



EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON

LAUSUNTO NRO 02/2008

15. toukokuuta 2008

komission asetuksesta, jolla muutetaan komission asetusta (EY) N:o 1702/2003 ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä

JA

komission asetuksesta, jolla muutetaan komission asetusta (EY) N:o 2042/2003 lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä

“muita kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettäviä ilma-aluksia ja lentäjänä toimivan omistajan tekemää huoltoa koskevat osan M tarkistettut vaatimukset”

I. Yleistä

1. Tämän lausunnon tarkoituksena on ehdottaa komissiolle komission asetusten (EY) N:o 1702/2003¹ (osa 21) ja N:o 2042/2003² muuttamista. Perusteet tälle sääntöjenlaadinnalle esitetään jäljempänä.
2. Lausunto on annettu Euroopan lentoturvallisuusviraston (viraston) hallintoneuvoston määrittelemän menettelyn³ ja asetuksen (EY) N:o 216/2008⁴ (perusasetus) 19 artiklan säännösten mukaisesti.

II. Kuuleminen

3. Voidakseen arvioida asetuksen (EY) N:o 2042/2003 liitteen I (osan M) vaikutukset, kuten vaaditaan asetuksen (EY) N:o 2042/2003 7 artiklan 6 kohdassa, virasto järjesti vuonna 2004 kaupallisen ja muun kuin kaupallisen ilmailuteollisuuden edustajien kanssa kaksi kokousta, joissa todettiin, että osan M vaikutukset kaupallisiin ilmakuljetuksiin liittyviin toimiin ovat hyvin vähäisiä ja että vaikutusten arvioinnissa on keskityttävä muihin toimiin.
4. Edellä mainitun vaikutusten arvioinnin toteuttamiseksi virasto allekirjoitti 21. syyskuuta 2004 sopimuksen Air EuroSafe -nimisen konsultointiyrityksen kanssa. Tämän tuloksena Air EuroSafe laati 21. helmikuuta 2005 päivätyn lainsäädännöllisten vaikutusten arviointia koskevan raportin 2004/S 122-102598, joka julkaistiin jäljempänä kuvatun asiakirjan NPA 07/2005 lisäyksenä II.
5. Virasto ehdotti tämän raportin perusteella muutosta osaan M muiden kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettävien ilma-alusten osalta (sääntöjenlaadintatehtävä M.007). Tämä ehdotus (muutosehdotusta koskeva ilmoitus NPA 07/2005) julkaistiin 23. kesäkuuta 2005 ja sitä koskevaa julkista kuulemisjaksoa pidennettiin viiteen kuukauteen sidosryhmien enemmistön pyynnöstä. Kuulemisjakson päätyttyä 24. marraskuuta 2005 lentoturvallisuusvirasto oli saanut 441 huomautusta kansallisilta viranomaisilta, ammattijärjestöiltä ja yksityishenkilöiltä.
6. Virasto katsoi saamiensa huomautusten sekä ehdotuksen selventämiseksi ja tarkastelemiseksi järjestetyn workshop-tapaamisen päätelmien perusteella, ettei suunnitelluilla muutoksilla ollut mahdollisuuksia tulla hyväksytyiksi, jollei virasto saata alulle samanaikaisesti toista sääntöjenlaadintatehtävää (M.017) asiaa koskevan selventävän aineiston (AMC ja GM)

¹ Komission asetus (EY) N:o 1702/2003, annettu 24 päivänä syyskuuta 2003, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotantoorganisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä (EUVL L 243, 27.9.2003, s. 6) sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 28 päivänä maaliskuuta 2008 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 287/2008 (EUVL L 87, 29.3.2008, s. 3).

² Komission asetus (EY) N:o 2042/2003, annettu 20 päivänä marraskuuta 2003, lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä (EUVL L 315, 28.11.2003, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 30 päivänä maaliskuuta 2007 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 376/2007 (EUVL L 94, 4.4.2007, s. 18).

³ Hallintoneuvoston päätös viraston menettelystä lausuntojen, hyväksyntäeritelmien ja ohjeaineiston antamisessa. EASA MB/08/2007, 11.6.2007 ("sääntöjenlaadintamenettely").

