



Euroopan unionin  
neuvosto

Bryssel, 17. lokakuuta 2022  
(OR. en)

13674/22  
ADD 1

**AVIATION 252**

**SAATE**

---

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Vastaanottaja:	Neuvoston pääsihteeristö
Kom:n asiak. nro:	COM(2022) 529 final – LIITE
Asia:	LIITE asiakirjaan KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE Euroopan lentoturvallisuusohjelma

---

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2022) 529 final – LIITE.

---

Liite: COM(2022) 529 final – LIITE



Bryssel 17.10.2022  
COM(2022) 529 final

ANNEX

**LIITE**

*asiakirjaan*

**KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE**

**Euroopan lentoturvallisuusohjelma**

## Sisällysluettelo

1.	EUROOPAN TURVALLISUUSPOLITIikka, -TAVOITTEET JA -RESURSSIT .	6
1.1.	Euroopan lentoturvallisuusjärjestelmä .....	6
1.2.	Euroopan lentoturvallisuusjärjestelmä ja ICAO .....	7
1.3.	Lentoturvallisuutta ja ympäristönsuojelua koskeva unionin lainsäädäntökehys .....	8
1.3.1.	Turvallisuutta koskevan unionin lainsäädäntökehysten rakenne .....	8
1.3.2.	Asetus (EU) 2018/1139 ja siihen liittyvät säännöt.....	14
1.3.3.	Siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta .....	23
1.3.4.	Poikkeamien ilmoittaminen, analysointi ja seuranta siviili-ilmailun alalla .....	23
1.3.5.	Euroopan unionissa toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskeva EU:n luettelo .....	23
1.4.	Turvallisuuteen liittyvät velvollisuudet ja vastuut Euroopan unionissa .....	24
1.4.1.	Euroopan unionin päätöksentekoprosessi .....	24
1.4.2.	Lentoturvallisuutta koskevat toimivallat ja velvollisuudet EU:n turvallisuusjärjestelmässä.....	25
1.5.	Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta.....	35
1.5.1.	Sovellettavat säännöt.....	35
1.5.2.	Turvallisuussuositukset.....	35
1.5.3.	Yhteistyö muiden elinten kanssa.....	36
1.6.	Täytäntöönpanon valvonta .....	36
1.6.1.	Täytäntöönpano jäsenvaltioissa .....	36
1.6.2.	Täytäntöönpano säännellyissä alan organisaatioissa .....	37
2.	EUROOPPALAINEN TURVALLISUUSRISKIEN HALLINTA.....	40
2.1.	Turvallisuustietojen kerääminen, analysointi ja vaihto.....	42
2.2.	Turvallisuusriskien hallinta EU:n tasolla: Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman laatimis- ja päivitysprosessi .....	43
2.2.1	Euroopan lentoturvallisuussuunnitelma: kansainvälinen ulottuvuus .....	47
2.3.	Turvallisuustason seuranta .....	49
2.3.1	Organisaatioiden turvallisuustasoa koskeva sopimus .....	49
2.3.2	Jäsenvaltioiden turvallisuustaso .....	50
2.3.3	EASAn vuotuinen turvallisuuskatsaus .....	50
2.4.	Viranomaisia ja organisaatioita koskevat turvallisuudenhallintavaatimukset .....	51
3.	TURVALLISUUDEN VARMISTAMINEN EUROOPASSA .....	52
3.1	Turvallisuusvalvonta .....	52
3.1.1	Sääntöjen soveltamisen seuranta jäsenvaltioissa .....	52
3.1.2	Sertifioitujen organisaatioiden valvonta .....	53

3.2	Valvonnan kohdentaminen turvallisuustietojen perusteella suurempaa huolta tai tarvetta aiheuttaville aloille .....	53
3.2.1	Jäsenvaltioiden seurannan kohdentaminen turvallisuustietojen perusteella .....	53
3.2.2	Toimialan valvonnan kohdentaminen turvallisuustietojen perusteella .....	54
4.	TURVALLISUUDEN EDISTÄMINEN EUROOPASSA .....	56
4.1	EU:n tason toimet.....	57
4.1.1	Turvallisuusviestintä .....	57
4.2	EU:n tason koulutus .....	58
	Lyhenneluettelo .....	59
	Taulukko 1. Sovellettava Euroopan unionin lentoturvallisuus- ja ympäristönsuojelulainsäädäntö .....	9
	Taulukko 2. EU:n sääntöjen nojalla toimivaltaiset viranomaiset .....	26
	Kaavio 1. Eri toimijoiden välinen vuorovaikutus EU:n turvallisuusjärjestelmässä.....	30
	Kaavio 2. Eurooppalainen turvallisuusriskien hallintaprosessi.....	45
	Kaavio 3. Euroopan lentoturvallisuusohjelman, Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman ja muiden ohjelmien ja suunnitelmien välinen suhde .....	48

## JOHDANTO

Tässä asiakirjassa esitetään Euroopan lentoturvallisuusohjelma kuvaamalla sovellettavat unionin tason ilmailua koskevat säännöt sekä toiminnot ja menettelyt, joita käytetään siviili-ilmailun turvallisuuden yhteiseen hallintaan unionin tasolla.

Euroopan lentoturvallisuusohjelma on EU:n tason toiminnallinen vastine Chicagon yleissopimuksen liitteessä 19 kuvatulle kansalliselle turvallisuusohjelmalle. Asetuksella (EU) 2018/1139 EU:n ilmailun oikeudelliseen kehykseen sisällytettiin pakollinen uusi luku ilmailun turvallisuuden hallinnasta. Siinä vahvistetaan muun muassa, että komissio hyväksyy, julkaisee ja tarpeen mukaan päivittää asiakirjan, jossa kuvataan Euroopan lentoturvallisuusjärjestelmän toiminta ja joka sisältää ne säännöt, toiminnot ja menettelyt, joita käytetään siviili-ilmailun turvallisuuden hallintaan unionissa sen oikeudellisen kehyksen mukaisesti. Tätä asiakirjaa kutsutaan Euroopan lentoturvallisuusohjelmaksi.

Ohjelmassa selitetään, kuinka lentoturvallisuutta hallitaan eurooppalaisesta näkökulmasta. Koska monet lentoturvallisuuteen liittyvät säännöt ja toimet hyväksytään EU:n tasolla ja niitä koordinoidaan EU:n laajuisesti, jäsenvaltioiden on viitattava Euroopan lentoturvallisuusohjelmaan omissa kansallisissa turvallisuusohjelmissaan. Siksi Euroopan lentoturvallisuusohjelman on sisällettävä vähintään kansainvälisissä standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa kuvatut kansallisen turvallisuudenhallinnan vastuisiin liittyvät tekijät. Toisaalta EU on antanut lainsäädäntöä tietyillä lentoturvallisuuteen liittyvillä aloilla, ja jäsenvaltioiden olisi mahdoton kuvata turvallisuuden hallintaa omalla alueellaan ottamatta huomioon EU:n ulottuvuutta. Lisäksi jäsenvaltiot ovat siirtäneet useimmilla Chicagon yleissopimuksen kattamilla osa-alueilla toimivaltansa unionille. Euroopan lentoturvallisuusohjelmassa selitetään myös, kuinka EU hoitaa tästä vastuiden siirrosta johtuvat kansainväliset velvollisuudet.

Euroopan lentoturvallisuusohjelma noudattaa Chicagon yleissopimuksen liitteessä 19 esitettyä kuvausta kansallisen turvallisuusohjelman muodosta ja rakenteesta.

Euroopan lentoturvallisuusohjelmassa kuvataan myös Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman laatimis-, hyväksymis-, päivitys- ja täytäntöönpanomenettely.

Euroopan lentoturvallisuusohjelman tavoitteena on varmistaa, että EU:n lentoturvallisuuden hallintajärjestelmä tuottaa korkeimman mahdollisen turvallisuustason, joka on yhdenmukainen kaikkialla unionissa ja jota parannetaan jatkuvasti, ottaen samalla huomioon muut asiaan liittyvät tavoitteet, kuten ympäristönsuojelu.

Euroopan lentoturvallisuusohjelmassa kuvataan prosesseja, joita käytetään turvallisuuden yhteiseen hallintaan Euroopan tasolla, ja erityisesti sitä, kuinka Euroopan komissio, jäljempänä 'komissio', jäsenvaltiot ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto tekevät yhteistyötä vaarojen tunnistamiseksi ja toteuttavat toimia turvallisuusriskien vähentämiseksi. Näin se osaltaan edistää unionin tasolla määriteltyjen EU:n laajusten korkean tason turvallisuustavoitteiden saavuttamista. Sen avulla varmistetaan, että kaikki asianosaiset tuntevat vastuunsa ja että kaikki lentoturvallisuuden parantamiseksi tarvittavat säännöt ja menettelyt ovat käytössä. Asiakirjalla edistetään siten onnettomuuksien ehkäisyä Euroopan alueella ja sen ulkopuolella.

## TERMINOLOGIA

Tässä asiakirjassa tarkoitetaan:

- 'jäsenvaltioilla' 27:ää EU:n jäsenvaltiota;
- 'EASAn jäsenvaltioilla' 27:ää EU:n jäsenvaltiota sekä Islantia, Liechtensteinia, Norjaa ja Sveitsiä;
- 'ICAO:n EUR-alueen valtioilla' Euroopan ICAO-alueen 55:tä valtiota, joihin sisältyvät kaikki EU:n jäsenvaltiot;
- 'perusasetuksella' yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta 4 päivänä heinäkuuta 2018 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1139<sup>1</sup>; ja
- 'analyytikkojen verkostolla' poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 376/2014<sup>2</sup> tarkoitettua ilmailualan turvallisuusanalyytikkojen verkostoa.

---

1 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 2018/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1).

2 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 376/2014, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY, komission asetusten (EY) N:o 1321/2007 ja (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 122, 24.4.2014, s. 18).

# 1. EUROOPAN TURVALLISUUSPOLITIikka, -TAVOITTEET JA -RESURSSIT

## 1.1. Euroopan lentoturvallisuusjärjestelmä

Euroopan lentoturvallisuusjärjestelmä sisältää sääntöjä ja prosesseja, joita käytetään siviili-ilmailun turvallisuuden hallintaan unionissa asetuksen (EU) 2018/1139 mukaisesti. Näillä säännöillä ja prosesseilla varmistetaan korkea turvallisuustaso siviili-ilmailussa, yhdenmukaistetaan turvallisuusnäkökohtia ja helpotetaan siviili-ilmailuun liittyvien tuotteiden, palvelujen, henkilöiden ja pääoman vapaata liikkuvuutta.

Samaan aikaan järjestelmä

- parantaa unionin ilmailualan kilpailukykyä
- edistää sääntely-, sertifiointi- ja valvontamenettelyjen kustannustehokkuutta, muun muassa välttämällä päällekkäisyyttä, ja edistää niiden tuloksellisuutta sekä asiaan liittyvien resurssien tehokasta käyttöä sekä unionin tasolla että kansallisella tasolla
- auttaa jäsenvaltioita käyttämään Chicagon yleissopimuksen mukaisia oikeuksiaan ja noudattamaan sen mukaisia velvoitteitaan varmistamalla yleissopimuksen määräysten yhteisen tulkinnan sekä yhdenmukaisen, oikea-aikaisen täytäntöönpanon
- edistää maailmanlaajuisesti unionin näkemyksiä siviili-ilmailun standardeista ja siviili-ilmailua koskevista säännöistä toimimalla asianmukaisesti yhteistyössä kolmansien maiden ja kansainvälisten järjestöjen kanssa
- edistää teknistä ja operatiivista yhteentoimivuutta sekä parhaiden hallintokäytäntöjen jakamista.

Ilmailun turvallisuuden hallintajärjestelmä perustuu komission, Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston, jäljempänä 'EASA' tai 'virasto', ja jäsenvaltioiden sekä ilmailualan tiiviiseen yhteistyöhön.

Euroopan kansalaisten ja matkustajien suojelun korkea ja yhtenäinen taso perustuu pääasiassa yhteisten turvallisuussääntöjen hyväksymiseen, toimenpiteisiin, joilla varmistetaan, että EU:ssa liikkuvat tuotteet ja sen alueella toimivat henkilöt ja organisaatiot<sup>3</sup> ovat näiden sääntöjen mukaisia, sekä tehokkain turvallisuusriskien hallintaprosesseihin alueellisella, valtioiden ja toimialan tasolla. Asetuksen (EU) 2018/1139 85 artiklassa säädetään täytäntöönpanon valvontajärjestelmästä, jossa virasto avustaa komissiota sen seurattessa tämän asetuksen ja sen nojalla annettujen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten soveltamista jäsenvaltioissa.

Tätä järjestelmää täydentää onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintamenettely, joka mahdollistaa turvallisuuspuutteiden havaitsemisen ja toimien toteuttamisen niiden poistamiseksi. Euroopan lentoturvallisuusohjelmaan sisältyy myös ennakoivampia ja laajemmin näyttöön perustuvia osia, joilla pyritään tunnistamaan suurimmat turvallisuusriskit ja toteuttamaan toimia niiden vähentämiseksi. Järjestelmässä hyödynnetään erityisesti Data4Safety-ohjelmassa (massadata) tehtyjä datavetoisia riskiselvityksiä ja riskinarviointeja. Data4Safety-ohjelma on komission tukema ja EASAn koordinoima, ja siihen osallistuu asiaan liittyviä kumppaneita Euroopan ilmailuyhteisöstä.

---

3 Tässä asiakirjassa organisaatioilla tarkoitetaan ilmailutuotteita tai -palveluja tarjoavia alan organisaatioita.

## 1.2. Euroopan lentoturvallisuusjärjestelmä ja ICAO

Euroopan lentoturvallisuusjärjestelmää koordinoidaan tiiviisti Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) standardien ja suositeltujen menettelytapojen (SARPs) kehittämisen ja täytäntöönpanon kanssa.

Komissio ja EASA seuraavat standardien ja suositeltujen menettelytapojen kehitysprosessia ja suunnittelevat asiaan liittyvät sääntöjen laatimistoimet heti, kun voidaan vahvistaa, että EU:n sääntelykehystä on muutettava. Tähän sisältyvät ICAOn liitteiden muutosehdotusten (ICAO:n valtioille osoitettujen kirjeiden tyyppi I) arviointi sekä EU:n sääntelykehysten ja ICAOn liitteiden välisten eroavuuksien tunnistaminen (ICAO:n valtioille osoitettujen kirjeiden tyyppi II ja vaatimustenmukaisuutta koskevat tarkistuslistat). EASA ja komissio tukevat eroavuuksien arvioinnissa jäsenvaltioita, joiden on ilmoitettava eroavuuksista ICAO:lle. EASAn arvioinnin jälkeen komissio tekee Euroopan unionin neuvostolle ehdotuksen päätöksestä, joka koskee eroavuuksista ilmoittamista.

Lisäksi komissio ja EASA toimivat yhteistyössä ICAOn Euroopan ja Pohjois-Atlantin (EUR/NAT) alueen alueellisen toimiston kanssa, jotta voidaan edistää alueellista lähestymistapaa lentoturvallisuuden hallintaan, kannustaa yhteistyöhön perustuvaan riskienhallintaan ja luoda synergioita erilaisten turvallisuuden parantamiseen tähtäävien EU:n aloitteiden kanssa. Euroopan alueellinen lentoturvallisuussuunnitelma (EUR RASP) on olennainen tässä yhteydessä: ICAOn alueellinen toimisto, komissio ja EASA ovat vuodesta 2017 alkaen kehittäneet yhdessä tällaista alueellista lentoturvallisuussuunnitelmaa, jossa hyödynnetään Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmassa määriteltyjä toimia. Tämän ansiosta kaikki ICAOn EUR-alueen valtiot voivat hyötyä käyttöönotetusta turvallisuuden suunnitteluprosessista ja sen useista tuotoksista, olivatpa ne sääntelyyn liittyvää aineistoa, turvallisuuden edistämiseen liittyviä tuotoksia, ohjeita, välineitä tai parhaita käytäntöjä. Ensimmäinen EUR RASP hyväksyttiin tammikuussa 2019.

Komissio ja EASA ovat myös edustettuina Euroopan ilmailujärjestelmän suunnitteluryhmässä (European Aviation System Planning Group, EASPG) ja sen asiaan liittyvässä ohjelman koordinoinnista vastaavassa ryhmässä (PCG). EASPG:n päätavoitteena on varmistaa, että lennonvarmistusjärjestelmien kehityssuunnitelmat ja lentoturvallisuussuunnitelmat EUR-alueella pysyvät johdonmukaisina ja yhteensopivina vierekkäisten alueiden vastaavien suunnitelmien ja ICAOn maailmanlaajuisen suunnitelmien kanssa, sekä hallinnoida ja koordinoida näiden suunnitelmien toteuttamista. EASPG:llä on myös tärkeä tehtävä lennonvarmistukseen ja turvallisuuteen liittyvien EUR-alueen alueellista tasoa pienemmän tason ja kansallisten ohjelmien yhtenäistämisen ja koordinoinnin edistämässä ja helpottamisessa.

Lisäksi komissio ja EASA ovat edustettuina maailmanlaajuisen lentoturvallisuussuunnitelman (Global Aviation Safety Plan, GASP) tutkimusryhmässä ja edistävät siten maailmanlaajuisen lentoturvallisuussuunnitelman sekä siihen liittyvän ohjeaineiston ja välineiden ylläpitämistä. Maailmanlaajuisen lentoturvallisuussuunnitelman päätarkoituksena on vähentää jatkuvasti kuolemia ja kuolonuhrien riskiä ohjaamalla yhdenmukaistetun lentoturvallisuusstrategian kehittämistä maailmanlaajuisen lentoturvallisuussuunnitelman kuuden tavoitteen ja niihin liittyvien alatavoitteiden perusteella sekä ohjaamalla alueellisten ja kansallisten lentoturvallisuussuunnitelmien kehittämistä ja toteuttamista.

Lisäksi EASA edistää kansallisen turvallisuusohjelman ja turvallisuuden hallinnan toteuttamista maailmanlaajuisesti EU:n teknisen avun hankkeilla ja tukemalla yhdessä ICAOn alueellisten toimistojen kanssa valtioita ja alueellisia turvallisuusvalvontaorganisaatioita. Näiden hankkeiden päätavoitteena on parantaa turvallisuustasoa maailmanlaajuisesti avustamalla valtioita kansallisten turvallisuusohjelmien laatimisessa sekä avustamalla

valtioita ja alueellisia turvallisuusvalvontaorganisaatioita alueellisten yhteistyöjärjestelyjen käyttöönotossa. Näin varmistetaan ICAOn standardien ja suositeltujen menettelytapojen noudattaminen. Näiden toimien kautta voidaan edistää tehokkaasti Euroopan turvallisuuspolitiikkaa ja -tavoitteita alueellisella ja maailmanlaajuisella tasolla.

### **1.3. Lentoturvallisuutta ja ympäristönsuojelua koskeva unionin lainsäädäntökehys**

#### *1.3.1. Turvallisuutta koskevan unionin lainsäädäntökehysten rakenne*

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan liikenne kuuluu Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden jaettuun toimivaltaan. Lisäksi SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohdan mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto voivat antaa lentoliikennettä koskevia aiheellisia säännöksiä komission ehdotuksen pohjalta. SEUT-sopimuksen 2 artiklan 2 kohdassa määrätään, että kun perussopimuksissa annetaan unionille jäsenvaltioiden kanssa jaettu toimivalta tietyllä alalla, unioni ja jäsenvaltiot voivat toimia lainsäätäjänä ja antaa oikeudellisesti velvoittavia säädöksiä kyseisellä alalla, ja että jäsenvaltiot käyttävät toimivaltaansa siltä osin kuin unioni ei ole käyttänyt omaansa.

Lentoliikennettä koskevat lakisäätteiset vaatimukset voidaan siis vahvistaa unionin tasolla antamalla unionin lainsäädäntöä.

Siviili-ilmailun turvallisuutta koskeva unionin lainsäädäntökehys koostuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksista, joita täydennetään tarvittaessa komission delegoiduilla ja täytäntöönpanoasetuksilla. Asiaa koskeviin säädöksiin sisältyy lainsäädännön täytäntöönpanon ja toimivuuden arviointimekanismi, joka voi johtaa lainsäädännön tarkistamiseen, ja niitä arvioidaan myös EASAn tekemillä jäsenvaltioiden standardointitarkastuksilla.

Seuraavassa taulukossa esitetään yhteenveto EU:n tasolla hyväksytystä sovellettavasta lentoturvallisuuslainsäädännöstä.

**Taulukko 1. Sovellettava Euroopan unionin lentoturvallisuus- ja ympäristönsuojelulainsäädäntö**

<i>EASA-perusasetus ja siihen liittyvät täytäntöönpanoasetukset (TA) ja delegoidut asetukset (DA)</i>		
<a href="#">Perusasetus</a>	(EU) 2018/1139	Liite I: 2 artiklan 3 kohdan d alakohdassa tarkoitettut ilma-alukset Liite II: Keskeiset lentokelpoisuusvaatimukset Liite III: Tuotteiden ympäristövaatimusten mukaisuuteen liittyvät keskeiset vaatimukset Liite IV: Lentomiehistöä koskevat keskeiset vaatimukset Liite V: Lentotoimintaa koskevat keskeiset vaatimukset Liite VI: Päteviä yksiköitä koskevat keskeiset vaatimukset Liite VII: Lentopaikkoja koskevat keskeiset vaatimukset Liite VIII: ATM/ANS-palveluja sekä lennonjohtajia koskevat keskeiset vaatimukset Liite IX: Miehittämättömiä ilma-aluksia koskevat keskeiset vaatimukset Liite X: Vastaavuustaulukko
<a href="#">Ensimmäinen lentokelpoisuus</a>	TA: (EU) N:o 748/2012	Liite I: 21 osa Liite II: Kumottu asetus – luettelo muutoksista Liite III: Vastaavuustaulukko
<a href="#">Lentotoiminnan lajin mukaiset täydentävät yksityiskohtaiset lentokelpoisuusvaatimukset</a>	TA: (EU) 2015/640	Liite I: Osa 26
<a href="#">Jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpito</a>	TA: (EU) N:o 1321/2014	Liite I: M osa Liite II: 145 osa Liite III: 66 osa Liite IV: 147 osa Liite Va: T osa Liite Vb: ML osa Liite Vc: CAMO osa Liite Vd: CAO osa
<a href="#">Lentomiehistö</a>	TA: (EU) N:o 1178/2011	Liite I: Osa FCL Liite II: Muiden kuin EU:n lupakirjojen muuntaminen Liite III: Muiden kuin EU-maiden lupakirjojen muuntaminen Liite IV: Osa MED Liite V: Osa CC Liite VI: Osa ARA Liite VII: Osa ORA Liite VIII: Osa DTO
<a href="#">Lentotoiminta</a>	TA: (EU) N:o 965/2012	Liite I: Määritelmät Liite II: Osa ARO Liite III: Osa ORO Liite IV: Osa CAT Liite V: Osa SPA Liite VI: Osa NCC Liite VII: Osa NCO Liite VIII: Osa SPO
<a href="#">Ilmapallot – lentotoiminta</a>	TA: (EU) 2018/395	Liite I: Osa DEF Liite II: Osa BOP Liite III: Osa BFCL

<a href="#">Purjelentokoneet – lentotoiminta</a>	TA: (EU) 2018/1976	Liite I: Osa DEF Liite II: Osa SAO Liite III: Osa SFCL
--	--------------------	--

*EASA-perusasetus ja siihen liittyvät täytäntöönpanoasetukset (TA) ja delegoidut asetukset (DA) (jatkuu)*

<a href="#">Kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajat</a>	TA: (EU) N:o 452/2014	Liite 1: Osa TCO Liite 2: Osa ART
<a href="#">ATM/ANS-palvelujen tarjoaminen – ilmailiikenteen hallinta- / lennonvarmistuspalvelut</a>	TA: (EU) 2017/373	Liite I: Määritelmät Liite II: Osa ATM/ANS.AR Liite III: Osa ATM/ANS.OR Liite IV: Osa ATS Liite V: Osa MET Liite VI: Osa AIS Liite VII: Osa DAT Liite VIII: Osa CNS Liite IX: Osa ATFM Liite X: Osa ASM Liite XI: Osa FPD Liite XII: Osa NM Liite XIII: Osa PERS
<a href="#">Eurooppalaisen ilmailiikenteen hallintaverkon yhteentoimivuus</a>	TA: (EU) N:o 1079/2012 TA: (EU) N:o 1207/2011 TA: (EU) N:o 1206/2011  TA: (EU) N:o 29/2009 TA: (EU) N:o 262/2009 TA: (EU) N:o 633/2007 TA: (EU) N:o 1033/2006 TA: (EU) N:o 1032/2006	
<a href="#">Lennonjohtajat</a>	TA: (EU) 2015/340	Liite I: Osa ATCO Liite II: Osa ATCO.AR Liite III: Osa ATCO.OR Liite IV: Osa ATCO.MED
<a href="#">Ilmatilan käyttöä koskevat vaatimukset (ACAS II)</a>	TA: (EU) N:o 1332/2011	Liite: ACAS
<a href="#">Ilmatilan käyttöä koskevat vaatimukset (PBN)</a>	TA: (EU) 2018/1048	Liite: Luku PBN
<a href="#">Lentosäännöt (SERA)</a>	TA: (EU) N:o 923/2012	Liite: Standardoidut eurooppalaiset lentosäännöt
<a href="#">Lentopaikat</a>	TA: (EU) N:o 139/2014	Liite I: Määritelmät Liite II: Osa ADR.AR Liite III: Osa ADR.OR Liite IV: Osa ADR.OPS
<a href="#">Miehittämättömät ilma-alusjärjestelmät (UAS) (säännöt ja menetelmät)</a>	TA: (EU) 2019/947	Liite: Toiminta miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä kategorioissa ”avoin” ja ”erityinen”

