



EUROOPAN  
KOMISSIO

Bryssel 18.12.2012  
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Ehdotus

## EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla, asetuksen (EU) N:o 996/2010  
muuttamisesta sekä direktiivin 2003/42/EY, komission asetuksen (EY) N:o 1321/2007 ja  
komission asetuksen (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

## PERUSTELUT

### 1. EHDOTUKSEN TAUSTA

#### 1.1. Ehdotuksen yleinen tausta

Euroopan unionin matkustajareittiliikenteessä tapahtuneiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien vuotuinen keskimäärä on pysynyt viime vuosien ajan suhteellisen tasaisena. Tulevia vuosikymmeniä koskevan lentoliikenteen kasvuennusteen mukaan yleisilmailun määrän odotetaan lähes kaksinkertaistuvan vuoteen 2030 mennessä. Jos kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrä pysyy vakaana, tämä tarkoittaa, että tasaisesti kasvavien liikennemäärien sivutuotteena myös onnettomuuksien määrä kasvaa.

Nykyinen ilmailun turvallisuusjärjestelmä on ensisijaisesti reaktiivinen järjestelmä, joka pohjautuu tekniseen kehitykseen,ärkevään lainsäädäntöön, jota tuetaan tehokkaalla sääntelyn valvonnalla, ja yksityiskohtaiseen onnettomuustutkintaan, joka johtaa turvallisuutta parantaviin suosituksiin. Vaikka onnettomuuksista on ehdottoman tärkeää pystyä oppimaan, puhtaasti reaktiiviset järjestelmät ovat nyt kuitenkin osoittautuneet rajallisiksi yhä uusien parannusten saavuttamisessa. Tämän vuoksi Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO) on kannustanut siirtymistä kohti proaktiivisempaa ja näyttöön perustuvaa turvallisuusajattelua. Tällaisen proaktiivisen järjestelmän tehokkuus riippuu suuresti valmiuksista analysoida järjestelmällisesti kaikkea käytettävissä olevaa turvallisuustietoa, myös siviili-ilmailun poikkeamia koskevia tietoja. Tiedot ovatkin ehdottoman tarpeen turvallisuusriskien määrittämiseksi, sillä ilman luotettavia tietoja riskien määrittely olisi pelkkää arvailua.

Euroopan unionin tasolla on jo alettu siirtyä kohti proaktiivisempaa ja näyttöön perustuvaa ilmailun turvallisuusjohtamisjärjestelmää antamalla direktiivi 2003/42/EY<sup>1</sup>, jossa kaikkia jäsenvaltioita vaaditaan perustamaan pakollinen poikkeamailmoitusjärjestelmä. Tämän lainsäädännön mukaisesti jäsenvaltioiden on kerättävä, tallennettava, suojattava ja levitettävä keskenään tietoa eräistä siviili-ilmailun vaaratilanteista, ja ilmailun ammattilaisten edellytetään ilmoittavan poikkeamista päivittäisessä toiminnassaan. Tätä lainsäädäntöä täydennettiin vuonna 2007 kahdella täytäntöönpanoasetuksella<sup>2</sup>. Niistä ensimmäisessä perustettiin eurooppalainen keskusrekisteri (ECR), johon kootaan kaikki jäsenvaltioiden keräämät siviili-ilmailun poikkeamat. Toisessa täytäntöönpanoasetuksessa vahvistetaan ECR:n sisältämien tietojen levittämistä koskevat säännöt. Keskusrekisteriin on tähän mennessä tallennettu noin 600 000 poikkeamaa, ja tämä luku kasvaa päivittäin.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Komission asetus (EY) N:o 1321/2007, annettu 12 päivänä marraskuuta 2007, siviili-ilmailualan poikkeamia koskevien tietojen keskusrekisteriin tallentamisen yksityiskohtaisista soveltamissäännöistä, EUVL L 294, 13.11.2007, s. 3, ja komission asetus (EY) N:o 1330/2007, annettu 24 päivänä syyskuuta 2007, siviili-ilmailun alan poikkeamia koskevan tietojen levittämisen täytäntöönpanosäännöistä, EUVL L 295, 14.11.2007, s. 7.

## 1.2. Ehdotuksen syyt

Direktiivillä 2003/42/EY on luotu perusta proaktiiviselle ja näyttöön perustuvalla Euroopan unionin ilmailun turvallisuusjohtamisjärjestelmälle määräämällä poikkeamien ilmoittamisesta. Euroopan unioni ja sen jäsenvaltiot eivät kuitenkaan pysty nykyisin riittävällä tavalla hyödyntämään kokemuksiin perustuvaa palautetta onnettomuuksien välttämiseksi, eikä voimassa oleva lainsäädäntö riitä estämään sitä, että onnettomuuksien ja niihin liittyvien kuolonuhrien lukumäärä lisääntyy odotetun liikenteen kasvun seurauksena.

Tätä tilannetta voidaan selittää erinäisillä nykyiseen eurooppalaiseen lainsäädäntöön liittyvillä syillä.

Ensinnäkin vaikuttaa siltä, että vaikka tietojen saaminen on ehdottoman tarpeen turvallisuusriskien määrittelemiseksi, kaikkia turvallisuuteen liittyviä poikkeamia ei tiedosteta riittävästi. Tämä tilanne johtuu osittain siitä, että ilmoitettavien poikkeamien alalla on eroja jäsenvaltioiden kesken. Se johtuu myös siitä, että yksityishenkilöt eivät uskalla ilmoittaa poikkeamista ("oikeudenmukaiseen toimintaympäristöön" liittyvä kysymys). Kattavaan raportointiin liittyvä tavoite edellyttääkin, että yksityishenkilöillä on täysi luottamus järjestelmään, koska heitä pyydetään ilmoittamaan nimenomaan virheistä, joita he ovat saattaneet tehdä tai joihin he ovat saattaneet osallistua. Yksityishenkilöt eivät ole kuitenkaan eri jäsenvaltioissa tasaveroisesti suojattuja, ja he pelkäävät saavansa esimiehiltään rangaistuksen tai joutuvansa syytteeseen. Lisäksi se seikka, ettei EU:ssa vaadita luomaan vapaaehtoista ilmoitusjärjestelmää pakollisten järjestelmien täydentämiseksi, sekä poikkeamien ilmoittamista koskevien velvollisuuksien ja tiedonkulun epäselvyys vaikuttavat poikkeamien riittämättömään keruuseen.

Poikkeamia koskevien tietojen tallentamista ei ole myöskään yhdenmukaistettu, ja se on jäsentelemätöntä, mikä johtaa heikkolaatuisiin ja epätäydellisiin tietoihin. Tämä tilanne vaikuttaa tietojen yhdenmukaisuuteen ja hyödyllisyyteen ja rajoittaa niiden käyttöä turvallisuustarkoituksiin.

Tämän lisäksi on olemassa oikeudellisia ja organisatorisia esteitä, jotka haittaavat eurooppalaisen keskusrekisterin tietojen asianmukaista saatavuutta. EU:n lainsäädännössä veloitetaan tekemään eräät tiedot tunnistamattomiksi. Vaikka tällaisten säännösten tarkoituksena on suojata arkaluontoisia tietoja, niistä seuraa käytännössä, että viranomaiset eivät saa tietoonsa tärkeitä turvallisuuteen liittyviä seikkoja, kuten poikkeaman varsinaista kuvausta.

Nykyinen lainsäädäntö ei myöskään sisällä säännöksiä siitä, miten jäsenvaltioiden olisi kerättyjä tietoja käytettävä. Direktiivin antamisesta lähtien periaatteista, jotka koskevat poikkeamailmoitusjärjestelmien kautta saatujen tietojen analysointia ja seuranta, on sovittu kansainvälisellä tasolla mutta niitä ei ole vielä saatettu osaksi EU:n lainsäädäntöä. Tämä on johtanut varsin monenlaisiin ja toisistaan poikkeaviin lähestymistapoihin eri jäsenvaltioissa.

## 1.3. Ehdotuksen tavoitteet

Aloitteen tärkein tavoite on vähentää ilma-alusten onnettomuuksien ja niihin liittyvien kuolonuhrien lukumäärää parantamalla nykyisiä järjestelmiä sekä

kansallisella että Euroopan tasolla hyödyntäen siviili-ilmailualan poikkeamia turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi ja estää niiden toistuminen.

Erytystavoitteiksi on asetettu seuraavat:

- (1) Varmistaa, että kaikki poikkeamat, jotka vaarantavat tai vaarantaisivat ilmailun turvallisuuden, tulevat kerätyiksi ja tarjoavat täydellisen ja selkeän kuvan turvallisuusriskeistä Euroopan unionissa ja sen jäsenvaltioissa;
- (2) Varmistaa, että ilmoitetuista poikkeamista annettavat ja kansallisiin tietokantoihin ja eurooppalaiseen keskusrekisteriin tallennettavat tiedot ovat täydellisiä ja korkealaatuisia;
- (3) Varmistaa, että kaikki eurooppalaiseen keskusrekisteriin tallennetut turvallisuustiedot ovat riittävässä määrin asiaankuuluvien viranomaisten saatavilla ja että niitä käytetään yksinomaan turvallisuuden parantamiseksi;
- (4) Varmistaa, että ilmoitettuja poikkeamia analysoidaan tehokkaasti, että turvallisuusriskejä määritellään ja niihin puututaan tarvittaessa ja että toteutettujen toimien turvallisuustehokkuutta seurataan.

#### **1.4. Voimassa olevat aiemmat säännökset**

Ehdotus koskee poikkeamien ilmoittamista siviili-ilmailun alalla käsittelevää asetusta. Uudella asetuksella on määrä korvata ja kumota voimassa oleva direktiivi 2003/42/EY, sen täytäntöönpanosäännöt, komission asetus (EY) N:o 1321/2007 ja komission asetus (EY) N:o 1330/2007 sekä muuttaa asetusta (EU) N:o 996/2010<sup>3</sup>. Missään muissa säännöksissä ei käsitellä suoraan yleisten puitteiden luomista poikkeamien ilmoittamiselle Euroopan unionissa.

#### **1.5. Yhdenmukaisuus Euroopan unionin politiikan alojen ja tavoitteiden kanssa**

Tämä aloite on yksi yhtenäisen Euroopan liikennealueen edellyttämistä toimista, joita kuvaillaan komission vuonna 2011 antamassa valkoisessa kirjassa "*Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää*"<sup>4</sup>. Se on nostettu esille myös komission tiedonannossa "*Ilmailun turvallisuusjohtamisjärjestelmä Euroopalle*"<sup>5</sup>.

## **2. KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINNIN TULOKSET**

### **2.1. Intressitahojen kuuleminen ja asiantuntijatiedon käyttö**

Valmisteluvaiheessa toteutettiin laajamittaisia kuulemisia komission konsultointiprosessiin sovellettavista yleisistä periaatteista ja vähimmäisvaatimuksista.

<sup>3</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 996/2010, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti), EUVL L 295, 12.11.2010, s. 35.

<sup>4</sup> KOM/2011/0144 lopullinen.

<sup>5</sup> KOM/2011/0670 lopullinen.

Komissio kuuli kaikkia 27 jäsenvaltiota 7. huhtikuuta 2011 lähetetyn kyselylomakkeen avulla. Komissio sai vastaukset kaikilta jäsenvaltioilta yhtä lukuun ottamatta. Komissio teki myös joitakin tarkastuskäyntejä jäsenvaltioihin.

Komissio kuuli asiaan liittyviä sidosryhmiä ja suurta yleisöä julkisessa kuulemisessa, joka järjestettiin 24. kesäkuuta 2011–15. syyskuuta 2011 "*Sinun äänesi Euroopassa*" -verkkosivuilla. Vastauksia saatiin yhteensä 61<sup>6</sup>.

Komission päätöksen 98/500/EY<sup>7</sup> mukaisesti siviili-ilmailun työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistävää komiteaa kehoitettiin vahvistamaan tarvittaessa kantansa tähän tarkistukseen. Tämän lisäksi pyydettiin asetuksen (EU) N:o 996/2010 7 artiklan 3 kohdan mukaisesti myös Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisten verkoston lausunto.

Kaikki asiaan liittyvät sidosryhmät ja viranomaiset kutsuttiin komission 19. huhtikuuta 2012 järjestämään työpajaan, jossa keskityttiin oikeudenmukaista toimintaympäristöä koskevaan kysymykseen<sup>8</sup>.

Komissio pyysi myös Euroopan tietosuojavaltuutetun lausunnon. Lisäksi on laadittu tutkimus siviili-ilmailualan poikkeamien yhteisestä riskiluokituksesta.

Komissio on käyttänyt kaikkia näitä kannanottoja vaikutustenarvioinnin ja ehdotuksen laadintaan.

## 2.2. Vaikutustenarviointi

Vaikutustenarvioinnissa esitetään yhteenveto huomioon otetuista eri vaihtoehdoista. Direktiiviin 2003/42/EY muuttamista varten tarkasteltiin kolmea toimenpidekokonaisuutta sen vaihtoehdon lisäksi, ettei nykytilannetta muuteta mitenkään.

Toimenpidekokonaisuudella 1 nykyistä järjestelmää pyritään parantamaan vahvistamalla peruselementit täydelliselle poikkeamailmoitusjärjestelmälle ja lisäämällä sen osuutta ilmailun turvallisuuden parantamisessa. Lainsäädäntöön tehdään vain välttämättömät muutokset, ja suosituksia ja ohjeita annetaan aina kun mahdollista. Asiaan liittyvät toimenpiteet ovat suunnitelluista toimenpiteistä vähiten intensiiviset.

Toimenpidekokonaisuus 2 koostuu kunnianhimoisemmista toimenpiteistä, jotka edellyttävät poikkeamailmoituksia koskevan EU:n lainsäädännön merkittävää tarkistamista. Sillä pyritään parantamaan nykyistä järjestelmää asettamalla tarvittavat lainsäädännölliset vaatimukset tehokkaan poikkeamailmoitusjärjestelmän varmistamiseksi kaikilla tasoilla ja edistämään ilma-alusten onnettomuuksien vähentymistä luomalla menettelyt kerättyjen tietojen analysoinnille, aiheellisten

<sup>6</sup> Kuulemisen yhteenveto esitetään seuraavassa osoitteessa: [http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011\\_11\\_09\\_occurence\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurence_en.htm).

<sup>7</sup> Komission päätös, tehty 20 päivänä toukokuuta 1998, Euroopan tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistävien alakohtaisten neuvottelukomiteoiden perustamisesta, EYVL L 225, 12.8.1998, s. 27.

<sup>8</sup> Kokouksen yhteenveto ja hyväksytyt päätelmät ovat saatavilla seuraavassa osoitteessa: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm)

toimenpiteiden toteuttamiselle ja järjestelmän tehokkuuden seuraamiselle turvallisuuden paranemisen kannalta.

Toimenpidekokonaisuudella 3 pyritään parantamaan nykyistä järjestelmää siirtämällä jäsenvaltioiden poikkeamailmoituksia koskevaa toimivaltaa EU:n tasolle ja vahvistamalla toimenpidekokonaisuuden 2 tavoin vaatimuksia poikkeamien analysoimiseksi sekä toteuttamalla tarvittavia turvallisuustoimia ja parannusten seuranta. Tässä toimenpidekokonaisuudessa vastuu poikkeamailmoitusjärjestelmien luomisesta ja hallinnoinnista siirretään Euroopan lentoturvallisuusvirastolle (EASA).

Eri toimenpidekokonaisuuksia on arvioitu tehokkuuden, toimivuuden ja johdonmukaisuuden kannalta. Arvion perusteella suositellaan toimenpidekokonaisuutta 2, sillä siitä saatavat hyödyt olisivat sen aiheuttamia kustannuksia huomattavasti suuremmat. Se on vaihtoehdoista ainoa, joka on kaikilta osin vaikutustenarvioinnissa esitettyjen tavoitteiden mukainen. Sen vuoksi kyseinen toimenpidekokonaisuus on tämän ehdotuksen pohjana.

### **3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLINEN SISÄLTÖ**

#### **3.1. Ehdotuksen lyhyt kuvaus**

##### *3.1.1. Poikkeamien parempi keruu*

Ehdotuksessa luodaan asianmukaiset edellytykset sen varmistamiseksi, että kaikista poikkeamista, jotka vaarantavat tai vaarantaisivat ilmailun turvallisuuden, ilmoitetaan.

Ehdotuksessa säilytetään velvoite perustaa pakolliset poikkeamailmoitusjärjestelmät ja luetellaan henkilöt, joiden edellytetään tekevän ilmoitukset, sekä poikkeamat, jotka pakollisissa ilmoitusjärjestelmissä on ilmoitettava. Pakollisen järjestelmän ohella ehdotuksessa määrätään perustamaan vapaaehtoisia järjestelmiä, joiden tavoitteena on kerätä poikkeamat, joita ei ole tullut ilmi pakollisissa järjestelmissä.

Ehdotuksessa on myös säännöksiä, joilla varmistetaan, että ilmailun ammattilaiset voivat ilmoittaa turvallisuuteen liittyviä tietoja ilman, että heidän tarvitsee pelätä rangaistuksia, ellei kyseessä ole törkeä huolimattomuus.

##### *3.1.2. Tiedonkulun selkeyttäminen*

Nykyisessä direktiivissä veloitetaan yksityishenkilöitä ilmoittamaan poikkeamista suoraan jäsenvaltioiden viranomaisille, vaikka todellisuudessa jäsenvaltioiden viranomaiset saavat suurimman osan poikkeamailmoituksista organisaatioilta, jotka ovat keränneet ne yksityishenkilöiltä osana turvallisuudenhallintaprosessiaan. Ehdotuksessa otetaan huomioon tämä kehitys ja esitetään vaatimuksia organisaatioille. Organisaatiot ja jäsenvaltiot veloitetaan perustamaan poikkeamailmoitusjärjestelmät, jotka mahdollistavat turvallisuusriskien määrittelyn. Organisaatioiden keräämät poikkeamat on toimitettava jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille tai tarvittaessa Euroopan lentoturvallisuusvirastolle (EASA). Kaikki jäsenvaltioiden, organisaatioiden ja EASA:n keräämät poikkeamat kootaan yhteen eurooppalaiseen keskusrekisteriin.

### *3.1.3. Tietojen parempi laatu ja kattavuus*

Ehdotus sisältää säännöksiä, joiden tavoitteena on parantaa poikkeamailmoitusten laatua ja kattavuutta, jolloin pystytään paremmin määrittelemään keskeiset riskialat ja yksilöitävien toimien tarve.

Poikkeamailmoitusten on sisällettävä vähimmäistiedot ja pakolliset tietokentät, joita ovat esimerkiksi poikkeaman päivämäärä, poikkeaman luokka ja poikkeaman kuvaus. Ehdotus sisältää myös veloitteen luokitella poikkeamat riskin perusteella eurooppalaisen yhteisen riskiluokitusjärjestelmän mukaisesti. Lisäksi olisi pantava täytäntöön tietojen laadun tarkastusmenettelyjä erityisesti poikkeamailmoituksen ja ilmoittajalta kerättyjen alkuperäisten tietojen välisen johdonmukaisuuden varmistamiseksi. Tämän lisäksi komissio auttaa jäsenvaltioita täyttämään korkealaatuisempia ja kattavampia tietoja koskevat vaatimukset tukemalla ohjeiden kehittämistä ja työpajojen hyödyntämistä. Näin olisi pyrittävä varmistamaan, että tiedot tallennetaan tietokantoihin johdonmukaisella ja yhtenäisellä tavalla.

### *3.1.4. Parempi tiedonvaihto*

Ehdotuksessa käsitellään paremman tiedonvaihdon tarvetta nykyisiä sääntöjä vahvistamalla.

Tätä silmällä pitäen jäsenvaltioiden ja EASA:n mahdollisuuksia päästä eurooppalaiseen keskusrekisteriin, joka sisältää kaikki jäsenvaltioiden ja EASA:n keräämät poikkeamat, laajennetaan koskemaan kaikkia kyseisen tietokannan sisältämiä tietoja. Näillä uusilla säännöksillä tarjotaan jäsenvaltioille pääsy esimerkiksi sellaisia poikkeamia koskeviin turvallisuustietoihin, jotka ilmenevät niiden ilmatilassa mutta jotka ovat toisen jäsenvaltion viranomaisen ilmoittamia ja arvioimia.

Lisäksi jos viranomainen havaitsee poikkeamailmoitusjärjestelmien kautta kerättyjä tietoja arvioidessaan turvallisuuteen liittyviä seikkoja, joiden katsotaan kiinnostavan jotain toista viranomaista, sen on toimitettava nämä tiedot eteenpäin mahdollisimman pian.