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008 yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta (EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1).

laatimiseksi, ehdota sääntöjä koskevia lisämuutoksia ja esitä molemmat ehdotukset samanaikaisesti, siten että suunnitelluista muutoksista saadaan kattava yleiskuva. Tästä keskusteltiin laajasti vuoden 2005 lopussa yleisilmailuyhteisön edustajien kanssa, jotka ilmoittivat kannattavansa tätä menettelyä. Sääntöjenlaadinta laajennettiin siten kattamaan seuraavat tehtävät:

- arvioidaan muutosehdotuksia koskevan ilmoituksen NPA 07/2005 johdosta saatuja huomautuksia ja vastataan niihin, laaditaan vastausasiakirja (Comment Response Document, CRD).
- tarkastellaan ja ehdotetaan lisämuutoksia osaan M.
- laaditaan asiaa koskeva AMC-/GM-aineisto.

Lisäksi lentäjänä toimivan omistajan (lentäjä-omistajan) tekemää huoltoa koskevat erityiskysymykset siirrettiin erilliseksi tehtäväksi (M.005).

7. Näiden toimien toteuttaminen annettiin viraston, kansallisten ilmailuviranomaisten ja tuotanto- ja huoltoyritysten edustajista sekä omistajista/käyttäjistä muodostuvien kahden sääntöjenlaadintaryhmän (M.005 ja M.017) tehtäväksi. Virasto julkaisi näiden toimien pohjalta seuraavat asiakirjat julkista kuulemista varten:
 - 26. huhtikuuta 2007 päivätty asiakirja CRD 07/2005 (vastauksena asiakirjaan NPA 07/2005 esitettyihin huomautuksiin).
 - 28. kesäkuuta 2007 päivätty asiakirja NPA 2007-08 (jossa ehdotetaan lisämuutoksia osaan M ja vastaavaan AMC-/GM-aineistoon).
8. Näiden asiakirjojen sisällön tueksi ja selventämiseksi virasto järjesti Kölnissä yhden työpajan 4. heinäkuuta 2007 ja kuusi muuta työpajaa Sveitsissä, Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Ranskassa, Tanskassa, Saksassa ja Tšekissä 28. elokuuta ja 13. syyskuuta 2007 välisenä aikana sekä yhden työpajan Itävallassa 13. marraskuuta 2007.
9. Komission hyväksyntämenettelyn helpottamiseksi ja ymmärrettävyyden parantamiseksi kaikkien sidosryhmien näkökulmasta virasto päätti, että sen lopullisen lausunnon on katettava kaikki kolme tehtävää (M.007, M.005 ja M.017), ja sitoutui laatimaan yhteisen vastausasiakirjan (CRD) sekä yhtenäisen osaa M koskevan muutetun tekstin.
10. Virasto sai 10 vastausta asiakirjaan CRD 07/2005 ja 661 huomautusta asiakirjaan NPA 2007-08, ja niiden keskeiset näkökohdat voidaan esittää tiivistäen seuraavasti:
 - tarpeeseen korvata voimassa olevat kansalliset järjestelmät yhteisön säädöksillä suhtauduttiin epäilevästi
 - annetaan erillinen säädös, "kevennetty" osa M, jossa tarkastellaan lentokelpoisuutta yleisilmailun alalla
 - yhdennetään yleisilmailun parempaa sääntelyä koskevan sääntöjenlaadintatehtävän MDM.032 tuotokset
 - yhdistetään osan M osaston A luvun F ja G mukaiset jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation (Continuing Airworthiness Management Organisation, CAMO) hyväksynnät