<a href="#">miehittämättömien ilma-alusten käytössä)</a>		
<a href="#">Miehittämättömät ilma-alusjärjestelmät ja kolmansien maiden miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käyttäjät</a>	DA: (EU) 2019/945	Liite
<a href="#">U-spacen sääntelykehys</a>	TA: (EU) 2021/664	<p>Liite I: 3 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen valmiuksien, suorituskykyvaatimusten, toimintaehtojen ja ilmatilarajoitteiden määrittämisperusteet</p> <p>Liite II: 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen yhteisten tietojen julkaiseminen</p> <p>Liite III: 5 artiklan 4 kohdan b alakohdassa ja 7 artiklan 5 kohdan c alakohdassa tarkoitettujen datan laatua, latenssiaikaa ja suojausta koskevat vaatimukset</p> <p>Liite IV: 6 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu UAS-lennätyslupapyyntö</p> <p>Liite V: Operatiivisen datan ja operatiivisten tietojen vaihto U-space-palveluntarjoajien ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajien välillä 7 artiklan 3 kohdan mukaisesti</p> <p>Liite VI: 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu U-space-palveluntarjoajan todistus</p> <p>Liite VII: 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu yksinoikeudella toimivan yhteisen tietopalvelun tarjoajan todistus</p>

*Muut asetukset Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston toiminnasta*

<a href="#">Palkkiot ja maksut</a>	TA: (EU) 2019/2153	Liite
<a href="#">Sakot ja uhkasakot</a>	TA: (EU) N:o 646/2012	
<a href="#">Standardointitarkastukset</a>	TA: (EU) N:o 628/2013	

*Lentoturvallisuuden alalla annetut asetukset, jotka eivät perustu EASA-perusasetukseen*

<a href="#">Poikkeamista ilmoittaminen</a>	TA: (EU) N:o 376/2014	Liite I: Luettelo poikkeamien pakollisiin ja vapaaehtoisein ilmoitusjärjestelmiin sovellettavista vaatimuksista Liite II: Asianosaiset Liite III: Pyyntö saada tietoja eurooppalaisesta keskusrekisteristä
<a href="#">Yhteinen eurooppalainen riskiluokitusjärjestelmä</a>	DA: (EU) 2020/2034 Asetuksen (EU) N:o 376/2014 täydentäminen	Liite: Yhteinen eurooppalainen riskiluokitusjärjestelmä (ERCS)
<a href="#">Asetuksen (EU) N:o 376/2014 mukaisesti pakollisesti ilmoitettavien siviili-ilmailun poikkeamien luokittelua koskeva luettelo</a>	TA: (EU) 2015/1018	Liite I: Poikkeamat, jotka liittyvät ilma-aluksen toimintaan Liite II: Poikkeamat, jotka liittyvät ilma-aluksen tekniseen kuntoon, huoltoon ja korjaukseen Liite III: Poikkeamat, jotka liittyvät lennonvarmistuspalveluihin ja -laitteisiin Liite IV: Poikkeamat, jotka liittyvät lentopaikkoihin ja maapalveluihin Liite V: Poikkeamat, jotka koskevat muita ilma-aluksia kuin vaativia moottorikäyttöisiä ilma-aluksia, mukaan lukien purjelentokoneet ja ilmaa kevyemmät ilma-alukset
<a href="#">Siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta ja ehkäiseminen</a>	(EU) N:o 996/2010	Liite: Esimerkkiluettelo vakavista vaaratilanteista
<a href="#">Teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistaminen siviili-ilmailun alalla</a>	Neuvoston asetus (ETY) N:o 3922/91	
<a href="#">Yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan yhteisön luettelon laatiminen</a>	(EU) N:o 2111/2005	Liite: Yhteiset perusteet harkittaessa toimintakieltoon asettamista turvallisuusyhteisön tasolla
<a href="#">Yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan yhteisön luettelon laatimissäännöt</a>	(EU) N:o 473/2006	Liite A: Jäsenvaltion toimittamat tiedot sen pyytäessä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaista päätöstä Liite B: Jäsenvaltion ilmoitus perusasetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaisista poikkeustoimenpiteistä toimintakiellon asettamiseksi sen alueella Liite C: Perusasetuksen 6 artiklan 2 kohdan mukainen jäsenvaltion ilmoitus poikkeustoimenpiteistä toimintakiellon asettamiseksi tai ylläpitämiseksi sen alueella tilanteessa, jossa komissio on päättänyt olla sisällyttämättä vastaavia toimenpiteitä yhteisön luetteloon
<a href="#">Yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen</a>	(EU) N:o 474/2006	Liite A: Luettelo täydellisessä toimintakiellossa yhteisössä olevista

<a href="#">harjoittajia koskeva yhteisön luettelo</a>		lentoliikenteen harjoittajista
		Liite B: Luettelo lentoliikenteen harjoittajista, joiden toimintaa yhteisössä rajoitetaan
<a href="#">Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila</a>	(EU) N:o 549/2004	
<a href="#">Lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa</a>	(EU) N:o 550/2004	Liite I: Hyväksytyt laitoksia koskevat vaatimukset Liite II: Lupiin liitettävät ehdot
<a href="#">Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila – ilmatilan organisointi ja käyttö</a>	(EU) N:o 551/2004	
<a href="#">Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila – yhteiset hankkeet</a>	TA: (EU) N:o 409/2013	
<a href="#">Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä – turvallisuuden keskeiset suorituskykyindikaattorit</a>	TA: (EU) 2019/317	Liite I: Keskeiset suorituskykyindikaattorit tavoitteiden vahvistamista varten ja seurantaindikaattorit Liite II: 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kansallisen tason tai toiminnallisen ilmatilan lohkon tason suorituskyky-suunnitelman malli Liite III: 10 artiklan 5 kohdassa tarkoitetun verkon suorituskyky-suunnitelman malli Liite IV: Perusteet suorituskyky-suunnitelmien ja -tavoitteiden arvioimiseksi kansallisella tai toiminnallisen ilmatilan lohkon tasolla Liite V: Verkon suorituskyky-suunnitelman luonnoksen arviointiperusteet Liite VI: Luettelo komissiolle 36 artiklan 1 kohdan ja 37 artiklan mukaisesti suorituskyvyn seuranta varten toimitettavista suorituskykyyn liittyvistä tiedoista Liite VII: Määritetyt ja todelliset kustannukset Liite VIII: 25 artiklassa tarkoitettujen lentoreittipalveluyksiköiden ja lähi- ja lähestymisalueen palveluyksiköiden laskentaa koskevat vaatimukset Liite IX: Yksikköhinnat Liite X: Perusteet sen arvioimiseksi, sovelletaanko 35 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin palveluihin markkinaehtoja Liite XI: Kustannuspohjaa ja yksikköhintoja tukevat raportointitaulukot, jotka on toimitettava komissiolle 35 artiklan 6 kohdan mukaisesti Liite XII: 24 artiklan 3 kohdassa ja 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen kuulemisten keskeiset osatekijät Liite XIII: 11 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja kannustinjärjestelmiä koskevat erityisvaatimukset

#### *Muut ympäristönsuojeluun liittyvät asetukset siviili-ilmailun alalla*

<a href="#">Meluun liittyvät</a>	TA: (EU) N:o 598/2014 <sup>4</sup>	Liite I: Lentoaseman meluolosuhteiden arviointi
----------------------------------	------------------------------------	---

<sup>4</sup> [EUR-Lex – 32014R0598 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Sovellettava unionin lentoturvallisuuslainsäädäntö on saatavilla EUR-Lex-sivuston osion ”Euroopan unionin lainsäädännön luettelo” luvussa [07.40.30<sup>5</sup>](#). Virasto julkaisee myös yleiskatsauksen sääntelykehyksestä<sup>6</sup>.

EU:n lentoturvallisuutta koskevan lainsäädännön täytäntöönpanon tukemiseksi ja edistämiseksi maailmanlaajuisesti EASA asettaa saataville ilmailla koskevien sääntöjen konsolidoidut toisinnot eRules-hankkeensa välityksellä. Sen tavoitteena on ilmailla koskevien sääntöjen digitalisointi. **Helppokäyttöisissä säännöissä (Easy Access Rules)** ilmailulainsäädäntö esitetään konsolidoidulla, käyttäjäystävällisellä tavalla (täytäntöönpanosäännöt ja kaikki niihin tehdyt muutokset esitetään asiaan liittyvien hyväksyttävien vaatimusten täyttämisen menetelmien, ohjeaineiston, sertifiointieritelmien ja yksityiskohtaisten eritelmien vieressä).

Helppokäyttöisiä sääntöjä on saatavilla kaikilta ilmailun osa-alueilta, ja ne asetetaan saataville pdf-muodossa ja dynaamisena verkkojulkaisuna. Ne ovat saatavilla seuraavassa osoitteessa: <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>.

### 1.3.2. Asetus (EU) 2018/1139 ja siihen liittyvät säännöt

#### 1.3.2.1. Lakisääteiset vaatimukset

Asetus (EU) 2018/1139<sup>7</sup> on EU:n lentoturvallisuusjärjestelmän kulmakivi. Sen tavoitteena on yhtenäisen ja korkean siviili-ilmailun turvallisuuden tason luominen ja ylläpitäminen Euroopassa vahvistamalla yhteiset siviili-ilmailua koskevat säännöt. Asetus mahdollistaa myös todistusten vastavuoroisen tunnustamisen, ja siinä otetaan käyttöön standardointitarkastusmenettely, jolla seurataan sääntöjen soveltamista jäsenvaltioissa. Lisäksi asetuksella perustetaan Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto.

Asetuksessa (EU) 2018/1139 määritellään keskeiset vaatimukset, joissa viranomaisille, henkilöille ja organisaatioille asetetaan korkeatasoiset tavoitteet ja velvoitteet asetuksen tavoitteen saavuttamiseksi. Keskeisillä vaatimuksilla pannaan täytäntöön Chicagon yleissopimuksen liitteissä vahvistetut standardit ja suositellut käytännöt. Vaatimukset koskevat ilmailualan tuotteita, osia ja laitteita, lentoliikenteeseen osallistuvia toiminnanharjoittajia sekä lentäjiä ja näiden koulutukseen ja lääkärintarkastuksiin osallistuvia henkilöitä, organisaatioita ja niissä käytettäviä tuotteita. Lisäksi vaatimukset koskevat lentopaikkoja, ilmaliikenteen hallintaa ja lennonvarmistuspalveluja (ATM/ANS), joita

---

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html?locale=fi>

<sup>6</sup> <https://www.easa.europa.eu/regulations>

<sup>7</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1).

tarjotaan alueella, johon EU:n perustamissopimusta sovelletaan, sekä lennonjohtajia ja miehittämättömiä ilma-aluksia.

Euroopan komissio on hyväksynyt asetuksen (EU) 2018/1139 soveltamiseksi delegoituja ja täytäntöönpanoasetuksia, muun muassa 1.3.1 kohdassa olevassa taulukossa luetellut asetukset.

Kaikkia näitä sääntöjä on sovellettava sellaisinaan jäsenvaltioissa, eikä niitä tarvitse saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä.

EU:n lainsäädännön soveltamisesta vastaavat Euroopan unionissa ensisijaisesti jäsenvaltiot. Toimivaltaiset kansalliset viranomaiset toteuttavat siis useimmat asetuksessa (EU) 2018/1139 ja sen täytäntöönpanosäännöissä edellytetyt sertifiointi- ja valvontatehtävät kansallisella tasolla. Tietyissä tarkasti määritellyissä tapauksissa, kuten suunnitteluorganisaation hyväksynnöissä, toimivaltainen viranomainen on kuitenkin EASA, ja sillä on valtuudet antaa todistuksia ja toteuttaa niihin liittyviä täytäntöönpanotoimenpiteitä.

EU käyttää tällä hetkellä toimivaltaa seuraavilla lentoturvallisuuden osa-alueilla:

### ***1) Lentokelpoisuushyväksyntä ja ympäristöhyväksyntä***

EU:n sääntöjä sovelletaan asetuksen (EU) 2018/1139 2 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuihin muihin ilma-aluksiin kuin miehittämättömiin ilma-aluksiin sekä niiden moottoreihin, potkureihin, osiin ja irrallisiin varusteisiin. Niiden on täytettävä kyseisen asetuksen liitteessä II vahvistetut keskeiset lentokelpoisuusvaatimukset.

Melun ja päästöjen osalta kyseisten ilma-alusten sekä niiden moottoreiden, potkureiden, osien ja irrallisten varusteiden on oltava Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 viimeisimpiin muutoksiin sisältyvien ympäristönsuojeluvaatimusten mukaisia. Liitettä mukautetaan säännöllisesti. Asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä III vahvistettuja ympäristövaatimusten mukaisuutta koskevia keskeisiä vaatimuksia sovelletaan tuotteisiin, osiin ja irrallisiin varusteisiin, siltä osin kuin asetuksen (EU) 2018/1139 9 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettut Chicagon yleissopimuksen määräykset eivät sisällä ympäristönsuojeluvaatimuksia.

Ensimmäiseen ja jatkuvaan lentokelpoisuuteen liittyvää sääntöjoukkoa sovelletaan tuotteiden suunnitteluun, osien suunnitteluun, irrallisten varusteiden suunnitteluun, yksittäisiin ilma-aluksiin, soveltuvin osin tuotteiden, osien ja irrallisten varusteiden suunnittelusta, valmistuksesta, jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnasta ja huollosta vastaaviin organisaatioihin ja näihin toimiin osallistuvaan vastaavaan henkilöstöön.

### ***2) Ympäristönsuojelu***

EASA toteuttaa päästöjen ja melun suhteen toimenpiteitä asetuksen (EU) 2018/1139 11 artiklassa tarkoitettua tuotteiden suunnittelun sertifiointia varten. Tämän tarkoituksena on ehkäistä kyseisistä siviili-ilmailutuotteista ilmastolle, ympäristölle ja ihmisten terveydelle aiheutuvat merkittävät haittavaikutukset. Näitä toimenpiteitä toteuttaessaan EASA ottaa asianmukaisesti huomioon kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat, ympäristölle syntyvät hyödyt, teknisen toteutettavuuden ja taloudellisen vaikutuksen. Toimenpiteisiin kuuluu ympäristöstandardien saatavuuden varmistaminen, mikä saavutetaan EU:n tehokkaalla osallistumisella ICAOn ilmailun ympäristönsuojelukomitean (CAEP) prosessiin sen alkuvaiheessa. Lisäksi asetuksella (EU) 2018/1139 valtuutetaan EU laatimaan ympäristöstandardeja niillä osa-alueilla, joilla ei ole saatavilla ICAOn standardeja. Tällaisia ovat muun muassa – mutta eivät ainoastaan – hybridi-, sähkö- ja vetykäyttöiset ilma-alukset.

Yleisesti ottaen komissio ja EASA määrittelevät ja koordinoivat siviili-ilmailun ympäristönsuojelupolitiikkoja ja -toimia EU:n tasolla. Tässä yhteydessä komissiota, EASAA, muita EU:n toimielimiä, elimiä ja virastoja sekä jäsenvaltioita kehoitetaan tekemään yhteistyötä ympäristöasioissa. Yhteistyö sisältää EU:n päästökauppajärjestelmään (ETS) ja

kemikaalien rekisteröintiä, arviointia, lupamenettelyjä ja rajoituksia (REACH) koskevaan asetukseen<sup>8</sup> liittyviä toimia. Samassa yhteydessä EASA edistää myös EU:n ympäristöstrategian toimien toteuttamista. Tämä tarkoittaa esimerkiksi ympäristömerkintäohjelman laatimista ilmailulle osana kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiaa<sup>9</sup> sekä tukea, jota annetaan 55-valmiuspaketin kehittämisen yhteydessä. Jälkimmäinen sisältää RefueEU Aviation -aloitteen lainsäädäntökehystä koskevan komission ehdotuksen<sup>10</sup>, jossa annetaan EASAn tehtäväksi kestävän lentopolttoaineen käyttöönnoton seuranta ja sitä koskeva raportointi.

Lisäksi Euroopan ympäristökeskus (EEA) ja EASA laativat yhdessä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan verkon hallinnoijan tuella ympäristökatsauksen, jossa esitetään objektiivinen selvitys siviili-ilmailuun liittyvän ympäristönsuojelun tilasta unionissa. Tämä katsaus julkaistaan joka kolmas vuosi Euroopan ilmailualan ympäristönsuojelun tasoa käsittelevässä Euroopan ilmailualan ympäristöraportissa. Katsaus sisältää suosituksia, joiden tavoitteena on parantaa ympäristönsuojelun tasoa siviili-ilmailun alalla unionissa. Viimeisin raportti julkaistiin syyskuussa 2022<sup>11</sup>.

Lisäksi EASAlla on asetuksen (EU) N:o 598/2014<sup>12</sup> mukaisesti valtuus kerätä ja tarkistaa ilma-alusten melutasoa ja suorituskykyä koskevat tiedot lentoasemien ympäristössä havaittavan melun mallintamista varten.

### **3) Lentomiehistö**

Asetuksen (EU) 2018/1139 2 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen muiden ilma-alusten kuin miehittämättömien ilma-alusten käyttöön osallistuvien lentäjien ja matkustamomiehistön sekä näiden lentäjien ja matkustamomiehistön koulutukseen, kokeisiin, tarkastuksiin tai lääketieteellisen kelpoisuuden arviointiin osallistuvien ja käytettävien simulaatiokoulutuslaitteiden, henkilöiden ja organisaatioiden on täytettävä mainitun asetuksen liitteessä IV esitetyt keskeiset vaatimukset. Lentäjiltä vaaditaan suoritettavaan toimintaan tarvittava lentolupakirja ja lentäjän lääketieteellinen kelpoisuustodistus, kaupalliseen ilmakuljetukseen osallistuvilta matkustamomiehistön jäseniltä vaaditaan kelpoisuustodistus ja ilmailulääketieteen keskusten, lentäjien koulutusorganisaatioiden ja matkustamomiehistön koulutusorganisaatioiden osalta vaaditaan hyväksynnät.

Kaikille lentäjien koulutukseen käytettäville simulaatiokoulutuslaitteille vaaditaan todistukset. Myös lentokoulutuksesta, simulaatiokoulutuksesta tai lentäjien taitojen arvioinnista vastaavilta henkilöiltä sekä ilmailulääkäreiltä vaaditaan todistus.

### **4) Lentotoiminta**

---

8 [Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus \(EY\) N:o 1907/2006, annettu 18 päivänä joulukuuta 2006, kemikaalien rekisteröinnistä, arvioinnista, lupamenettelyistä ja rajoituksista \(REACH\), Euroopan kemikaaliviraston perustamisesta, direktiivin 1999/45/EY muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen \(ETY\) N:o 793/93, komission asetuksen \(EY\) N:o 1488/94, neuvoston direktiivin 76/769/ETY ja komission direktiivien 91/155/ETY, 93/67/ETY, 93/105/EY ja 2000/21/EY kumoamisesta](#)

9 [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_20\\_2330](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330)

10 COM(2021) 561 final.

11 [https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723\\_EASA%20EAER%202022.pdf](https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf)

12 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 598/2014, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2014, tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta (EUVL L 173, 12.6.2014, s. 65–78).

Asetuksen (EU) 2018/1139 soveltamisalaan kuuluvien muiden ilma-alusten kuin miehittämättömien ilma-alusten lentotoiminnan on oltava kyseisen asetuksen liitteessä V ja tapauksen mukaan liitteissä VII ja VIII säädettyjen keskeisten vaatimusten mukaista. Lentotoiminnan harjoittajien on joko annettava ilmoitus valmiuksistaan ja käytettävissään olevista keinoista täyttää ilma-aluksen lentotoimintaan liittyvät velvollisuudet kyseisten täytäntöönpanosäädösten mukaisesti tai niillä on oltava todistus. Todistuksessa on eriteltävä lentotoiminnan harjoittajalle annetut oikeudet, ja sitä voidaan muuttaa oikeuksien lisäämiseksi tai poistamiseksi. Todistusta voidaan myös rajoittaa tai sen voimassaolo voidaan keskeyttää tai peruuttaa, kun haltija ei enää täytä todistuksen myöntämistä ja voimassa pitämistä koskevien sovellettavien EU:n sääntöjen ja menettelyjen vaatimuksia.

### **5) Lentopaikat ja maahuolinta**

Lentopaikkojen, lentopaikan turvallisuuslaitteiden, lentopaikkojen pitämisen sekä maahuolintapalvelun ja asematasovalvontapalvelun tarjoamisen lentopaikoilla on täytettävä keskeiset vaatimukset, jotka vahvistetaan asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä VII ja tapauksen mukaan liitteessä VIII. EU:n sääntöjä sovelletaan lentopaikoilla, jotka sijaitsevat perussopimusten soveltamisalueella ja jotka täyttävät kaikki seuraavat kriteerit:

- lentopaikka on julkisessa käytössä
- lentopaikalla harjoitetaan kaupallista ilmakuljetusta
- lentopaikalla on vähintään 800 metrin pituinen päällystetty mittarikiitotie tai
- sitä käyttävät vain helikopterit mittarilähestymis- tai -lähtömenetelmiä käyttäen.

EU:n säännöissä määritetään yhteiset vaatimukset seuraaville:

- lentopaikkojen suunnittelu, huolto ja pitäminen
- mukaan lukien näillä lentopaikoilla käytettävät turvallisuuslaitteet
- EU:n sääntöjen piiriin kuuluvilla lentopaikoilla käytettävien tai niillä käytettäväksi tarkoitettujen lentopaikan turvallisuuslaitteiden suunnittelu, valmistus, huolto ja käyttö sekä maahuolintapalvelujen ja asematasovalvontapalvelujen tarjonta näillä lentopaikoilla
- näiden lentopaikkojen ympäristön suojaaminen tämän vaikuttamatta ympäristöä ja maankäytön suunnittelua koskevan unionin ja kansallisen oikeuden soveltamiseen.

### **6) ATM/ANS-palvelut, mukaan lukien yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan täytäntöönpano**

ATM/ANS-palvelujen tarjonnan on täytettävä liitteessä VIII ja tapauksen mukaan liitteessä VII säädetty keskeiset vaatimukset. Kaikkien yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa liikennöivien ilma-alusten, lukuun ottamatta asetuksen (EU) 2018/1139 2 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettuun toimintaan osallistuvia ilma-aluksia, on täytettävä liitteessä VIII olevassa 1 kohdassa vahvistetut keskeiset vaatimukset. ATM/ANS-palvelujen tarjoajilta vaaditaan todistus, jossa eritellään myönnettyt oikeudet, kun he ovat osoittaneet täyttävänsä sovellettavien EU:n sääntöjen vaatimukset. Lisäksi ATM/ANS-järjestelmien ja ATM/ANS-rakenneseosien suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon osallistuvilta organisaatioilta voidaan vaatia, että niillä on todistus.

EASA on toimivaltainen viranomainen, jolla on vastuu tiettyjen ATM/ANS-palveluntarjoajien ja ATCO-koulutusorganisaatioiden (mukaan lukien yleiseurooppalaiset tarjoajat) sekä ATM/ANS-järjestelmien ja ATM/ANS-rakenneseosien suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon osallistuvien organisaatioiden sertifiointista, valvonnasta ja vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta.

EASA antaa komissiolle pyynnöstä teknistä apua yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisessa asetuksen (EU) 2018/1139 93 artiklan mukaisesti.

### **7) Lennonjohtajat**

ATM/ANS-palvelujen tarjoamiseen osallistuvien lennonjohtajien sekä näiden lennonjohtajien koulutukseen, kokeisiin, tarkastuksiin tai lääketieteellisen kelpoisuuden arviointiin osallistuvien ja käytettävien henkilöiden, organisaatioiden ja synteettisten koulutuslaitteiden on täytettävä asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä VIII esitetyt keskeiset vaatimukset. Lennonjohtajilta vaaditaan tarjottavan palvelun mukainen lennonjohtajan lupakirja ja lennonjohtajan lääketieteellinen kelpoisuustodistus, jossa eritellään annetut oikeudet. Lupakirjaa ja kelpoisuustodistusta voidaan muuttaa oikeuksien lisäämiseksi tai poistamiseksi, ja niitä voidaan myös rajoittaa tai niiden voimassaolo voidaan keskeyttää tai peruuttaa, kun haltija ei enää täytä lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämistä ja voimassa pitämistä koskevien EU:ssa sovellettavien sääntöjen ja menettelyjen vaatimuksia. Lennonjohtajien koulutusorganisaatioilta ja ilmailulääketieteen keskuksilta vaaditaan hyväksyntä. Lisäksi lennonjohtajien käytännön koulutuksen antamisesta ja lennonjohtajien käytännön taitojen arvioinnista vastaavien henkilöiden sekä ilmailulääkäreiden edellytetään täyttävän tietyt pätevyysvaatimukset.

### **8) Miehittämättömät ilma-alukset**

Miehittämättömien ilma-alusten ja niiden moottoreiden, potkureiden, osien, irrallisten varusteiden ja etäohjauslaitteiden suunnittelun, valmistuksen, huollon ja käytön sekä tähän toimintaan osallistuvan henkilöstön, kauko-ohjaajat mukaan lukien, ja organisaatioiden on oltava asetuksen (EU) 2018/1139 [liitteessä IX](#) vahvistettujen keskeisten vaatimusten mukaisia ja tapauksen mukaan liitteissä II, IV ja V vahvistettujen keskeisten vaatimusten mukaisia. Ottaen huomioon kyseessä olevan toiminnan luonne ja riski, kyseisten miehittämättömien ilma-alusten toiminnalliset ominaisuudet ja toiminta-alueen ominaisuudet, miehittämättömien ilma-alusten ja niiden moottoreiden, potkureiden, osien, irrallisten varusteiden ja etäohjauslaitteiden suunnitteluun, valmistukseen, huoltoon ja käyttöön sekä tähän toimintaan osallistuvalla henkilöstöllä, kauko-ohjaajat mukaan lukien, ja organisaatioilta voidaan vaatia todistus. Todistuksessa on täsmennettävä turvallisuuteen liittyvät rajoitukset, käyttöehdot ja oikeudet, ja sitä voidaan muuttaa rajoitusten, ehtojen ja oikeuksien lisäämiseksi tai poistamiseksi. Todistusta voidaan myös rajoittaa tai sen voimassaolo voidaan keskeyttää tai peruuttaa, kun haltija ei enää täytä todistuksen myöntämistä tai voimassa pitämistä koskevien sääntöjen ja menettelyjen vaatimuksia.