Tiedonvaihdon helpottamiseksi ehdotuksessa edellytetään myös, että kaikkien poikkeamailmoitusten olisi oltava yhteensopivia ECCAIRS-ohjelmiston (kaikkien jäsenvaltioiden ja eurooppalaisen keskusrekisterin käytössä oleva ohjelmisto) ja ADREP-luokituksen kanssa (ICAO:n luokitus, jota käytetään myös ECCAIRS-ohjelmistossa).

### *3.1.5. Parempi suoja turvallisuustietojen epäasianmukaista käyttöä vastaan*

Eurooppalaisen keskusrekisterin sisältämien turvallisuustietojen laajemman saatavuuden välttämättömänä edellytyksenä on varmistaa, että niitä käytetään asianmukaisiin tarkoituksiin.

Tämän vuoksi ehdotuksessa vahvistetaan sääntöjä, joilla varmistetaan, että kerättyjen tietojen luottamuksellisuuden takaamista koskevan veloitteen ohella tiedot voidaan asettaa saataville ja käyttöön ainoastaan ilmailun turvallisuuden ylläpitämiseksi tai parantamiseksi.

Ehdotuksella pyritään myös vähentämään niitä kielteisiä vaikutuksia, joita ilmailun turvallisuuteen voi kohdistua siitä, että oikeusviranomaiset käyttävät näitä tietoja, ottamalla käyttöön velvoite antaa ennakkojärjestelyjä koskevia säännöksiä, joissa olisi löydettävä oikea tasapaino näiden kahden yleisen edun välillä (oikeus ja ilmailun turvallisuus).

### *3.1.6. Ilmoittajan parempi suojele tietojen jatkuvan saatavuuden varmistamiseksi*

Ehdotuksessa vahvistetaan poikkeaman ilmoittajan suojeleluun liittyviä sääntöjä, jotta varmistetaan, että ihmiset luottavat järjestelmään ja että asiaankuuluvista turvallisuustiedoista ilmoitetaan.

Tämän vuoksi ehdotuksessa vahvistetaan velvoite esittää poikkeamailmoitukset yksilöimättömässä muodossa ja rajoitetaan kaikki henkilötiedot sisältävien tietojen saatavuus vain tiettyihin henkilöihin. Lisäksi jäsenvaltioita pyydetään pidättäytymään aloittamasta oikeusmenettelyjä, ellei kyseessä ole törkeä huolimattomuus.

Sääntöä, jonka mukaan työnantajat eivät voi törkeän huolimattomuuden tapauksia lukuun ottamatta aiheuttaa haittaa työntekijöilleen tämän asetuksen sääntöjen mukaisesti ilmoitettujen tietojen perusteella, vahvistetaan. Lisäksi organisaatioita pyydetään laatimaan asiakirja, jossa kuvaillaan, miten työntekijöiden suojele taataan.

Tämän lisäksi perustetaan kansallisia elimiä, joille työntekijät voivat ilmoittaa työntekijöiden suojeleluun takaavien sääntöjen rikkomisista, ja tarvittaessa olisi määrättävä seuraamuksia.

### *3.1.7. Tietojen analysointia ja jatkotoimien toteuttamista kansallisella tasolla koskevien vaatimusten käyttöönotto*

Ehdotuksella edistetään siirtymistä kohti proaktiivisempaa ja näyttöön perustuvaa eurooppalaista turvallisuusjärjestelmää, sillä siinä määrätään uusista vaatimuksista, joilla saatetaan kerättyjen poikkeamien analysointiin ja seurantaan liittyvät kansainvälisellä tasolla sovitut säännöt osaksi EU:n lainsäädäntöä.

Organisaatioiden ja jäsenvaltioiden edellytetään analysoivan poikkeamailmoitusjärjestelmien kautta kerättyjä tietoja, jotta voitaisiin määrittellä turvallisuusriskit ja toteuttaa toimia kaikkien havaittujen turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi. Näiden toimien tehokkuutta on seurattava turvallisuuden paranemisen kannalta, ja tarvittaessa on toteutettava lisätoimia.

### *3.1.8. Vahvempi EU-tason analyysi*

Asetuksen (EU) N:o 996/2010 19 artiklassa on jo vahvistettu se periaate, että EASA ja jäsenvaltiot analysoivat eurooppalaisen keskusrekisterin sisältämiä tietoja. Tätä periaatetta vahvistetaan ja jo aloitettu yhteistyö virallistetaan ilmailualan turvallisuusanalyttikkojen verkostossa, jonka puheenjohtajana toimii EASA.

EU-tason analyysi täydentää kansallisen tason toimintaa erityisesti mahdollisten Euroopan tason turvallisuusongelmien ja keskeisten riskialojen määrittelyn myötä. Yhteinen EU:n riskiluokitusjärjestelmä tukee tätä tehtävää luokittelemalla kaikki jäsenvaltioiden keräämät poikkeamat yhdenmukaisella tavalla.



Ilmailualan turvallisuusanalyttikkojen verkoston toteuttamasta analysoinnista ja toiminnasta on hyötyä sekä Euroopan lentoturvallisuusohjelmalle että Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmalle.

### *3.1.9. Parempi avoimuus suhteessa suureen yleisöön*

Samalla kun ehdotuksessa kunnioitetaan tiettyjen tietojen tarvittavaa luottamuksellisuutta, sillä lisätään ilmailun turvallisuuteen liittyvää avoimuutta suuren yleisön kannalta edellyttämällä, että vuosittain julkaistaan turvallisuuskatsauksia, joissa esitetään tämän asetuksen mukaisesti toteutettuja toimia koskevia tietoja, suuntauksia sekä yhdistettyjä tietoja.

## **3.2. Oikeusperusta**

Ehdotus perustuu SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohtaan.

## **3.3. Toissijaisuusperiaate**

Toissijaisuusperiaatetta sovelletaan, koska asia, jota ehdotus koskee, ei kuulu Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Ehdotuksen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla yksittäisten jäsenvaltioiden toimin. Euroopan unionin toimilla voidaanakin paremmin saavuttaa ehdotuksen tavoitteet.

Ehdotuksen tavoitteet voidaan saavuttaa paremmin unionin toimilla seuraavista syistä: ensinnäkin on tarpeen yhdenmukaistaa poikkeamien ilmoittaminen ja säännöt, jotka koskevat tietojen käyttöä ja suojaamista sekä ilmoittajan suojelua; ja toiseksi on turvallisuussyistä tarpeen vahvistaa jäsenvaltioiden välistä tiedonvaihtojärjestelmää ja varmistaa, että nämä tiedot analysoidaan ja että jatkotoimia toteutetaan kaikissa jäsenvaltioissa. Lisäksi kysymyksiä, jotka koskevat eurooppalaisen keskusrekisterin tietojen saatavuutta sekä menettelyjen ja välineiden luomista kyseisten tietojen analysoimiseksi, ei voida ratkaista kansallisella tasolla, sillä tämä edellyttää eurooppalaista tietokantaa, jota koskevat toimet olisi toteutettava EU:n tasolla. Kansallisen tason toiminta on ehdottoman tarpeellista, mutta se ei riitä varmistamaan, että järjestelmä toimii kokonaisuudessaan moitteettomasti ja parantaa tällä tavoin osaltaan lentoturvallisuutta. Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa lentoturvallisuuden parantamista koskevaa tavoitetta, sillä jäsenvaltioiden erilliset ilmoitusjärjestelmät eivät ole yhtä tehokkaita kuin yhteensovitettu verkko, jossa tapahtuvan tietojenvaihdon avulla mahdolliset Euroopan tason turvallisuusongelmat ja keskeiset riskialat voidaan havaita.

Ehdotus on näin ollen toissijaisuusperiaatteen mukainen.

## **3.4. Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen. Yrityksille ja kansallisille viranomaisille aiheutuvat lisätaakat rajoittuvat niihin, jotka ovat välttämättömiä järjestelmän tehokkuuden ja kokonaislaadun parantamiseksi. Vaikka ehdotuksesta aiheutuu kustannuksia, jotka liittyvät poikkeamien analysointia ja seurantaan koskevien säännösten täytäntöönpanoon, niiden vastapainoksi odotetaan taloudellisia etuja, joita saadaan onnettomuuksien ja niihin liittyvien kuolonuhrien vähentymisestä.

### **3.5. Oikeudellisen välineen valinta**

Oikeudellisen välineen olisi oltava yleisesti sovellettava. Ehdotettu säädöstyyppe on asetus.

Muut vaihtoehdot eivät soveltuisi erityisesti seuraavista syistä:

- ehdotuksella luodaan oikeuksia ja velvollisuuksia Euroopan lentoturvallisuusvirastolle, mikä estää direktiivin käytön;
- monet nykyisen lainsäädäntökehityksen yhteydessä todetut puutteet ja ongelma-alueet liittyvät täytäntöönpanon eroihin jäsenvaltioissa. Nykyisestä direktiivistä johtuva käytäntöjen vaihtelu osoittaa selvästi, että direktiivi ei ole soveltuva väline lainsäädännön yksimielisen ja yhdenmukaisen soveltamisen saavuttamiseksi alalla, jolla se on turvallisuussyistä tarpeen.

Tästä syystä asianmukaisin oikeudellinen väline on asetus, koska vaihtoehtoiset välineet eivät olisi riittäviä ehdotettujen tavoitteiden saavuttamiseen.

## **4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET**

Talousarviovaikutukset, jotka aiheutuvat EU:n yhteisen riskiluokitusjärjestelmän kehittämisestä sekä ECCAIRS-ohjelmiston kehittämiseen ja eurooppalaisen keskusrekisterin hallinnointiin osoitettujen määrärahojen lisäämisestä, on jo otettu huomioon monivuotisessa rahoituskehityksessä.

Tämän ehdotuksen talousarviovaikutukset liittyvät Euroopan lentoturvallisuusviraston lisähenkilöresursseihin (analytikkoverkoston osalta) sekä tarkastuskäyntien ja tiedotustoimien edellyttämiin lisämäärärahoihin.

Sekä lisähenkilöresurssit (kaksi toimea, arviolta 300 000 euroa vuodessa) että lisämäärärahat (tarkastuskäynnit ja tiedotustoimet, arviolta 65 000 euroa vuodessa) katetaan kokonaisuudessaan viraston nykyisten resurssien uudelleenjärjestelyillä, joten niillä ei ole vaikutusta EU:n talousarvioon.

## **5. VALINNAISET TIEDOT**

### **5.1. Yksinkertaistaminen**

Ehdotuksella yksinkertaistetaan lainsäädäntöä, sillä se korvaa yhden direktiivin ja kaksi komission asetusta yhdellä säädöksellä, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella, eikä se edellytä kansallisia täytäntöönpanotoimenpiteitä.

### **5.2. Lainsäädännön kumoaminen**

Asetuksen hyväksymisen myötä kumotaan voimassa oleva direktiivi 2003/42/EY, komission asetus (EY) N:o 1321/2007 ja komission asetus (EY) N:o 1330/2007 sekä muutetaan asetusta (EU) N:o 996/2010.

### **5.3. Euroopan talousalue**

Ehdotettu toimenpide koskee ETA-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa asiaa, minkä vuoksi se on ulotettava koskemaan Euroopan talousaluetta.

Ehdotus

## EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla, asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä direktiivin 2003/42/EY, komission asetuksen (EY) N:o 1321/2007 ja komission asetuksen (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>9</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon<sup>10</sup>,

kuultuaan Euroopan tietosuojavaltuutettua<sup>11</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Olisi turvattava unionin siviili-ilmailun yleinen korkea ja yhtenäinen turvallisuustaso sekä pyrittävä kaikin tavoin vähentämään onnettomuuksien ja vaaratilanteiden määrää, jotta voidaan varmistaa kansalaisten luottamus lentoliikenteeseen.
- (2) Siviili-ilmailussa tapahtuneiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä on pysynyt yleisesti ottaen melko vakaana viime vuosikymmenen aikana; tästä huolimatta on aihetta huoleen siitä, että liikenteen ennustettu kasvu voi tulevien vuosikymmenten aikana johtaa onnettomuuksien lukumäärän kasvuun.
- (3) Siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä 20 päivänä lokakuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU)

---

<sup>9</sup> EUVL C... , ..., s...

<sup>10</sup> EUVL C... , ..., s...

<sup>11</sup> EUVL C [...], [...], s. [...].

N:o 996/2010<sup>12</sup> tavoitteena on ennaltaehkäistä onnettomuuksia helpottamalla nopean, tehokkaan ja laadukkaan turvallisuustutkinnan suorittamista. Tämän asetuksen ei tulisi vaikuttaa onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintamenettelyyn, jota hoitavat asetuksessa (EU) N:o 996/2010 määritellyt kansalliset turvallisuustutkintaviranomaiset.

- (4) Kokemus on osoittanut, että vaaratilanteet ja muut puutteet ovat monesti paljastaneet turvallisuusriskien olemassaolon jo ennen onnettomuuden tapahtumista. Lisäksi vaikka onnettomuuksista on ehdottoman tärkeää pystyä oppimaan, puhtaasti reaktiiviset järjestelmät ovat osoittautuneet rajallisiksi yhä uusien parannusten saavuttamisessa. Unionin ja sen jäsenvaltioiden olisi siirryttävä kohti proaktiivisempia ja näyttöön perustuvia turvallisuusmenettelyjä, joissa keskitytään ennaltaehkäisemään onnettomuus analysoimalla kaikkea käytettävissä olevaa turvallisuustietoa, mukaan lukien siviili-ilmailun poikkeamia koskevat tiedot.
- (5) Siviili-ilmailun turvallisuuden paraneminen edellyttää, että asiaankuuluvia siviili-ilmailun turvallisuustietoja ilmoitetaan, kerätään, tallennetaan, suojataan, vaihdetaan, levitetään ja analysoidaan ja että kerättyjen tietojen perusteella toteutetaan asianmukaisia turvallisuustoimia. Tämä proaktiivinen ja näyttöön perustuva lähestymistapa olisi pantava täytäntöön jäsenvaltioiden lentoturvallisuusviranomaisissa, organisaatioissa osana niiden turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja Euroopan lentoturvallisuusvirastossa (EASA).
- (6) Olisi perustettava pakollisia ja vapaaehtoisia ilmoitusjärjestelmiä, joiden avulla yksityishenkilöt voivat ilmoittaa yksityiskohtaisia tietoja poikkeamista, ja kerätyt tiedot olisi välitettävä viranomaiselle, joka on toimivaltainen toteuttamaan kerättyjen poikkeamien perusteella toimia siviili-ilmailun turvallisuuden parantamiseksi.
- (7) Siviili-ilmailun eri henkilöstöryhmiin kuuluvat työntekijät havaitsevat tapahtumia, joilla on merkitystä onnettomuuksien ehkäisemisen kannalta, joten heidän olisi ilmoitettava niistä.
- (8) Tässä lainsäädännössä vaadittujen järjestelmien ohella olisi kannustettava kehittämään muita turvallisuustietojen keräämiskeinoja kaikkien sellaisten tietojen saamiseksi, jotka voisivat edistää ilmailun turvallisuuden parantamista.
- (9) Turvallisuustutkintaviranomaisille olisi annettava täydellinen pääsy jäsenvaltioissaan kerättyihin poikkeamia koskeviin yksityiskohtaisiin tietoihin tai tallennettuihin poikkeamailmoituksiin, jotta ne voisivat päättää, mitkä vaaratilanteet voivat edellyttää turvallisuustutkintaa, ja tehdä turvallisuutta koskevia päätelmiä ilmailun turvallisuuden parantamiseksi.
- (10) On ehdottoman tärkeää saada hyvälaatuisia ja täydellisiä tietoja, sillä epätarkkoihin tietoihin perustuvat analyysit ja suuntaukset voivat viedä harhaan ja kohdistaa ponnistelut sinne, missä toimia ei tarvita. Tällaiset epätarkat tiedot voivat lisäksi heikentää luottamusta poikkeamailmoitusjärjestelmistä saatuihin tietoihin. Poikkeamailmoitusten laadun ja kattavuuden varmistamiseksi niiden olisi sisällettävä vähimmäistiedot, jotka voivat vaihdella poikkeamaluokasta riippuen. Lisäksi olisi pantava täytäntöön menettelyjä tietojen laadun tarkastamiseksi sekä poikkeamailmoituksen ja poikkeamasta kerättyjen alkuperäisten tietojen välisen

<sup>12</sup> EUVL L 295, 12.11.2010, s. 35.

johdonmukaisuuden varmistamiseksi. Tämän lisäksi olisi komission tuella kehitettävä asianmukainen ohjeistus erityisesti tietojen laadun ja kattavuuden sekä sen varmistamiseksi, että tiedot tallennetaan tietokantoihin johdonmukaisella ja yhtenäisellä tavalla. Varsinkin komission olisi myös järjestettävä työpajoja tarvittavan tuen antamiseksi.

- (11) Olisi kehitettävä yhteinen eurooppalainen riskiluokitusjärjestelmä, jotta voitaisiin helpottaa kiireellisten toimien määrittelyä sellaisten yksittäisten turvallisuuspoikkeamien tapauksessa, joihin liittyy korkea riski. Sen olisi mahdollistettava myös keskeisten riskialueiden määrittely yhdistettyjä tietoja tarkasteltaessa. Tällaisen järjestelmän olisi autettava jäsenvaltioita arvioimaan poikkeamia ja päättämään, mihin toimia olisi parasta keskittää. Lisäksi sen olisi, tarkasteltaessa yhdistettyjä tietoja eurooppalaisesta näkökulmasta, mahdollistettava keskeisten riskialueiden määrittely unionin tasolla ja tuettava Euroopan lentoturvallisuusohjelman ja Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman alalla tehtävää työtä. Johdonmukaisen ja yhtenäisen riskiluokituksen varmistamiseksi kaikissa jäsenvaltioissa olisi annettava asianmukaista tukea.
- (12) Poikkeamailmoitukset olisi tallennettava tietokantoihin, joiden olisi oltava yhteensopivia ECCAIRS:n (kaikkien jäsenvaltioiden ja eurooppalaisen keskusrekisterin poikkeamailmoitusten tallentamiseen käyttämä ohjelmisto) ja ADREP-luokituksen kanssa (ICAO:n luokitus, jota käytetään myös ECCAIRS-ohjelmistossa) tiedonvaihdon helpottamiseksi.
- (13) Poikkeamista, joissa on osallisena jäsenvaltioon rekisteröity tai jäsenvaltioon sijoittautuneen organisaation käyttämä ilma-alue, olisi ilmoitettava myös silloin, kun ne ovat tapahtuneet jäsenvaltioiden alueen ulkopuolella.
- (14) Poikkeamia koskevia tietoja olisi vaihdettava unionissa. Tämän pitäisi parantaa suuresti todellisten tai mahdollisten riskien havaitsemista. Lisäksi tämän ansiosta jäsenvaltioiden pitäisi voida saada kaikki tarvittavat tiedot poikkeamista, joita tapahtuu niiden alueella mutta jotka ilmoitetaan jollekin toiselle jäsenvaltioille.
- (15) Poikkeamatietojen vaihdossa olisi noudatettava ilmailuonnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemisen tavoitetta, eikä sitä näin ollen saisi käyttää syyllisyyden tai korvausvastuun osoittamiseen eikä turvallisuustason vertailuun.
- (16) Tehokkain tapa varmistaa suuren tietomäärän vaihto kaikkien jäsenvaltioiden, komission ja EASA:n välillä on eurooppalainen keskusrekisteri.
- (17) Kaikki unionissa kerätyistä poikkeamailmoituksista saadut turvallisuuteen liittyvät tiedot olisi hyvissä ajoin siirrettävä eurooppalaiseen keskusrekisteriin. Sen olisi sisällettävä vaaratilanteista kootut tiedot mutta myös asetuksen (EU) N:o 966/2010 mukaisesti tutkituista onnettomuuksista ja vakavista vaaratilanteista johdettua tietoa.
- (18) Tätä asetusta olisi sovellettava myös kansallisiin tietokantoihin tallennettuihin, kansallisia poikkeamia koskeviin tietoihin.
- (19) Eurooppalaisen keskusrekisterin sisältämien turvallisuustietojen pitäisi olla täysin niiden yhteisöjen käytettävissä, jotka vastaavat siviili-ilmailun turvallisuuden sääntelystä, mukaan lukien EASA, ja niiden viranomaisten käytettävissä, jotka vastaavat onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta unionissa.

