

1.2. Yhteisten sääntöjen soveltamisalan laajentaminen

1.2.1. Yhdennetyn lähestymistavan soveltaminen

ICAO:n⁹ hyödyllisenä pitämän yhdennetyn lähestymistavan tarkoituksena on parantaa siviili-ilmailun turvallisuutta ja kustannustehokkuutta käsittelemällä yhteensovitusti lentotoiminnan osa-alueita maassa ja ilmassa (ja tarvittaessa satelliiteissa) sekä käyttämällä hyväksi uusinta teknologiaa, joka mahdollistaa ilma-aluksissa ja maassa olevien tietojärjestelmien yhteistoiminnan. Tavoitteena on varmistaa järjestelmien yhteentoimivuus ja sovittaa niiden käyttöönotto ajallisesti yhteen.

Soveltamalla tätä lähestymistapaa voidaan yhteisön tasolla korjata lentoturvallisuuden nykyisiä puutteita sekä ratkaista maassa ja ilmassa olevien osatekijöiden välisen yhteensovittamisen ongelmia. Tämän toteuttaminen edellyttää kaikkien soveltamaa johdonmukaista sääntelykehystä.

1.2.2. Yhtenäinen ja tehokas sääntelykehys

Komissio ehdottaa, että yhteiset säännöt laajennetaan koskemaan lennonvarmistuksen ja lentoasematoimintojen turvallisuutta. Ehdotus sisältyy vuoden 2006 työohjelmaan, ja se on kyseisessä työohjelmassa esitettyjen lainsäädäntöperiaatteiden mukainen. Sen myötä lentoturvallisuusviraston tehtäväksi tulee kaikkien Euroopan ilmailujärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevien sääntöjen laatiminen sekä niiden soveltamisen valvominen sen jälkeen, kun komissio on ne antanut. Soveltamista valvotaan jäsenvaltioissa tehtävillä tarkastuksilla ja yrityksissä tehtävillä kyselyillä.

Tämän jälkeen sääntelykehyksestä tulee entistä johdonmukaisempi, jos siihen voidaan vähitellen sisällyttää kaikki kysymykset ja alat, joilla on vaikutusta Euroopan ilmailujärjestelmän turvallisuuteen ja yhteentoimivuuteen ja alan eri toimijoiden toiminnan yhteensovittamiseen. Komissio onkin alkanut tutkia, missä määrin olisi mahdollista laatia sääntöjä ilmatilan organisoinnista ja hallinnasta, ilmaliikennevirtojen hallinnasta, lentoasemien kapasiteetista, ilmailun ja lentoasematoiminnan ympäristövaikutuksista ja

⁶ Galileo on Euroopan satelliittinavigointijärjestelmä.

⁷ EAD: European AIS data-base.

⁸ ARINC (Aeronautical Radio Inc) ja SITA (Société internationale des Télécommunications aéronautiques) tarjoavat ilmailuun tarkoitettuja kaupallisia viestintäpalveluja.

⁹ ICAO:n asiakirja 9524, 1988.

eräistä taloudellisista kysymyksistä. Näihin tutkimuksiin osallistuvat myös Eurocontrol ja muut asianosaiset tahot.

Sääntelykehys voitaisiin ulottaa koskemaan myös yhteisöön kuulumattomia naapurimaita, joiden kanssa yhteisö tekee erillisiä sopimuksia. Tämä merkitsisi lentoliikenteen turvallisuuden ja kustannustehokkuuden vahvistumista yhteisössä ja sen naapurimaissa.

1.2.3. EASAn sertifiointitehtävät

Yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien sertifiointi kuuluu kansallisille valvontaviranomaisille. Perusteena tähän on jäsenvaltioiden hallussa oleva asiantuntemus ja ICAOn niille asettamat velvollisuudet.

Turvallisuustason yhdenmukaistaminen ja tasavertaisten kilpailuedellytysten tarjoaminen palvelujen toimittajille edellyttävät kuitenkin, että jäsenvaltiot hoitavat vastuutaan yhtenäisesti. Lentoturvallisuusvirasto huolehtii kansallisten toimintatapojen johdonmukaisuudesta ja valvoo myös sertifiointielimiä, jotta lentoturvallisuus voidaan taata kaikkialla Euroopassa.

Samoista käytettävissä oleviin keinoihin ja kansainväliseen vastuuseen liittyvistä syistä lentoasematoimintojen sertifiointi kuuluu jatkossakin toimivaltaisille kansallisille viranomaisille. Tässäkin tapauksessa EASA varmistaa yhteisön lainsäädännön noudattamisen ja johdonmukaisuuden jäsenvaltioiden toimien kanssa.

Yhtenäiseen ilmatilaan kuuluu myös monikansallisten toiminnallisten ilmatilan lohkojen muodostaminen. Lentoturvallisuusvirasto voi huolehtia näissä lohkoissa toimivien palveluntarjoajien sertifioinnista. Tehokkuuden vuoksi sen tehtävänä olisi lisäksi oltava yleiseurooppalaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien sertifiointi sekä sellaisten yhteisön ulkopuolisten maiden palveluntarjoajien sertifiointi, jotka haluavat harjoittaa toimintaansa yhteisössä. Tällaisia voivat olla esimerkiksi siirtyvien digitaalisten ilmailuviestintäjärjestelmien operaattorit, jos niillä on maailmanlaajuisia verkkoja.