### **9) Kolmansien maiden toiminta**

Asetuksen (EU) 2018/1139 [2 artiklan 1 kohdan c alakohdassa](#) tarkoitettujen ilma-alusten sekä niiden lentomiehistön ja käytön on oltava niitä koskevien ICAOn standardien mukaisia. Siltä osin kuin tällaisia standardeja ei ole, kyseisten ilma-alusten, niiden lentomiehistöjen ja käytön on muiden ilma-alusten kuin miehittämättömien ilma-alusten osalta oltava asetuksen (EU) 2018/1139 liitteissä II, IV ja V vahvistettujen keskeisten vaatimusten mukaisia. Miehittämättömien ilma-alusten on oltava kyseisen asetuksen [liitteessä IX](#) vahvistettujen keskeisten vaatimusten mukaisia ja tapauksen mukaan liitteissä II, IV ja V vahvistettujen keskeisten vaatimusten mukaisia.

### **10) Tutkimus ja innovointi (T&I)**

Asetuksella (EU) 2018/1139 EASAlle annettiin joitakin keskeisiä uusia toimivaltuuksia. Tutkimuksen ja innovoinnin suhteen virasto avustaa komissiota ja jäsenvaltioita keskeisten tutkimusaiheiden määrittämisessä siviili-ilmailun alalla. Näin voidaan auttaa varmistamaan yhdenmukaisuus ja koordinointi julkisrahoitteisen tutkimuksen ja kehittämisen ja kyseisen asetuksen soveltamisalaan kuuluvien toimintapolitiikkojen välillä. EASA tukee komissiota asiaankuuluvien tutkimus- ja innovointitoimia koskevien unionin puiteohjelmien ja vuotuisten ja monivuotisten työohjelmien laatimisessa ja toteuttamisessa, myös arviointimenettelyjen toteuttamisessa, rahoitettujen hankkeiden arvioinnissa sekä tutkimus- ja innovaatiohankkeiden tulosten hyödyntämisessä. Virasto toteuttaa myös EU:n tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelman siviili-ilmailuun liittyviä osia ja osallistuu tilapäisiin tutkimustoimiin, jotka sopivat yhteen viraston tehtävien ja asetuksen (EU) 2018/1139 tavoitteiden kanssa.

Euroopan ilmailuala on käynyt läpi menestyksekkään kehityksen viime vuosikymmenten aikana, minkä ansiosta Eurooppa on johtavassa asemassa maailmanlaajuisilla kilpailumarkkinoilla. Merkittäviä osatekijöitä ovat EU:n laatimat Euroopan ilmailualan tutkimus- ja innovointiohjelmat sekä jäsenvaltioiden ja toimialan tutkimustoimet. Nämä aloitteet liittyvät suoraan sekä Euroopan lentoturvallisuusohjelman että Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman tavoitteisiin eli korkeimman turvallisuuden, turvatoimien ja ympäristönsuojelun tason varmistamiseen Euroopassa.

Uusia toimintamalleja ja tekniikkaa kehitetään ennennäkemättömällä vauhdilla. Euroopan ja kansallisen tason tutkimus- ja innovointiohjelmissa, mukaan lukien Clean Sky / Clean Aviation ja SESAR, kehitetään uusia ilmailualan toimintamalleja ja ratkaisuja, jotka on sertifioitava tai hyväksyttävä, ennen kuin ne otetaan käyttöön Euroopassa ja kolmansissa maissa. Lisäksi uudet tulokkaat erityisesti droonialalla tuovat mukanaan uusia vaatimuksia eurooppalaiselle ilmailun toimintaympäristölle ja edellyttävät uusia EU:n sääntelytoimia.

Euroopan lentoturvallisuusjärjestelmä tukee näiden uusien ratkaisujen käyttöönottoa ja yleisemmin uusien toimintamallien ja tekniikan turvallista integroimista.

Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman osaksi otettavat tutkimushankkeet ovat peräisin sellaisten etusijalle asetettujen tutkimusaiheiden luettelosta, joiden rahoituslähde on varmistettu tai joiden osalta on todennäköistä, että hanke saa rahoituksen kyseisen Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman viitejakson alkuun mennessä.<sup>13</sup>

Data4Safety-ohjelma on arvokas lähde, jota voidaan hyödyntää sellaisten asiaan liittyvien tietojen (esimerkiksi lentotiedot, liikennetiedot, säätiedot, turvallisuusraportit) tunnistamisessa, jotka ovat saatavilla koostetussa muodossa tutkimushankkeiden tueksi. Tämä vastaa asetuksen (EU) 2018/1139 72 artiklaa, jossa kehoitetaan EASAA keräämään ja analysoimaan turvallisuustietoja riskien tunnistamiseksi ja Euroopan lentoturvallisuusjärjestelmän turvallisuustason mittaamiseksi.

### ***11) Siviili-ilmailun turvallisuuden ja turvatoimien, kyberturvallisuus mukaan lukien, keskinäiset riippuvuussuhteet***

Asetuksessa (EU) 2018/1139 säädetään, että komissio, virasto ja jäsenvaltiot tekevät yhteistyötä siviili-ilmailun turvatoimiin liittyvissä asioissa, kyberturvallisuus mukaan lukien, jos siviili-ilmailun turvallisuuden ja turvatoimien välillä on keskinäisiä riippuvuussuhteita. EASA voi myös antaa komissiolle teknistä apua silloin, kun virastolla on

---

<sup>13</sup> Lisätietoa viraston tutkimustoiminnasta on EASAn verkkosivulla: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>

asiaankuuluvaa turvallisuusasiantuntemusta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008<sup>41</sup> ja muiden unionin lainsäädännön asiaankuuluvien säännösten täytäntöönpanossa. Edistääkseen siviili-ilmailun suojaamista siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta virasto reagoi tarvittaessa ilman aiheetonta viivytystä kiireelliseen ongelmaan toteuttamalla lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntään liittyviä toimenpiteitä ilma-alusten suunnittelun puutteiden käsittelemiseksi ja suosittelemalla korjaavia toimia, jotka kansallisten toimivaltaisten viranomaisten tai asetuksen (EU) 2018/1139 soveltamisalaan kuuluvien luonnollisten henkilöiden ja oikeushenkilöiden on toteutettava, ja/tai jakamalla kyseisille viranomaisille ja henkilöille asiaankuuluvaa tietoa, mikäli ongelma vaikuttaa ilma-alusten toimintaan, mukaan lukien konfliktialueista siviili-ilmailulle aiheutuvat riskit.

## ***12) Kansainvälinen yhteistyö***

Ilmailualan kansainvälisten sopimusten nojalla EU laajentaa sääntelykehyksensä kolmansiin maihin ja alueisiin eri puolilla maailmaa. Näiden sopimusten tavoitteena on joko kattava sääntelyn lähentäminen sovellettavien EU:n sääntöjen kanssa, jolloin pyrkimyksenä on laajentaa EU:n ilmailualan sisämarkkinoita näillä kolmansilla mailla ja alueilla, tai sääntöjen ja menettelyjen määrittäminen todistusten vastavuoroista tunnustamista varten. Tältä osin on tärkeää panna merkille komission ja EASAn hellittämätön työ teknisen avun tarjoamiseksi kolmansille maille ja alueille, jotta niitä voidaan tukea sovellettavan EU:n ilmailulainsäädännön täytäntöönpanossa. Tällainen avunanto edistää sääntöjen yhdenmukaistamista, todistusten vastavuoroista tunnustamista eurooppalaisen teollisuuden edun nimissä ja Euroopan lentoturvallisuusstandardien edistämistä. EASA tekee yhteistyötä kolmansien maiden toimivaltaisten viranomaisten ja kansainvälisten järjestöjen kanssa sekä vahvistaa työjärjestelyt näiden viranomaisten ja järjestöjen kanssa.

ICAOn yhteydessä EASA avustaa jäsenvaltioita niille perusasetuksen soveltamisalaan kuuluvia asioita koskevista kansainvälisistä sopimuksista johtuvien oikeuksien käyttämisessä ja velvoitteiden noudattamisessa, erityisesti niille Chicagon yleissopimuksesta johtuvien oikeuksien käyttämisessä ja velvoitteiden noudattamisessa.

EASA toimi alueellisena turvallisuusvalvontaorganisaationa ICAOn puitteissa (ks. edellä oleva 1.2 kohta).

## ***13) Ilmaliikenteen kriisinhallinta***

Komissio ja asetuksen (EU) 2018/1139 91 artiklan mukaisesti EASA toteuttivat välittömiä toimia toimivaltansa puitteissa edistääkseen nopeaa reagointia covid-19-kriisiin ja kyseisen kriisin lieventämistä. EASA julkaisi koordinoitusti asiaan liittyvien sidosryhmien kanssa joitakin vaatimuksia ja suosituksia jäsenvaltioille ja ilmailualan sidosryhmille turvallisuusmääräysten, turvallisuustiedotteiden, ohjeiden ja turvallisuuden edistämiseen liittyvän aineiston muodossa.

Yksi näistä asiakirjoista oli EASAn ja Euroopan tautienhäikäisy- ja -valvontakeskuksen (ECDC) julkaisema yhteisasiakirja<sup>14</sup>, jossa määriteltiin toimenpiteitä, joilla varmistetaan lentomatkustajien ja lentohenkilöstön terveysturvallisuus, kun lentoyhtiöt aloittavat uudelleen säännöllisen lentoliikenteen covid-19:n aiheuttaman vakavan häiriön jälkeen.

---

14 [EASAn ja ECDC:n terveysturvallisen lentomatkustamisen ohjeisto | EASA \(europa.eu\)](#)

#### ***14) Siviili-ilmailun turvallisuuden ja sosioekonomisten tekijöiden väliset keskinäiset riippuvuussuhteet***

Asetuksen (EU) 2018/1139 89 artiklalla otettiin käyttöön vaatimus siitä, että ”[k]omission, viraston, muiden unionin toimielinten, elinten, laitosten ja virastojen sekä jäsenvaltioiden on, kunkin oman toimivaltansa alalla, tehtävä yhteistyötä sen varmistamiseksi, että siviili-ilmailun turvallisuuden ja asiaan liittyvien sosioekonomisten tekijöiden väliset keskinäiset riippuvuussuhteet otetaan huomioon muun muassa sääntelymenettelyissä, valvonnassa ja – – oikeudenmukaisen turvallisuuskulttuurin täytäntöönpanossa, jotta voidaan puuttua lentoturvallisuuteen liittyviin sosioekonomisiin riskeihin”.

Siinä edellytetään lisäksi, että ”virasto julkaisee joka kolmas vuosi katsauksen, jossa esitetään objektiivinen selvitys toteutetuista toimista ja toimenpiteistä, erityisesti niistä, joilla käsitellään siviili-ilmailun turvallisuuden ja sosioekonomisten tekijöiden välisiä keskinäisiä riippuvuussuhteita”.

Tämä on eurooppalaisen turvallisuusriskien hallintaprosessin mukaista. Proaktiivisena ja tietoon perustuvana prosessina sen tavoitteena on turvallisuusongelmien järjestelmällinen kartoittaminen ja arviointi, joka kattaa myös sosioekonomisista tekijöistä johtuvat ongelmat. EASA julkaisi 89 artiklan mukaisen katsauksen ensimmäistä kertaa joulukuussa 2021<sup>15</sup>. Katsauksessa tarkastellaan erityisesti sosioekonomisten tekijöiden turvallisuusvaikutuksia työsuhteen ja työolojen, terveyden ja elämäntapojen sekä koulutuksen osalta. Siinä määritetään myös Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman puitteissa toteutettavia mahdollisia tulevia toimia ja toimenpiteitä.

##### 1.3.2.2. EASAn toimenpiteet

Asetuksen (EU) 2018/1139 ja sen delegoitujen ja täytäntöönpanosäädösten täytäntöönpanoa tuetaan tarpeen mukaan sertifiointieritelmillä (CS) ja muilla yksityiskohtaisilla eritelmillä (DS), hyväksyttävillä vaatimusten täyttämisen menetelmillä (AMC) sekä ohjeaineistolla (GM).

Sertifiointieritelmissä säädetään teknisistä standardeista, joissa esitetään keinot osoittaa, että asetuksen (EU) 2018/1139 ja sen nojalla annetut delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten vaatimukset täytetään. Niitä käytetään tuotteiden, henkilöiden ja organisaatioiden sertifiointiin. Kun asetuksessa (EU) 2018/1139 niin säädetään, jotkin sertifiointieritelmit muodostavat sertifiointiperusteet sille, että EASA antaa todistuksen.

Yksityiskohtaiset eritelmit ovat EASAn antamia ei-sitovia standardeja tiettyjen asetuksen (EU) 2018/1139 ja sen nojalla annettujen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten säännösten täytäntöönpanemiseksi, kun asetuksessa (EU) 2018/1139 edellytetään yksityiskohtaisten eritelmien käyttöä vaatimustenmukaisuusilmoitukseen, jonka tämän ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluva organisaatio tai henkilö tekee.

Hyväksyttävät vaatimusten täyttämisen menetelmät ovat EASAn antamia ei-sitovia standardeja, joilla organisaatiot osoittavat täyttävänsä asetuksen (EU) 2018/1139 ja sen nojalla annetut delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten vaatimukset tai sertifiointieritelmien ja yksityiskohtaisten eritelmien vaatimukset.

Ohjeaineisto on EASAn julkaisemaa ei-sitovaa aineistoa, joka selventää delegoitujen säädösten, täytäntöönpanosäädösten, sertifiointieritelmien tai yksityiskohtaisten eritelmien

---

15 [EASA julkaisee tutkimuksen sosioekonomisista tekijöistä lentoturvallisuuden yhteydessä | EASA \(europa.eu\)](#)

tarkoitusta ja jota käytetään asetuksen (EU) 2018/1139, sen nojalla annettujen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten, sertifiointieritelmien ja yksityiskohtaisten eritelmien tulkinnan tukena.

### 1.3.2.3. Joustavuusjärjestelyt

Koska ilmailu on monimutkaista toimintaa, säännöissä ei voida ottaa huomioon kaikkia tilanteita vaan tarvitaan tietynasteista joustavuutta, jotta toiminta on mahdollista samalla, kun pidetään yllä riittävää turvallisuustasoa.

Siksi asetus (EU) 2018/1139 sisältää joustavuussäännöksiä, joiden ansiosta jäsenvaltiot voivat myöntää kyseisen asetuksen soveltamisalaan kuuluville luonnollisille henkilöille tai oikeushenkilöille poikkeuksia vaatimuksista, joita näihin sovelletaan, sellaisissa kiireellisissä ja ennalta arvaamattomissa olosuhteissa, jotka vaikuttavat kyseisiin henkilöihin tai näiden henkilöiden kiireellisiin operatiivisiin tarpeisiin, jos kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:

- näitä olosuhteita tai tarpeita ei ole mahdollista käsitellä riittävällä tavalla sovellettavien vaatimusten mukaisesti
- turvallisuus, ympäristönsuojelu sekä sovellettavien keskeisten vaatimusten täytyminen on varmistettu, tarvittaessa riskinlievennystoimenpiteillä
- jäsenvaltio on mahdollisimman pitkälle lieventänyt poikkeusten myöntämisestä aiheutuvia mahdollisia markkinavääristymiä
- vapautuksen soveltamisala ja kesto ovat rajoitettuja siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä, ja sitä sovelletaan syrjimättömällä tavalla.

Kun poikkeus on myönnetty yli kahdeksan peräkkäisen kuukauden ajaksi tai jäsenvaltio on myöntänyt saman poikkeuksen toistuvasti ja sen kokonaiskesto ylittää kahdeksan kuukautta, EASAn on arvioitava, ovatko edellä esitetyt edellytykset täyttyneet, ja annettava kolmen kuukauden kuluessa tiedoksiannon saamisesta komissiolle suositus arvioinnin tuloksen suhteen. Sen jälkeen komissio arvioi kyseisen suosituksen huomioon ottaen, ovatko edellytykset täyttyneet. Jos komissio katsoo, etteivät edellytykset ole täyttyneet tai jos se ei yhdy EASAn arvioinnin tulokseen, se antaa kolmen kuukauden kuluessa mainitun suosituksen vastaanottamisesta täytäntöönpanosäädöksen, joka sisältää sen asiaa koskevan päätöksen. Asianomaisen jäsenvaltion on välittömästi peruttava myönnetty poikkeus, kun täytäntöönpanosäädös, jossa vahvistetaan, etteivät edellytykset ole täyttyneet, annetaan tiedoksi.

Jos jäsenvaltio katsoo, että liitteissä vahvistettujen sovellettavien keskeisten vaatimusten täytyminen voidaan osoittaa muilla keinoilla kuin niillä, joista säädetään tämän asetuksen perusteella hyväksytyissä delegoiduissa säädöksissä ja täytäntöönpanosäädöksissä, ja että näihin keinoihin liittyy siviili-ilmailun turvallisuuden taikka tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien henkilöiden tai asianomaisten viranomaisten tehokkuuden kannalta merkittäviä etuja, se voi toimittaa komissiolle ja EASAlle perustellun pyynnön muuttaa delegoitua säädöstä tai täytäntöönpanosäädöstä niin, että näiden muiden keinojen käyttö sallitaan. Tässä tapauksessa EASAn on ilman aiheutonta viivytystä annettava komissiolle suositus siitä, täyttääkö jäsenvaltion pyyntö edellä esitetyt vaatimukset. Tarvittaessa komissio harkitsee viipymättä ja mainitun suosituksen huomioon ottaen delegoidun säädöksen tai täytäntöönpanosäädöksen muuttamista.

### *1.3.3. Siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta*

Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan sovellettavat säännöt on vahvistettu EU:n tasolla asetuksessa (EU) N:o 996/2010<sup>16</sup>. Sillä varmistetaan korkea tehokkuustaso, nopeus ja laatu Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkinnassa, jonka ainoa tavoite on tulevien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen – ei syyllisyyden tai vastuun osoittaminen. Asetuksella parannetaan turvallisuustutkintaviranomaisten yhteistyötä perustamalla Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisten verkosto (ENCASIA), ja siinä säädetään turvallisuussuosituksen ja niihin saatujen vastausten tallentamisesta EU:n keskustietokantaan.

Lisätietoja onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaprosesseista EU:ssa annetaan [1.5 kohdassa](#).

### *1.3.4. Poikkeamien ilmoittaminen, analysointi ja seuranta siviili-ilmailun alalla*

Asetus (EU) N:o 376/2014<sup>17</sup> sisältää poikkeamien ilmoittamiseen, analysointiin ja seurantaan liittyviä sääntöjä, jotka täydentävät alakohtaisiin täytäntöönpanoasetuksiin sisältyviä alakohtaisia sääntöjä poikkeamien ilmoittamisesta. Tässä lainsäädännössä vahvistetaan vaatimukset, joilla pyritään edistämään poikkeamista ilmoittamisen mahdollistavaa vahvaa toimintakulttuuria. Siinä asetetaan myös toimialalle, jäsenvaltioille ja EASAlle velvollisuus kerätä ja analysoida poikkeamia koskevia tietoja omien turvallisuudenhallintajärjestelmiensä tueksi. Lisäksi sillä varmistetaan, että tietoja käsitellään asianmukaisesti ja ne jaetaan jäsenvaltioiden kesken ja EASAn kanssa. Asetus sisältää myös säännöksiä, joilla edistetään oikeudenmukaisen turvallisuuskulttuurin periaatteita kaikissa jäsenvaltioissa.

Lisäksi Euroopan lentoturvallisuusohjelma hyötyy tällä asetuksella perustetun analytiikkojen verkoston työstä sen määrittämisessä, mitä toimia unionin tasolla on tarpeen toteuttaa näyttöön perustuvasta näkökulmasta. Tässä työssä hyödynnetään Data4Safety-alustalla saatavilla olevaa kehittyneitä analytiikkaa ja tarvittaessa mahdollisuutta yhdistää poikkeamatietoja muihin tietolähteisiin, mikä parantaa työn datavetoisuutta sekä parantaa riskien tunnistamista ja arviointia järjestelmän laajuisesti.

### *1.3.5. Euroopan unionissa toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskeva EU:n luettelo*

Asetuksessa (EY) N:o 2111/2005<sup>18</sup> vahvistetaan säännöt, jotka koskevat yhteisiin arviointiperusteisiin perustuvan EU:n luettelon laatimista ja julkaisemista sellaisista lentoliikenteen harjoittajista, joita on turvallisuussyistä kielletty harjoittamasta

---

16 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).

17 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 376/2014, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY, komission asetusten (EY) N:o 1321/2007 ja (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 122, 24.4.2014, s. 18).

18 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2111/2005, annettu 14 päivänä joulukuuta 2005, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan yhteisön luettelon laatimisesta ja lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamisesta lentomatikustajille sekä direktiivin 2004/36/EY 9 artiklan kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 344, 27.12.2005, s. 15).

lentoliikennettä unionin alueella. Kyseisen asetuksen nojalla hyväksytty [luettelo toimintakiellossa olevista lentoliikenteen harjoittajista](#)<sup>19</sup> on itsessään asetus, ja sitä sovelletaan siten sellaisenaan jäsenvaltioissa. Luettelo toimintakieltoon asetetuista lentoliikenteen harjoittajista on vahvistettu komission asetuksella (EY) N:o 474/2006<sup>20</sup>. Sitä päivitetään säännöllisesti.

Komissiota avustaa luettelon päivittämisessä lentoturvallisuuskomitea, joka koostuu kaikkien EASAn jäsenvaltioiden teknisistä lentoturvallisuusasiantuntijoista ja jonka puheenjohtajana toimii komissio. Lentoturvallisuuskomitea hyväksyy komission ehdotuksen pohjalta lausuntonsa määräenemmistöllä.<sup>21</sup>

Päätös lentoliikenteen harjoittajan (tai samassa valtiossa luvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien ryhmän) lisäämisestä luetteloon tai luettelosta poistamisesta tehdään asetukseen (EY) N:o 2111/2005 sisältyvien yhteisten turvallisuuskriteerien perusteella. Näissä kriteereissä otetaan huomioon muun muassa lentoliikenteen harjoittajaa koskevat turvallisuuspuutteet, lentoliikenteen harjoittajan tai sen valvonnasta vastaavien viranomaisten kyvyttömyys tai haluttomuus korjata turvallisuuspuutteet, kolmansien maiden määräämät toimintakiellot, kolmansien maiden tai kansainvälisten organisaatioiden (ICAO) laatimat tarkastusraportit sekä toteennäytetyt onnettomuutta koskevat tiedot. Kaikissa kriteereissä otetaan huomioon asiaan liittyvät lentoturvallisuusstandardit, joilla tarkoitetaan joko ICAOn standardeja ja suositeltuja menettelytapoja (kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajat) tai EU:n lainsäädäntöä (eurooppalaiset lentotoiminnan harjoittajat).

#### **1.4. Turvallisuuden liittyvät velvollisuudet ja vastuut Euroopan unionissa**

##### *1.4.1. Euroopan unionin päätöksentekoprosessi*

SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta mahdollistaa muun muassa lentoliikenteen turvallisuutta koskevien säännösten hyväksymisen. Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyvät nämä säännökset tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen talous- ja sosiaalikomiteaa sekä alueiden komiteaa kuultuaan.

Tällaista lainsäädäntöä ehdottaa komissio, jolla on aloiteoikeus, ja ehdotus annetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston käsiteltäväksi. Kahta viimeksi mainittua kutsutaan usein ”lainsäädäntövallan käyttäjiksi”. EU:n kansalaisten valitsema Euroopan parlamentti ja jäsenvaltioiden edustajista koostuva neuvosto voivat muuttaa komission ehdottamaa tekstiä perustamissopimusten vaatimuksia noudattaen. Lainsäädäntövallan käyttäjien antama hyväksyntä edellyttää, että ne pääsevät yhteisymmärrykseen käsiteltävästä tekstistä.

Kun sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat hyväksyneet lopullisen tekstin, parlamentin puhemies ja neuvoston puheenjohtaja sekä molempien toimielinten pääsihteerit allekirjoittavat sen. Allekirjoituksen jälkeen teksti julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

---

19 Lisätietoja on osoitteessa [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm)

20 Komission asetus (EY) N:o 474/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitetusta yhteisön luettelosta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14).

21 Yksityiskohtainen menettely on vahvistettu yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011 (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

Asetukset ovat sellaisinaan sitovia kaikkialla EU:ssa virallisessa lehdessä julkaistussa versiossa vahvistetusta päivämäärästä alkaen.

Edellä kuvatulla menettelyllä hyväksytyissä säädöksissä voi olla säännöksiä komissiolle siirretystä toimivallasta ja täytäntöönpanovallasta. Komissiolla on tällaista valtaa ainoastaan, jos perussäädöksessä niin säädetään.

Delegoitujen säädösten hyväksymistä varten on perustettu erillinen asiantuntijaryhmä, jossa komissio hyväksyy delegoidut säädökset keskusteltuaan sääntelyehdotuksista kattavasti jäsenvaltioita edustavien asiantuntijoiden kanssa. Täytäntöönpanosäädösten hyväksymistä varten on perustettu erillinen komitea<sup>22</sup>, joka hyväksyy asetuksiin (EU) 2018/1139 ja (EU) N:o 376/2014 tehdyt ehdotukset täytäntöönpanosäädökseksi. Komiteassa komissio jättää ehdotukset asetuksiksi pääosin EASAn tekemien ehdotusten (nk. lausunnot) perusteella. Ennen kuin EASA julkaisee ehdotukset, niistä on järjestetty laaja sidosryhmien kuuleminen. Ehdotuksesta asetukseksi keskustellaan tässä sääntelykomiteassa, joka koostuu 27 jäsenvaltion edustajista ja jossa ovat tarkkailijoina Islannin, Liechtensteinin, Norjan, Sveitsin ja EFTAn valvontaviranomaisen edustajat ETA-sopimuksen<sup>23</sup> ja lentoliikenteestä tehdyn Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton välisen sopimuksen<sup>24</sup> mukaisesti. Jos komitea antaa myönteisen lausunnon komission ehdottamista toimenpiteistä, täytäntöönpanoasetus hyväksytään.

Siviili-ilmailun turvallisuuden alalla toimii toinen merkityksellinen komitea: lentoturvallisuuskomitea, joka osallistuu asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti laaditun toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan luettelon päivittämiseen. Lisäksi yhtenäisen ilmatilan komitea vastaa suorituskyvyn kehittämissjärjestelmää koskevien sääntöjen hyväksymisestä. Ne kattavat myös ATM/ANS-palvelujen turvallisuusindikaattorit.