- (20) Asianosaiset voivat pyytää pääsyä eräisiin eurooppalaisen keskusrekisterin sisältämiin tietoihin.
- (21) Koska kansallisilla yhteistahoilla on parhaat tiedot niiden omaan jäsenvaltioon sijoittautuneista asianosaisista, kunkin kansallisen yhteystahon olisi käsiteltävä jäsenvaltionsa alueelle sijoittautuneiden asianosaisten pyynnöt, ja komission olisi käsiteltävä kolmansien maiden asianosaisten tai kansainvälisten organisaatioiden pyynnöt.
- (22) Poikkeamailmoitusten sisältämät tiedot olisi analysoitava ja turvallisuusriskit tunnistettava. Tämän perusteella olisi hyvissä ajoin päätettävä asiaankuuluvista toimista ilmailun turvallisuuden parantamiseksi ja pantava ne täytäntöön. Poikkeamien analysointia ja seuranta koskevia tietoja olisi jaettava organisaatioille ja jäsenvaltioiden viranomaisille, sillä palautteen antaminen ilmoitetuista poikkeamista on yksityishenkilöille hyvä kannustin poikkeamien ilmoittamiseen.
- (23) Toteutettujen turvallisuustoimenpiteiden tehokkuutta olisi seurattava ja tarvittaessa toteutettava lisätoimia sen varmistamiseksi, että turvallisuuspuutteet on korjattu asianmukaisesti. Poikkeamailmoitusten sisältämiä tietoja olisi käytettävä myös yhdistetyssä muodossa suuntausten havaitsemiseksi.
- (24) Jäsenvaltioiden olisi käytettävä kerätyistä poikkeamailmoituksista ja niiden analysoinnista saatuja tietoja päättäessään valtion turvallisuusohjelmaan sisällytettävistä toimista ja varmistaa, että toimet perustuvat näyttöön.
- (25) Koska jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa lentoturvallisuuden parantamista koskevaa tavoitetta, sillä jäsenvaltioiden erilliset ilmoitusjärjestelmät eivät ole yhtä tehokkaita kuin yhteensovitettu verkko, jossa tapahtuvan tietojenvaihdon avulla mahdolliset unionin tason turvallisuusongelmat ja keskeiset riskialat voidaan havaita, kansallisen tason analysointia olisi täydennettävä unionin tason analysoinnilla ja seurannalla, jotta voidaan varmistaa ilmailuonnettomuuksien ja vaaratilanteiden entistä parempi ennaltaehkäisy. Tämän unionin tason tehtävän olisi oltava ilmailualan turvallisuusanalyttikkojen verkoston vastuulla.
- (26) Ilmailualan turvallisuusanalyttikkojen verkoston työtä olisi hyödynnettävä erityisesti Euroopan lentoturvallisuusohjelmassa ja Euroopan lentoturvallisuus suunnitelmassa päätettäessä unionin tasolla näytön perusteella toteutettavista toimista.
- (27) Suurelle yleisölle olisi tarjottava yleisiä yhdistettyjä tietoja ilmailuturvallisuuden tasosta jäsenvaltioissa ja unionissa. Näiden tietojen olisi katettava erityisesti suuntauksia ja analyysit, jotka ovat seurausta tämän asetuksen täytäntöönpanosta jäsenvaltioissa, sekä yhdistetyt tiedot eurooppalaisen keskusrekisterin sisällöstä.
- (28) Siviili-ilmailun turvallisuusjärjestelmä perustuu palautteeseen ja onnettomuuksista ja vaaratilanteista saaduista kokemuksista oppimiseen. Poikkeamista ilmoittaminen ja poikkeamien käyttö turvallisuuden edistämiseksi perustuu poikkeaman ilmoittajan ja sen keruusta ja arvioinnista vastaavan yhteisön väliseen luottamussuhteeseen. Tämä edellyttää luottamuksellisuutta koskevien sääntöjen tiukkaa soveltamista. Turvallisuustiedot suojataan epäasianmukaiselta käytöltä, ja eurooppalaiseen keskusrekisteriin pääsy rajoitetaan ainoastaan siviili-ilmailun turvallisuuden parantamiseen osallistuviin asianosaisiin, jotta voidaan varmistaa turvallisuustietojen jatkuva saatavuus asianmukaisten ja oikea-aikaisten ennaltaehkäisevien toimien

toteuttamiseksi ja ilmailun turvallisuuden parantamiseksi. Tästä syystä arkaluontoiset turvallisuustiedot olisi suojattava asiaankuuluvalla tavalla ja niiden kerääminen varmistettava takaamalla niiden luottamuksellisuus, lähdesuoja ja siviili-ilmailualalla työskentelevän henkilöstön luottamus. Olisi toteutettava asianmukaisia toimenpiteitä, joilla mahdollistetaan poikkeamailmoitusjärjestelmien kautta kerättyjen tietojen luottamuksellisuus, ja pääsyä eurooppalaiseen keskusrekisteriin olisi rajoitettava. Tiedonsaantioikeutta koskevissa kansallisissa säädöksissä olisi otettava huomioon tällaisten tietojen tarvittava luottamuksellisuus. Kerätyt tiedot olisi suojattava asianmukaisella tavalla luvottomalta käytöltä ja luovuttamiselta. Niitä olisi käytettävä yksinomaan ilmailun turvallisuuden ylläpitämiseen ja parantamiseen, eikä niitä pitäisi käyttää syyllisyyden tai vahingonkorvausvelvollisuuden osoittamiseen.

- (29) Henkilöä, joka on ilmoittanut poikkeamasta tämän asetuksen mukaisesti, olisi riittävästi suojeltava. Sen vuoksi poikkeamailmoitukset olisi tehtävä yksilöimättömässä muodossa, eikä ilmoittajaan liittyviä yksityiskohtaisia tietoja pitäisi rekisteröidä tietokantoihin.
- (30) Tämän lisäksi siviili-ilmailujärjestelmän tulisi edistää rankaisematonta ilmapiiriä, joka edesauttaa poikkeamien spontaania ilmoittamista ja vaikuttaa siten myönteisesti oikeudenmukaisten toimintatapojen periaatteen ("just culture") noudattamiseen. Rankaisemattoman ilmapiirin ei tulisi estää toteuttamasta toimia, jotka ovat tarpeen ilmailuturvallisuuden tason ylläpitämiseksi tai parantamiseksi.
- (31) Oikeudenmukaisen toimintaympäristön tulisi rohkaista yksityishenkilöitä ilmoittamaan turvallisuuteen liittyviä tietoja. Sen ei pitäisi kuitenkaan vapauttaa henkilöitä näiden tavanomaisista vastuista. Sen vuoksi työntekijöitä ei pitäisi rangaista niiden tietojen perusteella, joita he ovat toimittaneet tämän asetuksen mukaisesti, ellei kyseessä ole törkeä huolimattomuus.
- (32) On tärkeää määritellä selkeästi puitteet, joissa ilmoittajaa suojellaan haitoilta ja syyteiltä, antamalla yhteinen tulkinta ilmaukselle "törkeä huolimattomuus".
- (33) Ilmoitettujen poikkeamien käsittelyn olisi kuuluttava tähän tarkoitukseen nimetyille, muista osastoista riippumattomina työskenteleville henkilöille, jotta voitaisiin edistää oikeudenmukaisen toimintaympäristön toteutumista ja lisätä yksittäisten henkilöiden luottamusta järjestelmään.
- (34) Työntekijöillä olisi oltava mahdollisuus ilmoittaa niiden periaatteiden rikkomisesta, jotka ohjaavat heidän suojeluaan tämän lainsäädännön mukaisesti. Jäsenvaltioiden olisi määriteltävä seuraamukset ilmoittajien suojelemista sääntelevien periaatteiden rikkomisesta ja määrättävä tarvittaessa rangaistuksia.
- (35) Yksityishenkilöt voivat jättää poikkeamia ilmoittamatta pelätessään, että he joutuvat osoittamaan oman syyllisyytensä ja kärsimään mahdollisista tuomioistuinkäsittelyyn liittyvistä seurauksista. Tästä syystä jäsenvaltioiden ei pitäisi käynnistää ilmoittajaa vastaan menettelyjä tämän tekemän ilmoituksen perusteella, ellei kyseessä ole törkeä huolimattomuus. Tämän lisäksi turvallisuus- ja oikeusviranomaisten välistä yhteistyötä olisi tehostettava ja virallistettava ennakkojärjestelyin, joissa olisi kunnioitettava asiaan liittyvien erinäisten yleisten etujen välistä tasapainoa ja erityisesti säänneltävä kansallisten tietokantojen sisältämien poikkeamailmoitusten saatavuutta ja käyttöä.



- (36) Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen liitteissä olevien tietojen asianmukainen joustavuus ja päivittäminen sekä määritellä yhteinen eurooppalainen riskiluokitusjärjestelmä, ajantasaistaa eurooppalaiseen keskusrekisteriin tallentamista koskevia toimenpiteitä ja laajentaa tai rajoittaa eurooppalaisen keskusrekisterin sisältämien tietojen jakamista. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (37) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, joka koskee yhteisen eurooppalaisen riskiluokitusjärjestelmän täytäntöönpanoa ja eurooppalaisen keskusrekisterin hallinnointia. Tätä valtaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011<sup>13</sup> mukaisesti.
- (38) Tätä asetusta sovellettaessa olisi noudatettava täysimääräisesti tietojen käsittelyä ja yksilöiden suojelua koskevia sääntöjä, sellaisina kuin ne määrittellään yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 95/46/EY<sup>14</sup> ja yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 18 päivänä joulukuuta 2000 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 45/2001<sup>15</sup>. Tätä asetusta sovellettaessa olisi noudatettava täysimääräisesti tietojen saatavuutta koskevia sääntöjä, sellaisina kuin ne määrittellään Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission asiakirjojen saamisesta yleisön tutustuttavaksi 30 päivänä toukokuuta 2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1049/2001<sup>16</sup>, paitsi siltä osin kuin tämä asetusta koskee eurooppalaisen keskusrekisterin sisältämien tietojen jakamista, sillä kyseiset tiedot on suojattu tässä asetuksessa vahvistetuilla tiukemmin saatavuutta koskevin säännöin.
- (39) Seuraamusten olisi erityisesti mahdollistettava sellaisten henkilöiden tai yhteisöjen rankaiseminen, jotka tämän asetuksen vastaisesti käyttävät väärin tällä asetuksella suojattuja tietoja; aiheuttavat haittaa poikkeaman ilmoittajalle, ellei kyseessä ole törkeä huolimattomuus; eivät luo otollisia edellytyksiä poikkeamia koskevien yksityiskohtaisen tietojen keräämiselle; eivät analysoi kerättyjä tietoja eivätkä ryhdy toimiin korjataksaan havaitut tai mahdolliset turvallisuuspuutteet; eivät jaa tämän asetuksen mukaisesti kerättyjä tietoja.
- (40) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on yhteisten sääntöjen vahvistaminen poikkeamien ilmoittamiseksi siviili-ilmailun alalla, vaan se voidaan tämän asetuksen Euroopan laajuisen soveltamisalan ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä

<sup>13</sup> EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

<sup>14</sup> EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31.

<sup>15</sup> EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1.

<sup>16</sup> EYVL L 145, 31.5.2001, s. 43.

Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

- (41) Asetusta (EU) N:o 996/2010 olisi muutettava.
- (42) Olisi kumottava poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla 13 päivänä kesäkuuta 2003 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/42/EY<sup>17</sup>, siviili-ilmailualan poikkeamia koskevien tietojen keskusrekisteriin tallentamisen yksityiskohtaisista soveltamissäännöistä 12 päivänä marraskuuta 2007 annettu komission asetusta (EY) N:o 1321/2007<sup>18</sup> ja siviili-ilmailun alan poikkeamia koskevan tietojen levittämisen täytäntöönpanosäännöistä 24 päivänä syyskuuta 2007 annettu komission asetusta (EY) N:o 1330/2007<sup>19</sup>,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

### *1 artikla*

#### *Kohde*

1. Tämän asetuksen tavoitteena on parantaa ilmailun turvallisuutta varmistamalla, että asiaankuuluvia siviili-ilmailun turvallisuustietoja ilmoitetaan, kerätään, tallennetaan, suojataan, vaihdetaan, levitetään ja analysoidaan ja että kerättyjen tietojen perusteella toteutetaan tarvittaessa asianmukaisia turvallisuustoimia. Siinä säädetään myös säännöistä, jotka koskevat eurooppalaiseen keskusrekisteriin koottavien tietojen yhdistämistä ja niiden jakamista asianosaisille, jotta nämä saisivat siviili-ilmailun turvallisuuden parantamiseksi tarvitsemansa tiedot.
2. Poikkeamien ilmoittamisen ainoana tarkoituksena on ehkäistä onnettomuuksia ja vaaratilanteita eikä osoittaa syyllisyyttä tai vahingonkorvausvelvollisuutta.

### *2 artikla*

#### *Määritelmät*

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- (1) 'henkilötietojen poistamisella' sitä, että tehdyistä poikkeamailmoituksista poistetaan kaikki ilmoituksen tekijää koskevat henkilötiedot ja sellaiset tekniset yksityiskohdat, jotka johtaisivat ilmoituksen tekijän tai kolmansien osapuolten henkilöllisyyden paljastumiseen;
- (2) 'Euroopan lentoturvallisuusohjelmalla' unionin tason säännösten yhtenäistä kokonaisuutta sekä toimintoja ja menettelyjä, joita käytetään turvallisuuden yhteiseen hallintointiin Euroopan tasolla;

<sup>17</sup> EUVL L 167, 4.7.2003, s. 23.

<sup>18</sup> EUVL L 294, 13.11.2007, s. 3.

<sup>19</sup> EUVL L 295, 14.11.2007, s. 7.

- (3) 'Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmalla' turvallisuuskysymysten arviointia ja siihen liittyvä toimintasuunnitelmaa Euroopan tasolla;
- (4) 'törkeällä huolimattomuudella' huolellisuusvelvollisuuden selkeää ja tahallista rikkomista, joka aiheuttaa suoraan ennakoitavissa olevaa vahinkoa henkilölle tai omaisuudelle tai joka laskee vakavasti ilmailun turvallisuuden tasoa;
- (5) 'vaaratilanteella' ilma-aluksen toimintaan liittyvää muuta tapahtumaa kuin onnettomuutta, joka vaikuttaa tai voisi vaikuttaa toiminnan turvallisuuteen;
- (6) 'asianosaisilla' sellaisia luonnollisia henkilöitä, oikeushenkilöitä taikka virallisia elimiä, riippumatta siitä, ovatko ne oikeushenkilöitä, jotka voivat asemansa vuoksi osallistua siviili-ilmailun turvallisuuden parantamiseen saamalla käyttöönsä jäsenvaltioiden vaihtamia poikkeamia koskevia tietoja ja jotka kuuluvat johonkin tässä asetuksessa vahvistetuista asianosaisten ryhmistä;
- (7) 'oikeudenmukaisella toimintaympäristöllä' toimintaympäristöä, jossa tapahtumaan suoraan osallisia henkilöitä tai muita toimijoita ei rangaista toimista, laiminlyönneistä tai päätöksistä, jotka ovat niiden kokemuksen ja koulutuksen kannalta oikeasuhteisia, mutta jossa ei suvaita törkeää huolimattomuutta, tahallisia rikkomuksia ja vahingollisia toimia;
- (8) 'poikkeamalla' mitä tahansa tapahtumaa, jolla on tai voi olla merkitystä ilmailun turvallisuuden kannalta; käsite sisältää erityisesti onnettomuudet ja vakavat vaaratilanteet, siten kuin ne määritellään asetuksen (EU) N:o 996/2010 2 artiklan 1 ja 16 kohdassa, sekä vaaratilanteet;
- (9) 'organisaatiolla' mitä tahansa ilmailutuotteita ja/tai -palveluja tarjoavaa organisaatiota, jollaisia ovat erityisesti ilma-alusten käyttäjät, hyväksytyt huolto-organisaatiot, ilma-alusten tyyppisuunnittelusta ja/tai valmistuksesta vastaavat organisaatiot, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat ja sertifioidut lentopaikat;
- (10) 'yhteystaholla' toimivaltaista viranomaista, jonka kukin jäsenvaltio nimeää 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti, kun johonkin jäsenvaltioon sijoittautunut asianosainen tekee tietopyynnön ja jonka komissio nimeää, kun pyynnön tekee asianosainen, joka ei ole sijoittautunut unioniin;
- (11) 'turvallisuustutkintaviranomaisella' asetuksen (EU) N:o 996/2010 4 artiklassa määriteltyä pysyvää kansallista siviili-ilmailualan turvallisuustutkintaviranomaista, joka suorittaa tai valvoo turvallisuustutkintaa;
- (12) 'turvallisuusjohtamisjärjestelmällä' turvallisuuden hallintaan sovellettavaa systemaattista lähestymistapaa, mukaan lukien tarvittavat organisaatorakenteet, vastuut, toimintaperiaatteet ja menettelyt;
- (13) 'valtion turvallisuusohjelmalla' sellaisten säädösten ja toimintojen yhtenäistä kokonaisuutta, jotka jäsenvaltio on kehittänyt siviili-ilmailun turvallisuuden hallinnoimiseksi.

### 3 artikla

#### **Soveltamisala**

Tätä asetusta sovelletaan poikkeamiin, jotka vaarantavat, tai jos niihin ei puututa, vaarantaisivat ilma-aluksen, siinä olevien henkilöiden tai kenen tahansa muun henkilön turvallisuuden. Ilmoitettavien poikkeamien luettelo esitetään liitteessä I.

### 4 artikla

#### **Pakollinen ilmoittaminen**

1. Jokaisen jäsenvaltioon sijoittautuneen organisaation on otettava käyttöön pakollinen ilmoitusjärjestelmä helpottaakseen poikkeamia koskevien yksityiskohtaisten tietojen keräämistä.
2. Jokaisen jäsenvaltion on otettava käyttöön pakollinen ilmoitusjärjestelmä helpottaakseen poikkeamia koskevien yksityiskohtaisten tietojen keräämistä, mukaan lukien organisaatioiden 1 kohdan mukaisesti keräämät poikkeamatiedot.
3. Seuraavien henkilöiden on ilmoitettava poikkeamista sen organisaation 1 kohdan mukaisesti käyttöön ottaman järjestelmän välityksellä, jossa he työskentelevät, tai jäsenvaltioiden 2 kohdan mukaisesti käyttöön ottaman järjestelmän välityksellä:
  - a) jäsenvaltiossa rekisteröidyn ilma-aluksen päällikkö tai sellaisen ilma-aluksen päällikkö, joka on rekisteröity unionin ulkopuolella mutta jota käyttää lentotoiminnan harjoittaja, jonka toimintaa valvoo jokin jäsenvaltio tai jota käyttää unioniin sijoittautunut lentotoiminnan harjoittaja;
  - b) henkilö, joka harjoittaa jonkin jäsenvaltion tai Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) valvomaan liiketoimintaa, joka liittyy turbiinikäyttöisen ilma-aluksen tai liikenneilma-aluksen tai sen laitteen tai osan suunnitteluun, valmistukseen, huoltoon tai muuttamiseen;
  - c) henkilö, joka allekirjoittaa jäsenvaltion tai EASA:n valvonnan alaisena turbiinikäyttöistä ilma-alusta tai liikenneilma-alusta tai sen laitetta tai osaa koskevan todistuksen huoltotoiminnan tarkastuksesta tai huoltotodisteen;
  - d) henkilö, joka suorittaa tehtäviä, joihin häneltä vaaditaan jäsenvaltion myöntämä lupa toimia lennonjohtajana tai lennontiedottajana;
  - e) sellaisen lentoaseman päällikkö, johon sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1008/2008<sup>20</sup>;
  - f) henkilö, joka suorittaa tehtäviä, jotka liittyvät jäsenvaltion vastuulla olevan lentosuunnistuslaitteiston asennukseen, muutostöihin, huoltoon, korjaamiseen, peruskorjaukseen, lentomittaukseen tai tarkastukseen;

---

<sup>20</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (uudelleen laadittu toisinto) (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti), EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3.

- g) henkilö, joka suorittaa ilma-alusten maahuolintaan liittyviä tehtäviä, mukaan luettuina tankkaus, huoltotoimet, kuormauslaskelman laadinta, kuormaus, jäänpoisto ja hinaus asetuksen (EY) N:o 1008/2008 soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalla.
4. Jokaisen 3 kohdassa luetellun henkilön on ilmoitettava poikkeamat liitteessä II olevassa 1 kohdassa säädetyssä määräajassa ja siinä täsmennettyjen vaatimusten mukaisesti.
5. Jokaisen jäsenvaltiossa sertifioidun tai hyväksytyn organisaation on ilmoitettava kyseisen jäsenvaltion 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulle toimivaltaiselle viranomaiselle yksityiskohtaiset tiedot 1 kohdan mukaisesti kerätyistä poikkeamista.
6. Jokaisen EASA:n sertifioiman tai hyväksymän organisaation on ilmoitettava EASA:lle yksityiskohtaiset tiedot 1 kohdan mukaisesti kerätyistä poikkeamista.