- hyväksytään korjausten ja muutosten osalta asiakirja FAA AC43-13
 - hyväksytään suoraan (ilman kaksinkertaista käyttöön luovutusta) huollettaviin osiin sovellettavat Yhdysvaltain (FAA 8130-3) ja Kanadan (TCCA 24-0078) ilmailuviranomaisten huoltotodistukset
 - laajennetaan lentäjä-omistajan omistajan tekemän huollon soveltamisalaa ja poistetaan itsearviointi
 - lievennetään kuormittavia valvontamääräyksiä (laaturjestelmät / organisaation tarkastukset)
 - sallitaan jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation (CAMO) alustava hyväksyntä, jos hyväksyttyä huolto-ohjelmaa ei ole saatavilla
 - selkeytetään osien huollon ja monimutkaisten tehtävien suorittamista koskevia ehtoja
 - sallitaan käyttökeltottomien osien siirto omistajalle
 - laaditaan uusi, yksinkertaisempi lupa ilma-alusten huoltohenkilökuntaa varten
 - laaditaan lievennetyt vaatimukset lentokelpoisuustarkastuksen tekevää henkilöstöä varten ja yksinkertaistetaan lentokelpoisuustarkastukseen ja lentokelpoisuuden tarkastustodistusten (airworthiness review certificates, ARC) myöntämiseen liittyviä menettelyjä
 - annetaan lisäaikaa suunniteltujen muutosten toteuttamiseksi.
11. Virasto perusti huomautusten käsittelyä varten kaksi tarkasteluryhmää (M.005 ja M.017), jotka kumpikin koostuivat asianomaisen työryhmän jäsenistä, yhdestä standardointia ja hyväksyntöjä käsittelevän viraston osaston edustajasta sekä yhdestä teollisuudenalan edustajasta, joka oli esittänyt eriävän mielipiteen asiakirjasta NPA 2007-08. Tämän tarkastelun tuloksena virasto julkaisi 6. maaliskuuta 2008 asiakirjan CRD 2007-08, joka sisältää vastaukset jokaiseen huomautukseen, ehdotuksen sääntöjä ja AMC-/GM-aineistoa koskeviksi tekstiksi, selventävän aineiston, josta käy ilmi, miten edellä mainittuja tärkeimpiä kysymyksiä on käsitelty sekä sellaisten yksityisten ilma-alusten, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa (MTOM) on 2 730 kg, kaikenkokoiset ilmapallot mukaan lukien, omistajille tarkoitetun oppaan, jossa esitetään tiivistäen suunniteltujen sääntöjen mukaiset yksinkertaistetut menettelyt.
12. Asiakirjasta CRD 2007-08 järjestetty ulkoinen kuuleminen päättyi 6. toukokuuta 2008, ja seuraavat tahot esittivät virastolle huomautuksia:
- kuusi toimivaltaista viranomaista: AustroControl (Itävalta), CAA (Alankomaat), CAA (Yhdistynyt kuningaskunta), DGAC (Ranska), ENAC (Italia), FOCA (Sveitsi).
 - 12 järjestöä ja yhdistystä: Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG, Royal Danish Aeroclub, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club, European Gliding Union, European Sailplane Manufacturers, Alitalia Servizi, French Gliding Union (FFVV), Norwegian Air Sports Federation, European Microlight Federation.
 - 27 yksittäistä henkilöä.

Näitä huomautuksia tarkastellaan yksityiskohtaisemmin liitteessä. Yksikään huomautuksista ei koske suoranaisesti viraston CRD-asiakirjassa esittämien päätelmien sisältöä. Useissa huomautuksissa ehdotetaan kuitenkin mielenkiintoisia parannuksia tekstiin, ja virasto on sisällyttänyt ne nyt tarkasteltavaan lausuntoon. Joitakin huomautuksia ei voida ottaa huomioon tämän sääntelytehtävän rajoissa, sillä ne edellyttävät asianmukaista julkista kuulemista. Ne otetaan kuitenkin huomioon tulevien sääntelytoimien yhteydessä.

III. Viraston lausunnon sisältö

13. Nyt tarkasteltavassa lausunnossa otetaan huomioon mahdollisuuksien mukaan kuulemiseen osallistuneiden ja CRD-asiakirjaan huomautuksia esittäneiden lukuisten sidosryhmien ehdotukset. Siinä ehdotetaan, että muiden kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettävien lentoalusten jatkuva lentokelpoisuutta koskevassa kysymyksessä omaksuttaisiin eurooppalainen lähestymistapa, joka perustuu nykyisiin kansallisiin järjestelmiin, jos ne sisältävät vastaavat keinot asianmukaisen turvallisuuden tason varmistamiseksi, jotta osaa näistä järjestelmistä voidaan soveltaa vastakin mahdollisimman vähäisin häiriöin. Näin mahdollistetaan myös se, että tehokkaiksi osoittautuneet järjestelmät ovat kaikkien Euroopan kansalaisten saatavana.
14. Se, miksi tämä sääntelytoimi, joka oli alun perin määrä saattaa loppuun vuonna 2005, voidaan saattaa päätökseen vasta nyt, kun muiden kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettävien lentoalusten jatkuvaan lentokelpoisuuteen sovellettavien osan M säännösten voimaantuloa koskevan väliaikaisen kertomuksen määräaikaan on enää muutama kuukausi, johtuu tarpeesta laatia samanaikaisesti vaatimukset ja keinot niiden noudattamiseksi sekä tarpeesta saattaa osallisiksi kaikki sidosryhmät ja kuulla niitä asianmukaisesti. Tämä on luonnollisestikin herättänyt perusteltuja huolia asianomaisten sidosryhmien keskuudessa. Nämä huolet otetaan kaikilta osin huomioon nyt tarkasteltavassa lausunnossa, ja siinä ehdotetaan toimia niihin vastaamiseksi.
15. EASA:n säädöshierarkian takia nyt tarkasteltavassa lausunnossa käsitellään vain muutoksia, joita virasto esittää sovellettaviin komission asetuksiin (osa M, osa 145 ja osa 21). Virasto voi esittää keinot määräysten noudattamiseksi (AMC) ja ohjeaineistoa (GM), joita koskevat yksityiskohdat on esitetty CRD-asiakirjassa, vasta kun komissio on hyväksynyt edellä mainitut säädökset. Selvennettäköön kuitenkin, että tässä lausunnossa esitettyjä toimenpiteitä on luettava yhdessä edellä mainitun AMC- ja GM-aineiston kanssa osana sovittua kokonaisuutta.