#### *1.4.2. Lentoturvallisuutta koskevat toimivallat ja velvollisuudet EU:n turvallisuusjärjestelmässä*

##### 1.4.2.1. Yhteenveto toimivallasta ja velvollisuuksista EU:n turvallisuusjärjestelmässä

---

22 Yhteisten turvallisuussääntöjen soveltamista siviili-ilmailun alalla käsittelevä komitea – Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston komitea: EASA-komitea.

23 Sopimus Euroopan talousalueesta (EYVL L 1, 3.1.1994, liite XIII, s. 1–101).

24 Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton sopimus lentoliikenteestä (EYVL L 114, 30.4.2002, s. 73–90).

**Taulukko 2. EU:n sääntöjen nojalla toimivaltaiset viranomaiset**

TOIMIVALTAAN KUULUVA ALA	JÄSENVALTIO	EASA
<b>Ilma-alusten lentokelpoisuus ja ympäristönsuojelu, jonka piiriin kuuluvat</b>  - lentokoneet - roottori-ilma- alukset - purjelentokoneet - ilmapallot - ilmalaivat - eVTOL-lentokoneet	(Yksittäisten) ilma-alusten lentokelpoisuushyväksyntä	Ilma-alusten, moottoreiden ja potkureiden tyyppihyväksyntä
	(Yksittäisten) ilma-alusten meluhyväksyntä	Osien ja laitteiden sertifiointi
	–	Suunnitteluorganisaatioiden sertifiointi ja valvonta
	Tuotanto-organisaatioiden sertifiointi ja valvonta, lukuun ottamatta niitä organisaatioita, joiden osalta EASA on toimivaltainen viranomainen	Kolmansien maiden tuotanto- organisaatioiden sertifiointi ja valvonta  Niiden tuotanto-organisaatioiden sertifiointi ja valvonta, joiden todistus on siirretty perusasetuksen 64 tai 65 artiklan <sup>25</sup> mukaisesti
	Huolto-organisaatioiden (145 osa) sertifiointi ja valvonta, lukuun ottamatta niitä organisaatioita, joiden osalta EASA on toimivaltainen viranomainen	Kolmansien maiden huolto- organisaatioiden (145 osa) sertifiointi ja valvonta  Niiden EU:n 145 osan organisaatioiden sertifiointi ja valvonta, joiden todistus on siirretty perusasetuksen 64 tai 65 artiklan mukaisesti
	Yhdistettyjen lentokelpoisuusorganisaatioiden (CAO osa) sertifiointi ja valvonta, lukuun ottamatta niitä organisaatioita, joiden osalta EASA on toimivaltainen viranomainen	Kolmansien maiden yhdistettyjen lentokelpoisuusorganisaatioiden (CAO osa) sertifiointi ja valvonta  Niiden EU:n CAO osan organisaatioiden sertifiointi ja valvonta, joiden todistus on siirretty perusasetuksen 64 tai 65 artiklan mukaisesti
Jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden (CAMO osa) sertifiointi ja valvonta, lukuun ottamatta niitä organisaatioita, joiden osalta EASA on toimivaltainen viranomainen	Kolmansien maiden jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden (CAMO osa) sertifiointi ja valvonta  Niiden EU:n jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden sertifiointi ja valvonta, joiden todistus on siirretty	

25 64 artikla: vastuun uudelleenjakaminen jäsenvaltioiden pyynnöstä – 65 artikla: vastuun uudelleenjakaminen useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa toimivien organisaatioiden pyynnöstä.

	Huollon valtuutetun huoltohenkilöstön lupakirjat	–	perusasetuksen 64 tai 65 artiklan mukaisesti
	Ilma-alusten huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioiden (147 osa) sertifiointi ja valvonta, lukuun ottamatta niitä organisaatioita, joiden osalta EASA on toimivaltainen viranomaisena		Kolmansien maiden ilma-alusten huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioiden (147 osa) sertifiointi ja valvonta Niiden EU:n ilma-alusten huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioiden (147 osa) hyväksyntä, joiden todistus on siirretty perusasetuksen 64 tai 65 artiklan mukaisesti
Lentotoiminta	–		Kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien hyväksyntä (kaupallinen ilmakuljetus)
	Kaupalliseen ilmakuljetukseen osallistuvien lentotoiminnan harjoittajien tai lentotoimintaluvan haltijoiden sertifiointi ja valvonta, lukuun ottamatta niitä lentotoiminnan harjoittajia, joiden osalta EASA on toimivaltainen viranomaisena		Niiden kaupalliseen ilmakuljetukseen osallistuvien lentotoiminnan harjoittajien sertifiointi ja valvonta, joiden lentotoimintalupa on siirretty perusasetuksen 64 tai 65 artiklan mukaisesti
	Muiden lentotoiminnan harjoittajien (muu kuin kaupallinen lentotoiminta, erityislentotoiminta) valvonta/hyväksyntä, lukuun ottamatta niitä lentotoiminnan harjoittajia, joiden osalta EASA on toimivaltainen viranomaisena		Muiden lentotoiminnan harjoittajien valvonta/hyväksyntä, kun valvonta on siirretty perusasetuksen 64 tai 65 artiklan mukaisesti
Lentomiehistö ja lääketieteelliset vaatimukset	Lentäjien lupakirjat ja lääkärintodistukset	–	
	Matkustamomiehistön todistukset	–	
	Lentäjien koulutusorganisaatioiden sertifiointi ja valvonta, lukuun ottamatta niitä organisaatioita, joiden osalta EASA on toimivaltainen viranomaisena		Kolmansien maiden lentäjien koulutusorganisaatioiden sertifiointi ja valvonta Niiden EU:n lentäjien koulutusorganisaatioiden sertifiointi ja valvonta, joiden todistus on siirretty perusasetuksen 64 tai 65 artiklan mukaisesti
	Ilmailulääketieteen keskusten sertifiointi ja valvonta, lukuun ottamatta niitä keskuksia,		Kolmansien maiden ilmailulääketieteen keskusten

	joiden osalta EASA on toimivaltainen viranomainen	sertifiointi ja valvonta
	Simulaatiokoulutuslaitteiden sertifiointi ja valvonta, lukuun ottamatta niitä laitteita, joiden osalta EASA on toimivaltainen viranomainen	Sellaisten simulaatiokoulutuslaitteiden sertifiointi, jotka <ul style="list-style-type: none"> <li>– ovat EASAn sertifioidien koulutusorganisaatioiden käytössä</li> <li>– sijaitsevat kolmannessa maassa</li> <li>– sijaitsevat jäsenvaltiossa, jäsenvaltion pyynnöstä</li> </ul>
	Opettajien ja tarkastuslentäjien sekä ilmailulääkäreiden sertifiointi	–
<b>ATM/ANS-palvelut</b>	ATM/ANS-palvelujen tarjoajien sertifiointi ja valvonta, lukuun ottamatta niitä organisaatioita, joiden osalta EASA on toimivaltainen viranomainen	Kolmansien maiden ATM/ANS-palvelujen tarjoajien sertifiointi ja valvonta  Yleiseurooppalaisten ATM/ANS-palvelujen tarjoajien, mukaan lukien verkon hallinnoija ja datapalvelujen tarjoajat, sertifiointi ja valvonta
	–	Sertifiointi ja valvonta, joka kohdistuu tiettyjen turvallisuuteen liittyvien ATM/ANS-laitteiden todistuksiin ja kyseisten laitteiden osalta tehtyihin ilmoituksiin
	Lennonjohtajien (mukaan lukien kouluttajat ja arvioijat) lupakirjat ja lääketieteellinen sertifiointi	–
	Lennonjohtajien koulutusorganisaatioiden sertifiointi, lukuun ottamatta niitä organisaatioita, joiden osalta EASA on toimivaltainen viranomainen	Kolmansien maiden lennonjohtajien koulutusorganisaatioiden sertifiointi
	Ilmailulääkäreiden ja ilmailulääketieteen keskusten sertifiointi	–
<b>Lentopaikat (mukaan lukien helikopterikentät ja vertiportit)</b>	Lentopaikkojen ja niiden turvallisuuteen liittyvien laitteiden sertifiointi	Sertifiointi ja valvonta, joka kohdistuu tiettyjen lentopaikan turvallisuuslaitteiden todistuksiin ja kyseisten laitteiden osalta tehtyihin ilmoituksiin
	Lentopaikan pitäjäiden ja heidän toimintansa sertifiointi	–
<b>Miehittämättömät ilma-</b>	Miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän	Toimintakategoriassa ”erityinen”

alusjärjestelmät (dronit)	käyttäjien ja sertifioidujen miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien rekisteröinti	käytettävien miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien suunnittelun tarkastus
	Toimintakategoriassa ”erityinen” käytettävien miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien toimintaluvat	–
	Kevyen miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän hyväksyntätodistusten (LUC) myöntäminen ensimmäisen kerran ja jatkuva valvonta	–
	Miehittämättömiä ilma-alusjärjestelmiä käyttävien kauko-ohjaajien lupakirjat ja lääkärintodistukset	–
U-space	Ilmatilan riskinarviointi, U-space-ilmatilan nimeäminen, dynaaminen ilmatilan uudelleenjärjestely ja asiaan liittyvät vastuut	–
	Yksinoikeudella toimivan yhteisen tietopalvelun tarjoajan nimeäminen ja sertifiointi	–
	Muiden U-space-palveluntarjoajien (USSP) sertifiointi	Yleiseurooppalaisten U-space-palveluntarjoajien ja kolmansien maiden U-space-palveluntarjoajien sertifiointi

Huom.

Hyväksyntää tai sertifiointia koskevat vastuut kattavat eri toimivalta-alueilla myös turvallisuuden hallinnan ja tietoturvallisuuden hallinnan soveltuviissa tapauksissa. Sovellettavien vaatimusten noudattaminen tarkistetaan osana ensimmäistä sertifiointia tai hyväksyntää ja jatkuvia valvontaprosesseja, eikä se edellytä erillistä hyväksyntää tai organisaation hyväksyntätodistusta. Näin ollen kyseisten osa-alueiden vastuunjako noudattaa taulukossa 2 määriteltyä vastuunjako.

## Kaavio 1. Eri toimijoiden välinen vuorovaikutus EU:n turvallisuusjärjestelmässä



### 1.4.2.2. Jäsenvaltiot

EU:n tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä jäsenvaltioiden edustajista koostuva neuvosto on toinen lainsäädäntövallan käyttäjä Euroopan parlamentin rinnalla (ks. [1.3.1 kohta](#)). Myös jäsenvaltiot (mutta ei neuvosto sinällään) ovat osa päätöksentekoprosessia täytäntöönpanosäädösten tapauksessa vakiintuneiden komiteamenettelyjen kautta (ks. [1.4.1 kohta](#)).

Voimassa olevan EU:n lainsäädännön mukaan jäsenvaltioilla on edelleen vastuu sääntelystä seuraavilla aloilla:

- asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä I lueteltujen ilma-alusten lentokelpoisuus (esimerkiksi tietyt historialliset ilma-alukset, harrasterakenteiset ilma-alukset, kevyet ilma-alukset)
- ilma-alusten toiminta silloin, kun niitä käytetään sotilas-, tulli- tai poliisitoiminnassa, etsintä- ja pelastuspalvelussa, palontorjunnassa, rajavalvonnassa, rannikkovartiointinissa taikka niihin verrattavassa olevassa toiminnassa tai palvelussa, edellyttäen, että jäsenvaltiot eivät ole päättäneet soveltaa asetuksen (EU) 2018/1139 2 artiklan 6 kohdassa säädettyjä EU:n vaatimuksia
- ATM/ANS-palvelut, mukaan luettuina järjestelmät ja rakenneosat, jos ne ovat puolustusvoimien tarjoamia tai käyttöön antamia, edellyttäen, että jäsenvaltio ei ole

päättänyt soveltaa asetuksen (EU) 2018/1139 2 artiklan 6 kohdassa säädettyjä EU:n vaatimuksia

- d) lentopaikat, jos ne ovat puolustusvoimien valvonnassa ja käytössä, edellyttäen, että jäsenvaltio ei ole päättänyt soveltaa asetuksen (EU) 2018/1139 2 artiklan 6 kohdassa säädettyjä EU:n vaatimuksia

Huom. Rajoittamatta turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvien kansallisten vaatimusten soveltamista jäsenvaltioiden on varmistettava, että c alakohdassa tarkoitettujen ATM/ANS-palvelujen, joita tarjotaan siviili-ilmailiikenteelle, ja d alakohdassa tarkoitettujen palvelujen, jotka ovat avoinna yleistä käyttöä varten, turvallisuustaso ja yhteentoimivuus siviilijärjestelmien kanssa vastaavat vaikutukseltaan asetuksessa (EU) 2018/1139 vahvistettujen keskeisten vaatimusten soveltamisesta seuraavaa tasoa.

- e) lentopaikat, jotka eivät täytä vähintään yhtä seuraavista kriteereistä:
- i) lentopaikka on julkisessa käytössä
  - ii) lentopaikalla harjoitetaan kaupallista ilmakuljetusta
  - iii) lentopaikalla on käytettävissä mittarilähestymis- tai -lähtömenetelmät ja
    - a. sillä on vähintään 800 metrin pituinen päällystetty kiitotie tai
    - b. sitä käyttävät vain helikopterit
- f) jäsenvaltion päätöksellä lentopaikat, jotka täyttävät kaikki e alakohdan i–iii alakohdassa luetellut kriteerit, mutta joiden matkustajamäärä on enintään 10 000 kaupallisen ilmakuljetuksen matkustajaa vuodessa tai joilla tapahtuu enintään 850 rahdin kuljetukseen liittyvää lento-operaatiota vuodessa.
- g) lentoaikarajoituksia koskevat toimenpiteet niillä osa-alueilla, jotka eivät kuulu EU:n lainsäädännön piiriin (ks. asetuksen (EU) N:o 965/2012 8 artikla).

Asetuksen (EU) 2018/1139 2 artiklan 6 kohdan mukaisesti jäsenvaltio voi päättää soveltaa mitä tahansa III luvun I, II, III tai VII jaksoa tai mitä tahansa niiden yhdistelmää johonkin tai kaikkeen kyseisen asetuksen 2 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdassa tarkoitettuun toimintaan sekä siihen osallistuvaan henkilöstöön ja organisaatioihin, jos se katsoo, että kyseisiä säännöksiä voidaan soveltaa tehokkaasti ottaen huomioon kyseisen toiminnan, henkilöstön ja organisaatioiden ominaispiirteet sekä asianomaisten säännösten tarkoitus ja sisältö. Tämä osallistumismahdollisuus tarjoaa jäsenvaltioille joustavuutta sen päättämisessä, milloin unionin lainsäädännön soveltaminen saattaa olla tehokkaampaa turvallisuutta, yhteentoimivuutta tai tehokkuutta koskevien hyötyjen saavuttamiseksi.

Vaikka suurin osa lentoturvallisuuslainsäädännöstä hyväksytään EU:n tasolla, jäsenvaltiot ovat edelleen vastuussa lentoturvallisuuden varmistamisesta omalla alueellaan ja omassa ilmatilassaan. Useimmat asetuksessa (EU) 2018/1139 ja sen täytäntöönpanosäännöissä säädettyt sertifiointitehtävät, kuten kansallisten organisaatioiden hyväksynnät ja henkilöstön lupakirjat, hoidetaan kansallisella tasolla. Jäsenvaltiot valvovat henkilöstöä ja organisaatioita, tekevät auditointeja, arviointeja ja tarkastuksia ja toteuttavat toimia sääntöjen noudattamatta jättämisen estämiseksi.

Joillakin aloilla todistukset annetaan kuitenkin EU:n tasolla. Näillä aloilla jäsenvaltiot ovat delegoineet Chicagon yleissopimuksesta johtuvat velvollisuudet EU:lle (ks. tarkempia tietoja edellä olevasta kaaviosta 2).

Asetuksen (EU) 2018/1139 64 artiklan 7 kohdan nojalla kyseisen artiklan mukainen vastuun uudelleenjakoa ei rajoita jäsenvaltioiden Chicagon yleissopimuksen mukaisia oikeuksia ja velvoitteita. Kun jäsenvaltio jakaa uudelleen tämän artiklan mukaisesti vastuun sille Chicagon yleissopimuksen mukaisesti osoitetuista tehtävistä, sen on ilmoitettava ICAO:lle siitä, että EASA tai jokin toinen jäsenvaltio hoitaa sen puolesta sille Chicagon yleissopimuksen mukaisesti osoitetut tehtävät ja velvollisuudet.

Jäsenvaltiot ovat vastuussa kansallisen turvallisuusohjelman laatimisesta ICAOn standardien ja asetuksen (EU) 2018/1139 II luvun mukaisesti. Kansallisen turvallisuusohjelman on oltava linjassa Euroopan lentoturvallisuusohjelman kanssa, ja sen on tuettava Euroopan lentoturvallisuuspolitiikan tavoitteiden saavuttamista.

#### 1.4.2.3. Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto (EASA)

Euroopan lentoturvallisuusvirasto perustettiin vuonna 2002. Sen tarkoituksena oli parantaa järjestelyjä kaikilla asetuksen (EU) 2018/1139 soveltamisalaan kuuluvilla aloilla siten, että tietyistä EU:n tasolla hoidettavista tehtävistä vastaisi yksi erikoistunut asiantuntijaelin. EASAn henkilöstöön kuuluu yli 800 ilmailualan asiantuntijaa ja hallintovirkamiestä kaikista jäsenvaltioista. Sen päätoimipaikka on Kölnissä (Saksassa), minkä lisäksi sillä on toimisto Brysselissä ja viisi muuta toimistoa Washingtonissa (Yhdysvalloissa), Montrealissa (Kanadassa), Pekingissä (Kiinassa), Panama Cityssä (Panama) ja Singaporessa.

EASA on teknisissä asioissa riippumaton, ja sillä on oikeudellinen, hallinnollinen ja taloudellinen itsemääräämisoikeus. Se on oikeushenkilö, ja se huolehtii sille asetuksella (EU) 2018/1139 siirretyistä tehtävistä ja velvollisuuksista.

EASAn hallintoneuvosto, joka koostuu 27 EU:n jäsenvaltion, Islannin, Liechtensteinin, Norjan, Sveitsin ja komission edustajista, laatii EASAn työohjelman, vahvistaa sen talousarvion ja valvoo viraston toimintaa. Hallintoneuvosto myös kutsuu keskusteluihinsa tarkkailijoita, jotka ovat sellaisista EU:n naapurimaista, jotka ovat allekirjoittaneet kattavan ilmailusopimuksen EU:n kanssa, ja toimiala on edustettuna EASAn neuvoa-antavan elimen kautta.

EASA toimii toimivaltaisena viranomaisena kaaviossa 2 esitetyillä ilmailun aloilla. EASA on vuodesta 2003 ollut vastuussa ilma-alusten tyyppihyväksynnästä EU:ssa. EASAn myöntämä hyväksyntätodistus osoittaa, että ilma-alustyyppi täyttää EU:n lainsäädännössä vahvistetut turvallisuusvaatimukset. EASA valvoo käytössä olevien ilma-alustyyppien suorituskykyä koko tyyppisuunnitelman mukaisesti valmistetun ilma-aluksen käyttöajan ajan. Siksi se voi vaatia toimia, jos se havaitsee jonkin turvallisuutta heikentävän seikan. Tätä varten se antaa lentokelpoisuusmääräyksiä, jotka on osoitettu tyyppihyväksyntätodistuksen haltijalle ja joita lentotoiminnan harjoittajien on noudatettava huoltaessaan omia ilma-aluksiaan.

EASA hoitaa myös kaaviossa 3 esitettyjä tehtäviä ja velvollisuuksia. Se muun muassa laatii ja hyväksyy lausuntoja, joilla tuetaan komissiota sen laatiessa delegoitujen ja täytäntöönpanoasetusten teknisiä osia.

EASAA avustavat näiden lausuntojen laatimisessa neuvoa-antavat elimet, jotka myös antavat neuvoja EASAn sääntelyohjelman sisällöstä, painopisteistä ja toteuttamisesta Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman yhteydessä. Virasto myös laatii ja hyväksyy asiakirjoja (sertifiointi- ja muita yksityiskohtaisia eritelmiä, hyväksyttäviä vaatimusten täyttämisen menetelmiä ja ohjeaineistoja), joilla tuetaan näiden yhteisten teknisten sääntöjen täytäntöönpanoa.

Lisäksi EASA tekee jäsenvaltioiden standardointitarkastuksia, joilla seurataan asetuksen (EU) 2018/1139 ja sen täytäntöönpanosääntöjen soveltamista jäsenvaltioissa (ks. myös [3.1.1 kohta](#)). Se raportoi komissiolle, joka viime kädessä päättää vaatimustenmukaisuuden

varmistamistoimenpiteiden aloittamisesta vaatimusten noudattamatta jättämisen vuoksi EASAn kanssa käytyjen teknisten ja oikeudellisten kuulemisten perusteella.

ATM/ANS-palvelujen suhteen EASA antaa komissiolle teknistä apua yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisessa tekemällä teknisiä tarkastuksia, teknisiä tutkimuksia ja selvityksiä sekä edistämällä ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman toteuttamista, mukaan lukien SESAR-ohjelman kehittäminen ja toteuttaminen. EASA huolehtii erityisesti SESAR-ohjelman olennaisiin operatiivisiin muutoksiin ja muihin teknisiin edistysaskeliin, kuten U-spacen teknologiaratkaisuihin, virtualisointiin, pilvipohjaiseen arkkitehtuuriin ja lennonjohdon etätoimintoihin, liittyvistä sääntelyllisistä ja täytäntöönpanoa koskevista tarpeista mahdollistamalla SESAR-ohjelmassa kehitettyjen uusien työtapojen, operatiivisten parannusten ja tekniikoiden käytön. Lisäksi EASA tukee koko SESAR-innovointisykliä arvioimalla ehdotettuja järjestelmiä ja valvomalla käyttöönotettuja ratkaisuja. Nämä muodostavat Euroopan tulevan ilmatila-arkkitehtuurin osa-alueet ja tukevat turvallisuutta, tehokkuutta ja ympäristötehokkuutta. Lisäksi EASA huolehtii komission puolesta yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen verkon hallinnoijan valvonnasta.

EASA myös edistää lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanoa erityisesti antamalla ohjeaineistoa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallintaa koskevan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän turvallisuuteen liittyvistä tekijöistä (ks. 2.3.1 kohta).

EASalla on valtuudet antaa hyväksyntöjä kolmansien maiden kaupallisille lentotoiminnan harjoittajille, jotka liikennöivät EASAn 31 jäsenvaltion alueelle, alueella tai alueelta. EASA huolehtii ainoastaan ulkomaisten lentoliikenteen harjoittajien arvioinnin turvallisuuteen liittyvästä osasta. Kansalliset viranomaiset vastaavat edelleen liikennöintilupien myöntämisestä. EASA koordinoi myös EU:n asematasotarkastusohjelmaa SAFAA (ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointiohjelma) unionin lentoasemia käyttävien ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arvioinnin osalta.

Yleisemmin ottaen EASA antaa tarvittaessa teknisiä neuvoja komissiolle ja jäsenvaltioille. EASA on myös täytäntöönpanoelin, joka vastaa teknisen avun antamisesta lentoturvallisuuden ja ilmaliikenteen hallinnan alalla sellaisille kolmansille maille ja alueille, joiden kanssa EU on allekirjoittanut ilmaisuus sopimuksia ja joille EU on sitoutunut antamaan tällaista tukea. Se antaa myös tapauskohtaisesti apua EU:n jäsenvaltioiden ilmaisuusviranomaisille.

EASA toteuttaa myös tietojen keräämiseen, analysointiin ja tutkimukseen liittyviä tehtäviä lentoturvallisuuden parantamiseksi. Sitä tukee tässä yhteydessä ilmaisuusalan turvallisuusanalyttikkojen verkosto. EASA koordinoi Data4Safety-ohjelmaa, jonka keskeisenä tavoitteena on luoda vankat riskinhallintavalmiudet Euroopan ilmaisuuslalle, jotta voidaan parantaa sen mahdollisuuksia tehdä tietoon perustuvia ja datavetoisia päätöksiä lentoturvallisuuden eri osa-alueilla. Ohjelman tavoitteena on hyödyntää täysin uutta tietämyksen ja tietojen tyyppiä ja määrää, jotta voidaan vastata useimpiin Euroopan liikennealan nykyisiin ja tuleviin tärkeisiin kysymyksiin ja haasteisiin.

EASA on Euroopan ilmaliikenteen kriisien koordinoituyksikön (EACCC) jäsen. Yksikkö vastaa verkkokriisin johdosta toteutettavien toimien hallinnan koordinoinnista ilmaisuus alalla. Se edistää toimivaltansa puitteissa nopeaa reagointia ilmaliikenteen kriiseihin ja tällaisten kriisien lieventämistä toimintansa muiden asianmukaisten sidosryhmien kanssa yhteen sovittaen.

Lisäksi EASA vastaa Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman (European Plan for Aviation Safety, EPAS) laatimisesta ja hyväksymisestä<sup>26</sup>.

Moitteettoman turvallisuuden hallinnan periaatteiden soveltaminen on välttämätöntä, jotta siviili-ilmailun turvallisuutta voidaan unionissa jatkuvasti parantaa, uusia turvallisuusriskejä ennakoita ja rajallisia teknisiä resursseja hyödyntää parhaalla mahdollisella tavalla. Vaikka Euroopan lentoturvallisuussuunnitelma oli jo vakiintunut väline turvallisuuden suunnittelussa EU:n tasolla, se tunnustettiin muodollisesti lainsäädännössä vasta asetuksella (EU) 2018/1139. Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmassa käsitellään turvallisuuskysymyksiä tyhjentävästi ja kattavasti.

Turvallisuuden hallintaa käsittelevässä asetuksen (EU) 2018/1139 II luvussa edellytetään Euroopan lentoturvallisuusohjelman ja Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman hyväksymistä. Näillä määräyksillä saatetaan myös osaksi EU:n lainsäädäntöä kansallisiin turvallisuusohjelmiin liittyvät ICAOn liitteen 19 standardit ja suositellut menettelytavat.