Palveluntarjoajien ja sertifioidujen valmistajien on aina esitettävä standardoitu eurooppalainen ilmoitus teknisten liikenteenhallintajärjestelmien validoinnista (toimintatavat, automaatio, tietotekniikka ja viestintäjärjestelmät, lentosuunnistus ja valvonta mukaan luettuina) ja osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden arvioinnista. Tässä yhteydessä lentoturvallisuusvirasto varmistaa, että noudatetaan kaikki niitä velvollisuuksia, joita asetuksessa asetetaan lentoliikenteen eurooppalaisen hallintaverkoston yhteentoimivuudelle.

Päätelmät

Euroopan lentoturvallisuusvirastolla on nykyisin toimivalta asioissa, jotka koskevat ilmailualan tuotteiden lentokelpoisuutta ja niiden yhteensopivuutta ympäristönsuojeluvaatimusten kanssa. Viraston perustaminen vuonna 2002 oli huikea edistysaskel, mutta se ei vielä yksin riitä, kuten Euroopan parlamentti ja neuvostokin jo tuolloin huomauttivat. Kesällä 2005 tapahtuneet lukuisat onnettomuudet osoittivat valitettavasti, että lentoturvallisuuden yleistä tasoa Euroopassa on edelleenkin parannettava.

Jotta voitaisiin varmistaa Euroopan kansalaisten korkeatasoinen ja yhdenmukainen suojelu siviili-ilmailussa, taata ilmailualan tuotteiden yhteensopivuus ympäristönsuojeluvaatimusten

kanssa, helpottaa henkilöiden, palvelujen ja tavaroiden vapaata liikkumista sekä parantaa sääntelyn tehokkuutta, koko Euroopan ilmailujärjestelmälle on ennen pitkää saatava yhteiset säännöt, jotka on pantava yhdenmukaisesti täytäntöön. Tätä varten EASASTa, joka valmistelee ja panee täytäntöön nämä säännöt sekä valvoo niiden soveltamista, on tehtävä vuoteen 2010 mennessä eurooppalainen viranomainen, jolla on laajat valtuudet kaikissa siviili-ilmaisun turvallisuutta koskevista asioista.

Tämän tiedonannon liitteenä olevan lainsäädäntöehdotuksen laatimisen yhteydessä komissio aloitti valmistelutyön, jonka tavoitteena on luoda yhteisön säännöt myös ilmailukenteen hallinnalle, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiselle ja lentoasematoimintojen turvallisuudelle. Tätä varten se pyysi lentoturvallisuusvirastoa aloittamaan vuonna 2005 näitä aloja koskevat alustavat tunnustelut ja käynnisti vaikutustenarviointitutkimuksen, jonka päätelmiä käytetään perustana Euroopan parlamentille ja neuvostolle ennen vuoden 2006 loppua toimitettavassa säädösehdotuksessa. Kaikki nämä valmistelutyöt toteutetaan tietysti yhteistyössä EASAn ja kaikkien muiden asianosaisten toimijoiden kanssa. Erinomainen esimerkki tällaiselle yhteistoiminnalle löytyy JAAn ja EASAn välisestä yhteistyöstä¹⁰. Lentoturvallisuusvirasto voi yhdessä kumppaneidensa kanssa, joista tärkeimpiä on Eurocontrol, mahdollistaa sopusointuisen asteittaisen siirtymisen uuteen eurooppalaiseen siviili-ilmailujärjestelmään.

Jotta siviili-ilmailun turvallisuutta koskevien sääntöjen johdonmukaisuus säilyisi ja, mikäli mahdollista, vahvistuisi koko Euroopassa, ”EASA-järjestelmä” ulotetaan koskemaan kaikkia yhteisön ulkopuolisia Euroopan maita. Tätä varten Euroopan yhteisö tekee asianomaisten maiden kanssa kahdenvälisiä sopimuksia.

Kun lentoturvallisuusviraston toimivallan laajentaminen, yhtenäisen ilmatilan toteuttaminen ja lentoliikennesopimusten tekeminen yhteisön ulkopuolisten maiden kanssa toteutetaan yhtäaikaaisesti, Euroopan ilmailupolitiikalle voidaan taata johdonmukaiset puitteet, jotka ovat verrattavissa Yhdysvalloissa toteutettuun järjestelmään.

¹⁰ Toimintojen siirtymisen JAAn ja EASAn välillä mahdollisti erityisesti lentoturvallisuusviraston, komission ja JAAn muodostaman FUJA-nimisen työryhmän (Future of the JAA) perustaminen. Työryhmän tehtävänä on ehdottaa käytännön ratkaisuja, joiden tarkoituksena on välttää kaikenlainen päällekkäisyys EASAn ja JAAn toiminnoissa ja turvata niiden ECAC-maiden edut, jotka eivät ole Euroopan unionin jäsenvaltioita.