a) Yhteisten sääntöjen tarve

16. Vaikka monet henkilöt ja organisaatiot kyseenalaistivat muutoksen tarpeen ja kannattivat nykyisten kansallisten järjestelmien jatkamista, Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat kuitenkin jo päättäneet, että kaikkien jäsenvaltioihin rekisteröityjen ilma-alusten jatkuvan lentokelpoisuuden on vastattava yhteisiä sääntöjä, jotta kansalaiset voivat hyötyä EASA:n järjestelmälle asetetuista kahdesta tärkeimmästä tavoitteesta:

a) Turvallisuus

Yksi tärkeimmistä tavoitteista on saavuttaa yhdenmukainen turvallisuuden taso. Vaikka mikään ei viittaakaan siihen, että nykyisten kansallisten järjestelmien turvallisuus aiheuttaisi huolta, turvallisuuden tasoa voidaan kuitenkin parantaa. Kansallisten järjestelmien turvallisuuden taso vaihtelee itse asiassa maittain, ja ottamalla käyttöön

yhteinen säännöstö ja asianmukaiset standardit parannetaan turvallisuuden yleistä tasoa Euroopassa.

b) Yhteismarkkinat

Toinen EASA:n järjestelmän käyttöönottoon liittyvä yhteisön tavoite on helpottaa sisämarkkinoiden toimintaa. Tavaroiden, palvelujen ja henkilöiden vapaa liikkuvuus edellyttää yhteisten sääntöjen hyväksymistä sen varmistamiseksi, että käytettäviä ilma-aluksia voidaan myydä kaikkialla yhteismarkkinoilla, että huolto- ja jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiot voivat tarjota palvelujaan kaikissa jäsenvaltioissa ja että EU:n kansalaiset voivat lentää vapaasti ilma-aluksellaan missä tahansa jäsenvaltiossa.

17. Tämän takia ei voida harkita yleisilmailuun sovellettavan osan M poistamista. Se, ettei tehdä mitään, ei ole myöskään vaihtoehto, sillä se tarkoittaisi osan M täytäntöönpanoa nyky muodossaan 28. syyskuuta 2008 alkaen. Ainoa vaihtoehto nykyisessä lainsäädäntöympäristössä on siten muuttaa osaa M siten, että se täyttää paremmin eri luokkaan kuuluvien ja erikokoisten sekä toimintatavoiltaan erilaisten lentoalusten tarpeet. Virasto on siten kiinnittänyt erityistä huomiota kuulemisessa yksilöityihin keskeisiin kysymyksiin.

b) Yleisilmailuun sovellettavien jatkuvan lentokelpoisuuden vaatimusten esitysmuoto

18. Muutamit yksittäiset henkilöt ja organisaatiot katsoivat, että nykyiset vaatimukset ovat liian monimutkaisia ja vaikeasti ymmärrettäviä, ja siksi ne vaativat, että yleisilmailua varten otettaisiin käyttöön erillinen osa M (niin kutsuttu "kevennetty osa M"). Virasto on samaa mieltä siitä, että säädöstekstit eivät aina avaudu helposti sääntelyn kohteena oleville henkilöille, vaikka kaikki mahdollinen olisikin tehty niiden laatimiseksi selkokielellä ja jäsenitelemiseksi käyttöä helpottavalla tavalla. Tämä johtuu siitä, ettei säädöstekstejä ole laadittu käytettäviksi päivittäisten toimien käsikirjana, vaan niiden ensisijaisena tavoitteena on turvata oikeusvarmuus virhetilanteissa. Lisäksi säädösteksteissä annetaan oikeuksia sääntelyn kohteina oleville henkilöille, jotka ovat oikeutettuja tulkitsemaan niitä etujensa mukaisesti. Monet osan M vaatimukset on luonteeltaan yleisiä, ja jokainen hakija voi mukauttaa vaatimuksia vastaamaan organisaationsa ja toimintansa kokoa ja tyyppiä.