Lisäksi asetus (EU) 2018/1139 sisältää joitakin periaatteita, joiden olisi ohjattava EASAA, komissiota ja jäsenvaltioita siviili-ilmailun turvallisuuden sääntelyssä ja toimenpiteiden toteuttamisessa lentoturvallisuuden parantamiseksi. Nämä periaatteet edellyttävät erityisesti, että turvallisuustoimenpiteet ja -säännöt vastaavat niiden kohteena olevien eri ilma-alustyyppien ja muun toiminnan luonnetta ja riskejä, ja toimenpiteet ja säännöt olisi suhteutettava niiden luonteeseen ja riskeihin. Tällaiset toimenpiteet olisi myös mahdollisuuksien mukaan muotoiltava niin, että niissä keskitytään asetettuihin tavoitteisiin mutta sallitaan erilaisten keinojen käyttö näiden tavoitteiden saavuttamiseen. Toimenpiteillä olisi myös edistettävä kokonaisvaltaista lähestymistapaa siviili-ilmailuun, ottaen huomioon turvallisuuden ja muiden teknisten alojen keskinäiset riippuvuussuhteet, kyberturvallisuus mukaan lukien. Tämän olisi osaltaan edistettävä vaadittujen turvallisuustasojen kustannustehokkaampaa saavuttamista sekä teknistä ja operatiivista innovointia.

#### 1.4.2.4. Euroopan komissio

Komissio vastaa EU:n lainsäädäntöehdotusten laadinnasta tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä (ks. myös [1.3.1 kohta](#)) sekä täytäntöönpanosäädösten ja delegoitujen säädösten laadinnasta ja hyväksymisestä, kun niistä säädetään perussäädöksessä.

Kun EU:n lainsäädäntö on hyväksytty, jäsenvaltioilla on ensisijainen vastuu sen asianmukaisesta ja oikea-aikaisesta soveltamisesta. Komissio valvoo, että jäsenvaltiot soveltavat lainsäädäntöä asianmukaisesti (ks. myös [3.1.1 kohta](#)). EASA avustaa tässä standardointitarkastusmenettelyn kautta.

Komissio voi tässä yhteydessä ryhtyä toimenpiteisiin, jos jäsenvaltion epäillään rikkovan unionin oikeutta. Jos ratkaisuun ei päästä varhaisessa vaiheessa, komissio voi aloittaa virallisen rikkomismenettelyn (tavallisesti sen jälkeen, kun se on kuullut EASAA) ja viime kädessä viedä jäsenvaltion unionin tuomioistuimeen (ks. 1.6 kohta).

---

26 Ks. tarkempia tietoja Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmasta ja sen laatimis- ja hyväksymisprosessista [2.2 kohdasta](#). Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman englanninkielinen nimi oli aiemmin European Aviation Safety Plan. Sen nimi on muutettu, jotta vältettäisiin sekaannus Euroopan lentoturvallisuusohjelman (European Aviation Safety Programme, EASP) ja Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman (European Aviation Safety Plan, EASP) välillä.

Euroopan parlamentti ja neuvosto vahvistavat EU:n vuotuisen talousarvion, ja komissio vastaa sen toteuttamisesta. Komissio varmistaa riittävien määrärahojen osoittamisen niihin EASAn toteuttamiin toimiin, jotka ovat riippuvaisia EU:n rahoituksesta.

Komissio vastaa myös Euroopan lentoturvallisuusohjelman laatimisesta, päivittämisestä ja hyväksymisestä. Komissio päivittää tarvittaessa Euroopan lentoturvallisuusohjelman asetuksen (EU) 2018/1139 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti, jotta siinä voidaan ottaa huomioon ohjelmaan tehdyt muutokset. Se kuulee sitä varten virastoa ja jäsenvaltioita.

## **1.5. Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta**

### *1.5.1. Sovellettavat säännöt*

Jäsenvaltioilla on edelleen vastuu onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta, jotta lentoturvallisuutta voidaan parantaa määrittelemällä onnettomuuksien ja vaaratilanteiden syyt ja antamalla turvallisuussuosituksia niiden toistumisen estämiseksi.

Asetus (EU) N:o 996/2010 muodostaa EU:n tason oikeusperustan onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnalle ja ehkäisylle. Asetuksella varmistetaan korkea tehokkuustaso, nopeus ja laatu Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkinnassa, jonka ainoa tavoite on tulevien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen – ei syyllisyyden tai vastuun osoittaminen. Näillä säännöillä varmistetaan erityisesti, että onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta vastaava viranomais (turvallisuustutkintaviranomais) on riippumaton muista valtion ilmailuorganisaatioista ja kaikista muista osapuolista tai yhteisöistä, joiden toiminta saattaa joutua ristiriitaan turvallisuustutkintaviranomaiselle annetun tehtävän kanssa tai vaikuttaa sen puolueettomuuteen. Näiden sääntöjen mukaan turvallisuustutkintaviranomaiselle annettuja tehtäviä voidaan laajentaa lentoturvallisuuteen liittyvien tietojen keräämiseen ja analysointiin erityisesti onnettomuuksien ehkäisemistarkoituksessa. Näiden toimien tai useaa tutkintaa koskevien erityistutkimusten tai analyysien perusteella voidaan antaa turvallisuussuosituksia, jotka sen tahon, jolle suositus on osoitettu, on otettava huomioon ja tarpeen mukaan toimittava niiden pohjalta siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi riittävällä tavalla.

### *1.5.2. Turvallisuussuositukset*

Asetuksen (EU) N:o 996/2010 mukaan sen, jolle turvallisuussuositus on osoitettu, on 90 päivän kuluessa kyseisen suosituskirjeen vastaanottamisesta ilmoitettava turvallisuussuosituksen antaneelle turvallisuustutkintaviranomaiselle toteuttamistaan tai harkitsemistaan toimista ja tarvittaessa aika, joka niiden loppuun saattamiseen tarvitaan, sekä perusteluista siinä tapauksessa, että mitään toimia ei toteuteta. Turvallisuustutkintaviranomais ilmoittaa 60 päivän kuluessa vastauksen vastaanottamisesta vastaajalle, pitääkö se vastausta riittävänä, sekä ilmoittaa perustelunsa, jos se on eri mieltä päätöksestä olla toteuttamatta mitään toimia.

Turvallisuustutkintaviranomaisten on otettava käyttöön menettelyt antamiinsa turvallisuussuosituksiin saatujen vastausten tallentamiseksi, ja turvallisuussuositusten vastaanottajien on otettava käyttöön menettelyt, joilla seurataan vastaanotettujen turvallisuussuositusten johdosta toteutettujen toimien etenemistä. EASA käsittelee sille osoitettuja turvallisuussuosituksia ja antaa edistymisraportteja ja tilastotietoja turvallisuussuositusten käsittelystä.

Asetuksessa säädetään myös turvallisuussuositusten ja niihin saatujen vastausten tallentamisesta komission hallinnoimaan eurooppalaiseen keskustietokantaan eli eurooppalaiseen keskusrekisteriin. Turvallisuustutkintaviranomaiset tallentavat

eurooppalaiseen keskusrekisteriin myös kaikki kolmansista maista vastaanotetut turvallisuussuositukset.

Yleisölle on perusteltua antaa pääsy turvallisuussuosituksiin (ja niiden vastauksiin), koska asetuksen (EU) N:o 996/2010 yleisenä tarkoituksena on vähentää onnettomuuksien määrää ja edistää turvallisuuteen liittyviä vaaratilanteita koskevien tulosten levittämistä. Turvallisuussyistä eurooppalaiseen keskusrekisteriin ei pitäisi antaa suoraa pääsyä, joten kaikki eurooppalaiseen keskusrekisteriin sisältyvät turvallisuussuositukset ja niihin saadut vastaukset asetetaan suuren yleisön saataville erillisellä julkisella verkkosivustolla. Se sisältyy ECCAIRS 2 -keskukseen ([www.aviationreporting.eu](http://www.aviationreporting.eu)). Yhteiseurooppalaisen lentoturvallisuusilmoitusten käsittelyjärjestelmän (ECCAIRS) tavoitteena on tarjota digitaalinen alusta, joka mahdollistaa asetuksessa (EU) N:o 376/2014 määriteltyjen säännösten täytäntöönpanon. ECCAIRS tukee ilmailuviranomaisia turvallisuustietojen keräämisessä, jakamisessa ja analysoinnissa, minkä perimmäisenä tavoitteena on parantaa lentoturvallisuutta. EASA tukee komissiota eurooppalaisen keskusrekisterin hallinnoinnissa.

### *1.5.3. Yhteistyö muiden elinten kanssa*

Asetuksella (EU) N:o 996/2010 parannetaan edelleen turvallisuustutkintaviranomaisten välistä yhteistyötä perustamalla Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisten verkosto (ENCASIA), joka koostuu kunkin jäsenvaltion turvallisuustutkintaviranomaisen johtajasta ja/tai useista liikennemuodoista huolehtivan viranomaisen tapauksessa sen ilmailuosaston johtajasta tai näiden edustajista. ENCASIA pyrkii edelleen parantamaan turvallisuustutkintaviranomaisten suorittaman tutkinnan laatua ja vahvistamaan niiden riippumattomuutta kannustamalla luomaan korkeat standardit tutkintamenetelmille ja tutkijoiden koulutukselle. ENCASIA muun muassa neuvoo EU:n toimielimiä kaikissa turvallisuustutkintaan liittyvissä asioissa, edistää lentoturvallisuuden parantamisen kannalta hyödyllisten tietojen jakamista, koordinoi ja järjestää tutkijoiden vertaisarviointeja ja asiaankuuluvaa koulutusta ja edistää turvallisuustutkinnan parhaita käytäntöjä. ENCASIAN tehtävänä on myös analysoida EU:n jäsenvaltioiden antamia tai saamia turvallisuussuosituksia, jotta voitaisiin tunnistaa unionin laajuisesti merkittävät turvallisuussuositukset.

Asetuksessa (EU) N:o 996/2010 EU:n turvallisuustutkintaviranomaiset velvoitetaan Chicagon yleissopimuksen liitteen 13 mukaisesti kutsumaan EASA ja asianomaisten jäsenvaltioiden kansalliset siviili-ilmailuviranomaiset osallistumaan turvallisuustutkintaan. EASAn tehtävänä on toimia neuvonantajana, jotta se voi tukea tutkintaa suorittavan tai siihen osallistuvan turvallisuustutkintaviranomaisen tutkinnan johtajaa tai valtuutettua edustajaa vaikuttamatta kuitenkaan tutkinnan riippumattomuuteen. Myös EU:n jäsenvaltioiden kansalliset siviili-ilmailuviranomaiset voivat osallistua turvallisuustutkintaan neuvonantajina. EASA ja kansalliset siviili-ilmailuviranomaiset tukevat myös tutkintaa, johon ne osallistuvat, antamalla tutkintaa johtavan turvallisuustutkintaviranomaisen käyttöön pyydetyt tiedot, neuvonantajat ja laitteet.

Asetuksella pyritään myös parantamaan tutkinnan koordinointia turvallisuustutkintaviranomaisten kesken sekä muiden turvallisuustutkintaan liittyviin toimiin mahdollisesti osallistuvien viranomaisten, kuten oikeus-, siviili-ilmailu- ja etsintä- ja pelastusviranomaisten, kanssa.

## **1.6. Täytäntöönpanon valvonta**

### *1.6.1. Täytäntöönpano jäsenvaltioissa*

Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 17 artiklan 1 kohdassa määrätään, että komissio huolehtii siitä, että perussopimuksia sekä EU:n toimielinten niiden nojalla hyväksymiä toimenpiteitä sovelletaan ja että komissio valvoo unionin oikeuden soveltamista Euroopan unionin tuomioistuimen valvonnassa. SEUT-sopimuksen 258 artiklassa vahvistettiin EU:n yleinen täytäntöönpanomenettely ja annettiin komissiolle valta aloittaa rikkomusmenettelyjä sellaisia jäsenvaltioita vastaan, joiden se katsoo rikkovan velvollisuuksiaan. Mahdolliset rikkomukset voidaan havaita eri tavoin, yleensä niiden standardointitarkastusten tulosten avulla, joita EASA toteuttaa avustaessaan komissiota lentoturvallisuutta koskevan lainsäädännön täytäntöönpanon valvonnassa. Muita tapoja ovat muun muassa komissiolle toimitetut valitukset, jotka voivat olla peräisin eri lähteistä, yksityishenkilöiltä tai institutionaalisilta tahoilta.

EU:n lentoturvallisuuslainsäädännön ja suurimmaksi osaksi ilmaliikenteen hallintaan ja lennonvarmistuspalveluihin liittyvän sääntelykehiksen noudattamisen seurannasta huolehtii EASA, joka avustaa asetuksen (EU) 2018/1139 85 artiklan nojalla komissiota sen seurattessa tämän asetuksen ja sen nojalla annettujen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten soveltamista jäsenvaltioissa. Komissio on antanut EASAlle saman tehtävän asetuksen (EU) N:o 376/2014 ja sen täytäntöönpanoasetuksen osalta.

EASA seuraa täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 628/2013 vahvistettujen säännösten ja menetelmien mukaisesti, miten jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset soveltavat edellä mainittuja asetuksia, delegoituja säädöksiä ja täytäntöönpanosäädöksiä, ja suorittaa standardointitarkastuksia. Lisäksi vuodesta 2022 alkaen standardointitarkastuksilla arvioidaan myös jäsenvaltioiden kansallisia turvallisuusohjelmia (SSP), joiden on oltava yhdenmukaisia Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman kanssa ja sisällettävä ICAOn liitteessä 19 kuvailut osatekijät. Näihin kansallisiin turvallisuusohjelmiin on myös sisällyttävä tai liityttävä kansallinen lentoturvallisuussuunnitelma (SPAS), jossa yksilöidään suurimmat turvallisuusriskit ja vahvistetaan toimenpiteet niiden lieventämiseksi, mukaan lukien kyseisen maan kannalta merkitykselliset Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmassa määritetyt riskit ja toimenpiteet.

EASA laatii jokaisesta standardointitarkastuksesta tarkastusraportin, jossa se esittelee tarkastuksessa tehtyjä havaintoja. Raportti toimitetaan asianomaiselle jäsenvaltiolle ja komissiolle. Jos havaittuja vaatimustenvastaisuuksia ei korjata asianmukaisesti, asiasta ilmoitetaan komissiolle, joka voi aloittaa rikkomusmenettelyn SEUT-sopimuksen 258 artiklan perusteella.

Standardointiprosessin lisäksi komissio ja EASA valvovat asetuksen (EU) 2018/1139 ja sen perusteella hyväksytyjen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten mukaisesti viraston tai kansallisten toimivaltaisten viranomaisten myöntämiä todistuksia ja luonnollisten henkilöiden ja oikeushenkilöiden antamia ilmoituksia. Jos komissio katsoo, että oikeushenkilö tai luonnollinen henkilö, jolle on myönnetty todistus tai joka on antanut ilmoituksen, ei enää täytä tämän asetuksen tai sen nojalla annettujen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten sovellettavia vaatimuksia, komissio vaatii EASAn suosituksen perusteella asianomaisen henkilön valvonnasta vastaavaa jäsenvaltiota toteuttamaan aiheelliset korjaavat toimet ja suojatoimenpiteet, joihin kuuluvat myös todistuksen voimassaolon rajoittaminen tai keskeyttäminen (ks. 1.6.2.2 kohta jäljempänä).

## *1.6.2. Täytäntöönpano säännellyissä alan organisaatioissa*

### 1.6.2.1. Sakot ja uhkasakot

Sovellettavissa lentoturvallisuutta koskevilla asetuksilla edellytetään, että jäsenvaltiot määräävät sakkoja ja uhkasakkoja näiden asetusten ja niiden täytäntöönpanosääntöjen, jos sellaisia on annettu, rikkomisesta. Sakkojen ja uhkasakkojen on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

Lisäksi tapauksissa, joissa rikotaan asetusta (EU) 2018/1139 ja sen täytäntöönpanosääntöjä ja joissa EASA on toimivaltainen viranomaisena ja valvoo organisaatiota, komissio voi EASAn pyynnöstä määrätä sakkoja tai uhkasakkoja henkilöille ja yrityksille, joille EASA on myöntänyt todistuksen. Näiden sakkojen ja uhkasakkojen on oltava varoittavia ja sekä tapauksen vakavuuden että asianomaisen todistuksen haltijan taloudellisen kestokyvyn kannalta oikeasuhteisia, kun otetaan huomioon erityisesti turvallisuuden vaarantamisen aste. Komissio on valmistelemaan tätä osa-aluetta koskevaa delegoitua säädöstä asetuksen (EU) 2018/1139 84 artiklan 4 kohdan mukaisesti. Delegoidussa säädöksessä on tarkoitus vahvistaa yksityiskohtaiset perusteet ja yksityiskohtainen menetelmä sakkojen ja uhkasakkojen määrien sekä sakkojen ja uhkasakkojen perimistä koskevien menettelyjen määrittämistä varten, mukaan lukien tutkintaa, raportointia ja puolustautumisoikeutta koskevat säännöt.

### 1.6.2.2. Todistuksia koskevat ja muut toimenpiteet

Asetuksessa (EU) 2018/1139 edellytetään, että jäsenvaltiot, komissio ja EASA tekevät yhteistyötä asetuksen ja sen täytäntöönpanosääntöjen noudattamisen varmistamiseksi. Jäsenvaltioiden on myöntämiensä todistusten tai saamiensa ilmoitusten valvonnan lisäksi suoritettava tutkintaa, myös asematasotarkastuksia, ja toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet, ilma-alusten lentokieltoon asettaminen mukaan luettuna. Jos todistuksen haltijan vaatimustenvastaisuuden on havainnut toimivaltainen viranomaisena (kansallinen viranomaisena tai EASA) tai siitä on ilmoitettu toimivaltaiselle viranomaiselle, se voi tai sen täytyy muuttaa (rajoittaa) kyseisiä todistuksia tai keskeyttää tai peruuttaa niiden voimassaolo asetuksen (EU) 2018/1139 ja sen täytäntöönpanosääntöjen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Lisäksi jos komissio katsoo, että luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, jolle on myönnetty todistus tai joka on antanut ilmoituksen, ei enää täytä sovellettavia vaatimuksia, komissio vaatii EASAn suosituksen perusteella valvonnasta vastaavaa jäsenvaltiota toteuttamaan aiheelliset korjaavat toimet ja suojatoimenpiteet, joihin kuuluvat myös todistuksen voimassaolon rajoittaminen tai keskeyttäminen. Kun komissio on antanut tällaisen päätöksen sisältävän täytäntöönpanosäädöksen, se tulee voimaan ja todistusta tai todistusten vastavuoroista tunnustamista koskevaa velvollisuutta ei enää sovelleta muihin jäsenvaltioihin. Kun komissiolla on riittävästi näyttöä siitä, että aiheelliset korjaavat toimenpiteet on toteutettu, se päättää, että kyseinen todistus on taas tunnustettava vastavuoroisesti.

EASAlla on myös valtuus ryhtyä ilman aiheetonta viivästystä toimenpiteisiin asetuksen (EU) 2018/1139 soveltamisalaan kuuluvan kiireellisen turvallisuusongelman ratkaisemiseksi määrittelemällä korjaavat toimet, jotka luonnollisten henkilöiden ja oikeushenkilöiden, joiden osalta se toimii toimivaltaisena viranomaisena, on toteutettava, ja jakamalla kyseisille henkilöille näitä toimia koskevaa tietoa, mukaan lukien ohjeet (turvallisuusmääräykset) ja suositukset.

Jos niissä tehtävissä, joiden osalta jäsenvaltio vastaa sertifiointista ja valvonnasta, on havaittu kiireellinen turvallisuusongelma, EASA määrittelee saavutettavat turvallisuustavoitteet ja suosittelee korjaavia toimia, jotka kansallisten toimivaltaisten viranomaisten on toteutettava.

Tässä tapauksessa kansallisten toimivaltaisten viranomaisten on ilman aiheetonta viivästystä ilmoitettava EASAlle toimenpiteistä, joita on toteutettu EASAn määrittelemien turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi.

Jäsenvaltioiden on näiden toimenpiteiden lisäksi otettava käyttöön kansallisia täytäntöönpanotoimia varmistaakseen lainsäädännön moitteettoman soveltamisen kansallisella tasolla. Chicagon yleissopimuksen liitteen 19 osalta suosituksessa 3.2.1.2 määrätään nimenomaisesti, että valtioiden olisi määritettävä valvontapolitiikka, jossa yksilöidään edellytykset ja olosuhteet, joissa palveluntarjoajat, joilla on turvallisuudenhallintajärjestelmä, saavat käsitellä ja ratkaista tiettyihin turvallisuusongelmiin liittyviä tapahtumia sisäisesti turvallisuudenhallintajärjestelmänsä puitteissa ja asianomaisen valtion viranomaisen edellyttämällä tavalla.

## 2. EUROOPPALAINEN TURVALLISUUSRISKIEN HALLINTA

Asetuksessa (EU) 2018/1139 vahvistetaan, että moitteettoman turvallisuuden hallinnan periaatteiden soveltaminen on välttämätöntä, jotta siviili-ilmailun turvallisuutta unionissa voidaan jatkuvasti parantaa, uusia turvallisuusriskejä ennakoida ja rajallisia teknisiä resursseja hyödyntää parhaalla mahdollisella tavalla. Asetuksessa todetaan, että sen vuoksi on tarpeen vahvistaa yhteiset puitteet turvallisuuden parantamiseen tähtäävien toimien suunnittelua ja täytäntöönpanoa varten. Tätä varten olisi laadittava unionin tasolla Euroopan lentoturvallisuussuunnitelma ja Euroopan lentoturvallisuusohjelma. Kunkin jäsenvaltion olisi myös laadittava kansallinen turvallisuusohjelma Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 19 sisältyvien vaatimusten mukaisesti. Tähän ohjelmaan olisi liitettävä suunnitelma, jossa kuvaillaan toimet, jotka jäsenvaltio aikoo toteuttaa tunnistettujen turvallisuusriskien lieventämiseksi.

Tätä silmällä pitäen asetuksessa (EU) 2018/1139 otetaan ilmailun turvallisuuden hallintaa käsittelevällä II luvulla käyttöön uusi sitova sääntelykehys. Kyseisen asetuksen 5 artiklassa säädetään, että EASAA ja jäsenvaltioita kuultuaan komissio hyväksyy, julkaisee ja tarpeen mukaan päivittää asiakirjan, jossa kuvataan Euroopan lentoturvallisuusjärjestelmän toiminta ja joka sisältää ne säännöt, toiminnot ja menettelyt, joita käytetään siviili-ilmailun turvallisuuden hallintaan unionissa tämän asetuksen mukaisesti, jäljempänä 'Euroopan lentoturvallisuusohjelma'. Ohjelman on sisällettävä vähintään kansainvälisissä standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa kuvatut kansallisen turvallisuudenhallinnan vastuisiin liittyvät tekijät. Siinä kuvataan myös kyseisen asetuksen 6 artiklassa tarkoitetun Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman laatimis-, hyväksymis-, päivitys- ja täytäntöönpanomenettely, jossa jäsenvaltioiden ja asiaankuuluvien sidosryhmien on oltava tiiviisti mukana.

Asetuksen (EU) 2018/1139 6 artiklassa säädetään, että EASA laatii, hyväksyy, julkaisee ja sen jälkeen päivittää vähintään vuosittain Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden ja asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa. Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmassa on merkityksellisten turvallisuustietojen arvioinnin ja Data4Safety-ohjelman datavetoisten tuotosten perusteella yksilöitävä Euroopan lentoturvallisuusjärjestelmään kohdistuvat suurimmat turvallisuusriskit ja vahvistettava tarvittavat toimenpiteet näiden riskien lieventämiseksi. Kyseisessä artiklassa säädetään myös, että EASA dokumentoi, jälleen tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden ja asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa, tässä artiklassa tarkoitettujen turvallisuusriskien kokonaiskuvan ja seuraa osapuolten toimenpiteitä riskien lieventämiseksi, muun muassa määrittämällä tarvittaessa turvallisuusindikaattoreita.

Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmassa on asetuksen (EU) 2018/1139 1 artiklassa asetetut tavoitteet huomioon ottaen määritettävä unionin turvallisuustaso. Käytännössä tämä saavutetaan määrittämällä toivottu turvallisuustavoite yhdessä tulosperusteisten (operatiivisten) ja prosessiperusteisten turvallisuusindikaattoreiden kanssa siten, että sen tukena on yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallintaa koskeva suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä. Tulokseen perustuvat turvallisuusindikaattorit määritellään EASAn vuotuisessa turvallisuuskatsauksessa, ja niitä seurataan koko eurooppalaisen turvallisuusriskien hallinnan ajan. Prosessiperusteiset indikaattorit määritellään Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman luvussa 4, ja niitä seurataan EASAn standardointimenettelyjen kautta. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän turvallisuuteen liittyvä suorituskyvyn keskeinen osa-alue on EASAn suorituskyvyn seurantakehyksen periaatteiden ja teknisten ohjeiden mukainen. EASAn johtama työryhmä määrittää suorituskykyindikaattorit, ja niitä tuetaan asiaan liittyvillä hyväksyttävillä vaatimusten täyttämisen menetelmillä ja ohjeaineistolla. Indikaattoreilla mitataan

turvallisuuden hallinnan tehokkuutta organisaatiotasolla ja seurataan sen jälkeen turvallisuustuloksia käyttämällä lähteenä eurooppalaista keskusrekisteriä.

Komission, EASAn ja jäsenvaltioiden on yhdessä pyrittävä saavuttamaan määritetty turvallisuustaso.

Asetuksen (EU) 2018/1139 7 artiklassa virallistetaan kansallinen turvallisuusohjelma jäsenvaltioiden tasolla. Siinä säädetään, että kunkin jäsenvaltion on asiaankuuluvia sidosryhmiä kuullen laadittava kansallinen turvallisuusohjelma, jolla hallitaan siviili-ilmailun turvallisuutta sen vastuulla olevassa ilmailutoiminnassa, ja pidettävä sitä yllä. Artiklassa todetaan myös, että ohjelman on oltava oikeassa suhteessa ilmailun määrään ja vaativuuteen sekä johdonmukainen Euroopan lentoturvallisuusohjelman kanssa. Kansallisen turvallisuusohjelman on sisällettävä vähintään kansainvälisissä standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa kuvatut kansallisen turvallisuudenhallinnan vastuisiin liittyvät tekijät. Ohjelmassa on myös täsmennettävä ne turvallisuustavoitteet, jotka jäsenvaltion vastuulla olevassa ilmailutoiminnassa on kansallisella tasolla saavutettava.