#### *5 artikla*

#### ***Vapaaehtoinen ilmoittaminen***

1. Jokaisen jäsenvaltioon sijoittautuneen organisaation on otettava käyttöön vapaaehtoinen ilmoitusjärjestelmä helpottaakseen sellaisia poikkeamia koskevien yksityiskohtaisten tietojen keräämistä, jotka eivät välttämättä tule ilmi pakollisessa ilmoitusjärjestelmässä, mutta jotka niiden ilmoittajan mielestä muodostavat todellisen tai mahdollisen riskin.
2. Jokaisen jäsenvaltion on otettava käyttöön vapaaehtoinen ilmoitusjärjestelmä helpottaakseen sellaisia poikkeamia koskevien yksityiskohtaisten tietojen keräämistä, jotka eivät välttämättä tule ilmi pakollisessa ilmoitusjärjestelmässä, mutta jotka niiden ilmoittajan mielestä muodostavat todellisen tai mahdollisen riskin, mukaan lukien organisaatioiden 1 kohdan mukaisesti keräämät poikkeamia koskevat yksityiskohtaiset tiedot.
3. Vapaaehtoisten ilmoitusjärjestelmien on mahdollistettava sellaisia poikkeamia koskevien yksityiskohtaisten tietojen keruu, joiden ilmoittaminen ei liitteen I mukaan ole pakollista ja joista ilmoittavat muut kuin 4 artiklan 3 kohdassa luetellut henkilöt.
4. Jokaisen jäsenvaltiossa sertifioidun tai hyväksytyn organisaation on ilmoitettava kyseisen jäsenvaltion 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulle toimivaltaiselle viranomaiselle yksityiskohtaiset tiedot 1 kohdan mukaisesti kerätyistä poikkeamista.
5. Jokaisen EASA:n sertifioiman tai hyväksymän organisaation on ilmoitettava EASA:lle yksityiskohtaiset tiedot 1 kohdan mukaisesti kerätyistä poikkeamista.
6. Jäsenvaltiot ja organisaatiot voivat ottaa käyttöön muita turvallisuustietojen keruu- ja käsittelyjärjestelmiä yksityiskohtaisten tietojen keräämiseksi poikkeamista, jotka eivät välttämättä tule ilmi 4 artiklassa ja tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa mainituissa ilmoitusjärjestelmissä. Kyseisiin järjestelmiin voi kuulua ilmoituksia muille kuin 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuille yhteisöille, ja ne voivat edellyttää toimialan aktiivista osallistumista.

## 6 artikla

### **Tietojen kerääminen ja tallentaminen**

1. Jokaisen jäsenvaltioon sijoittautuneen organisaation on nimettävä yksi tai useampi henkilö hoitamaan 4 ja 5 artiklan mukaisesti ilmoitettujen poikkeamien keräämistä, arviointia, käsittelyä, analysointia ja tallentamista. Näiden nimettyjen henkilöiden on työskenneltävä erillään ja riippumattomina organisaation muista osastoista.
2. Jokaisen jäsenvaltion on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka vastaa 4 ja 5 artiklan mukaisesti ilmoitettuja poikkeamia koskevien yksityiskohtaisten tietojen keruu-, arviointi-, käsittely-, analysointi- ja tallennusjärjestelmän perustamisesta. Nimettyjen toimivaltaisten viranomaisten on ilmoitettuja tietoja käsitellessään työskenneltävä erillään ja riippumattomina muista osastoista.

Viranomaiset, joille tämä tehtävä voidaan antaa joko yhdessä tai erikseen, ovat

- a) kansallinen siviili-ilmailuviranomainen; ja/tai
- b) turvallisuustutkintaviranomainen; ja/tai
- c) muu itsenäinen elin tai yhteisö, jolle tehtävä on annettu.

Jos jäsenvaltio nimeää tehtävään useamman kuin yhden elimen tai yhteisön, sen on nimettävä yksi niistä 8 artiklan 2 kohdassa mainituksi tiedonsiirron yhteystahoksi.

3. Organisaatioiden on tallennettava tietokantaan poikkeamailmoitukset, jotka on laadittu 4 ja 5 artiklan mukaisesti kerättyjä poikkeamia koskevien yksityiskohtaisten tietojen perusteella.
4. Edellä 2 kohdassa tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten on tallennettava kansalliseen tietokantaan poikkeamailmoitukset, jotka on laadittu 4 ja 5 artiklan mukaisesti kerättyjä poikkeamia koskevien yksityiskohtaisten tietojen perusteella.
5. Kansalliseen tietokantaan on tallennettava myös onnettomuudet ja vakavat vaaratilanteet.
6. Valtion turvallisuusohjelman täytäntöönpanosta vastaavilla jäsenvaltion viranomaisilla on turvallisuuteen liittyvien velvoitteidensa tueksi oltava täydet käyttöoikeudet 4 kohdassa tarkoitettuun kansalliseen tietokantaan.
7. Turvallisuustutkintaviranomaisilla on oltava täydet käyttöoikeudet 4 kohdassa tarkoitettuun kansalliseen tietokantaan asetuksen (EU) N:o 996/2010 5 artiklan 4 kohdassa säädettyjen velvollisuuksien täyttämiseksi.

## 7 artikla

### **Poikkeamailmoitusten laatu ja kattavuus**

1. Edellä 6 artiklassa tarkoitetuissa poikkeamailmoituksissa on annettava vähintään liitteessä II olevassa 2 kohdassa luetellut tiedot.

2. Kussakin 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitettussa poikkeamailmoituksessa on oltava kerättyä poikkeamaa koskeva turvallisuusriskiluokitus. Luokitus määräytyy 5 kohdassa vahvistetun yhteisen eurooppalaisen riskiluokitusjärjestelmän mukaisesti.
3. Organisaatioiden ja jäsenvaltioiden on luotava tietojen laadun tarkastusmenettelyjä varmistaakseen erityisesti poikkeamailmoituksen ja ilmoittajan ilmoittamaa poikkeamaa koskevien alkuperäisten tietojen välisen johdonmukaisuuden.
4. Edellä 6 artiklan 3 ja 4 kohdassa mainituissa tietokannoissa on käytettävä vakioformaatteja tiedonvaihdon helpottamiseksi, ja niiden on oltava yhteensopivia ECCAIRS- ja ADREP-järjestelmien kanssa.
5. Komissio kehittää yhteisen eurooppalaisen riskiluokitusjärjestelmän luokitellakseen poikkeamat turvallisuusriskin perusteella. Näin tehdessään komissio ottaa huomioon yhteensopivuuden tarpeen olemassa olevien riskiluokitusjärjestelmien kanssa.
6. Siirretään komissiolle 18 artiklan mukaisesti valta antaa tarvittaessa delegoituja säädöksiä yhteisen eurooppalaisen riskiluokitusjärjestelmän määrittelemiseksi.
7. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä järjestelyt yhteisen eurooppalaisen riskiluokitusjärjestelmän täytäntöönpanemiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
8. Komissio tukee jäsenvaltioiden toimivaltaisia viranomaisia näiden tietojen tallentamiseen liittyvässä tehtävässä, erityisesti, muttei pelkästään, 1 kohdassa tarkoitettujen vähimmäistietojen tallentamiseksi, 2 kohdassa tarkoitettujen poikkeamien luokittelemiseksi riskin perusteella ja 3 kohdassa tarkoitettujen tietojen laatua koskevien tarkastusmenettelyjen laatimiseksi. Tämä komissiolta saatava tuki, jota tarjotaan erityisesti ohjeiden ja työpajojen muodossa, edistää tietojen tallennusmenettelyjen yhdenmukaistamista eri jäsenvaltioissa.

#### *8 artikla*

#### ***Eurooppalainen keskusrekisteri***

1. Komissio hallinnoi eurooppalaista keskusrekisteriä, johon tallennetaan kaikki unionissa kerätyt poikkeamailmoitukset.
2. Kunkin jäsenvaltion on sovittava komission kanssa teknisistä yhteyskäytännöistä, jotka koskevat eurooppalaisen keskusrekisterin päivittämistä, joka toteutetaan siirtämällä keskusrekisteriin kaikki 6 artiklan 4 kohdassa tarkoitettut kansallisiin tietokantoihin sisältyvät turvallisuutta koskevat tiedot.
3. EASA sopii komission kanssa teknisistä yhteyskäytännöistä, jotka koskevat kaikkien Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008<sup>21</sup> ja sen täytäntöönpanosääntöjen mukaisesti kerättyjen poikkeamailmoitusten sekä 4 artiklan

---

<sup>21</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti), EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1.

6 kohdan ja 5 artiklan 5 kohdan mukaisesti kerättyjen tietojen siirtämistä eurooppalaiseen keskusrekisteriin.

4. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä järjestelyt 1 kohdassa tarkoitetun eurooppalaisen keskusrekisterin hallinnoimiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
5. Siirretään komissiolle 18 artiklan mukaisesti valta antaa tarvittaessa delegoituja säädöksiä niiden toimenpiteiden päivittämiseksi, jotka koskevat tietojen tallentamista 2 ja 3 kohdassa tarkoitettuun eurooppalaiseen keskusrekisteriin.

#### *9 artikla*

#### ***Tietojenvaihto***

1. Jäsenvaltioiden ja EASA:n on osallistuttava tietojenvaihtoon asettamalla kaikki ilmoitustietokantoihinsa tallennetut turvallisuutta koskevat tiedot muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten, EASA:n ja komission saataville eurooppalaisen keskusrekisterin välityksellä. Poikkeamailmoitukset on siirrettävä eurooppalaiseen keskusrekisteriin 30 päivän kuluessa poikkeamaa koskevien yksityiskohtaisten tietojen ensimmäisestä keräämisestä. Poikkeamailmoituksia on tarvittaessa päivitettävä turvallisuutta koskevilla lisätiedoilla.
2. Myös onnettomuuksia ja vakavia vaaratilanteita koskevat tiedot on siirrettävä eurooppalaiseen keskusrekisteriin. Kun onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinta on kesken, niistä siirretään perustiedot. Tutkinnan päätyttyä lisätään kaikki muut tiedot, myös englanninkielinen tiivistelmä lopullisesta tutkintaselostuksesta, jos sellainen on saatavilla.
3. Jos jäsenvaltio tai EASA poikkeamia koskevia yksityiskohtaisia tietoja kerätessään tai poikkeamailmoituksia tallentaessaan havaitsee turvallisuuteen liittyviä seikkoja, joiden katsotaan kiinnostavan muita jäsenvaltioita tai EASA:a ja edellyttävän mahdollisesti turvallisuustoimien toteuttamista, kyseisen jäsenvaltion tai EASA:n on mahdollisimman pian välitettävä kaikki merkitykselliset turvallisuutta koskevat tiedot asiaankuuluville jäsenvaltioiden viranomaisille tai EASA:lle.

#### *10 artikla*

#### ***Tietojen jakaminen***

1. Kaikilla yhteisöillä, jotka vastaavat siviili-ilmailun turvallisuuden sääntelystä tai siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkimisesta unionissa, on oltava online-käyttöoikeus eurooppalaisessa keskusrekisterissä oleviin poikkeamatietoihin.
2. Liitteessä III luetellut asianosaisten voivat pyytää pääsyä eräisiin eurooppalaisen keskusrekisterin sisältämiin tietoihin. Unioniin sijoittautuneiden asianosaisten on osoitettava tietopyyntönsä sen jäsenvaltion yhteystaholle, johon ne ovat sijoittautuneet. Muiden kuin unioniin sijoittautuneiden asianosaisten on osoitettava pyyntönsä komissiolle.



3. Turvallisuussyistä asianosaisille ei anneta suoraa pääsyä eurooppalaiseen keskusrekisteriin.

## *11 artikla*

### *Pyyntöjen ja päätösten käsittely*

1. Pyyntö on toimitettava yhteystahon hyväksymillä lomakkeilla. Näissä lomakkeissa on oltava vähintään liitteessä IV esitetyt kohdat.
2. Pyyntöön vastaanottavan yhteystahon on tarkistettava, että pyytjä on asianosainen ja että yhteystaho on toimivaltainen käsittelemään tällaista pyyntöä.
3. Yhteystahon, joka ottaa vastaan tietopyynnön, on arvioitava tapauskohtaisesti, onko pyyntö perusteltu ja voidaanko siihen vastata. Yhteystahot voivat toimittaa tiedot asianosaisille paperilla tai käyttäen suojattuja sähköisiä viestintävälineitä.
4. Jos pyyntö hyväksytään, yhteystahon on määriteltävä annettavan tiedon määrä ja taso. On annettava ainoastaan tiedot, jotka ovat pyynnön tarkoituksen kannalta välttämättömiä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 15 ja 16 artiklan säännösten soveltamista. Tietoja, jotka eivät liity asianosaisen omiin laitteisiin, toimintaan tai toimialaan, saa antaa ainoastaan yhdistetyssä tai yksilöimättömässä muodossa. Muussa kuin yhdistetyssä muodossa olevia tietoja saa antaa asianosaiselle, jos tämä esittää pyynnölleen yksityiskohtaiset perustelut.
5. Liitteessä III olevassa b kohdassa luetellut asianosaiset voivat saada ainoastaan tietoja, jotka liittyvät niiden omiin laitteisiin, toimintaan tai toimialaan.
6. Yhteystaho, joka saa pyynnön liitteessä III olevassa a kohdassa luetellulta asianosaiselta, voi tehdä yleisen päätöksen tietojen säännöllisestä toimittamisesta kyseiselle asianosaiselle. Pyydettyjen tietojen on liityttävä asianosaisen omiin laitteisiin, toimintaan ja toimialaan. Yleisellä päätöksellä ei voida myöntää pääsyä tietokannan kaikkeen sisältöön, ja sen on koskettava pääsyä vain yksilöimättömiin tietoihin.
7. Asianosainen saa käyttää saamiaan tietoja ainoastaan pyyntölomakkeessa ilmoitettuun tarkoitukseen, jonka on oltava yhteensopiva tämän asetuksen 1 artiklassa säädetyn tavoitteen kanssa. Asianosainen ei saa luovuttaa saamiaan tietoja eteenpäin ilman tietojen antajan kirjallista suostumusta, ja asianosaisen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen saamiensa tietojen asianmukaisen luottamuksellisuuden.
8. Tämän artiklan mukaisesti tehty päätös tietojen jakamisesta on rajoitettava siihen, mikä on tietojen käyttäjän tarkoituksen kannalta ehdottoman välttämätöntä.
9. Siirretään komissiolle 18 artiklan mukaisesti valta antaa tarvittaessa delegoituja säädöksiä niiden sääntöjen päivittämiseksi, jotka koskevat eurooppalaisen keskusrekisterin sisältämien tietojen jakamista, jotta tietojen jakamista voitaisiin laajentaa tai rajoittaa.

## *12 artikla*

### ***Pyyntöjen tallentaminen ja tietojenvaihto***

1. Kunkin yhteystahon on tallennettava kaikki vastaanottamansa pyynnöt ja tiedot niiden johdosta toteutetuista toimista. Nämä tiedot on toimitettava komissiolle aina, kun pyyntö vastaanotetaan ja/tai toimia toteutetaan.
2. Komissio asettaa kaikkien yhteystahojen saataville ajantasaisen luettelon eri yhteystahojen ja komission itsensä vastaanottamista pyynnöistä ja niiden johdosta toteutetuista toimista.

## *13 artikla*

### ***Poikkeamien analysointi ja seuranta kansallisella tasolla***

1. Jokaisen jäsenvaltioon sijoittautuneen organisaation on laadittava menettely 4 ja 5 artiklan mukaisesti kerättyjä poikkeamia koskevien yksityiskohtaisten tietojen analysoimiseksi määritelläkseen havaittuihin poikkeamiin liittyvät turvallisuusriskit. Tämän analyysin perusteella sen on määriteltävä asianmukaiset korjaavat tai ehkäisevät toimet, joita turvallisuuden parantaminen edellyttää.
2. Jokaisen jäsenvaltioon sijoittautuneen organisaation on sen jälkeen, kun todellisten tai mahdollisten turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi tarvittavat toimet on määriteltä, pantava kyseiset toimet täytäntöön kohtuullisessa ajassa ja vahvistettava menettely toimien täytäntöönpanon ja tehokkuuden seuraamiseksi.
3. Jokaisen jäsenvaltiossa sertifioidun tai hyväksytyt organisaation on tarvittaessa ilmoitettava 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulle jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle 1 kohdan mukaisesti laaditun analyysin tulos ja 2 kohdan mukaisesti vaaditut toimet 30 päivän kuluessa.
4. Jokaisen jäsenvaltion on laadittava menettely 4 ja 5 artiklan mukaisesti kerättyjä poikkeamia koskevien yksityiskohtaisten tietojen analysoimiseksi määritelläkseen havaittuihin poikkeamiin liittyvät turvallisuusriskit. Tämän analyysin perusteella sen on määriteltävä asianmukaiset korjaavat tai ehkäisevät toimet, joita turvallisuuden parantaminen edellyttää.
5. Jokaisen jäsenvaltion on sen jälkeen, kun todellisten tai mahdollisten turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi tarvittavat toimet on määriteltä, pantava kyseiset toimet täytäntöön kohtuullisessa ajassa ja vahvistettava menettely toimien täytäntöönpanon ja tehokkuuden seuraamiseksi.
6. Lisäksi jokaisen jäsenvaltion on seurattava organisaatioiden 2 kohdan mukaisesti toteuttamien toimien täytäntöönpanoa ja tehokkuutta. Jos jäsenvaltio arvioi, että toimet ovat epäasianmukaisia todellisten tai mahdollisten turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi, sen on varmistettava, että organisaatio toteuttaa ja panee täytäntöön asianmukaiset lisätoimet.
7. Tässä artiklassa kuvatut, yksittäisten poikkeamien analysointiin ja seurantaan liittyvät tiedot on tallennettava eurooppalaiseen keskusrekisteriin kohtuullisessa

ajassa ja viimeistään kaksi kuukautta sen jälkeen, kun ne on tallennettu kansalliseen tietokantaan.

8. Jäsenvaltioiden on käytettävä poikkeamailmoitusten analysoinnista saamiaan tietoja apuna määritellessään valtion turvallisuusohjelman yhteydessä toteutettavia korjaavia toimia.
9. Jäsenvaltioiden on julkaistava ainakin kerran vuodessa turvallisuuskatsaus, joka sisältää tietoja kansallisten pakollisten ja vapaaehtoisten poikkeamailmoitusjärjestelmien puitteissa kootuista poikkeamatyypeistä, jotta kansalaiset saisivat tietoja siviili-ilmailun turvallisuuden tasosta ja niistä toimista, joita jäsenvaltiot ovat tässä yhteydessä toteuttaneet turvallisuusongelmien korjaamiseksi.
10. Jäsenvaltiot voivat myös julkaista poikkeamailmoituksia, joista henkilötiedot on poistettu.

#### *14 artikla*

##### ***Poikkeamien analysointi ja seuranta Euroopan unionin tasolla***

1. Komissio ja EASA osallistuvat yhteistyössä jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa säännöllisesti eurooppalaisen keskusrekisterin sisältämien tietojen vaihtoon ja analysointiin.
2. Yhteistyöstä huolehtii ilmailualan turvallisuusanalyttikkojen verkosto.
3. EASA tukee ilmailualan turvallisuusanalyttikkojen verkoston toimintaa muun muassa avustamalla sen kokousten valmistelua ja järjestämistä.
4. Ilmailualan turvallisuusanalyttikkojen verkosto edistää ilmailun turvallisuuden parantamista unionissa erityisesti laatimalla turvallisuusanalyysjä Euroopan lentoturvallisuusohjelman ja Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman tueksi.
5. EASA liittää 1 kohdassa tarkoitetun tietojen analysoinnin tuloksia koskevat tiedot asetuksen (EY) N:o 216/2008 15 artiklan 4 kohdassa mainittuun vuotuisen turvallisuuskatsaukseen.