19. Tässä yhteydessä on myös otettava huomioon, että osaa M sovelletaan hyvin erilaisiin ilma-aluksiin, joita käytetään erityyppisessä toiminnassa:

- suuret ilma-alukset (siten kuin ne on määritetty asetuksessa (EY) N:o 2042/2003),
- muut kuin suuret ilma-alukset, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa (MTOM) on yli 2 730 kg,
- ilma-alukset, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa (MTOM) on korkeintaan 2 730 kg ilmapallot mukaan lukien,
- ELA1-luokan ilma-alus (siten kuin se on määritetty nyt tarkasteltavassa lausunnossa, jossa ennakoitaan ELA-menettelyä ja vakiomuutoksia ja korjauksia sekä kevyiden urheiluilma-alusten hyväksyntäspesifikaatioita koskevaa ilmoitusta NPA 2008-07) ja
- CS-VLA-, CS-22- ja LSA-luokan ilma-alukset (LSA siten kuin se on määritetty nyt tarkasteltavana olevassa lausunnossa, jossa ennakoitaan ilmoitusta NPA 2008-07).

Jos hyväksyttäisiin ehdotus laatia yleisilmailua varten erillinen osa M, tällaisen yhden "kevennetyn osan M" sijaan olisi laadittava useita "kevennetyn osan M" toisintoja, jotta katetaan kaikki ilma-alusluokat ja mahdollisesti myös kaikenkattava toiminta. Kun otetaan huomioon yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntö, tämä aiheuttaisi kuitenkin paljon sekaannusta, sillä jokaista tällaista tekstiä olisi tulkittava muista riippumatta, jolloin samanaikaiset tekstit voivat johtaa erilaisiin vaatimuksiin.

20. Oikeudellisia vaatimuksia on siten luettava yhdessä sääntelyviranomaisten ja sääntelyn kohteena olevien henkilöiden itsensä laatiman asiaa koskevan tulkitsevan aineiston kanssa. Viimeksi mainitussa tapauksessa tällaista tulkitsevaa aineistoa voivat antaa kauppajärjestöt ja -liitot jäsentensä etujen mukaisesti.
21. Edellä esitetyistä huomautuksista huolimatta virasto on tietoinen siitä, että yleisilmailun sidosryhmille on annettava tukea niille asetettujen vaatimusten ymmärtämiseksi ja täytäntöönpanemiseksi. Virasto tekee näin ollen parhaansa laatiakseen käyttäjänoppaita, jotka vastaavat ilmapallojen omistajia ja sellaisten ilma-alusten omistajia, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on korkeintaan 2 730 kg, varten laadittuja, viraston CRD-asiakirjaansa liittämiä käyttäjänoppaita. Se aikoo myös tiedottaa sääntöjen sisällöstä ja tarkoituksesta toimivaltaisille viranomaisille, sääntelyn kohteena oleville henkilöille ja organisaatioille selventävien huomautusten, kirjeiden, workshop-tapaamisten ja muiden avulla.

c) Sääntöjenlaadintatehtävän MDM.032 tuotosten huomioon ottaminen yleisilmailun sääntelyn parantamisessa

22. Muutamat henkilöt ja organisaatiot ehdottivat sääntöjenlaadintatehtävässä MDM.032 hahmoteltujen yksinkertaistettujen menettelyjen huomioon ottamista kevyiden ilma-alusten osalta. Huomattakoon, että vaikka mainitussa tehtävässä tarkastellaan lähinnä lentotoimintaa, lentäjien lupakirjoja ja alustavaa lentokelpoisuutta koskevia vaatimuksia, on kuitenkin varmistettava jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevien vaatimusten ja muutosten ja korjausten hyväksyntää koskevien vaatimusten sekä varaosien ja -laitteiden hyväksyntää koskevien vaatimusten yhdenmukaisuus. Mainitun sääntöjenlaadintatehtävän yhteydessä tehdyt toimet ovat edenneet riittävän pitkälle, jotta voidaan julkaista asiakirja NPA 2008-07, jossa otetaan käyttöön uusi ELA-luokka (European Light Aircraft), jossa on kaksi alaluokkaa (ELA 1 ja ELA 2), ja jossa ehdotetaan uutta hyväksyntäspesifikaatiota (CS) LSA-luokkaa (Light Sport Aeroplane) varten. Tämän kehityksen ennakoimiseksi tämä lausunto sisältää seuraavat kyseisiä ilma-aluksia koskevat lievennetyt vaatimukset:

- a) mahdollisuus asentaa osia, joille ei ole myönnetty huoltotodistusta, jos ne sallitaan osassa 21 (ks. M.A.501(a)). Näin ennakoidaan sitä mahdollisuutta, että omistaja voi valmistaa ilman huoltotodistusta tietyt osat, joita on ehdotettu asiakirjassa MDM.032.
- b) riippumaton sertifiointihenkilöstö voi suorittaa ELA 1 -ilma-alusten osien huoltoon liittyvät työt ja monimutkaiset huoltotyöt (ks. M.A.502(d) ja M.A.801(c)).
- c) riippumaton sertifiointihenkilöstö voi antaa ELA 1 -ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia (ARC) koskevia suosituksia (ks. M.A.901(g)).

d) Yhdistetään osan M osaston A luvun F ja osan M osaston A luvun G mukaiset (Jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, CAMO) hyväksynyt.

23. On ehdotettu, että osan M osaston A luvun F ja G mukaiset hyväksynyt yhdistetään, jotta vältetään päällekkäiset selvitykset, tutkimukset, tarkastukset ja maksut. Virasto ei ole

kuitenkaan vakuuttunut siitä, että ehdotus johtaisi odotettuihin hyötyihin. Ensinnäkin on selvää, että on säilytettävä erilliset todistukset niiden organisaatioiden takia, jotka haluavat vain yhden hyväksynnän. Vaikka nämä todistukset voitaisiinkin yhdistää, sillä ei taata yhtä ainoaa hyväksyntämenettelyä, sillä toimivaltainen viranomainen voi aina päättää tehdä tarkastukset erikseen ja käyttää eri osastoja huoltoa ja jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevien kysymysten käsittelemiseen. Näin ollen ei olisi mitään takeita alhaisemmista maksuista, sillä viranomaiset voivat mukauttaa maksuja vastaamaan vaadittua tutkimuksen tasoa, joka on vaativampi yhdistetyn hyväksynnän osalta kuin yksittäisen hyväksynnän tapauksessa. Virastolla ei ole päätäntävaltaa toimivaltaisten viranomaisten perimien maksujen osalta.

24. Yhdistetyn hyväksynnän käyttöönoton sijaan virasto on siten päättänyt seuraavaa:

- a) Kohdissa AMC M.A.602 ja AMC M.A.702 selvennetään, että molempia hyväksyntöjä hakeva organisaatio voi käyttää hakemusta varten yhtä ainoaa EASA 1 -lomaketta.
- b) Kohdissa AMC M.B.604(b) ja AMC M.B.704(b) suositellaan, että toimivaltaiset viranomaiset järjestävät molemmat hyväksynät kattavat tarkastukset, jotta vältetään päällekkäiset vierailut tietyllä alueella.
- c) Kohtaan AMC M.A.704 sisällytetään esimerkki sellaista organisaatiota koskevasta yhdistetystä selvityksestä, jolla on molemmat hyväksynät (osan M osaston A luku F ja CAMO).

Näin luodaan perusta maksujen mukauttamiselle vastaamaan vaaditun tutkimuksen tasoa riippumatta siitä, käytetäänkö yhdistettyä todistusta vai kahta erillistä todistusta.

e) Hyväksytään asiakirja FAA AC43-13 korjausten ja muutostöiden osalta

25. Muutamit henkilöt ja organisaatiot ehdottivat, että korjauksiin ja muutostöihin sovellettaisiin asiakirjaa FAA AC43-13. Vaikka virasto onkin samaa mieltä siitä, että kevyiden ilma-alusten korjausten ja muutostöiden tarkastelussa on omaksuttava yksinkertaisempi menettely, virasto katsoo, ettei FAA:n sääntöä voida soveltaa suoraan, sillä se on laadittu erilaisessa sääntely-ympäristössä, jossa korjausten luokittelu "suuriin" tai "pieniin" korjauksiin sekä sääntelytehtävien jakaminen poikkeavat nykyisestä ympäristöstä. Tämän seurauksena osa vastaajista ehdotti, että asiakirjassa FAA AC43-13 käyttöönotettu korjausten hyväksyntämenettely siirrettäisiin osaksi EASA:n järjestelmää. Tätä mahdollisuutta pohditaan parhaillaan sääntöjenlaadintatehtävän MDM.032 rajoissa, sillä kyse ei ole huollosta vaan jatkuvasta lentokelpoisuudesta, jota tarkastellaan osan 21 luvussa D ja M, jotka sisältävät muutostöihin ja korjauksiin sovellettavat vaatimukset. Kuten asiakirjassa NPA 2008-07 esitetään, virasto tarkastelee siten asianmukaisia hyväksyntävaatimuksia, joilla mahdollistetaan EASA:n järjestelmässä yhtäläinen joustavuus kuin asiakirjan AC43-13 vaatimuksilla.