Lisäksi asetuksen (EU) 2018/1139 8 artiklassa säädetään, että kansalliseen turvallisuusohjelmaan on sisällyttävä tai liityttävä kansallinen lentoturvallisuussuunnitelma. Kunkin jäsenvaltion on asiaankuuluvia sidosryhmiä kuullen yksilöitävä merkityksellisten turvallisuustietojen arvioinnin perusteella suunnitelmassaan kansalliseen siviili-ilmailun turvallisuusjärjestelmäänsä kohdistuvat suurimmat turvallisuusriskit ja vahvistettava tarvittavat toimenpiteet näiden riskien lieventämiseksi.

Lisäksi 8 artiklassa täsmennetään, että kansallisen lentoturvallisuussuunnitelman on sisällettävä Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmassa yksilöidyt riskit ja toimenpiteet, jotka ovat merkityksellisiä kyseisessä jäsenvaltiossa, ja että jäsenvaltioiden on ilmoitettava EASalle Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmassa yksilöidyt riskit ja toimenpiteet, joita ne eivät pidä merkityksellisinä kansallisen ilmailun turvallisuusjärjestelmänsä kannalta, ja perusteltava valintansa. Nämä tiedot sisältyvät tavallisesti myös kansalliseen lentoturvallisuussuunnitelmaan. Niitä Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmassa yksilöityjä toimenpiteitä, jotka jäsenvaltioiden on otettava huomioon, kutsutaan jäsenvaltion tehtäviksi (MST). Jotta jäsenvaltioita voidaan auttaa määrittämään niiden kansallisen lentoturvallisuussuunnitelman kannalta merkitykselliset Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman kohdat, erillisessä jäsenvaltioiden tehtäviä koskevassa toimenpiteessä luetellaan tärkeimmät keskeiset riskialueet, jotka valtioiden on otettava huomioon. Näiden keskeisten riskialueiden huomioon ottamisen lisäksi valtioita kannustetaan tarkastelemaan alakohtaisia turvallisuusriskien kokonaiskuvia, jotka tarjoavat kattavan luettelon etusijalle asetetuista turvallisuuskysymyksistä eri aloilla. Kokonaiskuvat sisältyvät Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman niteeseen III.

Asetuksen (EU) 2018/1139 uudella luvulla II pannaan täytäntöön kansainväliset vaatimukset, jotka on määritetty Chicagon sopimuksen liitteessä 19, jossa vahvistetaan palveluntarjoajien turvallisuudenhallintajärjestelmiä koskevat vaatimukset ja edellytetään, että kaikilla turvallisuudenhallintajärjestelmillä on oltava asiaan liittyvästä sertifiointista vastaavan valtion hyväksyntä. ICAOn liitteessä 19 vaaditaan myös, että valtioiden on laadittava turvallisuuden hallintaa varten ohjelma eli kansallinen turvallisuusohjelma, jossa edellytetään muun muassa, että määritellään ilmailualan primaarilainsäädäntö, selkeät toimintalinjat, tavoitteet ja resurssit, valtion järjestelmä ja toiminnot turvallisuusriskien hallitsemiseksi ja turvallisuuden varmistamiseksi sekä toimet turvallisuuden edistämiseksi.

Näin ollen EU valtuuttaa asetuksen (EU) 2018/1139 nojalla jäsenvaltiot perustamaan kansallisen turvallisuusohjelman ja pitämään sitä yllä. EU on perinteisesti ottanut lisäksi huomioon asiaa koskevien ICAOn standardien hengen useissa EU:n asetuksissa, etenkin asetuksen (EU) 2018/1139 täytäntöönpanosäännöissä.

## 2.1. Turvallisuustietojen kerääminen, analysointi ja vaihto

Turvallisuustiedot ovat tärkeä resurssi turvallisuusvaarojen havaitsemiseksi. Useilla EU:n asetuksilla varmistetaan, että asiaa koskevat tiedot kerätään ja analysoidaan ja niitä vaihdetaan tarpeen mukaan. Tämä koskee erityisesti tietoja siviili-ilmailun poikkeamista (vuoden 2021 lopussa eurooppalaisessa keskusrekisterissä oli yli 2 400 000 merkintää), EU:n ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajista EU:n asematasotarkastusohjelman puitteissa kerättyjä tietoja (vuoden 2021 lopussa SAFA-tietokanta sisälsi yli 160 000 raporttia laskettuna siitä alkaen, kun SAFA-järjestelmä muuttui EU:n asematarkastusohjelmaksi), turvallisuussuositusten tietojärjestelmään (SRIS) sisältyviä tietoja turvallisuussuosituksista (vuoden 2021 lopussa SRIS-tietokanta sisälsi yli 4 100 turvallisuussuositusta) sekä kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien hyväksyntien yhteydessä kerättyjä, analysoituja ja vaihdettuja tietoja ja EU:ssa toimintakieltoon asetettujen lentoyhtiöiden luetteloon sisältyviä tietoja.

Poikkeamatietojen keräämistä, analysointia ja vaihtoa säännellään EU:ssa asetuksella (EU) N:o 376/2014. Asetuksen mukaan organisaatioiden, jäsenvaltioiden ja EASAn on perustettava järjestelmä, joka mahdollistaa merkityksellisiä poikkeamia koskevien tietojen keräämistä ja tallentamista. Poikkeamista kerätyt tiedot analysoidaan, ja tarvittaessa toteutetaan riskiä vähentäviä toimenpiteitä. Kaikki poikkeamista kerätyt tiedot samoin kuin niiden analysointia ja seurantatoimia koskevat merkitykselliset tiedot tallennetaan eurooppalaiseen keskusrekisteriin.

Eurooppalaiseen keskusrekisteriin tallennetut poikkeamatiedot ovat jäsenvaltioiden (kansallisten ilmailuviranomaisten ja turvallisuustutkintaviranomaisten), EASAn ja komission käytettävissä. Asetuksella (EU) N:o 376/2014 perustettujen analytiikkojen verkostojen edellytetään analysoivan eurooppalaista keskusrekisteriä eurooppalaisen turvallisuusriskien hallinnan tueksi ja siten tuottavan tietoa Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmaan.

Asetuksessa (EU) N:o 376/2014 edellytetään myös, että viranomaiset ja EASA käyttävät yhteistä eurooppalaista riskiluokitusjärjestelmää (ERCS)<sup>27</sup>. Yhteinen eurooppalainen riskiluokitusjärjestelmä mittaa ilmoitettujen poikkeamien turvallisuusriskiä kaksikulotteisen matriisin avulla:

- Ensinnäkin matriisin riveillä esitetään poikkeaman vakavuus määrittämällä pahin todennäköinen onnettomuusseuraus, joka olisi voinut toteutua, jos arvioitava poikkeama olisi johtanut onnettomuuteen. Tämä tehdään ottamalla huomioon sekä todennäköisin onnettomuustyyppi että mahdollisten kuolonuhrien määrään viittaava luokka ilma-aluksen koon ja asuttujen tai korkean riskin alueiden läheisyyden perusteella.
- Toiseksi matriisin sarakkeissa mitataan todennäköisyyttä tarkastelemalla, kuinka lähellä mahdollista onnettomuutta arvioitava poikkeama oli. Todennäköisyyden määrittämisessä otetaan huomioon olemassa olevien suojakeinojen toimivuus.

ERCS-järjestelmää soveltamalla parannetaan EU:n ja kansallisen tason turvallisuusjohtamista, mukaan lukien turvallisuustietoihin perustuva valvonnan kohdentaminen (ks. kohta 3.2.2).

---

<sup>27</sup> ERCS-järjestelmä on osa asetuksen (EU) N:o 376/2014 mukaista oikeudellista kehystä 6. lokakuuta 2020 annetun komission delegoidun asetuksen (EU) 2020/2034 ja 26. marraskuuta 2021 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/2082 kautta, jotka tulevat voimaan 1. tammikuuta 2023.

Olellainen osa asetuksella (EU) N:o 376/2014 perustettua järjestelmää on 'oikeudenmukaisen turvallisuuskulttuurin' määrittelmä. Oikeudenmukaisen turvallisuuskulttuurin avulla pyritään varmistamaan turvallisuustietojen jatkuva saatavuus luomalla luottamukseen perustuva toimintaympäristö, jossa ihmiset uskaltavat ilmoittaa poikkeamista. Oikeudenmukainen turvallisuuskulttuuri luodaan noudattamalla asetuksessa (EU) N:o 376/2014 määriteltyjä keskeisiä periaatteita, joihin lukeutuu suoja syyllisyydeltä ja seuraamuksilta (paitsi jos kyseessä on tahallinen laiminlyönti tai tuomittava käyttäytyminen).

Järjestelmää täydentää Data4Safety-ohjelma, jossa kerätään vapaaehtoisuuden pohjalta täydentäviä tietoja, kuten lento-, liikenne- ja sää tietoja. Se myös parantaa analyttisiä valmiuksia. Data4Safety tukee tulevien riskien ennustamista.

## **2.2. Turvallisuusriskien hallinta EU:n tasolla: Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman laatimis- ja päivitysprosessi**

Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman 11. versioon (EPAS 2022–2026) saakka suunnitelma kattoi viiden vuoden ajanjakson, ja se julkaistiin mukautettavissa olevana suunnitelmana, jota päivitettiin vuosittain. Suunnitelman 12. versiosta alkaen tätä ajanjaksoa lyhennetään kolmeen vuoteen, jotta se vastaa maailmanlaajuisen lentoturvallisuussuunnitelman viitejaksoa. Niteessä I esitettävät strategiset painopisteet määritetään kolmen vuoden viitejaksoksi, ja niistä tehdään väliarviointi sen varmistamiseksi, että ne ovat edelleen merkityksellisiä. Asetuksen (EU) 2018/1139 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman nidettä II, jossa kuvaillaan Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman toimenpiteitä, ja nidettä III, joka sisältää alakohtaiset turvallisuusriskien kokonaiskuvat, tarkastellaan ja päivitetään edelleen vuosittain.

Suunnitelman laatiminen perustuu sekä strategisten painopisteiden että toimenpiteiden osalta erityisesti seuraavien alan eri sidosryhmiä edustavien tahojen työhön:

- jäsenvaltioiden neuvonantava elin (MAB) ja sidosryhmien neuvonantava elin (SAB) antavat neuvoja strategisista painopisteistä
- tekniset/alakohtaiset elimet (TeB, TeC sekä jäsenvaltioita ja toimialaa edustavat alakohtaiset komiteat) antavat teknistä ja operatiivista neuvontaa sekä palautetta täytäntöönpanosta
- EASAn turvallisuuskumppaneidensa kanssa toteuttama yhteistyö (erityisesti Data4Safety-ohjelman kautta) tukee turvallisuusriskien kokonaiskuvien laatimista.

Tavanomaisessa Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman ohjelmasuunnittelukierroksessa on kaksi erillistä vaihetta, joissa on kummassakin oma sidosryhmien kuuleminen.

Vaihe I:

- Ensimmäisen vaiheen aikana EU:n ilmailustrategiaan perustuvista strategisista painopisteistä ja eurooppalaisessa turvallisuusriskien hallintaprosessissa määritetyistä turvallisuuteen liittyvistä painopisteistä keskustellaan EASAn neuvonantavien elinten kanssa ja ne vahvistetaan kyseisten elinten kanssa. Jäsenvaltioiden neuvonantava elin ja sidosryhmien neuvonantava elin johtavat omien alakohtaisten alakomiteoidensa tietojen kokoamista ja toimittavat EASAlle jäsenvaltion tai toimialan näkemykset painopisteistä. Tämä vaihe käynnistetään kerran kolmessa vuodessa uuden viitejakson ensimmäistä vuotta edeltävän vuoden alussa.

## Vaihe II:

- Hyväksytyjen turvallisuuteen liittyvien painopisteiden perusteella määritellään tai päivitetään yksittäisten Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman toimenpiteiden suunnittelun välitavoitteet EASAn yhtenäistä ohjelmasuunnittelua koskevan prosessin mukaisesti. Sen jälkeen laaditaan luonnos Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmasta, ja se toimitetaan kaikille neuvoa-antaville elimille yksityiskohtaisia kommentteja varten. Neuvoa-antavien elinten kuulemisen ja kommenttien analysoinnin jälkeen vahvistetaan lopullinen luonnos Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmasta ja sisällytetään siihen nide III. Kyseisessä niteessä esitetään kaikki alakohtaiset turvallisuusriskien kokonaiskuvat, mukaan lukien kuvaus kustakin havaitusta ja etusijalle asetetusta turvallisuusongelmasta. Nide laaditaan eurooppalaisen turvallisuusriskien hallintaprosessin välityksellä.

Kaikista kolmesta niteestä koostuva lopullinen luonnos Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmasta toimitetaan sen jälkeen EASAn hallintoneuvoston hyväksyttäväksi. Kun hallintoneuvosto on virallisesti hyväksynyt suunnitelman, se julkaistaan EASAn verkkosivustolla.

Lisätietoja Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman laatimisesta, muun muassa komission paremman sääntelyn periaatteiden soveltamisesta ja eri ryhmistä, jotka osallistuvat suunnitelman laatimiseen, on seuraavilla verkkosivuilla (englanniksi):

- [Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman laatiminen](#)
- [Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman laatimiseen osallistuvat työryhmät ja elimet.](#)

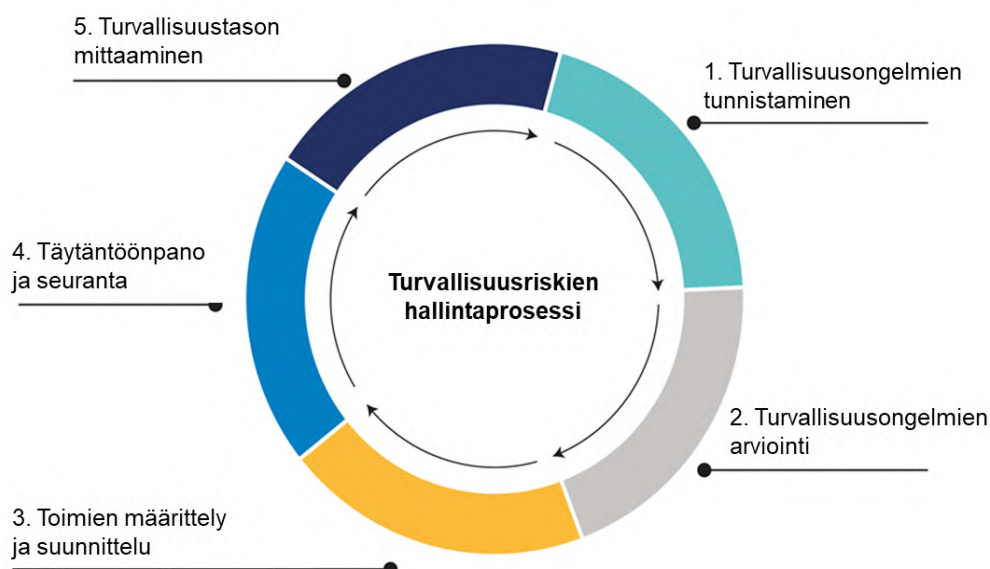
Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmaan sisältyvät turvallisuuteen liittyvät painopisteet ja niihin liittyvät toimenpiteet määritetään eurooppalaisessa turvallisuusriskien hallintaprosessissa, johon osallistuvat jäsenvaltiot, toimiala, komissio ja EASA.

### *Eurooppalainen turvallisuusriskien hallintaprosessi*

Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman perustana käytettävät suurimmat turvallisuusriskit ja niiden lieventämiseksi toteutettavat toimenpiteet määritetään eurooppalaisessa turvallisuusriskien hallintaprosessissa. Se koostuu tietyistä prosesseista, joiden tavoitteena on määrittää turvallisuusongelmat ja niiden lieventämiseksi tarvittavat toimenpiteet sekä seurata täytäntöönpanoa. Siinä analysoidaan eri lähteistä saatuja tietoja sekä kansallisten ilmailuviranomaisten ja toimialan turvallisuuskumppaneiden (Data4Safety-ohjelman kautta) ja analyytikkojen verkoston kanssa tehdyn yhteistyön puitteissa saatuja tietoja.

Turvallisuusriskien hallintaprosessissa on viisi vaihetta:

**Kaavio 2. Eurooppalainen turvallisuusriskien hallintaprosessi**



**Turvallisuusongelmien tunnistaminen:** Tämä on turvallisuusriskien hallintaprosessin ensimmäinen vaihe. Se toteutetaan analysoimalla poikkeamatietoja ja muita turvallisuuteen liittyviä ja täydentäviä tietoja, jotka on saatu turvallisuuskumppaneiden kanssa erityisesti Data4Safety-ohjelman kautta tehdyn yhteistyön puitteissa. EASA kuvailee muodollisesti nämä ehdolla olevat turvallisuusongelmat, minkä jälkeen niistä tehdään alustava turvallisuusarviointi. Arvioinnin perusteella päätetään, pitäisikö ehdolla oleva turvallisuusongelma sisällyttää virallisesti asiaan liittyvään turvallisuusriskien kokonaiskuvaan vai pitäisikö sen suhteen toteuttaa muita toimenpiteitä. Data4Safety ja analyytikkojen verkostot antavat neuvoja. Tämän vaiheen tuotoksena ovat alakohtaiset turvallisuusriskien kokonaiskuvat. Kokonaiskuvien sisällä asetetaan tärkeysjärjestykseen sekä keskeiset riskialueet että turvallisuusongelmat. Alakohtaiset turvallisuusriskien kokonaiskuvat julkaistaan Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman niteessä III.

**Turvallisuusongelmien arviointi:** Kun turvallisuusongelma on tunnistettu ja sisällytetty turvallisuusriskien kokonaiskuvaan, sille tehdään tekninen turvallisuusarviointi. Nämä arvioinnit asetetaan tärkeysjärjestykseen turvallisuusriskien kokonaiskuvassa. Arviointimenettelyä koordinoi EASA, ja sitä tukevat Data4Safety ja analyytikkojen verkostot. Lisäksi ryhmän jäseniä kannustetaan osallistumaan varsinaiseen arviointiin. Tämä yhteistyöhön EASAN turvallisuuskumppaneiden kanssa perustuva lähestymistapa on ratkaisevan tärkeä, jotta saavutetaan parhaat mahdolliset tulokset. Yhdessä tämä muodostaa turvallisuusongelmien arvioinnin, jossa määritetään mahdolliset lieventävät toimenpiteet Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmaan.

**Turvallisuustoimien määrittely ja suunnittelu:** Tämä sisältää vaikutustenarvioinnin, joka kuvataan parasta toimintastrategiaa koskevassa asiakirjassa. Asiakirjassa määritellään mahdolliset lieventävät toimenpiteet, arvioidaan kunkin mahdollisen toimenpiteen vaikutuksia ja hyötyjä ja annetaan suosituksia parhaasta lieventävästä toimenpiteestä tai parhaista lieventävistä toimenpiteistä, jotka on määrä toteuttaa Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmassa. Turvallisuusongelmien arvioinnin ja parhaan toimintastrategian yhdistelmän pohjalta laaditaan viralliset Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman toimenpide-ehdotukset, jotka toimitetaan seuraavaksi neuvoa-

antaville elimille osana parasta toimintastrategiaa ja/tai Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmaa koskevaa kuulemista.

Euroopan lentoturvallisuussuunnitelma käsittää erityyppisiä toimenpiteitä, kuten sääntöjen laatimiseen liittyvät tehtävät (RMT), turvallisuuden edistämistehtävät (SPT) ja jäsenvaltioiden tehtävät (MST). Yksityiskohtainen kuvaus Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman toimenpiteiden tyypeistä ja niihin liittyvistä malleista on saatavilla EASAn verkkosivuston kyseistä suunnitelmaa käsittelevällä sivulla:

- [Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman toimenpiteiden tyypit ja mallit](#).

Kun toimenpiteistä on keskusteltu ja ne on hyväksytty, ne sisällytetään Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman seuraavaan versioon. Edullisiin tai nopeaa toimintaa edellyttäviin toimenpiteisiin sovelletaan usein nopeutettua menettelyä, ja ne julkaistaan Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman seuraavassa päivityksessä ilman, että on tarpeen laatia paras toimintastrategia. Joissakin tapauksissa tarvitaan välittömiä turvallisuustoimenpiteitä, jotka saatetaan toteuttaa ennen kuin seuraava Euroopan lentoturvallisuussuunnitelma julkaistaisiin. Näitä ei luonnollisesti sisällytetä Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmaan. Tällaisia toimenpiteitä voisivat olla esimerkiksi turvallisuustiedotteen julkaiseminen tai välittömien toimien toteuttaminen turvallisuuden edistämiseksi.

**Täytäntöönpano ja seuranta:** Prosessin seuraava vaihe liittyy Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmaan sisällytetyjen toimenpiteiden toteuttamiseen ja seurantaan.

EASA seuraa toimenpiteiden oikea-aikaista toteuttamista yhtenäistä ohjelmasuunnittelua koskevan prosessin yhteydessä määriteltyjen keskeisten suorituskykyindikaattoreiden perusteella. Etenemisestä annetaan säännöllisesti palautetta neuvoo-antavien elinten kokouksissa.

Asetuksen (EU) 2018/1139 8 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltiot ottavat omassa kansallisessa lentoturvallisuussuunnitelmassaan huomioon Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmassa yksilöidyt merkitykselliset toimenpiteet ja riskit ja esittävät perusteluja, jos ne eivät pidä tällaisia toimenpiteitä omalta kannaltaan merkityksellisinä. Kansallinen lentoturvallisuussuunnitelma on siten tärkeä väline, jolla jäsenvaltiot raportoivat toimenpiteiden toteuttamisesta. Valtioiden odotetaan tarkastelevan kansallista lentoturvallisuussuunnitelmaansa uudelleen vähintään vuosittain. Jos ne eivät päivitä suunnitelmaansa vuosittain, niiden on säilytettävä tiedot Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmassa yksilöityjen merkityksellisten toimenpiteiden toteuttamisesta, mukaan lukien perustelut, jos tällaisia toimenpiteitä ei pidetä merkityksellisinä.

EASA arvioi säännöllisesti kansallisten turvallisuusohjelmien täytäntöönpanoa yksittäisten valtioiden tasolla osana EASAn SYS-standardointitoimintaa. Arvioinnin tarkoituksena on määrittää vahvuudet ja parannusta vaativat asiat. Se edistää kansallisen turvallisuusohjelman toteuttamisen kehittymistä, jotta kansallisen turvallisuusohjelman tehokasta toteuttamisesta koskevat maailmanlaajuisen lentoturvallisuussuunnitelman ja Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman tavoitteet voidaan saavuttaa vuoteen 2025 mennessä. Tämä edellyttää turvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden suunnittelun prosessien ja tuotosten arviointia valtioiden tasolla. Lisäksi niistä Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmassa yksilöidyistä toimenpiteistä, jotka sisältyvät myös EUR RASP -suunnitelmaan, tehdään vuosittain toteuttamista koskevia kyselyjä, joita hallinnoi ICAOn EUR-alueen alueellinen toimisto. Tämän seurannan tuloksista keskustellaan neuvoo-antavien elinten kokouksissa ja EUR-alueen alueellisessa asiantuntijoiden turvallisuusryhmässä (RESG).

**Turvallisuustason mittaaminen:** Turvallisuusriskien hallintaprosessin viimeinen vaihe on turvallisuustason mittaaminen. Sen tarkoituksena on seurata

- 1) yksittäisiä muutoksia, jotka ovat seurausta turvallisuustoimenpiteiden toteuttamisesta
- 2) järjestelmätason muutoksia, joita on saattanut tapahtua ilmailujärjestelmässä ja jotka saattavat edellyttää lisätoimenpiteitä.

Turvallisuustason mittaaminen toteutetaan turvallisuuden suorituskykykehikkoa käyttäen. Sen avulla seurataan

- 1) laaja-alaisesti eri aloja sekä tarkastellaan keskeisiä riskialueita alakohtaisella tasolla
- 2) erityisiä turvallisuusongelmia.

EASAn vuotuinen turvallisuuskatsaus on vuotuinen katsaus turvallisuuden suorituskykykehikkoon. Siinä yksilöidään turvallisuuteen liittyviä kehityssuuntauksia ja nostetaan esille tärkeimpiä osa-alueita, keskeisiä riskialueita ja turvallisuuskysymyksiä. Turvallisuusriskien hallintaprosessi alkaa tästä vaiheesta uudelleen. Lisätietoja EASAn vuotuisesta turvallisuuskatsauksesta on kohdassa 2.3.3.