#### *15 artikla*

##### ***Tietojen suojaaminen ja asianmukainen käyttö***

1. Jäsenvaltioiden ja organisaatioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet niiden poikkeamia koskevien yksityiskohtaisten tietojen asianmukaisen luottamuksellisuuden varmistamiseksi, joita ne ovat saaneet 4, 5 ja 10 artiklan mukaisesti.
2. Poikkeamia koskevia yksityiskohtaisia tietoja saa käyttää ainoastaan siihen tarkoitukseen, jota varten ne on kerätty. Jäsenvaltiot ja organisaatiot eivät saa asettaa kyseisiä tietoja saataville ja käyttää niitä muihin tarkoituksiin kuin ilmailun

turvallisuuden ylläpitämiseen tai parantamiseen. Tietoja ei saa käyttää syyllisyyden tai vahingonkorvausvelvollisuuden osoittamiseen.

3. Edellä 14 artiklassa tarkoitettuja velvolluuksiaan täyttäessään komissio, EASA ja jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset varmistavat eurooppalaisen keskusrekisterin sisältämien tietojen luottamuksellisuuden ja rajoittavat sen käytön ainoastaan tarkoituksiin, jotka ovat välttämättömiä niiden turvallisuuteen liittyvien velvolluuksien täyttämiseksi. Sen vuoksi näitä tietoja on käytettävä erityisesti turvallisuussuuntausten analysointiin, joka voi muodostaa perustan nimettömille turvallisuussuosituksille tai lentokelpoisuusmääräyksille syyllisyyttä tai vastuuta osoittamatta.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset ja toimivaltaiset lainkäyttöviranomaiset tekevät keskenään yhteistyötä sopimalla etukäteen asiaan liittyvistä järjestelyistä. Näillä ennakkojärjestelyillä on pyrittävä varmistamaan oikea tasapaino asianmukaisen lainkäytön tarpeen ja turvallisuustietojen jatkuvan saatavuuden välillä.

#### *16 artikla*

#### ***Tietolähteen suojelu***

1. Jokaisen jäsenvaltioon sijoittautuneen organisaation on varmistettava, että kaikki henkilötiedot, kuten yksittäisten henkilöiden nimet ja osoitteet, ovat ainoastaan 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen henkilöiden saatavilla. Tietoja, joista henkilötiedot on poistettu, on tarvittaessa jaettava organisaatiossa. Jokaisen jäsenvaltioon sijoittautuneen organisaation on käsiteltävä henkilötietoja ainoastaan siinä määrin kuin tämän asetuksen tarkoitusta varten on tarpeen, ja rajoittamatta direktiivin 95/46/EY kansallisten täytäntöönpanosäädösten soveltamista.
2. Jokaisen jäsenvaltion on varmistettava, ettei 6 artiklan 4 kohdassa mainittuihin kansallisiin tietokantoihin tallenneta mitään henkilötietoja, kuten yksittäisten henkilöiden nimiä ja osoitteita. Tiedot, joista henkilötiedot on poistettu, on asetettava kaikkien asiaankuuluvien osapuolten saataville erityisesti, jotta nämä voisivat täyttää ilmailun turvallisuuden parantamiseen liittyvät velvollisuutensa. Jokaisen jäsenvaltion on käsiteltävä henkilötietoja ainoastaan siinä määrin, kuin tämän asetuksen tarkoitusta varten on tarpeen, ja rajoittamatta direktiivin 95/46/EY kansallisten täytäntöönpanosäädösten soveltamista.
3. Jäsenvaltioiden on pidätyttävä aloittamasta oikeudenkäyntimenettelyjä sellaisten suunnittelemattomien tai tahattomien lainrikkomusten johdosta, jotka tulevat niiden tietoon ainoastaan siksi, että niistä on tehty ilmoitus 4 ja 5 artiklan mukaisesti. Tätä sääntöä ei sovelleta, jos on kyse törkeästä huolimattomuudesta.
4. Työnantajat eivät saa aiheuttaa vaikeuksia 4 ja 5 artiklan mukaisesti poikkeamia ilmoittaneille työntekijöilleen näiden ilmoittamien tietojen perusteella, lukuun ottamatta tapauksia, joissa on kyse törkeästä huolimattomuudesta.
5. Jokaisen jäsenvaltioon sijoittautuneen organisaation on vahvistettava sisäiset säännöt, joissa kuvaillaan, miten oikeudenmukaisen toimintaympäristön periaatteet,

erityisesti 4 kohdassa tarkoitettu periaate, turvataan ja pannaan täytäntöön organisaatiossa.

6. Jokaisen jäsenvaltion on perustettava elin, joka vastaa tämän artiklan täytäntöönpanosta. Työntekijät voivat ilmoittaa kyseiselle elimelle tässä artiklassa vahvistettujen sääntöjen rikkomisesta. Tarvittaessa nimetyn elimen on ehdotettava jäsenvaltiolleen 21 artiklassa tarkoitettujen seuraamusten määräämistä työnantajalle.

#### *17 artikla*

#### ***Litteiden päivittäminen***

Siirretään komissiolle 18 artiklan mukaisesti valta antaa tämän asetuksen liitteitä koskevia delegoituja säädöksiä liitteiden mukauttamiseksi tekniseen kehitykseen sekä kansainvälisesti sovitun ADREP-luokituksen, muiden unionin hyväksymien säädösten ja kansainvälisten sopimusten mukaisiksi, asianosaisten luettelon ja eurooppalaisen keskusrekisterin tietoja koskevan pyyntölomakkeen päivittämiseksi sekä sen varmistamiseksi, että pakollisessa järjestelmässä ilmoitettavien vaaratilanteiden kattavuus säilyy asianmukaisena.

#### *18 artikla*

#### ***Siirretyn säädösvallan käyttäminen***

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.
2. Siirretään 7 artiklan 6 kohdassa, 8 artiklan 5 kohdassa, 11 artiklan 9 kohdassa ja 17 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle määräämättömäksi ajaksi.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 7 artiklan 6 kohdassa, 8 artiklan 5 kohdassa, 11 artiklan 9 kohdassa ja 17 artiklassa tarkoitettun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevan 7 artiklan 6 kohdan, 8 artiklan 5 kohdan, 11 artiklan 9 kohdan ja 17 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

## *19 artikla*

### ***Komiteamenettely***

1. Komissiota avustaa asetuksen (EY) N:o 216/2008 65 artiklalla perustettu komitea. Kyseinen komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

## *20 artikla*

### ***Oikeus tutustua asiakirjoihin ja henkilötietojen suoja***

1. Tämän asetuksen säännösten soveltaminen ei rajoita asetuksen (EY) N:o 1049/2001 soveltamista, lukuun ottamatta 10 ja 11 artiklaa, joissa vahvistetaan eurooppalaisen keskusrekisterin tietojen saatavuutta koskevat tiukemmat säännöt.
2. Tätä asetusta sovelletaan rajoittamatta direktiivin 95/46/EY kansallisten täytäntöönpanosäädösten soveltamista ja asetuksen (EY) N:o 45/2001 mukaisesti.

## *21 artikla*

### ***Seuraamukset***

Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamuksista, joita sovelletaan tämän asetuksen rikkomiseen. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle, kun seuraamuksia määrätään tämän artiklan mukaisesti.

## *22 artikla*

### ***Muutos asetukseen (EU) N:o 996/2010***

Poistetaan 19 artikla.

## *23 artikla*

### ***Kumoaminen***

Kumotaan direktiivi 2003/42/EY, komission asetus (EY) N:o 1321/2007 ja komission asetus (EY) N:o 1330/2007.

## *24 artikla*

### ***Voimaantulo***

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

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

Tehty Brysselissä

*Euroopan parlamentin puolesta*  
*Puhemies*

*Neuvoston puolesta*  
*Puheenjohtaja*

# **LIITE I: LUETTELO VAARATILANTEISTA, JOTKA ON ILMOITETTAVA POIKKEAMIEN PAKOLLISESSA ILMOITUSJÄRJESTELMÄSSÄ**

## **A osa: Luettelo ilmoitettavista ilma-alusten toimintaan, huoltoon, korjaukseen ja valmistukseen liittyvistä vaaratilanteista**

*Huomautus 1:* Vaikka tässä osassa luetellaan suurin osa ilmoitettavista vaaratilanteista, luettelo ei kuitenkaan voi olla täysin kattava. Asianosaisten olisi ilmoitettava myös kaikki muut vaaratilanteet, joiden he katsovat täyttävän ilmoitusvelvollisuuden kriteerit.

*Huomautus 2:* Tämä osa ei sisällä asetuksessa (EU) N:o 996/2010 määriteltyjä onnettomuuksia ja vakavia vaaratilanteita. Onnettomuuksista ja vakavista vaaratilanteista ilmoittamista koskevien muiden, asetuksessa (EU) N:o 996/2010 määriteltyjen vaatimusten lisäksi onnettomuudet ja vakavat vaaratilanteet olisi ilmoitettava myös poikkeamien pakollisissa ilmoitusjärjestelmissä.

*Huomautus 3:* Tässä osassa on esimerkkejä ilma-alusten toimintaan, huoltoon, korjaukseen ja valmistukseen liittyvistä ilmoitusvaatimuksista.

*Huomautus 4:* Ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvat poikkeamat, joissa toiminnan turvallisuus vaarantui tai olisi voinut vaarantua tai jotka olisivat voineet johtaa turvallisuutta heikentävään tilanteeseen. Jos ilmoittajan käsityksen mukaan tapahtuma ei vaarantanut toiminnan turvallisuutta, mutta toistuessaan erilaisissa mutta todennäköisissä olosuhteissa aiheuttaisi vaaratilanteen, ilmoitus olisi tehtävä. Vaikka tilanteen katsottaisiin edellyttävän ilmoitusta tietynlaisten tuotteiden, osien tai laitteiden osalta, sitä ei välttämättä edellytetä toisten tuotteiden, osien tai laitteiden kohdalla, ja yhden ainoan inhimillisen tai teknisen tekijän esiintyminen tai puuttuminen voi muuttaa vaaratilanteen onnettomuudeksi tai vakavaksi vaaratilanteeksi.

*Huomautus 5:* Ilmoitettavat poikkeamat voivat koskea sekä miehitettyjä ilma-aluksia että etäohjattavia ilma-aluksia (RPAS).

## **SISÄLLYSLUETTELO**

1: LENTOTOIMINTA

2: ILMA-ALUKSEN TEKNIikka

3: ILMA-ALUKSEN HUOLTO JA KORJAUS

4: LENNONVARMISTUSPALVELUT, LAITTEISTOT JA MAAPALVELUT

**1. LENTOTOIMINTA**

**1.1. Ilma-aluksen toiminta**

(a) Väistöliikkeet:

- Yhteentörmäyksen vaara toisen ilma-aluksen, maaston tai muun esineen kanssa tai vaaratilanne, jossa väistöliike olisi ollut tarpeellinen.



- Väistöliike, joka on välttämätön yhteentörmäyksen estämiseksi toisen ilma-aluksen, maaston tai muun esineen kanssa.
- Väistöliike, joka on välttämätön muun vaaratilanteen estämiseksi.
- (b) Vaaratilanteet lentoonlähdön tai laskeutumisen aikana, mukaan lukien valmistellut pakkolaskut ja pakkolaskut. Maakosketus ennen kiitotien kynnystä, pitkäksi mennyt lasku tai ilma-aluksen ajautuminen sivuun kiitotieltä ja muut vastaavat vaaratilanteet. Lentoonlähtö, keskeytetty lentoonlähtö, lasku tai laskeutumisyritys suljetulla, käytössä olevalla tai väärällä kiitotiellä. Kiitotieturvallisuuteen liittyvä poikkeama (runway incursion).
- (c) Kyvyttömyys saavuttaa ennakoitua suoritusarvoa lentoonlähdön tai nousun alkuvaiheen aikana.
- (d) Kriittisen alhainen polttoainemäärä tai kyvyttömyys siirtää polttoainetta tai käyttää kaikkea käytettävissä olevaa polttoainetta.
- (e) Hallinnan menetys (myös osittainen tai tilapäinen) syystä riippumatta.
- (f) Lähellä ratkaisunopeutta (V1) tai sitä suuremmassa nopeudessa sattuva vaaratilanne, joka aiheutuu vaarallisesta tai mahdollisesti vaarallisesta tilanteesta tai johtaa tällaiseen tilanteeseen (esim. keskeytetty lentoonlähtö, pyrstön maakosketus tai moottorin tehonmenetys).
- (g) Ylösveto, joka johtaa vaaralliseen tai mahdollisesti vaaralliseen tilanteeseen.
- (h) Tahaton merkittävä poikkeaminen ilmanopeudesta, aiotulta lentoradalta tai korkeudesta (yli 300 jalkaa) mistä tahansa syystä.
- (i) Laskeutuminen ratkaisukorkeuden tai minimilaskeutumiskorkeuden alapuolelle ilman vaadittua näköyhteyttä.
- (j) Tietoisuuden menettäminen tosiasiallisesta sijainnista tai sijainnista muihin ilma-aluksiin nähden.
- (k) Viestintäyhteyden katkeaminen ohjaamomiehistön jäsenten välillä tai ohjaamomiehistön ja muiden osapuolten (matkustamohenkilöstö, lennonjohto, tekninen henkilöstö) välillä.
- (l) Kova lasku – lasku, jonka katsotaan edellyttävän kovan laskun jälkeistä tarkastusta.
- (m) Polttoaineen epätasapainon raja-arvojen ylitys.
- (n) Toisiovalvontatutkakoodin virheellinen asetus tai väärä korkeusmittariasetus.
- (o) Lentosuunnistukseen tai suoritusarvojen laskentaan käytettävien laitteiden ohjelmointivirhe tai syöttövirhe tai väärin tietojen käyttäminen.
- (p) Radiopuhelinsanomien virheellinen vastaanotto tai tulkinta.

- (q) Polttoainejärjestelmän toimintahäiriöt tai viat, jotka vaikuttavat polttoaineen syöttöön ja/tai kulkuun.
- (r) Ilma-aluksen tahaton poikkeaminen päällystetyltä pinnalta.
- (s) Ilma-aluksen törmäys toiseen ilma-alukseen, ajoneuvoon tai muuhun maassa olevaan esineeseen.
- (t) Minkä tahansa ohjaimen tahaton ja/tai virheellinen käyttö.
- (u) Ilma-aluksen haluttua lentoasua ei kyetä saavuttamaan missä tahansa lennon vaiheessa (esim. laskutelineet ja niiden luukut, laskusiivekkeet, vakaimet, etureunasolakot jne.).
- (v) Vaarallinen tai mahdollisesti vaarallinen tilanne, joka aiheutuu vikatilanteiden tarkoituksellisesta simuloinnista koulutusta, järjestelmien tarkistusta tai koulutusta varten.
- (w) Poikkeuksellinen tärinä.
- (x) Minkä tahansa ilma-aluksen ohjaukseen liittyvän päävaroitussjärjestelmän toiminta, esim. varoitus väärästä lentoasusta, sakkausvaroitus (ohjaussauvan täristin), ylinopeusvaroitus jne. paitsi jos
  - (1) miehistö on kiistattomasti todennut, että varoitus oli virheellinen, kuitenkin sillä edellytyksellä, ettei virheellinen varoitus aiheuttanut vaikeaa tai vaarallista tilannetta, joka johtui miehistön reagoinnista varoitukseen; tai
  - (2) järjestelmää käytetään koulutusta tai testausta varten.
- (y) Maan läheisyydestä varoittavan järjestelmän (GPWS/TAWS) varoitus, kun
  - (1) ilma-alus joutuu lähemmäs maata kuin oli suunniteltu tai odotettu; tai
  - (2) varoitus saadaan mittarisääolosuhteissa tai yöllä ja sen syyksi todetaan liian suuri vajoamisnopeus (moodi 1); tai
  - (3) varoitus johtuu siitä, ettei laskutelineitä ole laskettu alas tai laskusiivekkeitä käännetty laskuasentoon lähestymisen oikeassa vaiheessa (moodi 4); tai
  - (4) miehistön toiminta varoituksen johdosta aiheuttaa tai olisi saattanut aiheuttaa vaikean tai vaarallisen tilanteen, esim. mahdollisen porrastusminimin alituksen muuhun liikenteeseen nähden. Tähän voivat sisältyä minkä tahansa moodin tai tyyppin varoitukset eli aiheellinen, tarpeeton tai virheellinen varoitus.
- (z) GPWS/TAWS:n esivaroitus (alert), kun miehistön toiminta varoituksen johdosta aiheuttaa tai olisi saattanut aiheuttaa vaikean tai vaarallisen tilanteen.
- (aa) Yhteentörmäysvaarasta varoittavan järjestelmän (ACAS) antamat toimintaohjeet (RA).

- (bb) Suihkumoottorin tai potkurin ilmapvirran aiheuttamat merkittävät vahingot tai vakavat vammat.

## **1.2. Häätätilanteet**

- (a) Tulipalo, räjähdys, savu, myrkylliset tai haitalliset kaasut; epätavallinen haju, vaikka tulipalo olisi sammutettu.
- (b) Ohjaamomiehistön tai matkustamohenkilöstön hätätilanteessa käyttämät vakiomenetelmistä poikkeavat menetelmät, kun
  - (1) menetelmä on olemassa, mutta sitä ei käytetä;
  - (2) menetelmää ei ole olemassa;
  - (3) menetelmä on olemassa, mutta se on puutteellinen tai epätarkoituksenmukainen;
  - (4) menetelmä on virheellinen;
  - (5) käytetään väärää menetelmää.
- (c) Häätätilanteessa käytettäviksi tarkoitettujen menetelmien puutteellisuus myös silloin, kun niitä käytetään huolto-, koulutus- tai testaustarkoituksessa.
- (d) Ilma-aluksen evakuointiin johtava tapahtuma.
- (e) Paineistushäiriö.
- (f) Hätävarustuksen tai määrättyjen hätätilannemenetelmien käyttö jonkin tilanteen selvittämiseksi.
- (g) Hätäilmoitukseen ("Mayday" tai "Pan") johtava tapahtuma.
- (h) Pelastusjärjestelmien tai -laitteiden, mukaan luettuina kaikki uloskäynnit ja poistumisvalot, toimintahäiriöt myös huollon, koulutuksen ja testauksen yhteydessä.
- (i) Tilanteet, joissa miehistön jäsen joutuu hätätoimenpiteenä käyttämään varahappea.

## **1.3. Miehistön toimintakyvyn menetys**

- (a) Ohjaamomiehistöön kuuluvan jäsenen toimintakyvyn menetys, myös ennen lento-ohjelmien lähtöä tapahtuva, jos katsotaan, että se olisi voinut johtaa toimintakyvyn menetykseen myös lento-ohjelmien lähdön jälkeen.
- (b) Matkustamohenkilöstöön kuuluvan jäsenen toimintakyvyn menetys, jonka seurauksena hän on kyvytön suorittamaan tehtäviään hätätilanteessa.

#### **1.4. Vammat**

- (a) Vaaratilanteet, jotka ovat aiheuttaneet tai olisivat voineet aiheuttaa merkittäviä vammoja matkustajille tai miehistön jäsenille, mutta joiden ei katsota olevan onnettomuuksina ilmoitettavia.
- (b) Miehistön jäsenen tai matkustajan terveyteen liittyvä vakava tilanne.

#### **1.5. Sääilmiö**

- (a) Salamanisku, joka aiheuttaa vaurioita ilma-alukselle tai johtaa jonkin olennaisen toiminnon menetykseen tai toimintahäiriöön.
- (b) Raekuuro, joka aiheuttaa vaurioita ilma-alukselle tai johtaa jonkin olennaisen toiminnon menetykseen tai toimintahäiriöön.
- (c) Voimakas turbulenssi, joka aiheuttaa vammoja ilma-aluksessa oleville henkilöille tai jonka katsotaan edellyttävän ilma-aluksen turbulenssitarkastusta.
- (d) Windshear-ilmiöön joutuminen.
- (e) Jäätäviin olosuhteisiin joutuminen, joka aiheuttaa hallintavaikeuksia tai vaurioita ilma-alukselle tai johtaa jonkin olennaisen toiminnon menetykseen tai toimintahäiriöön.

#### **1.6. Turvatoimet**

- (a) Laiton puuttuminen ilma-aluksen toimintaan, mukaan luettuina pommiuhka ja kaappaus.
- (b) Vaikeudet päihtyneiden, väkivaltaisten tai häiriötä aiheuttavien matkustajien hillitsemisessä.
- (c) Salamatkustajan löytyminen.