f) Hyväksytään suoraan huollettuja osia koskevat Yhdysvaltain ja Kanadan viranomaisten huoltotodisteet

26. Monilla organisaatioilla ja ilma-alusten omistajilla on tällä hetkellä varastossaan osia, jotka on luovutettu käyttöön huollon jälkeen asiaa koskevan FAA 8130-3 tai TCCA 24-0078 -lomakkeen perusteella. Näitä lomakkeita eivät ole kuitenkaan myöntäneet yhteisön oikeuden mukaisesti hyväksytyt organisaatiot, ja sen takia niitä ei voida käyttää 28. syyskuuta 2008 jälkeen. Lisäksi Yhdysvalloissa ja Kanadassa toimivat huolto-organisaatiot, jotka huoltavat yleisilmailussa käytettäviin ilma-aluksiin asennettuja osia, eivät vaikuta olevan kiinnostuneita

eurooppalaisesta hyväksynnästä. Tämä voi johtaa siihen, että Euroopan yleisilmailun tarpeiden täyttämiseksi ei ole käytettävissä riittävästi hyväksytyjä huolto-organisaatioita.

27. Virasto aikoo siten selventää kohdassa AMC M.A.613(a), että osan M osaston A luvun F tai osan 145 mukainen huolto-organisaatio (jolla ei ole osien huoltopätevyyttä) voi myöntää EASA 1 -lomakkeen asianmukaisten tarkastusten ja todennusten jälkeen sellaisille osille, jotka on hyväksytty asiakirjojen FAA 8130-3 tai TCCA 24-0078 (Kanada) mukaisen huollon jälkeen, ilman päällekkäistä käyttöön luovutusta. Tämä lievennettyjen vaatimusten mukainen menettely perustuu näiden organisaatioiden teknisiin valmiuksiin ja siihen, että virasto voi luottaa Yhdysvaltain ja Kanadan toimivaltaisten viranomaisten suorittamaan valvontaan näiden maiden kanssa vireillä olevien kahdenvälisen lentoturvallisuussopimusten loppuun saattamiseksi toteutettujen arvioiden pohjalta.

g) Laajennetaan lentäjä-omistajan tekemän huollon soveltamisalaa ja poistetaan itsearviointi

28. Lentäjä-omistajan tekemän huollon osalta virasto on samaa mieltä siitä, että joissakin jäsenvaltioissa ja muissa lainsäädäntöjärjestelmissä saatu kokemus on osoittanut, että ilma-aluksen omistajan toimia voidaan painottaa enemmän, sillä ilma-aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tehdyillä toimilla on suurin vaikutus nimenomaan ilma-alusta käyttävään omistajaan. Virasto on siten päättänyt tarkistaa kaikilta osin lentäjä-omistajan huoltotoita koskevan luettelon, joka määritetään erikseen kutakin ilma-alusluokkaa varten ja joka sisällytetään AMC-aineistoon (osan M lisäyksen VIII uusi AMC-aineisto). Tällaisten luetteloiden ulkopuolelle on selvästikin jätetty turvallisuuden kannalta kriittiset tehtävät. Asian selkeyttämiseksi lisäyksessä VIII selvennetään siten tehtäväluokkia, jotka eivät kuulu lentäjä-omistajan tekemän huollon alaan.

29. Jotta voidaan luottaa riittävästi siihen, että lentäjä-omistaja on pätevä hoitamaan tällaisia huoltotoita, lisäyksessä VIII esitetään peruseriaatteet, joita lentäjä-omistajan on noudatettava seuraavien osalta:

- o pätevyys ja vastuut
- o huoltotöiden suorittaminen ja tallenteet.

Nämä säännökset perustuvat "lentäjän itsearviointia" koskevaan käsitteeseen. Asiaan liittyviä riskejä lieventää se, että tietyn lentäjä-omistajan toteuttamat tehtävät on lueteltava huolto-ohjelmassa. Näin ollen, jos ilma-alusta hallinnoi jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio (CAMO), kyseinen organisaatio varmistaa, että huoltotyöt tehdään asianmukaisesti. Jos ilma-alusta ei hallinnoi jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, toimivaltainen viranomainen tekee vastaavan laatutarkastuksen lentokelpoisuuden määräaikaistarkastuksissa. Tässä yhteydessä arvioidaan lentäjä-omistajan tekemän huollon tehokkuus, ja huolto-ohjelmaa muutetaan tarpeen mukaan siten, että lentäjä-omistajan tehtäviä mukautetaan vastaamaan hänen todellisia valmiuksiaan.