### *2.2.1 Euroopan lentoturvallisuussuunnitelma: kansainvälinen ulottuvuus*

Euroopan lentoturvallisuussuunnitelma tukee maailmanlaajuisen lentoturvallisuussuunnitelman tavoitteita ja painopisteitä. Maailmanlaajuisen lentoturvallisuussuunnitelman tarkoituksena on vähentää jatkuvasti kuolemia ja kuolonuhrien riskiä ohjaamalla yhdenmukaistetun lentoturvallisuusstrategian kehittämistä sekä alueellisten ja kansallisten lentoturvallisuussuunnitelmien kehittämistä ja toteuttamista. Turvallinen ilmailujärjestelmä edistää valtioiden ja niiden teollisuuden taloudellista kehitystä. Maailmanlaajuinen lentoturvallisuussuunnitelma edistää valtion turvallisuusvalvontajärjestelmää edistämällä riskiperusteista lähestymistapaa turvallisuuden hallintaan sekä koordinoitua lähestymistapaa valtioiden, alueiden ja toimialan väliseen yhteistyöhön. Järjestelmätason turvallisuuden käsittelyn lisäksi maailmanlaajuisessa lentoturvallisuussuunnitelmassa käsitellään maailmanlaajuisia korkean riskin poikkeamaluokkia (G-HRC), joita pidetään globaaleina turvallisuuden painopisteinä. Näiden luokkien määrittelyn perustana käytettiin aiempien onnettomuuksien todellisia kuolemantapauksia, korkeaa kuolleisuusriskiä onnettomuutta kohden tai onnettomuuksien ja vaaratilanteiden lukumäärää. Eurooppalaisessa turvallisuusriskien hallintaprosessissa havaittuihin keskeisiin riskialueisiin sisältyvät seuraavat viisi maailmanlaajuista korkean riskin poikkeamaluokkaa:

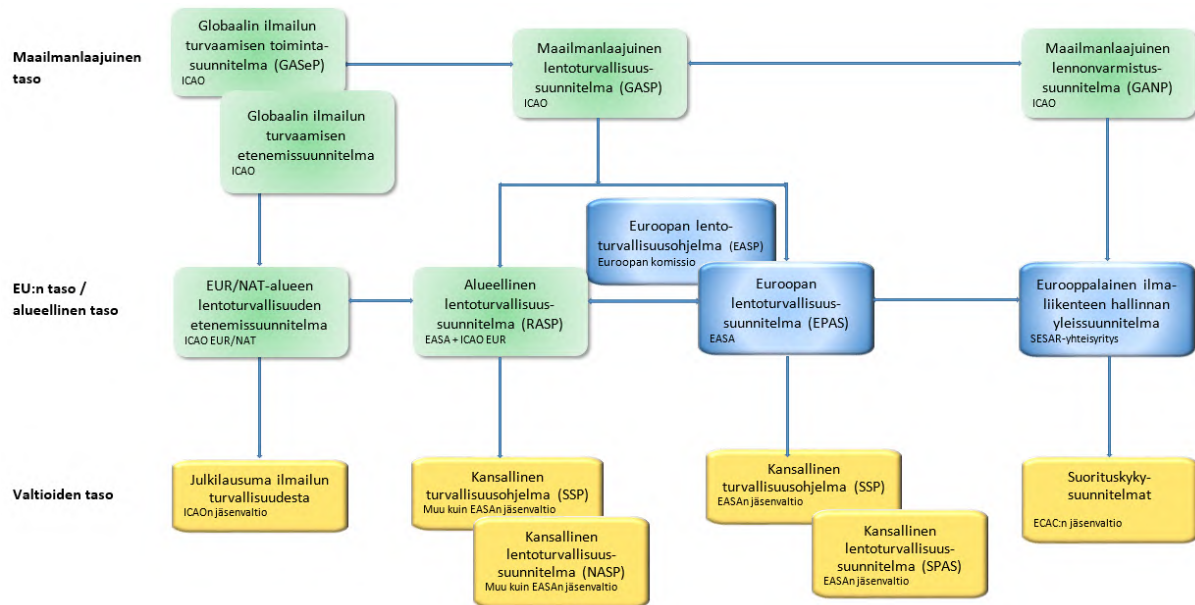
- ohjattavissa olevan ilma-aluksen törmäys maastoon (CFIT-tilanne)
- hallinnan menetys lennon aikana
- yhteentörmäys ilmassa
- kiitotieltä suistuminen
- kiitotiepoikkeama.

Muita Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman (ks. suunnitelman nide III, luku 17) soveltamisalan puitteissa havaittuja keskeisiä riskialueita ovat tulipalo, savu ja paineistus, ilma-aluksen vahingoittuminen maassa, ilmassa tapahtuva yhteentörmäys esteen kanssa, muut vammat ja turvallisuus.

Vuodesta 2017 alkaen EUR/NAT-alueen ICAOn alueellinen toimisto ja EASA ovat tehneet yhteistyötä alueellisen lentoturvallisuussuunnitelman (RASP) laatimiseksi Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman pohjalta. Ensimmäinen EUR RASP hyväksyttiin tammikuussa 2019. EUR-alueen alueellinen asiantuntijoiden turvallisuusryhmä (EUR RESG) vastaa EUR RASP:n ylläpitämisestä ja seurannasta. EUR RESG:n puheenjohtajina toimivat EASA ja toimialan sidosryhmät (tällä hetkellä IATA). EUR RESG raportoi Euroopan ilmailujärjestelmän suunnitteluryhmälle (EASPG). Siinä missä Euroopan

lentoturvallisuussuunnitelman turvallisuusindikaattorit määritetään osana eurooppalaista turvallisuusriskien hallintaa, EUR RASP tarjoaa joukon EUR-alueen turvallisuusindikaattoreita ja -tavoitteita, jotka perustuvat maailmanlaajuisen lentoturvallisuussuunnitelman tavoitteisiin ja alatavoitteisiin. Niitä koskevien tietojen keräämisestä huolehtii ICAO.

**Kaavio 3. Euroopan lentoturvallisuusohjelman, Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman ja muiden ohjelmien ja suunnitelmien välinen suhde**



## 2.3. Turvallisuustason seuranta

Turvallisuustasolla tarkoitetaan sitä, miten alue, valtio tai organisaatio saavuttaa kvantitatiivisesti tai kvalitatiivisesti arvioitavan turvallisuuden.

Saavutettavan turvallisuustason ei tulisi olla luonteeltaan sitova, vaan sen olisi pikemminkin ilmaistava unionin ja sen jäsenvaltioiden siviili-ilmailun turvallisuutta koskeva tavoite, kuten asetuksen (EU) 2018/1139 6 artiklassa todetaan.

Huom.

ICAO:n liitteen 19 toisessa versiossa olevassa standardissa 3.4.2.1 määritelty ilmailutoiminnan hyväksyttävän turvallisuustason käsite ehdotetaan poistettavaksi seuraavassa versiossa valtioiden ja toimialan sidosryhmien suositusten mukaisesti. Sen sijaan aiotaan korostaa tarvetta seurata ja hallita aktiivisesti turvallisuustasoa turvallisuustavoitteita vastaavien indikaattoreiden perusteella.

EASAn antamia lisäohjeita turvallisuustason hallinnasta on saatavilla seuraavalla verkkosivulla (englanniksi):

- [Ohjeita ilmailutoiminnan hyväksyttävästä turvallisuustasosta, turvallisuustason hallinnasta ja turvallisuuden varmistamisesta.](#)

### 2.3.1 Organisaatioiden turvallisuustasoa koskeva sopimus

EU:n jäsenvaltiot ovat vastuussa organisaatioiden hallintajärjestelmien arvioimisesta määrääjain. Tähän sisältyy jäsenvaltioiden lainkäyttövallan piiriin kuuluvien organisaatioiden turvallisuustason seuranta silloin, kun tällainen hallintajärjestelmä vaaditaan. Saavutettavaa turvallisuustasoa olisi arvioitava suhteessa turvallisuustavoitteisiin, ja siinä olisi otettava huomioon riskien lieventämiseksi toteutettavien toimenpiteiden tehokkuus. Seurannassa olisi otettava huomioon yhdistelmä turvallisuustavoitteisiin perustuvia prosessiperusteisia ja tulosperusteisia indikaattoreita.

Turvallisuustavoitteiden johdonmukaisuus on varmistettava valtion (eli asetuksen (EU) 2018/1139 7 artiklassa tarkoitettu kansallinen turvallisuusohjelma ja 8 artiklassa tarkoitettu kansallinen lentoturvallisuussuunnitelma) ja säänneltyjen yksikköjen välillä sekä näiden tavoitteiden seurannan osalta. Seuranta toteutetaan valtion ja organisaatioiden turvallisuustason hallintaprosessien kautta sekä riski- tai suorituskykyperusteisen valvonnan kautta. Tämä menetelmä helpottaa saavutetun turvallisuustason jatkuvaa parantamista. Jos turvallisuustasoa ei saavuteta, valtion ja organisaation olisi toteutettava yhteistyössä toimenpiteitä tilanteen parantamiseksi.

Turvallisuustason seurannan kypsyyssaste kasvaa ajan mittaan, kun täytäntöönpano kehittyy ja jäsenvaltio ja valvotut organisaatiot vaihtavat säännöllisesti merkityksellisiä tietoja.

EU:n turvallisuudenhallintakehyksessä on tällä hetkellä yksi osa-alue, jolle määritellään nimenomaiset turvallisuustavoitteet: EU:n tasolla on perustettu yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallintaa koskeva suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä<sup>28</sup>. Sillä

---

28 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puiteista (puiteasetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1), 11 artikla, ja komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/317, annettu 11 päivänä helmikuuta 2019, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja maksujärjestelmästä (EUVL L 56, 25.2.2019, s. 1).

pyritään myötävaikuttamaan lentoliikennejärjestelmän kestävään kehitykseen parantamalla lennonvarmistuspalvelujen yleistä tehokkuutta neljällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella, jotka ovat turvallisuus, ympäristö, kapasiteetti (myöhästymiset) ja kustannustehokkuus. Järjestelmässä vahvistetaan unionin laajuiset suorituskykytavoitteet 3–5 vuoden kiinteille viitejaksoille näillä neljällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella. Jäsenvaltioiden on laadittava suorituskyky suunnitelmat, joihin sisältyvät kansalliset tai toiminnallista ilmatilan lohkoa koskevat sitovat tavoitteet, jotka ovat yhteensopivia unionin laajuisen suorituskykytavoitteiden kanssa.

Komissiota avustaa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallintaa koskevien suorituskyvyn kehittämissuunnitelmien täytäntöönpanossa komission täytäntöönpanopäätöksellä 2014/672/EU<sup>29</sup> nimitetty riippumaton suorituskyvyn tarkastuselin.

### 2.3.2 Jäsenvaltioiden turvallisuustaso

EU:n jäsenvaltioihin sovelletaan samoja periaatteita kuin 2.3.1 kohdassa kuvailtiin: saavutettavaa turvallisuustasoa olisi arvioitava suhteessa turvallisuustavoitteisiin, ja siinä olisi otettava huomioon kansallisen turvallisuusohjelman puitteissa toteutetusta ja kansallisessa lentoturvallisuussuunnitelmassa määritellyistä (eli asetuksen (EU) 2018/1139 7 ja 8 artikla) valtion turvallisuusriskien hallinnasta aiheutuvien lieventävien toimenpiteiden tehokkuus. Siinä on myös otettava asianmukaisesti huomioon kyseisen valtion kannalta merkitykselliset Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmassa määritellyt riskit ja toimenpiteet (ks. asetuksen (EU) 2018/1139 6 artikla ja 8 artiklan 2 kohta).

Jäsenvaltioiden turvallisuustasosta ei ole sopimusta EU:n tasolla, eikä EU:n lainsäädännössä tällä hetkellä aseteta jäsenvaltioille nimenomaisia turvallisuustavoitteita.

### 2.3.3 EASAn vuotuinen turvallisuuskatsaus

Asetuksen (EU) 2018/1139 72 artiklan 7 kohdan mukaan EASA julkaisee vuosittain tai erityisten olosuhteiden vallitessa turvallisuuskatsauksen, jotta yleisö saisi tietoa siviili-ilmailun turvallisuuden yleisestä tasosta unionissa. Katsauksen on sisällettävä yksinkertainen ja helposti ymmärrettävä analyysi yleisestä turvallisuustilanteesta, ja siinä on mainittava, ovatko turvallisuusriskit lisääntyneet.

Lisäksi asetuksen (EU) N:o 376/2014 14 artiklan 4 kohdan mukaan EASA sisällyttää asetuksen (EU) 2018/1139 72 artiklan 7 kohdassa tarkoitettuun vuotuisen turvallisuuskatsauksen tietoja asetuksen (EU) N:o 376/2014 14 artiklan 1 kohdassa seuraavasti ilmaistun tietojen analysoinnin tuloksista: ”Komissio ja virasto osallistuvat yhteistyössä jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa säännöllisesti eurooppalaisen keskusrekisterin sisältämien tietojen vaihtoon ja analysointiin.”

Näiden vaatimusten mukaisesti EASA on julkaissut vuotuisen turvallisuuskatsauksen vuodesta 2005 lähtien. Katsauksessa esitetty analyysi tarjoaa datavetoista tietoa, joka tukee Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmaa varten tarvittavaa päätöksentekoa. Vuotuinen turvallisuuskatsaus tarjoaa tilastollisen yhteenvedon lentoturvallisuudesta EASAn

---

<sup>29</sup> Komission täytäntöönpanopäätös 2014/672/EU, annettu 24 päivänä syyskuuta 2014, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn tarkastuselinin nimeämisen voimassaolon jatkamisesta (EUVL L 281, 25.9.2014, s. 5).

jäsenvaltioissa, ja lisäksi siinä määritetään tärkeimmät Euroopan ilmailualan tällä hetkellä kohtaamat turvallisuushaasteet.

Kustakin ilmailun alasta tarjotaan tietokokonaisuus, joka perustuu aiempien vuosien työhön. Siitä käyvät ilmi poikkeamatiedoista määritetyt kausaaliset ja vaikuttavat tekijät yhdistettyinä niihin keskeisiin riskialueisiin (tai pääasiallisiin onnettomuusseurauksiin), joihin ne vaikuttavat.

Vuotuisen turvallisuuskatsauksen analyysissä keskitytään lentoturvallisuuden riskeihin poikkeamatietojen perusteella. Tämä työ on osa jatkuvaa eurooppalaista turvallisuusriskien hallintaprosessia. Se tukee alakohtaisten turvallisuusriskien kokonaiskuvien laatimista ja tarjoaa luettelon keskeisistä riskialueista, joiden perusteella toimenpiteet voidaan asettaa tärkeysjärjestykseen Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmaa varten.

EASAlle asetetun velvollisuuden tavoin myös jäsenvaltioiden on julkaistava vuotuinen turvallisuuskatsaus. Poikkeamien analysointia ja seurantaä kansallisella tasolla käsittelevässä asetuksen (EU) N:o 376/2014 13 artiklassa todetaan, että kunkin jäsenvaltion on julkaistava siviili-ilmailun turvallisuutta koskevaa yleistä tiedottamista varten ainakin kerran vuodessa turvallisuuskatsaus. Turvallisuuskatsauksen on

a) sisällettävä yhdistettyjä ja anonymisoituja tietoja kansallisten pakollisten ja vapaaehtoisten poikkeamailmoitusjärjestelmien mukaisesti ilmoitetuista poikkeamatyypeistä ja muista turvallisuustiedoista

b) kerrottava kehityssuuntauksista

c) yksilöitävä toimet, jotka valtio on toteuttanut.

#### **2.4. Viranomaisia ja organisaatioita koskevat turvallisuudenhallintavaatimukset**

Asetuksen (EU) 2018/1139 täytäntöönpanosääntöjen laatiminen on johtanut viranomaisia ja organisaatioita koskevien erillisten vaatimuskokonaisuuksien hyväksymiseen:

- a. Viranomaisia koskevissa vaatimuksissa otetaan huomioon ICAOn määrittelemät turvallisuusvalvontajärjestelmän kahdeksan kriittistä elementtiä, jotka on määritelty Chicagon sopimuksen liitteessä 19 olevassa lisäyksessä 1, ja tuetaan näin kansallisten turvallisuusohjelmien toteuttamista sekä asetuksessa (EU) 2018/1139 asetetun standardointitavoitteen saavuttamista. Vaatimukseen sisältyy lisäksi elementtejä, jotka ovat olennaisen tärkeitä kattavan ilmailun turvallisuudenhallintajärjestelmän luomiseksi EU:n tasolla ja joissa käsitellään EU:n ja jäsenvaltioiden vastuita turvallisuuden hallinnan alalla.
- b. Organisaatioita koskeviin vaatimukseen sisältyvät useimmilla ilmailun osa-alueilla (turvallisuuden) hallintajärjestelmien yhdistetyt yleiset vaatimukset. Vuosina 2021 ja 2022 hyväksytyjen sääntöjen, joissa edellytetään hallinta- tai hallintojärjestelmiä ensimmäisen ja jatkuvan lentokelpoisuuden<sup>30</sup> osalta, myötä EU:n sääntelykehys noudattaa Chicagon sopimuksen liitteen 19 lukua 4, jossa määritellään turvallisuudenhallintajärjestelmiä koskevat vaatimukset. ICAOn liitteen 19 standardit ja suositellut menettelytavat on tarkoitus sisällyttää organisaatioita koskeviin vaatimukseen siten, että varmistetaan yhteensopivuus olemassa olevien hallintajärjestelmien kanssa ja edistetään yhdenmuetä hallintaa. Hallintajärjestelmiä

---

<sup>30</sup> Ensimmäinen lentokelpoisuus: 10 päivänä joulukuuta 2021 annettu delegoitu asetus (EU) 2022/201 ja 14 päivänä helmikuuta 2022 annettu täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/203; jatkuva lentokelpoisuus: 8 päivänä marraskuuta 2021 annettu täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/1963.

koskevista vaatimuksista on joustoa, joka mahdollistaa järjestelmän mukauttamisen ilmailuorganisaatioiden toimintojen laajuuden, luonteen tai monimutkaisuuden mukaan, ja ne soveltuvat kaikkiin niiden noudattamiin liiketoimintamalleihin. Tämä tukee vaatimusten oikeasuhteista soveltamista.

Yleisten hallintajärjestelmää koskevien vaatimusten tavoitteena on edistää yhtä yhtenäistä turvallisuushallintakehystä kaikille asetuksen (EU) 2018/1139 soveltamisalaan kuuluville hyväksytyille organisaatioille. Näitä viranomaisia ja organisaatioita koskevia yleisiä vaatimuksia täydennetään eri teknisillä aloilla yksityiskohtaisemmilla säännöillä (esimerkiksi lentotoiminnan harjoittajien lentotietojen seuranta koskevat vaatimukset).

Lisäksi näitä viranomaisia ja organisaatioita koskevia vaatimuksia muutetaan erityisillä säännöksillä tietoturvallisuuden hallinnasta.

Näitä vaatimuksia täydentävällä asetuksella (EU) N:o 376/2014 varmistetaan, että organisaatiot ja toimivaltaiset viranomaiset tunnistavat vaarat ja hallitsevat turvallisuusriskejä keräämällä, analysoimalla ja seuraamalla siviili-ilmailun poikkeamia koskevia tietoja. Asetuksessa veloitetaan viranomaiset ja EASA käyttämään yhteistä eurooppalaista riskiluokitusjärjestelmää tammikuusta 2023 alkaen (ks. kohta 2.1).

Vuonna 2019 toteutettiin asetuksen (EU) N:o 376/2014 arviointi. Siinä todettiin, että asetus on edelleen merkityksellinen, myös ilmailualalla tapahtuneen viimeaikaisen kehityksen valossa. Tällaista kehitystä on esimerkiksi miehittämättömien ilma-alusten käytön nopea lisääntyminen sekä kyberturvallisuuteen liittyvien uhkien kasvu. Vaikka arvioinnissa todettiin, että asetus tarjoaa riittävän joustoa, jotta tällaiseen kehitykseen voidaan vastata tehokkaasti, siinä myös tunnustetaan, että huomiota olisi kiinnitettävä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1018 päivittämiseen siten, että päivitetään pakollisesti ilmoitettavien siviili-ilmailun poikkeamien luetteloa ja pakollisia tietokenttiä, jotta saavutetaan paremmat edellytykset kerätä näiltä uusilta ilmailun aloilta peräisin olevia turvallisuustietoja.

### **3. TURVALLISUUDEN VARMISTAMINEN EUROOPASSA**

#### **3.1 Turvallisuusvalvonta<sup>31</sup>**

Turvallisuusvalvontaan sisältyvät EU:ssa sekä EASAn hyväksymiä että jäsenvaltioiden hyväksymiä organisaatioita koskevat valvonta- ja seurantatoimet. Siihen sisältyy myös jäsenvaltioiden seuranta sen varmistamiseksi, että EU:n lentoturvallisuuslainsäädäntö pannaan asianmukaisesti täytäntöön.

##### *3.1.1 Sääntöjen soveltamisen seuranta jäsenvaltioissa*

Komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 628/2013<sup>32</sup> vahvistetaan työmenetelmät standardointitarkastusten suorittamiseksi ja sen seuraamiseksi, kuinka jäsenvaltioiden

---

<sup>31</sup> Tässä asiakirjassa 'valvonnalla' tarkoitetaan sekä toimivaltaisten viranomaisten sertifioimiinsa organisaatioihin kohdistamaa valvontaa että EASAn standardointitarkastusten yhteydessä harjoittamaa sääntöjen soveltamisen seuranta EASAn jäsenvaltioissa.

Turvallisuusvalvontaa säännellään EU:ssa pääasiassa asetuksella (EU) 2018/1139 ja sen täytäntöönpanosäännöillä (ks. lisätietoja sovellettavasta lainsäädännöstä kaaviosta 1).

<sup>32</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 628/2013, annettu 28 päivänä kesäkuuta 2013, Euroopan lentoturvallisuusviraston työmenetelmistä standardointitarkastuksia suoritettaessa, Euroopan parlamentin ja

toimivaltaiset viranomaiset soveltavat asiaa koskevaa turvallisuuslainsäädäntöä. Standardointitarkastuksista ja niiden johdosta toteutettavien toimien seurannasta vastaa EASA (ks. myös [3.2.1](#) ja [1.6.1](#) kohta).

### *3.1.2 Sertifioitujen organisaatioiden valvonta*

Turvallisuusvalvonta on osa turvallisuuden hallintaprosessia, jolla pyritään varmistamaan EU:n lainsäädäntöön sisältyvien turvallisuusvaatimusten ja niihin liittyvien menetelmien moitteeton noudattaminen.

Turvallisuusvalvonnalla varmistetaan, että Euroopan ilmailuala tarjoaa EU:n säännöissä määriteltyä tasoa vastaavan turvallisuustason. Yksittäisten jäsenvaltioiden ja EASAn turvallisuusvalvontaa koskevat vastuut ovat siis perusta, jolle pohjautuvat lentoturvallisuus sekä lupien ja todistusten vastavuoroinen tunnustaminen EU:ssa.

Viranomaisia koskevien vaatimusten käyttöönoton myötä tähän valvontaan sisältyy organisaatioiden turvallisuustason jatkuva seuranta, jossa otetaan huomioon niiden toiminnoista johtuvat erityiset riskit (ks. myös [3.2.2 kohta](#)).

## **3.2 Valvonnan kohdentaminen turvallisuustietojen perusteella suurempaa huolta tai tarvetta aiheuttaville aloille**

### *3.2.1 Jäsenvaltioiden seurannan kohdentaminen turvallisuustietojen perusteella*

EASAn toteuttamissa jäsenvaltioiden standardointitarkastuksissa EU:ssa noudatetaan riskiperusteista lähestymistapaa, jossa tarkastusten tiheys, laajuus ja perusteellisuus sekä tarkastusryhmän suuruus ja kokoonpano mukautetaan kunkin valtion ja alan erityistilanteen mukaan.

Tätä seurantaa suoritetaan jatkuvasti. Se kohdistuu koko ilmailujärjestelmään ja on riskiperusteista, ja siinä otetaan huomioon kaikki EASAn saatavilla olevat tiedot. Tätä varten EASA arvioi toimivaltaisten viranomaisten kykyä suoriutua turvallisuusvalvontaa koskevista vastuistaan. Tähän sisältyvät tietojen kerääminen ja analysointi ja tarvittaessa tarkastusten suorittaminen ja niissä tehtyjen havaintojen seuranta sen varmistamiseksi, että asianmukaiset korjaukset ja korjaavat toimet toteutetaan kohtuullisessa ajassa.

Standardointi on osa EU:n tasolla tapahtuvaa turvallisuustietojen keruuta, jota tarvitaan vaarojen tunnistamiseksi ja joka mahdollistaa valvonnan kohdentamisen turvallisuustietojen perusteella suurempaa huolta ja tarvetta aiheuttaville aloille.

Standardointistrategia keskittyy seuraaville keskeisille aloille:

- **Jatkuvan seurannan lähestymistavan noudattaminen:** Asetuksella (EU) N:o 628/2013 otetaan käyttöön järjestelmä, jolla seurataan EU:n lentoturvallisuussääntöjen yhdenmukaista soveltamista ja jonka tulisi koskea kaikkia ilmailun aloja.
- **Standardointitarkastusten riskiperusteinen suunnittelu:** Jatkuvan seurannan lähestymistavassa tarkastusten tiheys, laajuus ja perusteellisuus sekä tarkastusryhmän suuruus ja kokoonpano mukautetaan kunkin valtion ja alan erityistilanteen mukaan.

---

neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 sääntöjen soveltamisen seurannasta ja komission asetuksen (EY) N:o 736/2006 kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 179, 29.6.2013, s. 46).

Näin voidaan käyttää resursseja joustavammin ja tehokkaammin sekä vähentää niiden valtioiden taakkaa, jotka suoriutuvat hyvin ja jotka voidaan tämän vuoksi tarkastaa harvemmin. Lakisäätteisten vaatimusten noudattamisen todentaminen yhdistyy asteittain järjestelmän/prosessin suorituskyvyn seurantaan, jossa tarkastellaan toimivaltaisten viranomaisten hallintajärjestelmien ja kansallisten turvallisuusohjelmien systeemistä toimivuutta.

- **EASAn standardointitoimien ja ICAOn USOAP-ohjelman yhdistäminen:** Olemassa oleva työjärjestely edistää tiiviimpää yhteistyötä ja toimintojen yhdentämistä EASAn ja ICAOn välillä. Tähän tarkoitukseen määriteltyjä välineitä ovat jatkuva vuoropuhelu, tietojenvaihto ja osallistuminen toinen toisensa tarkastuksiin ja auditointeihin. Tavoitteena on, että sekä EU:n että ICAOn vaatimukset ja standardit voidaan täyttää niin pitkälle kuin mahdollista yhdellä ainoalla yhdennetyllä prosessilla.
- **Kansallisen turvallisuusohjelman täytäntöönpanoarviointien sisällyttäminen EASAn standardoinnin soveltamisalaan:** Vuodesta 2022 alkaen standardointitarkastuksia käytetään myös jäsenvaltioiden kansallisten turvallisuusohjelmien ja niihin liittyvien kansallisten lentoturvallisuussuunnitelmien toteutuksen tuloksellisuuden arvioimiseen. ICAOn hyväksymä suorituskykyperusteinen lähestymistapa edistää ja tukee kansallisen turvallisuusohjelman vaiheittaista täytäntöönpanoa. EASA arvioi tämän lähestymistavan mukaisesti kansallisen turvallisuusohjelman täytäntöönpanoa käyttämällä ICAOn kansallisen turvallisuusohjelman täytäntöönpanoarviointia (SSPIA) koskevassa menetelmässä määriteltyjä viittä kypsyytäsä.
- **Toimivaltaisten viranomaisten henkilöstön osallistuminen standardointitoimiin:** Tällä pyritään saavuttamaan ennakoiva standardointi ja edistämään henkilöstön riittävää pätevyystasoa kaikkialla Euroopassa. Standardointikokoukset tarjoavat lisäksi foorumin, jossa voidaan saavuttaa yhteisymmärrys vaatimuksista, esittää tulkintoja ja jakaa parhaita käytäntöjä, mikä tukee sääntöjen yhdenmukaista soveltamista.
- **Sääntöihin liittyvä vahvistettu palautemekanismi:** Nykyistä palautejärjestelmää virtaviivaistetaan ja parannetaan, jotta sääntöjen vaikuttavuutta voidaan arvioida systemaattisesti ja standardointitoimien tulokset voidaan ottaa huomioon turvallisuuden hallintaan, sääntöjen laadintaan ja turvallisuuden edistämiseen liittyvissä toiminna.