#### **1.7. Muut tapahtumat**

- (a) Usein toistuvat tiettytyyppiset vaaratilanteet, joiden ei sellaisinaan katsottaisi olevan ilmoitettavia, mutta jotka toistuvuutensa takia muodostavat mahdollisen vaaran.
- (b) Lintutörmäys, joka aiheuttaa vaurioita ilma-alukselle tai johtaa jonkin olennaisen toiminnon menetykseen tai toimintahäiriöön.
- (c) Jättöpyörteeseen joutuminen.
- (d) Miehistön väsymys, jonka on katsottu aiheuttaneen vaaraa ilma-alukselle ja siinä oleville henkilöille tai joka olisi saattanut aiheuttaa tällaista vaaraa, ilma-aluksessa tai maassa.
- (e) Mikä tahansa muu vaaratilanne, jonka on katsottu aiheuttaneen vaaraa ilma-alukselle ja siinä oleville henkilöille tai joka olisi saattanut aiheuttaa tällaista vaaraa, ilma-aluksessa tai maassa.

## 2. ILMA-ALUKSEN TEKNIikka

### 2.1. Rakenne

Kaikkia rakenneaurioita ei tarvitse ilmoittaa. Ilmoitustarpeesta päätetään vaurion vakavuutta koskevan teknisen arvion perusteella. Seuraavat esimerkit voidaan ottaa huomioon:

- (a) Vaurio keskeisessä rakenneosassa, jota ei ole luokiteltu vaurionsietäväksi (käyttöältään rajoitettu osa). Keskeisiä rakenneosia ovat osat, jotka kantavat merkittävän osan ilma-alukseen lennon aikana, maassa tai paineistuksen takia kohdistuvista kuormituksista ja joiden vaurioituminen voisi johtaa ilma-aluksen vaaralliseen rikkoutumiseen.
- (b) Sallitut rajat ylittävä vika tai vaurio keskeisessä rakenneosassa, joka on luokiteltu vaurionsietäväksi.
- (c) Rakenneosan sallitut rajat ylittävä vaurio tai vika, joka voi heikentää rakenteen jäykkyyttä siinä määrin, ettei vaadittuja aeroelastisen värähtelyn, divergenssin ja ohjainten käänteisvaikutuksen toleransseja voida enää saavuttaa.
- (d) Rakenneosan vaurio tai vika, joka saattaa aiheuttaa massaltaan niin suurten osien irtoamisen, että ne voivat vahingoittaa ilma-aluksessa olevia henkilöitä.
- (e) Rakenneosan vaurio tai vika, joka saattaa vaarantaa järjestelmien asianmukaisen toiminnan. Katso 2 kohta jäljempänä.
- (f) Jonkin ilma-aluksen rakenneosan irtoaminen lennon aikana.

### 2.2. Järjestelmät

Kaikkiin järjestelmiin ehdotetaan sovellettaviksi seuraavia yleisiä perusteita:

- (a) Järjestelmän, järjestelmän osan tai laitekokonaisuuden rikkoontuminen, merkittävä toimintahäiriö tai vika, kun vakiotoimintamenetelmiä, toimenpiteitä jne. ei pystytty riittävästi noudattamaan.
- (b) Miehistön kyvyttömyys hallita järjestelmää, esim.
  - (1) tahaton toiminta;
  - (2) väärä tai puutteellinen toiminta, mukaan lukien liikerajoitukset ja jäykkyys;
  - (3) potkurin ryntääminen ylikierroksille;
  - (4) mekaaninen irtikytkeytyminen tai vika.
- (c) Järjestelmän yksinomaisen toiminnan tai yksinomaisten toimintojen vikaantuminen tai toimintahäiriö (yhteen järjestelmään on voitu yhdistää useita toimintoja).
- (d) Interferenssi järjestelmän sisällä tai eri järjestelmien välillä.

- (e) Järjestelmään liittyvän suojalaitteen tai varajärjestelmän vika tai toimintahäiriö.
- (f) Järjestelmän varmistuksen vika.
- (g) Mikä tahansa vaaratilanne, joka on aiheutunut järjestelmän odottamattomasta toiminnasta.
- (h) Ilma-alustyypeissä, joissa on vain yksi pääjärjestelmä, järjestelmän osa tai laitekokonaisuus: pääjärjestelmän, järjestelmän osan tai laitekokonaisuuden rikkoontuminen, merkittävä toimintahäiriö tai vika.
- (i) Ilma-alustyypeissä, joissa on useita toisistaan riippumattomia pääjärjestelmiä, järjestelmien osia tai laitekokonaisuuksia: useamman kuin yhden pääjärjestelmän, järjestelmän osan tai laitekokonaisuuden rikkoontuminen, merkittävä toimintahäiriö tai vika.
- (j) Ilma-aluksen järjestelmiin tai laitteisiin liittyvien varoitusjärjestelmien toiminta, paitsi jos miehistö toteaa kiistattomasti varoituksen virheellisuuden, kuitenkin sillä edellytyksellä, ettei virheellinen varoitus ole aiheuttanut vaikeaa tai vaarallista tilannetta, joka johtui miehistön reagoinnista varoitukseen.
- (k) Hydraulinesteen, polttoaineen, öljyn tai muiden nesteiden vuodot, jotka aiheuttavat palovaaran tai ilma-aluksen rakenteiden, järjestelmien tai laitteiden mahdollisesti vaarallisen saastumisen tai jotka aiheuttavat vaaraa ilma-aluksessa oleville henkilöille.
- (l) Näyttöjärjestelmän toimintahäiriö tai vika, jonka seurauksena miehistö voi saada harhaanjohtavia näyttöjä.
- (m) Mikä tahansa vika, toimintahäiriö tai puute, kun se tapahtuu lennon kriittisessä vaiheessa ja on järjestelmän toiminnan kannalta merkittävä.
- (n) Todellisten suoritusarvojen jääminen huomattavasti hyväksytyjä suoritusarvoja alhaisemmiksi, mikä on aiheuttanut vaarallisen tilanteen (ottaen huomioon suoritusarvojen laskentamenetelmän tarkkuus), mukaan lukien jarrutusteho, polttoaineenkulutus jne.
- (o) Ohjainpintojen epäsymmetrinen toiminta, esim. laskusiivekkeet, etureunasolakot, spoilerit jne.

Tämän liitteen lisäyksessä luetellaan esimerkkejä ilmoitettavista vaaratilanteista, kun näitä yleisiä perusteita sovelletaan tiettyihin järjestelmiin.

### **2.3. Työntövoima (mukaan luettuina moottorit, potkurit ja roottorijärjestelmät) ja apuvoimalaitteet**

- (a) Moottorin sammuminen, sammuttaminen tai toimintahäiriö.
- (b) Suurella nopeudella pyörivän laitteen liian suuri kierrosnopeus tai kyvyttömyys hallita kierrosnopeutta (esim. apuvoimalaite, ilmakäynnistin, ilmastointilaite, patoilmaturbiini, potkuri tai roottori).

- (c) Moottorin osan vika tai toimintahäiriö, jolla on yksi tai useampia seuraavista vaikutuksista:
- (1) osien/sirpaleiden sinkoutuminen suojuksen läpi;
  - (2) hallitsematon sisäinen tai ulkoinen tulipalo tai kuumien kaasujen purkautuminen;
  - (3) työntövoiman suuntautuminen muuhun kuin ohjaajan haluamaan suuntaan;
  - (4) reverssin toimimattomuus tai tahaton toiminta;
  - (5) kyvyttömyys säätää tehoa, työntövoimaa tai kierroslukua;
  - (6) moottorin kiinnitysrakenteen vikaantuminen;
  - (7) moottorin olennaisen osan osittainen tai täydellinen menetys;
  - (8) tiheä ja näkyvä savu tai myrkyllinen aine, joiden pitoisuus on riittävän suuri aiheuttamaan miehistön tai matkustajien toimintakyvyn menetyksen;
  - (9) kyvyttömyys pysäyttää moottori tavanomaisten menetelmien avulla;
  - (10) toimintakunnossa oleva moottori ei käynnisty.
- (d) Työntövoiman tai tehon tahaton menetys, muutos tai vaihtelu, joka luokitellaan työntövoiman tai tehonhallinnan menetykseksi (LOTIC):
- (1) yksimoottorisessa ilma-aluksessa; tai
  - (2) kun sitä pidetään liian suurena ilma-alukselle; tai
  - (3) kun se voi vaikuttaa useampaan kuin yhteen moottoriin monimoottorisessa ilma-aluksessa ja erityisesti kaksimoottorisessa ilma-aluksessa; tai
  - (4) monimoottorisessa ilma-aluksessa, kun samaa tai vastaavaa moottorityyppiä käytetään ilma-aluksessa, jossa tilannetta pidettäisiin vaarallisena tai kriittisenä.
- (e) Käyttöältään rajoitetun osan vika, joka aiheuttaa osan poistamisen ennen sen käyttöä loppua.
- (f) Samasta syystä johtuvat viat, jotka voivat johtaa moottorin pysäyttämiseen lennon aikana niin usein, että on olemassa mahdollisuus, että saman lennon aikana on pysäytettävä useampi kuin yksi moottori.
- (g) Moottorin rajoitin- tai säätölaite ei toimi sitä tarvittaessa tai toimii tahattomasti.
- (h) Moottoriparametrien ylitys.

- (i) Vieraan esineen aiheuttamat vauriot (FOD).

*Potkurit ja potkurien voimansiirto*

- (j) Potkurin tai moottorin minkä tahansa osan vika tai toimintahäiriö, joka johtaa yhteen tai useampaan seuraavista tilanteista:
  - (1) potkurin ylikierrokset;
  - (2) liiallisen ilmanvastuksen syntyminen;
  - (3) työntövoiman suuntautuminen ohjaajan haluamaan suuntaan nähden päinvastaiseen suuntaan;
  - (4) potkurin tai sen olennaisen osan irtoaminen;
  - (5) vika, joka johtaa liialliseen epätasapainoon;
  - (6) potkurin lapojen tahaton liikkuminen pienemmälle nousukulmalle kuin se, joka on määrätty vähimmäisarvoksi lennon aikana;
  - (7) potkuria ei pystytä lepuuttamaan;
  - (8) potkurin nousukulmaa ei pystytä muuttamaan;
  - (9) tahaton nousukulman muutos;
  - (10) vääntömomentin tai nopeuden hallitsematon vaihtelu;
  - (11) osien irtoaminen alhaisella nopeudella.

*Roottorit ja roottorien voimansiirto*

- (k) Pääroottorin vaihteiston tai kiinnityksen vaurio tai vika, joka voisi johtaa roottorikokoonpanon irtoamiseen lennon aikana ja/tai roottorin säädön toimintahäiriöihin.
- (l) Pyrstöroottorin, voimansiirron ja vastaavien järjestelmien vauriot.

*Apuvoimalaitteet*

- (m) Apuvoimalaitteen sammuminen tai vikaantuminen, kun sen on oltava käytettävissä esimerkiksi ETOPS-toimintaa koskevien vaatimusten tai minimivarusteluettelon mukaisesti.
- (n) Apuvoimalaitetta ei voida sammuttaa.
- (o) Ylikierrokset.
- (p) Apuvoimalaite ei käynnisty, kun sitä tarvitaan toiminnallisista syistä.



## 2.4. Inhimilliset tekijät

Vaaratilanne, jossa mikä tahansa ilma-aluksen suunnittelun piirre tai puute olisi saattanut johtaa käyttövirheeseen, joka voi myötävaikuttaa vaaratilanteen tai onnettomuuden syntyyn.

## 2.5. Muut tapahtumat

- (a) Vaaratilanne, jossa mikä tahansa ilma-aluksen suunnittelun piirre tai puute olisi saattanut johtaa käyttövirheeseen, joka voi myötävaikuttaa vaaratilanteen tai onnettomuuden syntyyn.
- (b) Vaaratilanne, jota ei tavallisesti pidetä ilmoitettavana (esimerkiksi sisustuksessa ja matkustamon varusteissa tai vesijärjestelmässä), kun poikkeaman esiintymisolosuhteet johtivat siihen, että tilanne aiheutti vaaraa ilma-alukselle tai siinä oleville henkilöille.
- (c) Tulipalo, räjähdys, savu, myrkylliset tai haitalliset kaasut.
- (d) Muu tilanne, joka voisi aiheuttaa vaaraa ilma-alukselle tai vaikuttaa ilma-aluksessa olevien henkilöiden tai sen läheisyydessä maassa olevien ihmisten tai omaisuuden turvallisuuteen.
- (e) Matkustamokuulutusjärjestelmän vaurio tai vika, jonka vuoksi järjestelmä ei toimi tai kuulutuksia ei voi kuulla.
- (f) Ohjaajan istuimen säädön rikkoutuminen lennon aikana.

## 3. ILMA-ALUKSEN HUOLTO JA KORJAUS

- (a) Ilma-aluksen osien tai laitteiden virheellinen kokoonpano, joka havaitaan sellaisen tarkastus- tai testausmenettelyn aikana, jota ei ole laadittu nimenomaan tätä tarkoitusta varten.
- (b) Rakennevaurioon johtava kuuman vuodatusilman vuoto.
- (c) Käyttöäältään rajoitetun osan vika, joka aiheuttaa osan poistamisen ennen sen käyttöään loppua.
- (d) Mistä tahansa syystä (esimerkiksi aeroelastisesta värähtelystä, jäykkyyden heikkenemisestä tai rakenteen vaurioitumisesta) johtuvat vauriot tai viat (esimerkiksi säröt, murtumat, korrosio, delaminaatio, liitosten aukeaminen jne.):
  - (1) primaarirakenteissa tai keskeisissä rakenne-osissa (sitä kuin ne on määritelty valmistajan korjauskäsikirjassa), kun tällainen vaurio tai vika ylittää korjauskäsikirjassa määritellyt raja-arvot ja edellyttää korjausta tai osan täydellistä tai osittaista vaihtamista;
  - (2) sekundaarirakenteissa, jos vaurio tai vika on aiheuttanut tai olisi voinut aiheuttaa vaaraa ilma-alukselle;

- (3) moottorissa, potkurissa tai pyöriväsiipisen ilma-aluksen roottorijärjestelmässä.
- (e) Järjestelmän tai laitteen rikkoutuminen, toimintahäiriö tai vika, vaurio tai toiminnan heikkeneminen, joka on havaittu lentokelpoisuusmääräysten tai muiden valvovan viranomaisen antamien pakollisten vaatimusten noudattamisen yhteydessä, kun:
- (1) määräystä noudattava ilmoittajaorganisaatio havaitsee vaurion tai vian ensimmäistä kertaa;
- (2) vaurio tai vika havaitaan tämän jälkeen uudelleen ja se ylittää määräyksissä ilmoitetut sallitut raja-arvot ja/tai julkaistuja korjausmenetelmiä ei ole saatavilla.
- (f) Pelastusjärjestelmien tai -laitteiden, mukaan luettuina kaikki uloskäynnit ja poistumisvalot, toimintahäiriöt myös huollon ja testauksen yhteydessä.
- (g) Vaadittujen huoltomenetelmien noudattamatta jättäminen tai merkittävät virheet niiden noudattamisessa.
- (h) Tuotteet, osat, laitteet tai materiaalit, joiden alkuperä on tuntematon tai epäilyttävä.
- (i) Harhaanjohtavat, virheelliset tai riittämättömät huoltotiedot tai -menetelmät, jotka voivat johtaa huoltovirheisiin.
- (j) Ilma-aluksen järjestelmien ja laitteiden testauksessa tai tarkastuksessa käytettävien maalaitteiden rikkoutumiset, toimintahäiriöt ja viat, jos ongelma ei käynyt selvästi ilmi vaadituissa tavanomaisissa tarkastuksissa ja testauksissa ja tämä aiheuttaa vaarallisen tilanteen.

#### **4. LENNONVARMISTUSPALVELUT, LAITTEISTOT JA MAAPALVELUT**

##### **4.1. Lennonvarmistuspalvelut**

Katso liite IB: luettelo ilmoitettavista lennonvarmistukseen liittyvistä vaaratilanteista.

##### **4.2. Lentopaikat ja lentopaikkojen varustus ja palvelut**

- (a) Maahenkilöstön ja ilmaliikennepalvelun välisen radioyhteyden menetys.
- (b) Paloaseman hälytysjärjestelmän häiriö.
- (c) Pelastus- ja palontorjuntapalveluja ei käytettävissä vaatimusten mukaisesti.
- (d) Lentopaikan toimintaolosuhteiden merkittävä muuttuminen, joka voi johtaa vaarallisiin tilanteisiin ja jota ei ole ilmoitettu ilmaliikennepalvelulle.

### **4.3. Matkustajista huolehtiminen, matkatavarat ja rahti**

- (a) Kuljetetusta matkatavarasta tai rahdista aiheutunut ilma-aluksen rakenteiden, järjestelmien ja laitteiden merkittävä saastuminen.
- (b) Matkustajien, matkatavaroiden tai rahdin virheellinen kuormaus, jolla on todennäköisesti merkittävä vaikutus ilma-aluksen massa- ja/tai massakeskiön asemaan.
- (c) Matkatavaroiden tai rahdin (käsimatkatavarat mukaan luettuina) virheellinen sijoittaminen, joka todennäköisesti aiheuttaa vaaraa ilma-alukselle, sen laitteille tai siinä oleville henkilöille tai vaikeuttaa ilma-aluksen evakuointia.
- (d) Rahtikonttien tai suurten rahtitavaroiden riittämätön kiinnitys.
- (e) Vaarallisten aineiden kuljettaminen tai kuljettamisen yritys sovellettavien määräysten vastaisesti, mukaan luettuina vaarallisten aineiden virheelliset merkinnät ja pakkaaminen.

### **4.4. Ilma-aluksen maahuolinta ja asematasolla tehtävät huoltotoimet**

- (a) Merkittävä vuoto polttoaineen tankkauksen aikana.
- (b) Väärän polttoainemäärän tankkaus, jolla on todennäköisesti merkittävä vaikutus ilma-aluksen toiminta-aikaan, suoritusarvoihin, massakeskiön asemaan tai rakenteelliseen lujuuteen.
- (c) Ilma-aluksen järjestelmien ja laitteiden testauksessa tai tarkastuksessa käytettävien maalaitteiden viat, toimintahäiriöt ja puutteet, jos ongelma ei käynyt selvästi ilmi vaadituissa tavanomaisissa tarkastuksissa ja testauksissa ja tämä aiheuttaa vaarallisen tilanteen.
- (d) Vaadittujen huoltotoimien suorittamatta jättäminen tai merkittävät virheet niiden suorittamisessa.
- (e) Epäpuhtaan tai väärän tyyppisen polttoaineen tai muiden välttämättömien nesteiden ja kaasujen täydennys (mukaan luettuina happi ja juomavesi).

*Lisäys LIITTEESSÄ I olevaan A osaan*

Seuraavassa annetaan esimerkkejä ilmoitettavista vaaratilanteista, kun liitteessä I olevan A osan 2.2 kohdassa lueteltuja yleisiä perusteita sovelletaan yksittäisiin järjestelmiin.

1. Ilmastointi/tuuletus
  - (a) avioniikan jäähdytyksen täydellinen toimimattomuus;
  - (b) paineistushäiriö.
2. Automaattiohjausjärjestelmä
  - (a) automaattiohjausjärjestelmä ei kytkettynä ollessaan suorita haluttua toimintoa;
  - (b) miehistön ilmoittamat, automaattiohjausjärjestelmän toimintaan liittyvät merkittävät vaikeudet ilma-aluksen hallinnassa;
  - (c) viat automaattiohjausjärjestelmän irtikytkentälaitteessa;
  - (d) automaattiohjauksen toimintatilan tahaton muutos.
3. Yhteydenpito
  - (a) matkustamokuulutusjärjestelmän vaurio tai vika, jonka vuoksi järjestelmä ei toimi tai kuulutuksia ei voi kuulla;
  - (b) radioyhteyden täydellinen menetys lennon aikana.
4. Sähköjärjestelmä
  - (a) yhden sähköjakelujärjestelmän toimimattomuus (vaihto- tai tasavirta);
  - (b) kaikkien tai useamman kuin yhden sähköntuottojärjestelmän toimimattomuus;
  - (c) sähköntuottojärjestelmän varajärjestelmä ei toimi.
5. Ohjaamo/matkustamo/rahtitila
  - (a) ohjaajan istuimen säädön rikkoutuminen;
  - (b) pelastusjärjestelmien tai -laitteiden toimintahäiriöt, mukaan luettuina evakuoinnin merkkijärjestelmä, kaikki uloskäynnit,
  - (c) hätävalaistus jne.;
  - (d) rahdin kiinnitys ei toimi.
6. Palontorjuntajärjestelmä
  - (a) palovaroitukset lukuun ottamatta niitä, jotka todetaan heti virheellisiksi;

- (b) palon tai savun ilmaisu- tai torjuntajärjestelmän toimintahäiriö tai vika, jota ei havaittu ja joka voisi aiheuttaa palonilmaisu-, tai -torjuntajärjestelmän toimimattomuuden tai vajaatoiminnan;
- (c) kun todellinen palo tai savu ei aiheuta varoitusta.