### *3.2.2 Toimialan valvonnan kohdentaminen turvallisuustietojen perusteella*

EU:n lainsäädäntöön sisältyvät viranomaisia koskevat vaatimukset valtuuttavat kehittämään valvontaohjelman siten, että otetaan huomioon organisaation erityisluonne, sen toiminnan vaativuus sekä aiempien sertifiointi- ja/tai valvontatoimien tulokset asiaan liittyvien riskien arvioinnin perusteella. Asiaan liittyvien riskien arviointia tukee vuodesta 2023 alkaen se, että toimivaltainen viranomainen soveltaa yhteistä eurooppalaista riskiluokitusjärjestelmää organisaatioiden ilmoittamiin poikkeamiin.

Viranomaisen on lyhennettävä valvonnan suunnittelusykliä, jos on näyttöä siitä, että organisaation turvallisuustaso ja säännösten noudattaminen ovat heikentyneet. Jos organisaatio osoittaa ylläpitävänsä korkeaa turvallisuustasoa ja noudattavansa säännöksiä, viranomainen voi pidentää valvonnan suunnittelusykliä. Tällainen riski- ja suorituskykyperusteinen valvonnan kohdentaminen varmistaa, että jäsenvaltioiden ja EASAn saatavilla olevat valvontaresurssit käytetään tehokkaasti.

Lisäksi riski- ja suorituskykyperusteinen valvonta edistää turvallisuuden hallintaa tukevaa ajattelua, antaa organisaatioille mahdollisuuden hallita riskejä, jotka eivät kuulu sääntelyn piiriin, ja luo kannustimia tehokkaan turvallisuuden hallinnan toteuttamiseen antamalla mahdollisuuden vähentää valvonnasta aiheutuvaa taakkaa. Se tukee siten organisaatioihin sovellettaviin täytäntöönpanosääntöihin sisältyvien hallintajärjestelmää koskevien säännösten tehokasta täytäntöönpanoa.

EASA tukee toimialan valvonnan kohdentamista turvallisuustietojen perusteella luettelemalla ja kuvailemalla kuhunkin alaan soveltuvia keskeisiä riskejä ja turvallisuusongelmia osana Euroopan lentoturvallisuussuunnitelmaa. Riskiperusteisen valvonnan käytännöt asetettiin myös jäsenvaltioiden saataville, ja niistä keskustellaan säännöllisesti turvallisuuden hallintaa käsittelevässä teknisessä elimessä.<sup>33</sup>

---

33 [EASAn raporttimalli \(europa.eu\)](#)

#### 4. TURVALLISUUDEN EDISTÄMINEN EUROOPASSA<sup>34</sup>

Turvallisuuden edistäminen on olennainen osa turvallisuusohjelmaa ja tehokasta turvallisuuden hallintaa. Turvallisuusriskejä voidaan vähentää parantamalla tietoisuutta turvallisuuden alalla saaduista kokemuksista, jakamalla parhaita käytäntöjä ja selittämällä turvallisuusmenetelmiä ja -määräyksiä. Euroopan ilmailujärjestelmässä tämä on osa hyvän turvallisuuskulttuurin ylläpitämistä.

Turvallisuuden edistämistä käytetään mahdollisuuksien mukaan kevyenä ja tehokkaana vaihtoehtona sääntelylle ja valvonnalle. Se tukee EU:n siviili-ilmailun säädösten parempaa ymmärtämistä ja tarjoaa lisää tietoa turvallisuus selvitysten ja -analyysien tuloksista. Strategia tarjoaa jatkuvaa tietoa monenlaisista turvallisuusaiheista alojen tasolla, ja tekninen sisältö mukautetaan kohdeyleisön mukaan (pitkälle kehittynyt sisältö erikoistuneille ammattilaisille, perustason sisältö suurelle yleisölle). Turvallisuuteen liittyvien viestien levittämiseen käytetään monenlaisia viestintävälineitä, myös sosiaalista mediaa.

Turvallisuuden edistämiseen sisältyy yleisiä tai kohdennettuja toimia, joissa välitetään ja jaetaan turvallisuuteen liittyviä tietoja ilmailun sidosryhmille. Toiminnan pontimena on eurooppalainen turvallisuusriskien hallintaprosessi, jossa analysoidaan tietoja ja kehitetään turvallisuusriskien lieventämistoimenpiteitä, kuten edellä [luvussa 2](#) kuvataan.

Jäsenvaltiot toteuttavat monia turvallisuuden edistämistoimia kansallisella tasolla, ja nämä toimet kuvataan jäsenvaltioiden kansallisissa turvallisuusohjelmissa. EASA koordinoi tätä turvallisuuden edistämisen verkostolla (SPN), joka on perustettu EASAn, jäsenvaltioiden ja muiden ilmailuorganisaatioiden vapaaehtoiseksi kumppanuudeksi. Turvallisuuden edistämisen verkoston tavoitteena on parantaa lentoturvallisuutta Euroopassa tarjoamalla toimintakehys turvallisuuden edistämistoimia koskevalle yhteistyölle kaikissa jäsenvaltioissa.

Molemminpuolista etua ja yhteistä määränpäättä varten turvallisuuden edistämisen verkoston jäsenet vaihtavat tietoa, koordinoivat toimia, tekevät yhteistyötä ja osallistuvat yhteisiin toimiin toimintavalmiuksien lisäämiseksi. Tämä sisältää turvallisuuteen liittyvien tietojen suunnittelun, kehittämisen, julkaisun, kääntämisen ja levittämisen. Turvallisuuden edistämisen verkosto myös selvittää yhteisiä välineitä ja kehittää keinoja, joilla voidaan mitata levitettyjen turvallisuuden edistämisen liittyvien tuotteiden vaikuttavuutta.

Euroopan tasolla useimpia turvallisuuden edistämistoimia johtaa ja koordinoi EASA. EASA on tähän liittyen kehittänyt yhdenmukaista suunnittelua, jolla varmistetaan, että turvallisuuden edistämiseen liittyvissä ja sääntelyllisissä toimissa puututaan turvallisuusriskeihin mahdollisimman tehokkaalla tavalla siten, että toimet täydentävät toisiaan tietyillä aloilla. Tässä yhteydessä EASA laatii erityisiä eurooppalaisia turvallisuuden edistämiskokonaisuuksia edistettävän operatiivisen osa-alueen ja turvallisuusaihepiirien mukaan. Tämän tavoitteena on lisätä turvallisuuden edistämiseen liittyvien tuotteiden vaikuttavuutta. Tämä toteutetaan käyttämällä brändejä ”Together4Safety” ammatillisen, kaupallisen lentotoiminnan osalta ja ”Aviator’s Club” yksityislentäjien harjoittaman yleisilmailun osalta. Samaan aikaan vahvistetaan turvallisuuteen liittyviä kumppanuustoimia kaikkien operatiivisten sidosryhmien kanssa alojen tasolla. Ne kattavat kaupallisen lentotoiminnan (mukaan lukien lentopaikat ja ilmailukenteen hallinta), roottori-ilma-alukset, yleisilmailun ja droonit. Ottamalla huomioon, että erilaisilla ilmailun sidosryhmillä on hyvin erilaisia tieto- ja viestintäkanaviin liittyviä tarpeita, aloihin perustuvalla lähestymistavalla varmistetaan, että turvallisuuden edistäminen voi täyttää kunkin ilmailuyhteisön osan erityistarpeet. Kullekin ilmailun alalle on oma

---

34 <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>

alueensa EASAn verkkosivustolla, ja ensimmäiselle kolmelle on omat yhteisösivut, jotta voidaan lujittaa koordinoitua sidosryhmien kanssa.

Vuoden 2019 alkupuolella EASA käynnisti uuden, turvallisuuden edistämistä koskevan strategian, joka noudattaa entistä proaktiivisempaa lähestymistapaa siihen, miten EASA on yhteydessä Euroopan ilmailuyhteisöön. EASAn Together4Safety- ja Aviator's Club -brändien (joista jälkimmäinen on yleisilmailua varten) kautta EASA tavoittelee johtavaa asemaa turvallisuuden edistäjänä Euroopassa ja maailmanlaajuisesti. Tunnistettavat brändit luovat mielenkiintoa, lisäävät osallistumista ja auttavat parantamaan turvallisuutta.

## **4.1 EU:n tason toimet**

### *4.1.1 Turvallisuusviestintä*

Turvallisuuteen liittyvien tietojen välittäminen auttaa luomaan kestävästä turvallisuuskulttuuria. Turvallisuusviestintään liittyviä tuotteita ovat EU:ssa muun muassa turvallisuusanalyysien raportit, tiedotteet, lehtiset ja julisteet, audiovisuaalinen materiaali, ohjeistot, käsikirjat ja oppaat, suunnitelmat ja ohjelmat, työpajat ja muut turvallisuustapahtumat. Kutakin tehtävää varten laaditaan turvallisuuden edistämissäällön suodatin, joka yhdistää vaikuttavimmat tuotosten kokonaisuudet tarkasteltavan turvallisuusaihepiirin osalta. Tuotoksia edistetään sosiaalisen median ja EASAn yhteistyökumppaneiden kautta, jotta turvallisuuteen liittyvät viestit tavoittavat mahdollisimman laajan yleisön.

#### 4.1.1.1 Pakollinen turvallisuusviestintä

Asetuksen (EU) 2018/1139 mukaan EASAn on julkaistava [vuotuinen turvallisuuskatsaus](#)<sup>35</sup>, jotta yleisö saisi tietoja siviili-ilmailun yleisestä turvallisuustasosta. Vuotuisessa turvallisuuskatsauksessa annetaan tietoja siviili-ilmailun turvallisuudesta Euroopassa ja maailmanlaajuisesti (ks. [2.3.3 kohta](#)).

Asetuksen (EU) N:o 996/2010 mukaan on perustettava turvallisuussuositustietokanta. Tietokanta on julkisesti saatavilla [verkossa](#)<sup>36</sup>.

#### 4.1.1.2 Vapaaehtoinen turvallisuusviestintä

EASA julkaisee [turvallisuustiedotteita](#)<sup>37</sup> tiedottaakseen sidosryhmille. Turvallisuustiedotteet ovat julkisesti saatavilla, ja niitä päivitetään ja uudistetaan säännöllisesti. Virasto julkaisee myös katsauksen [turvallisuussuositusten](#)<sup>38</sup> johdosta toteutettujen toimien edistymisestä.

#### 4.1.1.3 Turvallisuustyöpajat ja -seminaarit

EASA toteuttaa turvallisuuskampanjoita, joissa käsitellään poikkeamien esiin tuomia erityisiä turvallisuusongelmia, tunnistettuja turvallisuusriskejä, uusia esiin nousevia kysymyksiä tai turvallisuusauditointeja.

---

35 <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/s/default.asp>

37 <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>

38 <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>

EASA järjestää säännöllisesti myös työpajoja ja konferensseja, joissa jaetaan turvallisuustietoja eurooppalaisille sidosryhmille ja joissa voidaan keskustella turvallisuuteen liittyvistä aiheista, kuten tarkastusten tuloksista. Lisäksi se järjestää vuosittain turvallisuuskonferenssin.

Komissio järjestää säännöllisesti konferensseja ja seminaareja ilmailun turvallisuuteen liittyvistä aiheista. Se järjestää myös työpajoja ja toimia, joilla tuetaan tiettyjen turvallisuussääntöjen, kuten asetusten (EU) N:o 376/2014 ja (EU) N:o 996/2010, asianmukaista levittämistä ja ymmärtämistä.

#### 4.1.1.4 Verkkotiedotus

Julkisesti on saatavilla laajasti tietoa ja asiakirjoja [EASAn verkkosivuilla](#)<sup>39</sup> ja komission [Euroopan lentoturvallisuuspolitiikkaa](#)<sup>40</sup> käsittelevällä verkkosivulla.

Myös rajoitetusti käytettävissä olevia verkkoja käytetään usein turvallisuuteen liittyvien tietojen vaihtoon EASAn, komission ja jäsenvaltioiden kesken sekä toimialan kanssa.

## 4.2 EU:n tason koulutus

Koulutustoimiin osallistuvat EU:ssa Euroopan lentoturvallisuusohjelman täytäntöönpanossa mukana olevat ilmailuorganisaatiot eli jäsenvaltioiden kansalliset toimivaltaiset viranomaiset, turvallisuustutkintaviranomaiset ja toimiala.

Asetuksen (EU) N:o 376/2014 mukaan komission ja EASAn on tuettava jäsenvaltioita tarjoamalla asianmukaista koulutusta.

Asetuksen (EU) 2018/1139 mukaan organisaatioiden ja toimivaltaisten viranomaisten on ylläpidettävä henkilöstönsä koulutus sellaisella tasolla, että heidän pätevyystasonsa varmistaa heidän tehtäviensä asianmukaisen suorittamisen. Toimivaltaisten viranomaisten on lisäksi autettava organisaatioita täyttämään hallintajärjestelmän toteuttamista koskevat velvollisuutensa antamalla asiaa koskevaa koulutusta aina, kun se on mahdollista tai asianmukaista.

Uusia koulutusvalmiuksia kehitetään myös sen varmistamiseksi, että kaikilla asianosaisilla on asianmukaiset taidot suorituskykyperusteisen lähestymistavan onnistuneen täytäntöönpanon varmistamiseksi.

EASAn tavoitteena on ylläpitää korkeaa tietämys- ja pätevyystasoa ja pysyä ajan tasalla ilmailun viimeisimmästä kehityksestä omilla toiminta-aloillaan. EASA kehittää ja tarjoaa koulutuskursseja työntekijöilleen ja jäsenvaltioiden toimivaltaisen viranomaisen henkilöstölle.

Se on myös kehittänyt kysymystietokantaan perustuvan sähköisen koejärjestelmän ja pitää sitä yllä verkkosivuillaan. Sitä tarjotaan vapaaehtoisuuden pohjalta koulutusorganisaatioiden opiskelijoille tai itsenäisesti opiskeleville opiskelijoille vakiintuneiden testikeskusten järjestelmän kautta, mikä avaa mahdollisuuden todistuksen hankkimiseen.

EASA auttaa lisäksi kumppaniviranomaisia noudattamaan kansainvälisiä velvollisuuksiaan (esimerkiksi ICAOn ja EU:n säännöksiä) ja toteuttaa EU:n siviili-ilmailun yhteistyöhankkeita useilla maailman alueilla, mukaan lukien naapurimaat, Aasian ja Tyynenmeren alue, Afrikka ja Latinalainen Amerikka.

---

39 <http://easa.europa.eu/>

40 [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm)



## LYHENNELUETTELO

ACAS	Yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoitettava järjestelmä
ALoSP	Ilmailutoiminnan hyväksyttävä turvallisuustaso
AMC	Hyväksyttävä vaatimusten täyttämisen menetelmä
AMS	Asematasovalvontapalvelut
ANS	Lennonvarmistuspalvelut
AOC	Lentotoimintalupa
ASR	Vuotuinen turvallisuuskatsaus
ATM	Ilmaliikenteen hallinta
BIS	Paras toimintastrategia
CAEP	Ilmailun ympäristönsuojelukomitea (ICAO)
CAMO	Jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio – komission asetuksen (EU) N:o 1321/2014 liite Vc
CAO	Yhdistetty lentokelpoisuusorganisaatio – komission asetuksen (EU) N:o 1321/2014 liite Vd
CC	Matkustamomiehistö – komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liite V (osa CC)
CS	Sertifiointieritelmä
DAT	Datapalvelujen tarjoajat – asetuksen (EU) 2017/373 liite VII
DS	Yksityiskohtainen eritelmä
DTO	Ilmoituksenvarainen koulutusorganisaatio
EASA	Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto
EASP	Euroopan lentoturvallisuusohjelma
EASPG	Euroopan ilmailujärjestelmän suunnitteluryhmä (ICAO)
ECCAIRS	Yhteiseurooppalainen lentoturvallisuusilmoitusten käsittelyjärjestelmä
ECDC	Euroopan tautien ehkäisy- ja -valvontakeskus
ECHA	Euroopan kemikaalivirasto

ECR	Eurooppalainen keskusrekisteri
EEA	Euroopan ympäristökeskus
EFTA	Euroopan vapaakauppaliitto
ENCASIA	Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisten verkosto
EPAS	Euroopan lentoturvallisuussuunnitelma
ETS	Päästökauppajärjestelmä (EU)
EU	Euroopan unioni
EUR RASP	Euroopan alueellinen lentoturvallisuussuunnitelma (ICAO)
EUR RESG	EUR-alueen alueellinen asiantuntijoiden turvallisuusryhmä (ICAO)
EUR/NAT	Eurooppa/Pohjois-Atlanti (ICAO:n alueellinen toimisto)
EVT	Arviointitehtävä (Euroopan lentoturvallisuussuunnitelma)
FAB	Toiminnallinen ilmatilan lohko
FSTD	Simulaatiokoulutuslaite
GANP	Maailmanlaajuinen lennonvarmistussuunnitelma
GASeP	Globaali ilmailun turvaamisen toimintasuunnitelma
GASP	Maailmanlaajuinen lentoturvallisuussuunnitelma (ICAO)
G-HRC	Maailmanlaajuinen korkean riskin poikkeamaluokka
GM	Ohjeaineisto
IATA	Kansainvälinen ilmakuljetusliitto
ICAO	Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö
LUC	Kevyen miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän hyväksyntätodistus
MAB	Jäsenvaltioiden neuvoa-antava elin
MST	Jäsenvaltion tehtävä (Euroopan lentoturvallisuussuunnitelma)
NASP	Alueellinen lentoturvallisuussuunnitelma (ICAO)
NCA	Kansallinen toimivaltainen viranomainen

NCC	Vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettava muu kuin kaupallinen lentotoiminta – asetuksen (EU) N:o 965/2012 liite VI (osa NCC)
NoAs	Ilmailualan turvallisuusanalyttikkojen verkosto
21 osa	Asetuksen (EU) N:o 748/2012 liite I – Ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden sertifiointi
145 osa	Asetuksen (EU) N:o 1321/2014 liite II – Huolto-organisaatioiden hyväksynät
147 osa	Asetuksen (EU) N:o 1321/2014 liite IV – Huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioita koskevat vaatimukset
Osa 26	Asetuksen (EU) 2015/640 liite I – Lentotoiminnan lajin mukaiset täydentävät yksityiskohtaiset lentokelpoisuusvaatimukset
66 osa	Asetuksen (EU) N:o 1321/2014 liite III – Valtuutettu huoltohenkilöstö
Osa AIS	Asetuksen (EU) 2017/373 liite VI – Ilmailutiedotuspalvelujen tarjoajille asetetut erityisvaatimukset
Osa ARA	Asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liite VI – Viranomaisia koskevat vaatimukset lentomiehistön osalta
Osa ARO	Asetuksen (EU) N:o 965/2012 liite II – Viranomaisia koskevat lentotoimintavaatimukset
Osa ART	Asetuksen (EU) N:o 452/2014 liite 2 – Viranomaisia koskevat vaatimukset, jotka liittyvät kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien hyväksyntään
Osa ASM	Asetuksen (EU) 2017/373 liite X – Ilmatilan hallintapalvelujen tarjoajille asetetut erityisvaatimukset
Osa ATFM	Asetuksen (EU) 2017/373 liite IX – Ilmaliikennevirtojen säätelypalvelujen tarjoajille asetetut erityisvaatimukset
Osa ATM/ANS.AR	Asetuksen (EU) 2017/373 liite II – Toimivaltaisista viranomaisista koskevat vaatimukset – palvelujen ja muiden ATM-verkkotoimintojen valvonta
Osa ATM/ANS.OR	Asetuksen (EU) 2017/373 liite III – Palveluntarjoajia koskevat yhteiset vaatimukset
Osa ATS	Asetuksen (EU) 2017/373 liite IV – Ilmaliikennepalvelujen tarjoajia koskevat erityisvaatimukset
Osa BFCL	Asetuksen (EU) 2018/395 liite III – Ilmapallojen

	ohjaamomiehistön lupakirjoja koskevat vaatimukset
Osa BOP	Asetuksen (EU) 2018/395 liite II – Lentotoiminta ilmapalloilla
CAMO osa	Asetuksen (EU) N:o 1321/2014 liite Vc – Jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiot
Osa CNS	Asetuksen (EU) 2017/373 liite VIII – Viestintä-, suunnistus- tai valvontapalvelujen tarjoajille asetetut erityisvaatimukset
Osa DAT	Asetuksen (EU) 2017/373 liite VII – Datapalvelujen tarjoajille asetetut erityisvaatimukset
Osa DEF	Asetuksen (EU) 2018/395 liite I – Määritelmät (ilmapallot) Asetuksen (EU) 2018/1976 liite I – Määritelmät (purjelentokoneet)
Osa FCL	Asetus (EU) N:o 1178/2011 liite I – Ohjaamomiehistön lupakirjat
Osa FPD	Asetuksen (EU) 2017/373 liite XI – Lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajille asetetut erityisvaatimukset
M osa	Asetuksen (EU) N:o 1321/2014 liite I – Jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevat vaatimukset
Osa MED	Asetus (EU) N:o 1178/2011 liite IV – Lentäjien lääketieteellisiä kelpoisuustodistuksia, matkustamomiehistön lääketieteellistä kelpoisuutta, ilmailulääkärien hyväksyntää sekä yleislääkärien ja työterveyslääkärien kelpoisuutta koskevat vaatimukset
Osa MET	Asetuksen (EU) 2017/373 liite V – Sääpalvelujen tarjoajille asetetut erityisvaatimukset
ML osa	Asetuksen (EU) N:o 1321/2014 liite Vb – ”Kevyet” jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevat vaatimukset
Osa NCC	Asetuksen (EU) N:o 965/2012 liite VI – Vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettava muu kuin kaupallinen lentotoiminta
Osa NCO	Asetuksen (EU) N:o 965/2012 liite VII – Muilla kuin vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettava muu kuin kaupallinen lentotoiminta
Osa NM	Asetuksen (EU) 2017/373 liite XII – Verkon hallinnoijalle asetetut erityisvaatimukset
Osa ORA	Asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liite VII – Organisaatioita koskevat vaatimukset lentomiehistön osalta
Osa ORO	Asetuksen (EU) N:o 965/2012 liite III – Organisaatioita koskevat

	lentotoimintavaatimukset
Osa PERS	Asetuksen (EU) 2017/373 liite XIII – Palveluntarjoajille asetetut henkilöstön koulutusta ja pätevyyden arviointia koskevat vaatimukset
Osa SAO	Asetuksen (EU) 2018/1976 liite II – Lentotoiminta purjelentokoneilla
Osa SFCL	Asetuksen (EU) 2018/1976 liite III – Purjelentokoneen ohjaamomiehistön lupakirjoja koskevat vaatimukset
Osa SPA	Asetuksen (EU) N:o 965/2012 liite V – Erityishyväksynät
Osa SPO	Asetuksen (EU) N:o 965/2012 liite VIII – Erityislentotoiminta
T osa	Asetuksen (EU) N:o 1321/2014 liite Va – Sellaisten kolmannessa maassa rekisteröityjen ilma-alusten jatkuva lentokelpoisuus, joita käyttävät EU:n lentotoiminnan harjoittajat tai EU:hun sijoittautuneet lentotoiminnan harjoittajat
Osa TCO	Asetuksen (EU) N:o 452/2014 liite 1 – Kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajat
PCG	Ohjelman koordinoinnista vastaava ryhmä (ICAO)
T&I	Tutkimus ja innovointi
REACH	Kemikaalien rekisteröinti, arviointi, lupamenettelyt ja rajoitukset
RES	Tutkimustehtävä (Euroopan lentoturvallisuussuunnitelma)
RMT	Sääntöjen laatimiseen liittyvä tehtävä (Euroopan lentoturvallisuussuunnitelma)
RSOO	Alueellinen turvallisuusvalvontaorganisaatio
SAB	Sidosryhmien neuvoa-antava elin
SAFA	Ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointi
SARPs	Standardit ja suositellut menettelytavat (ICAO)
SERA	Standardoidut eurooppalaiset lentosäännöt – asetus (EU) N:o 923/2012
SES	Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila
SESAR	Eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamishanke
SIA	Turvallisuustutkintaviranomainen
SIB	Turvallisuustiedote

SMS	Turvallisuudenhallintajärjestelmä
SPAS	Kansallinen lentoturvallisuussuunnitelma (EASA)
SPI	Turvallisuusindikaattori
SPN	Turvallisuuden edistämisverkosto
SPT	Turvallisuuden edistämistehtävä (Euroopan lentoturvallisuussuunnitelma)
SRIS	Turvallisuussuositusten tietojärjestelmä
SRM	Turvallisuusriskien hallinta
SSP	Kansallinen turvallisuusohjelma
SSPIA	Kansallisen turvallisuusohjelman täytäntöönpanoarviointi
SYS 2.0	Standardointitarkastus alalla 'turvallisuuden hallinnan systemiset edellytykset' (SYS). 2.0 viittaa vaiheeseen II, jossa alustavan tarkastuksen soveltamisala laajennetaan kansallisen turvallisuusohjelman ja kansallisen lentoturvallisuussuunnitelman tehokkaan toteuttamisen arviointiin.
TCO	Kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittaja
TeB	Tekninen elin (jäsenvaltioiden neuvoo-antavan elimen alainen elin)
TeC	Tekninen komitea (sidosryhmien neuvoo-antavan elimen alainen elin)
SEUT	Sopimus Euroopan unionin toiminnasta
UAS	Miehittämätön ilma-alusjärjestelmä
USOAP	Yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelma (ICAO)
USSP	U-space-palveluntarjoaja