## 7. Ohjaimet

- (a) laskusiivekkeiden, etureunasolakoiden, spoilereiden jne. epäsymmetrinen toiminta;
- (b) pääohjainten tai niihin liittyvien säätölaitteiden ja lukitusjärjestelmien toiminnassa ilmenevät liikerajoitukset, jäykkyys tai heikko tai viivästynyt toiminta;
- (c) ohjainpinnan liian suuri liike;
- (d) miehistön tuntema ohjainpintojen värähtely;
- (e) ohjaimen mekaaninen irtikytkeytyminen tai vika;
- (f) ilma-aluksen tavanomaisen ohjattavuuden merkittävä vaikeutuminen tai lento-ominaisuuksien merkittävä heikkeneminen.

## 8. Polttoainejärjestelmä

- (a) polttoainemäärän mittausjärjestelmän toimintahäiriö, joka aiheuttaa ilma-aluksessa olevan polttoainemäärän näytön rikkoutumisen tai virheellisen näyttämisen;
- (b) polttoainevuoto, joka aiheuttaa suuren polttoainemenetyksen, palovaaran tai merkittävää saastumista;
- (c) polttoaineen pikatyhjennysjärjestelmän toimintahäiriö tai vika, joka aiheuttaa huomattavan polttoainemäärän tahattoman menetyksen, palovaaran, ilma-aluksen laitteiden vaarallisen saastumisen tai pikatyhjennysjärjestelmän toimimattomuuden;
- (d) polttoainejärjestelmän toimintahäiriöt tai viat, joilla on merkittävä vaikutus polttoaineen syöttöön ja/tai jakeluun;
- (e) kyvyttömyys siirtää polttoainetta tai käyttää kaikkea käytettävissä olevaa polttoainetta.

## 9. Hydraulijärjestelmä

- (a) yhden hydraulijärjestelmän rikkoutuminen (ainoastaan ETOPS-toiminnassa);
- (b) eristysjärjestelmän rikkoutuminen;
- (c) useamman kuin yhden hydraulipiirin rikkoutuminen;
- (d) hydraulijärjestelmän varajärjestelmän rikkoutuminen;

- (e) ilmakäyttöisen generaattorin tahaton ulostulo.
10. Jäätymisilmaisain ja jäänestojärjestelmä
- (a) jäätyminen estojärjestelmän tai jäänpoistojärjestelmän rikkoutuminen tai vajaatoiminta, jota ei havaittu;
  - (b) useamman kuin yhden anturilämmitysjärjestelmän rikkoutuminen;
  - (c) jäänpoisto siivistä ei onnistu symmetrisesti;
  - (d) poikkeuksellinen jäänmuodostus, jolla on merkittäviä vaikutuksia suorituskykyyn tai hallintaominaisuuksiin;
  - (e) miehistön ulos näkeminen vaikeutuu merkittävästi.
11. Mittari-, varoitus- ja tallennusjärjestelmät
- (a) mittarin tai näyttölaitteen toimintahäiriö tai vika, kun miehistölle tulevat huomattavasti harhaanjohtavat näytöt voivat johtaa siihen, että miehistö käyttää jotain olennaista järjestelmää virheellisesti;
  - (b) järjestelmän punaisen varoitustoiminnon rikkoutuminen;
  - (c) kuvaruutunäytöillä varustetut ohjaamot (glass cockpits): useamman kuin yhden näyttö- tai varoitustoimintoja suorittavan näyttöyksikön tai tietokoneen rikkoutuminen tai toimintahäiriö.
12. Laskutelineet/jarrut/renkaat
- (a) tulipalo jarruissa;
  - (b) jarrutustehon merkittävä heikkeneminen;
  - (c) epäsymmetrinen jarrutus, joka aiheuttaa kulkuradan merkittävän muutoksen;
  - (d) laskutelineen vapaapudotusjärjestelmä ei toimi (myös säännöllisten testien yhteydessä);
  - (e) laskutelineiden tahaton ulostulo tai sisään vetäytyminen tai niiden luukkujen tahaton avautuminen tai sulkeutuminen;
  - (f) useamman kuin yhden renkaan puhkeaminen.
13. Navigaatiolaitteet (tarkkuuslähestymisjärjestelmä mukaan luettuna) ja lentotietojärjestelmät
- (a) navigaatiolaitteiden täydellinen rikkoutuminen tai useat toimintahäiriöt;
  - (b) lentotietojärjestelmän täydellinen rikkoutuminen tai useat toimintahäiriöt;
  - (c) merkittävästi harhaanjohtavat näytöt;

- (d) merkittävät navigointivirheet, joiden katsotaan johtuvan virheellisistä tiedoista tai tietokannan koodausvirheestä;
- (e) odottamattomat sivuttais- ja korkeussuuntaiset lentoradan muutokset, jotka eivät johdu ohjaajan toiminnasta;
- (f) maassa olevien suunnistuslaitteiden ongelmat, jotka johtavat merkittäviin navigointivirheisiin, jotka eivät liity siirtymisiin inertiasuunnistuksesta radiosuunnistukseen.

14. Paineistetun ilma-aluksen happijärjestelmä

- (a) ohjaamon hapensyötön toimimattomuus;
- (b) hapensyötön toimimattomuus merkittävälle matkustajamäärälle (yli 10 %) myös silloin, kun se havaitaan huollon, koulutuksen tai testauksen yhteydessä.

15. Vuodatusilmajärjestelmä

- (a) palovaroituksen tai rakenneaurion aiheuttava kuuman vuodatusilman vuoto;
- (b) kaikkien vuodatusilmajärjestelmien rikkoutuminen;
- (c) vuodatusilman vuodonilmaisujärjestelmän rikkoutuminen.

## **B osa: Luettelo ilmoitettavista lennonvarmistuspalveluihin liittyvistä vaaratilanteista**

*Huomautus 1:* Vaikka tässä osassa luetellaan suurin osa ilmoitettavista vaaratilanteista, luettelo ei kuitenkaan voi olla täysin kattava. Asianosaisten on ilmoitettava myös kaikki muut vaaratilanteet, joiden he katsovat täyttävän ilmoitusvelvollisuuden kriteerit.

*Huomautus 2:* Tämä osa ei sisällä asetuksessa (EU) N:o 996/2010 määriteltyjä onnettomuuksia ja vakavia vaaratilanteita. Onnettomuuksista ja vakavista vaaratilanteista ilmoittamista koskevien muiden, asetuksessa (EU) N:o 996/2010 määriteltyjen vaatimusten lisäksi onnettomuudet ja vakavat vaaratilanteet olisi ilmoitettava myös poikkeamien pakollisissa ilmoitusjärjestelmissä.

*Huomautus 3:* Tämä osa sisältää lennonvarmistuspalveluihin liittyvät vaaratilanteet, jotka muodostavat todellisen tai mahdollisen vaaran lentoturvallisuudelle tai jotka voivat vaarantaa turvallisen lennonvarmistuspalvelun antamisen.

*Huomautus 4:* Tämän osan sisältö ei estä ilmoittamasta kaikkia vaaratilanteita, tilanteita tai olosuhteita, jotka voivat vaarantaa ilma-aluksen turvallisuuden, jos ne toistuisivat muissa todennäköisissä olosuhteissa, tai jos niiden annetaan jatkaa puuttumatta asiaan.

- (1) Yhteentörmäyksen uhka (mukaan lukien kaikki tilanteet, joissa ilma-aluksen katsotaan olleen liian lähellä toista ilma-alusta / maata / ajoneuvoa / henkilöä tai esinettä):
  - (a) Porrastusminimin alitus
  - (b) Riittämätön porrastus
  - (c) Maahan törmäyksen uhka ilma-aluksen ollessa normaalisti ohjaajan hallinnassa
  - (d) Kiitotieturvallisuuteen liittyvä poikkeama (runway incursion), jossa väistöliike on välttämätön.
- (2) Yhteentörmäysriski tai yhteentörmäyksen uhka (mukaan lukien kaikki tilanteet, joissa onnettomuus tai yhteentörmäyksen uhka on mahdollinen, jos lähellä on toinen ilma-alus):
  - (a) Kiitotieturvallisuuteen liittyvä poikkeama, jossa väistöliike ei ole välttämätön
  - (b) Ajautuminen ulos kiitotieltä
  - (c) Ilma-aluksen poikkeaminen lennonjohdon selvityksestä
  - (d) Ilma-aluksen poikkeaminen sovellettavasta ilmaliikenteen hallinnan säännöstöstä
    - (1) Ilma-aluksen poikkeaminen sovellettavista julkaistuista ilmaliikenteen hallintamenetelmistä
    - (2) Luvaton lentäminen ilmatilaan



- (3) Poikkeaminen ilmaliikenteen hallintaan liittyvistä ilma-aluksen laite- ja toimintavaatimuksista, joista on määrätty sovellettavassa säännöstössä.
- (3) Ilmaliikenteen hallintaan liittyvät vaaratilanteet (mukaan lukien tilanteet, jotka vaikuttavat mahdollisuuksiin antaa turvallista ilmaliikenteen hallintapalvelua, ja tilanteet, joissa ilma-aluksen turvallinen toiminta ei riskistä huolimatta ole vaarantunut).

Tähän sisältyvät seuraavat vaaratilanteet:

- (a) Kyvyttömyys antaa ilmaliikenteen hallintapalvelua
  - (1) Kyvyttömyys antaa ilmaliikennepalvelua
  - (2) Kyvyttömyys antaa ilmatilan hallintapalvelua
  - (3) Kyvyttömyys antaa ilmaliikennevirtojen säätelypalvelua
- (b) Viestintätoiminnon häiriö
- (c) Valvontatoiminnon häiriö
- (d) Tietojenkäsittely- ja tiedonjakelutoiminnon häiriö
- (e) Navigaatiotoiminnon häiriö
- (f) Ilmaliikenteen hallintajärjestelmän turvatoimet.

*Lisäys liitteessä I olevaan B osaan*

Seuraavassa annetaan esimerkkejä ilmaliikenteen hallintaan liittyvistä vaaratilanteista, joista on ilmoitettava, kun liitteessä I olevan B osan 3 kohdassa lueteltuja yleisiä perusteita sovelletaan ilma-aluksen toimintaan.

1. Selvästi virheellisten, puutteellisten tai harhaanjohtavien tietojen antaminen maassa olevissa tietolähteissä, kuten ilmaliikennepalvelussa (ATS), lähestymisalueiden automaattisessa tiedotuspalvelussa (ATIS), sääpalvelussa, suunnistustietokannoissa, kartoissa, kaavioissa, ilmailutiedotuspalvelussa (AIS), käsikirjoissa jne.
2. Vaadittua pienempi korkeusvara maastoon.
3. Virheellisten ilmanpainetietojen (korkeusmittariasetuksen) antaminen.
4. Tärkeiden viestien virheellinen lähettäminen, vastaanotto tai tulkinta, kun tämä aiheuttaa vaarallisen tilanteen.
5. Porrastusminimin alitus.
6. Luvaton lentäminen ilmatilaan.
7. Laittomat radiopuhelinlähetykset.
8. Lennonvarmistuspalvelun maa- tai satelliittilaitteiden vika.
9. Merkittävä häiriö lennonjohdossa / ilmaliikenteen hallinnassa tai lentopaikan rakenteiden kunnan merkittävä heikkeneminen.
10. Lentopaikan kenttäalueella ja/tai suunnistuslaitteiden suoja-alueella on ilma-aluksia, ajoneuvoja, eläimiä, ihmisiä tai vieraita esineitä, jotka aiheuttavat vaarallisen tai mahdollisesti vaarallisen tilanteen.
11. Lentopaikan kenttäalueella olevien esteiden tai vaarojen virheellinen tai riittämätön merkitseminen, mikä aiheuttaa vaarallisen tilanteen.
12. Lentopaikan valojen sammuminen, merkittävä toimintahäiriö tai puuttuminen.

**LIITE II: LUETTELO POIKKEAMIEN PAKOLLISEEN  
ILMOITUSJÄRJESTELMÄÄN SOVELLETTAVISTA MÄÄRÄAJOISTA JA  
VAATIMUKSISTA**

**1. ILMOITTAMISEN MÄÄRÄAIKA**

**1.1. Yleissääntö**

Poikkeama on ilmoitettava 4 artiklan mukaisesti 72 tunnin kuluessa.

**1.2. Erityistapaukset**

- (a) Ilmoitus on tehtävä viipymättä seuraavissa tapauksissa: "yhteentörmäysvaara minkä tahansa lentävän laitteen kanssa; virheelliset lennonjohtomenetelmät tai niiden menetelmien noudattamatta jättäminen, joita ilmaliikennepalvelun tai ohjaamomiehistön olisi pitänyt noudattaa; ilmaliikennepalvelun laitteiden häiriö" asetuksen N:o 859/2008<sup>22</sup> (EU-OPS) 1.420 kohdan d alakohdan 1 alakohdan mukaisesti.
- (b) Ilmoitus on tehtävä välittömästi, kun kyse on asetuksen N:o 859/2008 (EU-OPS) 1.420 kohdan d alakohdan 3 alakohdan mukaisista lintujen aiheuttamista vaaratilanteista.
- (c) Ilmoitus on tehtävä laskun jälkeen, kun kyse on asetuksen N:o 859/2008 (EU-OPS) 1.420 kohdan d alakohdan 3 alakohdan mukaisesta lintutörmäyksestä, josta on aiheutunut ilma-alukselle merkittävä vaurio tai jonkin tärkeän toiminnon menetys tai häiriö.
- (d) Ilmoitus on tehtävä mahdollisimman pian, kun kyse on asetuksen N:o 859/2008 (EU-OPS) 1.420 kohdan d alakohdan 5 alakohdan mukaisesta ilma-aluksessa tapahtuneesta laittomasta puuttumisesta lentoon.
- (e) Ilmoitus on tehtävä mahdollisimman pian, kun lennon aikana ilmenee asetuksen N:o 859/2008 (EU-OPS) 1.420 kohdan d alakohdan 6 alakohdan mukaisia mahdollisesti vaarallisia olosuhteita, kuten maa- tai suunnistuslaitteiden häiriö, vaarallinen sääilmiö tai vulkaaninen tuhkapilvi.

**2. PAKOLLISET TIETOKENTÄT**

**2.1. Yleiset tietokentät**

Jokaisessa 4 ja 5 artiklan mukaisesti kerätyssä poikkeamailmoituksessa on oltava vähintään seuraavat tiedot:

(1) Otsikko

- Otsikko

---

<sup>22</sup> Komission asetus (EY) N:o 859/2008, annettu 20 päivänä elokuuta 2008, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 muuttamisesta kaupallisiin lentokoneella suoritettaviin ilmakuljetuksiin sovellettavien yhteisten teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen osalta, EUVL L 254, 20.9.2008, s. 1.

(2) Arkistointitiedot

- Vastuussa oleva yksikkö
- Asian numero
- Poikkeaman tilanne

(3) Milloin

- Paikallinen päivämäärä
- Paikallinen kellonaika
- UTC-päivämäärä
- UTC-kellonaika

(Jos valitaan vain yksi päivämäärä / kellonaika, sen on oltava UTC)

(4) Missä

- Poikkeaman tapahtumavaltio / -alue
- Poikkeaman tapahtumapaikka

(5) Luokitus

- Poikkeaman luokka
- Poikkeaman ryhmä

(6) Vakavuus

- Suurin aiheutunut vahinko
- Vamman aste
- Vahingot kolmansille osapuolille – (suositeltava kenttä – ei aina tarpeellinen)
- Lentopaikalle aiheutunut vahinko – (suositeltava kenttä – ei aina tarpeellinen)

(7) Yhteys ilmaliikenteen hallintaan (jos merkitystä)

- Ilmaliikenteen hallinnan osuus tapahtuneeseen

(8) Sää (jos merkitystä)

- Oliko sääolosuhteilla vaikutusta

Jos vastaus on kyllä:

- Sääolosuhteet
  - Valaistusolosuhteet
  - Tuulen nopeus
  - Näkyvyys
  - Ilman lämpötila
- (9) Selostus
- Selostuksen kieli
  - Selostus
- (10) Tapahtumat
- Tapahtuman tyyppi
  - Tapahtuman vaihe
- (11) Riskiluokitus

## **2.2. Erityiset tietokentät**

Jos poikkeamassa oli osallisena ilma-alus, on annettava seuraavat tiedot:

- (1) Ilma-aluksen tunnistetiedot
- Rekisteröintivaltio
  - Merkki / Malli / Sarja
  - Ilma-aluksen sarjanumero
  - Ilma-aluksen rekisteritunnus
- (2) Ilma-aluksen käyttö
- Lentotoiminnan harjoittaja
  - Toiminnanharjoittajan tyyppi
- (3) Ilma-aluksen kuvaus
- Ilma-alusluokka
  - Käyttövoimatyyppi
  - Moottorien lukumäärä
  - Painoluokitus

(4) Tapahtuman kuvaus

- Edellinen lähtöpaikka
- Suunniteltu määräpaikka
- Lennon vaihe
- Poikkeama maassa
- Laskun tyyppi (suositeltava kenttä – ei aina tarpeen)
- Laskupaikka (suositeltava kenttä – ei aina tarpeen)

(5) ATS

- Noudatetut lentosäännöt
- Liikenteen tyyppi

### LIITE III: LUETTELO ASIANOSAISISTA

**(a) Luettelo asianosaisista, jotka voivat saada tietoja 11 artiklan 4 kohdan mukaisen tapauskohtaisen päätöksen tai 11 artiklan 6 kohdan mukaisen yleisen päätöksen perusteella**

1. *Valmistajat:* ilma-alusten, moottoreiden, potkureiden ja ilma-alusten osien ja laitteiden suunnittelijat ja valmistajat; ilmaliikenteen hallinnan järjestelmien ja rakenneosien suunnittelijat ja valmistajat; lennonvarmistuspalvelun järjestelmien ja rakenneosien suunnittelijat ja valmistajat; lentopaikan kenttäalueella käytettävien järjestelmien ja laitteiden suunnittelijat ja valmistajat.
2. *Huolto:* ilma-alusten, moottoreiden, potkureiden ja ilma-alusten osien ja laitteiden huoltoon tai peruskorjaukseen osallistuvat organisaatiot; lentosuunnistuslaitteistojen asentamiseen, muutostöihin, huoltoon, korjaukseen, peruskorjaukseen, lentomittaukseen tai tarkastukseen osallistuvat organisaatiot; lentopaikan kenttäalueen järjestelmien, rakenneosien ja laitteiden huoltoon tai peruskorjaukseen osallistuvat organisaatiot.
3. *Toiminnanharjoittajat:* lentoyhtiöt ja ilma-alusten käyttäjät ja niiden yhdistykset; lentopaikkojen pitäjät ja niiden yhdistykset.
4. Lennonvarmistuspalvelun ja ilmaliikenteen hallintaan liittyvien palvelujen tarjoajat
5. *Lentopaikan palveluntarjoajat:* ilma-alusten maahuolinnasta vastaavat organisaatiot, joiden tehtävänä on muun muassa tankkaus, huoltotoimet, kuormauslaskelman laadinta, kuormaus, jäänpoisto ja hinaus lentopaikalla, sekä palontorjunnasta ja pelastuspalveluista vastaavat organisaatiot.
6. Ilmailualan koulutusorganisaatiot
7. *Kolmansien maiden organisaatiot:* kolmansien maiden ilmailuviranomaiset ja onnettomuustutkintaviranomainen.
8. Kansainväliset ilmailujärjestöt
9. *Tutkimus:* Julkiset ja yksityiset tutkimuslaboratoriot, -keskukset ja -yksiköt; ilmailun turvallisuutta tutkivat korkeakoulut.

**(b) Luettelo asianosaisista, jotka voivat saada tietoja 11 artiklan 4 ja 5 kohdan mukaisen tapauskohtaisen päätöksen perusteella**

1. *Lentäjät* (yksityishenkilöinä)
2. *Lennonjohtajat* (yksityishenkilöinä) ja muu ilmaliikenteen hallintaan ja lennonvarmistukseen osallistuva henkilöstö, joka suorittaa turvallisuuteen liittyviä tehtäviä
3. Insinöörit/tekniikot / lennonvarmistustekninen henkilöstö / lentotoiminnan (tai lentopaikan) johtajat (yksityishenkilöinä)
4. Turvallisuuteen liittyviä tehtäviä suorittavan henkilöstön ammatilliset edustuselimet

**LIITE IV: PYYNTÖ SAADA TIETOJA EUROOPPALAISESTA  
KESKUSREKISTERISTÄ**

1. Nimi:

Asema:

Yhteisö:

Osoite:

Puhelin:

Sähköposti:

Päiväys:

Asian luonne:

Asianosaisten ryhmä, johon tietojen pyytjä kuuluu (ks. poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o .../... liite III):

2. **Pyydetty tiedot** (yksilöi pyyntö mahdollisimman tarkasti ja ilmoita päivämäärä tai ajanjakso, jolta tietoja halutaan):

--

3. Pyyntö perustelut:

--

4. Tietojen käyttötarkoitus:

--

5. Päivämäärä, johon mennessä tiedot on toimitettava:

6. Lähetä täytetty lomake sähköpostitse osoitteeseen: (yhteystaho)

7. Tiedon saatavuus

Yhteystaho ei ole velvollinen antamaan pyydettyjä tietoja. Se voi antaa tietoja ainoastaan varmistuttuaan siitä, että pyyntö on yhteensopiva poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o .../... kanssa. Tietojen pyytjä ja hänen edustamansa organisaatio sitoutuvat käyttämään tietoja ainoastaan 4 kohdassa ilmoittamaansa tarkoitukseen. Lisäksi muistutetaan, että tämän pyynnön perusteella annetaan tietoja ainoastaan siitä syystä, että niitä voidaan käyttää lentoturvallisuuden parantamiseen asetuksen (EU) N:o .../... mukaisesti. Tietoja ei ole tarkoitettu käytettäväksi muihin tarkoituksiin kuten syyllisyyden tai vahingonkorvausvelvollisuuden osoittamiseen taikka kaupallisiin tarkoituksiin.



Pyytjä ei saa luovuttaa saamiaan tietoja eteenpäin ilman tietojen antajan kirjallista suostumusta.

Edellä mainittujen vaatimusten noudattamatta jättäminen saattaa johtaa siihen, ettei pyytäjälle enää anneta tietoja eurooppalaisesta keskusrekisteristä. Tarvittaessa voidaan määrätä asianmukaisia seuraamuksia.

8. Aika, paikka ja allekirjoitus:

## SÄÄDÖKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

### 1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

#### 1.1. Ehdotuksen nimi

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla, asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä direktiivin 2003/42/EY, komission asetuksen (EY) N:o 1321/2007 ja komission asetuksen (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta

#### 1.2. Toimintalohko(t) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä (ABM/ABB)<sup>23</sup>:

0602 : Maa-, lento- ja meriliikennepolitiikka

#### 1.3. Ehdotuksen luonne

- Ehdotus/aloite liittyy **uuteen toimeen**.
- Ehdotus/aloite liittyy **uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen**<sup>24</sup>.
- Ehdotus/aloite liittyy **käynnissä olevan toimen jatkamiseen**.
- Ehdotus/aloite liittyy **toimeen, joka on suunnattu uudelleen**.

#### 1.4. Tavoitteet

##### 1.4.1. *Komission monivuotinen strateginen tavoite (monivuotiset strategiset tavoitteet), jonka (joiden) saavuttamista ehdotus tukee*

Turvallisen liikenteen edistäminen (maa-, lento- ja meriliikennettä koskeva erityistavoite 2, MOVE-pääosaston hallintasuunnitelma 2012).

MOVE-pääosaston politiikkojen tarkoituksena on tarjota EU:n kansalaisille ja yrityksille kilpailukykyisiä, kestäviä, varmoja ja turvallisia liikennepalveluja. Liikenneala on keskeinen osa komission Eurooppa 2020 -strategiaa.

Noudattaen yleistä tavoitetta tarjota EU:n kansalaisille ja yrityksille kilpailukykyisiä liikennepalveluja kasvun ja työpaikkojen edistämiseksi, kyseinen ehdotus, joka koskee poikkeamien ilmoittamista siviili-ilmailun alalla ABB-toiminnon "maa-, lento- ja meriliikenne" puitteissa, liittyy suoraan turvallisen liikenteen edistämistä koskevan tavoitteen saavuttamiseen.

<sup>23</sup> ABM: toimintoperusteinen johtaminen; ABB: toimintoperusteinen budjetointi.

<sup>24</sup> Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 49 artiklan 6 kohdan a ja b alakohdassa.

1.4.2. *Erityistavoite (erityistavoitteet) sekä toiminto (toiminnot) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetoitijärjestelmässä*

Erityistavoite

Tehostaa ja virallistaa unionin tason toimia, jotka liittyvät poikkeamien ilmoittamiseen ja varsinkin eurooppalaisen keskusrekisterin sisältämien turvallisuustietojen analysointiin erityisesti keskeisten riskialojen määrittelemiseksi unionissa.

Toimintaa koordinoi Euroopan lentoturvallisuusvirasto.

Toiminto toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetoitijärjestelmässä

Luku 06 02: Maa-, lento- ja meriliikennepolitiikka

1.4.3. *Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset*

*Selvitys siitä, miten ehdotuksella/aloitteella on tarkoitus vaikuttaa edunsaajien/kohderyhmän tilanteeseen*

Unionin tasolla toteutettava eurooppalaisen keskusrekisterin tietojen analysointi ja analytikkoverkoston virallistaminen saisi aikaan seuraavat edut:

- mahdolliset ilmailun turvallisuusongelmat ja keskeiset riskialat määritellään unionin tasolla;
- Euroopan unioni voi keskittää toimensa tietoon perustuen;
- tuetaan Euroopan lentoturvallisuusohjelmaa (EASP) ja Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmaa (EASp);
- autetaan jäsenvaltioita täyttämään omat velvoitteensa erityisesti antamalla niille pääsy suurempiin tietokokonaisuuksiin.

1.4.4. *Tulos- ja vaikutusindikaattorit*

*Selvitys siitä, millaisin indikaattorein ehdotuksen/aloitteen toteuttamista seurataan*

Ei ole

**1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut**

1.5.1. *Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä*

Edistetään siviili-ilmailun korkeamman turvallisuustason saavuttamista.

1.5.2. *EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo*

EU:n toimilla koordinoidaan ja täydennetään jäsenvaltioiden toimia.

### 1.5.3. Vastaavista toimista saadut kokemukset

Ei ole

### 1.5.4. Yhteensopivuus muiden kyseeseen tulevien välineiden kanssa ja mahdolliset synergiaedut

Ei ole

## 1.6. Toiminnan ja sen rahoitusvaikutusten kesto

- Ehdotuksen/aloitteen mukaisen toiminnan **kesto on rajattu**.
- Ehdotuksen/aloitteen mukainen toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV.
- Rahoitusvaikutukset alkavat vuonna VVVV ja päättyvät vuonna VVVV.
- Ehdotuksen/aloitteen mukaisen toiminnan **kesto ei ole rajattu**.
- Käynnistysvaihe alkaa vuonna 2014 ja päättyy vuonna VVVV,
- minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

## 1.7. Hallinnointitapa (hallinnointitavat)<sup>25</sup>

- komissio **hallinnoi suoraan keskitetysti**
- välillinen keskitetty hallinnointi**, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty
  - toimeenpanovirastoille
  - yhteisöjen perustamille elimille<sup>26</sup> (Euroopan lentoturvallisuusvirasto)
  - kansallisille julkisoikeudellisille elimille tai julkisen palvelun tehtäviä hoitaville elimille
  - henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa Euroopan unionista tehdyn sopimuksen V osaston mukaisia erityistoimia ja jotka nimetään varainhoitoasetuksen 49 artiklan mukaisessa perussäädöksessä
- hallinnointi yhteistyössä** jäsenvaltioiden kanssa
- hajautettu hallinnointi** yhteistyössä kolmansien maiden kanssa
- hallinnointi yhteistyössä** kansainvälisten järjestöjen kanssa (*tarkennettava*)

*Jos käytetään useampaa kuin yhtä hallinnointitapaa, huomautuksille varatussa kohdassa olisi annettava lisätietoja.*

<sup>25</sup> Kuvaukset eri hallinnointitavoista ja viittaukset varainhoitoasetukseen ovat saatavilla budjettipääosaston verkkosivuilla osoitteessa [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>26</sup> Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 185 artiklassa.

Huomautukset:

Erityistavoitteen 1 saavuttaminen edellyttää Euroopan lentoturvallisuusviraston henkilöstön lisäämistä arviolta kahdella henkilöllä (300 000 euroa vuodessa, josta 2 x 130 000 euroa budjettikohdasta "*henkilöstömenot*" ja 2 x 20 000 euroa budjettikohdasta "*infrastruktuuri- ja toimintamenot*"). Virkamatkoihin osoitetut 40 000 euron suuruiset lisämäärärahat käytetään jäsenvaltioiden tukemiseen paikalla, ja 25 000 euroa käytetään tiedotustoimien tukemiseen, esimerkiksi työpajoihin ja seminaareihin ympäri Eurooppaa.

Näin ollen EASA:n talousarvioon aiheutuvat lisäkustannukset ovat kokonaisuudessaan arviolta 365 000 euroa. Ne katetaan kokonaisuudessaan viraston nykyisten resurssien uudelleenjärjestelyillä.

## 2. HALLINNOINTI

### 2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

*Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset*

Euroopan lentoturvallisuusviraston toimintaa seurataan ja arvioidaan vuosittain (edellisen vuoden) yleiskertomuksessa ja (tulevan vuoden) toimintaohjelmassa. Viraston hallintoneuvosto hyväksyy nämä kaksi asiakirjaa, jotka toimitetaan Euroopan parlamentille, neuvostolle, komissiolle, tilintarkastustuomioistuimelle ja jäsenvaltioille.

Joka viides vuosi tehdään riippumaton ulkopuolinen arvio jossa tarkastellaan sitä, miten EASA on täyttänyt tehtävänsä, sekä arvioidaan yhteisten sääntöjen vaikutuksia ja viraston työtä ilmailun turvallisuuden yleisen tason hyväksi.

### 2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä

#### 2.2.1. Todetut riskit

Ei ole

#### 2.2.2. Valvontamenetelmä(t)

Euroopan lentoturvallisuusviraston toimintaa seurataan ja arvioidaan vuosittain (edellisen vuoden) yleiskertomuksessa ja (tulevan vuoden) toimintaohjelmassa. Viraston hallintoneuvosto hyväksyy nämä kaksi asiakirjaa, jotka toimitetaan Euroopan parlamentille, neuvostolle, komissiolle, tilintarkastustuomioistuimelle ja jäsenvaltioille.

### 2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

*Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut torjunta- ja suojatoimenpiteet*

Pääjohtaja vastaa viraston talousarvion toteuttamisesta ja antaa vuosittain komissiolle, tilintarkastustuomioistuimelle ja viraston hallintoneuvostolle edellisen varainhoitovuoden kaikki tulot ja menot sisältävän yksityiskohtaisen tilinpäätöksen. Lisäksi komission sisäisellä tarkastajalla on EASAn osalta samat toimivaltuudet kuin komission yksiköiden osalta, ja rautatievirastolla on samanlainen sisäinen tarkastuksen järjestelmä kuin komissiolla.

Euroopan petostentorjuntaviraston (OLAF) tutkimuksista 25 päivänä toukokuuta 1999 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1073/1999<sup>27</sup> ja Euroopan petostentorjuntaviraston (OLAF) sisäisistä tutkimuksista 25 päivänä toukokuuta 1999 tehty toimielinten välinen sopimus velvoittavat EASAA rajoituksetta.

<sup>27</sup> EYVL L 136, 31.5.1999, s. 1.

### 3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

#### 3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä (2014–2020).

Moniv. rahoituskehityksen otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero [Nimi.....]	JM/EI-JM ( <sup>28</sup> )	EFTA-mailta <sup>29</sup>	ehdokasmailta <sup>30</sup>	kolmansilta mailta	varainhoitoasetuksen 18 artiklan 1 kohdan aa alakohdassa tarkoitetut rahoitusosuudet
1	(Uusi) 06.02.02 EASA:n tuki	<del>JM/EI-</del> JM	KYLLÄ	EI <sup>31</sup>	EI	EI

<sup>28</sup> JM = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

<sup>29</sup> EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

<sup>30</sup> Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

<sup>31</sup> Osallistujia myös kolmannet Euroopan maat, jotka osallistuvat viraston toimintaan (Sveitsi, Norja ja Islanti).

### 3.2. Arvioidut vaikutukset menoihin

#### 3.2.1. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista menoihin<sup>32</sup>

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

<b>Monivuotisen rahoituskehysten otsake:</b>	1	Älykäs ja osallistava kasvu
--	---	-----------------------------

PÄÄOSASTO: MOVE			Vuosi N <sup>33</sup>	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	Vuosi N+4 ja sitä seuraavat vuodet (määrämätön aika)	YHTEENSÄ
• Toimintamäärärahat								
Budjettikohta: uusi 06.02.02	Sitoumukset	(1)	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	
	Maksut	(2)	0.365	0.365	0.365	0.365		
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat <sup>34</sup>								
<b>MOVE-pääosaston määrärahat yhteensä</b>	Sitoumukset	=1+1a +3	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	
	Maksut	=2+2a +3	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	
• Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	
	Maksut	(5)	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	
• Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ			(6)					
Monivuotisen rahoituskehysten	Sitoumukset	=4+ 6	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	

<sup>32</sup> Nämä määrät katetaan uudelleenjärjestelyillä.

<sup>33</sup> Oletetaan, että vuosi N on 2014 eli mahdollinen säädöksen antamisvuosi.

<sup>34</sup> Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.



<b>OTSAKKEESEEN 1 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ</b>	Maksut	=5+ 6	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	
--	--------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------	--

<b>Monivuotisen rahoituskehysten otsake:</b>	<b>5</b>	”Hallintomenot” <sup>35</sup>
--	----------	-------------------------------

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	...ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)	<b>YHTEENSÄ</b>
<b>PÄÄOSASTO: &lt;.....&gt;</b>							
• Henkilöressit							
• Muut hallintomenot							
<b>PÄÄOSASTO &lt;....&gt; YHTEENSÄ</b>	Määrärahat						
<b>Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEESEEN 5 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ</b>	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)						

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi N <sup>36</sup>	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	...ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)	<b>YHTEENSÄ</b>
<b>Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEISIIN 1–5 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ</b>	Sitoumukset						
	Maksut						

<sup>35</sup> Ei hallintomenoja MOVE-pääosastolle.

<sup>36</sup> Vuosi N on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi.

### 3.2.2. Arvioidut vaikutukset toimintamäärärahoihin

- Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.
- Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti:

Maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset ↓			Vuosi N <sup>37</sup>	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	Vuosi N+4 ja sitä seuraavat vuodet (määäämätön aika)		YHTEENSÄ				
	TUOTOKSET												
	Tuotoksen tyyppi <sup>38</sup>	Keskimääräiset kustannukset	Tuotosten lukumäärä	Kustannus	Tuotosten lukumäärä	Kustannus	Tuotosten lukumäärä	Kustannus	Tuotosten lukumäärä	Kustannus	Tuotosten lukumäärä	Kustannus	Tuotos lukumäärä yhteensä
ERITYISTAVOITE 1 <sup>39</sup> ...													
- Tuotos	Ks. *	0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		0.365	
<b>KUSTANNUKSET YHTEENSÄ</b>				0.365		0.365		0.365		0.365		0.365	

\* Tuotosta ei voida ilmoittaa määrällisesti, ja sen määrittäminen edistävän ilmailun turvallisuuden parantamista.

<sup>37</sup> Oletetaan, että vuosi N on 2014 eli mahdollinen säädöksen antamisvuosi.

<sup>38</sup> Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

<sup>39</sup> Kuten kuvattu kohdassa 1.4.2 ”Erityistavoitteet”.

### 3.2.3. Arvioidut vaikutukset hallintomäärärahoihin

#### 3.2.3.1. Yhteenveto

- Ehdotus/aloite ei edellytä hallintomäärärahoja.
- Ehdotus/aloite edellyttää hallintomäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N <sup>40</sup>	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	... ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)	YHTEENSÄ
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	---	----------

<b>Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKE 5</b>							
Henkilöresurssit							
Muut hallintomenot							
<b>Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKE 5, välisumma</b>							

<b>Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 5 sisältyvät<sup>41</sup></b>							
Henkilöresurssit							
Muut hallintomenot							
<b>Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 5 sisältyvät, välisumma</b>							

<b>YHTEENSÄ</b>							
-----------------	--	--	--	--	--	--	--

<sup>40</sup> Vuosi N on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi.

<sup>41</sup> Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

### 3.2.3.2. Henkilöresurssien arvioitu tarve

- Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöresursseja MOVE-pääosastolta.
- Ehdotus/aloite edellyttää henkilöresursseja seuraavasti:

*arvio kokonaislukuina (tai enintään yhden desimaalin tarkkuudella)*

	Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	...ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)
<b>• Henkilöstötaulukkaan sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)</b>					
XX 01 01 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)					
XX 01 01 02 (edustustot EU:n ulkopuolella)					
XX 01 05 01 (epäsuora tutkimustoiminta)					
10 01 05 01 (suora tutkimustoiminta)					
<b>• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)<sup>42</sup></b>					
XX 01 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt, vuokrahenkilöstö ja kansalliset asiantuntijat)					
XX 01 02 02 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, vuokrahenkilöstö, nuoremmat asiantuntijat ja kansalliset asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa)					
XX 01 04 yy <sup>43</sup>	- päätoimipaikassa <sup>44</sup>				
	- EU:n ulkop. edustustoissa				
XX 01 05 02 (epäsuora tutkimustoiminta: sopimussuhteiset toimihenkilöt, vuokrahenkilöstö ja kansalliset asiantuntijat)					
10 01 05 02 (suora tutkimustoiminta: sopimussuhteiset toimihenkilöt, vuokrahenkilöstö ja kansalliset asiantuntijat)					
Muu budjettikohta (mikä?)					
<b>YHTEENSÄ</b>					

**XX** viittaa kyseessä olevaan toimintalohkoon eli talousarvion osastoon.

Henkilöresurssien tarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetulla pääosaston henkilöstöllä ja/tai pääosastossa toteutettujen henkilöstön uudelleenjärjestelyjen tuloksena saadulla henkilöstöllä sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimea hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenetelyssä talousarvion puitteissa.

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	
---	--

<sup>42</sup> Sopimussuhteiset toimihenkilöt, vuokrahenkilöstö, nuoremmat asiantuntijat lähetystöissä, paikalliset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat.

<sup>43</sup> Toimintamäärärahoista katettavan ulkopuolisen henkilöstön enimmäismäärä (entiset BA-budjettikohtat).

<sup>44</sup> Etenkin rakennerahastot, Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahasto (maaseuturahasto) ja Euroopan kalatalousrahasto.

Ulkopuolinen henkilöstö	
-------------------------	--

### 3.2.4. Yhteensopivuus tulevan monivuotisen rahoituskehysten kanssa

- Ehdotus/aloite on tulevan monivuotisen rahoituskehysten (2014–2020) mukainen.<sup>45</sup>
- Ehdotus/aloite edellyttää tulevan rahoituskehysten asianomaisen otsakkeen rahoitussuunnitelman muuttamista.

Selvitys rahoitussuunnitelmaan tarvittavista muutoksista, mainittava myös kyseeseen tulevat budjettikohdat ja määrät

- Ehdotus/aloite edellyttää joustovälineen varojen käyttöön ottamista tai monivuotisen rahoituskehysten tarkistamista.<sup>46</sup>

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehysten otsakkeet, budjettikohdat ja määrät

### 3.2.5. Ulkopuolisten tahojen osallistuminen rahoitukseen

- Ehdotuksen/aloitteen rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja.
- Ehdotuksen/aloitteen rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio):

määrärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	... ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			Yhteensä
Rahoitukseen osallistuva taho								
Yhteisrahoituksella katettavat määrärahat YHTEENSÄ								

<sup>45</sup> Monivuotista rahoituskehystä (2012–2020) koskevat neuvottelut ovat vielä kesken.

<sup>46</sup> Katso toimielinten sopimuksen 19 ja 24 kohta.

### 3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

- Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.
- Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:
  - vaikutukset omiin varoihin
  - vaikutukset sekalaisiin tuloihin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus <sup>47</sup>							
		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	... ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			
Momentti .....									

Vastaava(t) menopuolen budjettikohta (budjettikohdat) käyttötarkoitukseensa sidottujen sekalaisten tulojen tapauksessa:

Selvitys tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmästä

<sup>47</sup>

Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 25 prosentin osuus.