h) Lievennetään rasittavia valvontavaatimuksia (laatujärjestelmät / organisaation tarkastukset)

30. Jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation hyväksyntävaatimukset ja etenkin sisäisten/ulkoisten laatuauditointien tai organisaation sisäisten tarkastusten tarve ovat joidenkin vastaajien mielestä kohtuuttomia, sillä ne katsovat, että jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiot hoitavat vain hallinnollisia tehtäviä, joihin ei liity tosiasiallista työtä ilma-aluksilla. Nämä vastaajat ovat siten ehdottaneet, että toimivaltaisen viranomaiset tekemät

tarkastukset olisi katsottava riittäviksi. Viraston on selvennettävä ensimmäiseksi, että ilma-aluksen jatkuvan lentokelpoisuuden hallinta on yhtä tärkeää ilma-aluksen turvallisuuden kannalta kuin ilma-aluksen tosiasiallinen huolto. Jos jatkuvaan lentokelpoisuuteen liittyviä tehtäviä ei toteuteta asianmukaisesti, ilmeisenä vaarana on, ettei kaikkia vaadittuja huoltotoimia suoriteta. Tähän on siten suhtauduttava vakavasti, eikä vastuussa oleville toimijoille saa antaa tällä alalla erivapauksia varmistamatta, että he kykenevät hoitamaan tehtävät asianmukaisesti.

31. Yksistään toimivaltaisen viranomaisen tekemiin tarkastuksiin turvautumista ei pidetä tässä yhteydessä hyväksyttävänä seuraavista syistä:

- Kaikki jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioille myönnetyt erioikeudet (samat kuin osan M osaston A luvun F, osan 145 ja osan 147 organisaatioille myönnetyt erioikeudet) perustuvat siihen, että säännösten noudattamista seurataan sisäisesti. Tämä tehdään organisaation koon mukaan joko organisaation tarkastusten tai laatujärjestelmän avulla.
- Laatujärjestelmällä on perustava merkitys, kun organisaatorakenne on monimutkainen, sillä tällöin työmenettelyjä on lukuisia ja eri osastojen ja tehtävien välillä on turvattava asianmukainen viestintä.
- Organisaatio on ainoa, joka on jatkuvasti selvillä ilmenevistä ongelmista, vaikeuksista ja sääntöjenvastaisuuksista, ja ainoa joka voi varmistaa asianmukaiset korjaavat toimet ja seurannan.

32. Virasto katsoo kuitenkin, että organisaation hyväksyntävaatimusten on oltava oikeassa suhteessa organisaation kokoon ja toiminnan monitahoisuuteen nähden. Se aikoo muuttaa vastaavasti kohdan AMC M.A.616 lisäystä VIII ja laatia uuden lisäyksen XIII kohtaan AMC M.A.712(f), jotta mukautetaan kyseisiä säännöksiä vastaamaan osan M osaston A luvun F ja G mukaisten pienten organisaatioiden monimutkaisuutta. Tässä yhteydessä virasto haluaa muistuttaa myös siitä, että toisin kuin monet sidosryhmät uskovat, asetuksessa ei säädetä, että lentokelpoisuuden tarkastuksen tekevän henkilöstön on oltava riippumaton, ei myöskään useamman kuin yhden henkilön jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioissa.

i) Jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation alustavan hyväksynnän salliminen hyväksytyin huolto-ohjelman puuttuessa

33. Riippumattomien jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden alustavaa hyväksyntää (eri kuin ansiolentoluvan haltija) koskeva kysymys on tunnistettu mahdolliseksi "muna-kana-kysymykseksi" silloin, kun organisaatiot eivät ole tehneet sopimusta asiakkaiden kanssa, eivätkä ne siten ole saaneet tarvittavaa hyväksyntää palvelujensa tarjoamiseksi. Ongelman syitä voivat olla seuraavat:

- osan M lisäyksen VI nykyinen EASA 14 -lomake sisältää viittauksen huolto-ohjelmaan
- ei ole saatavilla ohjeita tai AMC-aineistoa, jossa selvennetään, mikä hyväksytään viittaukseksi huolto-ohjelmaan EASA 14 -lomakkeessa.

Tämän seurauksena jotkin toimivaltaiset viranomaiset katsovat, että EASA 14 -lomakkeen on sisällettävä erityiset huolto-ohjelmat kutakin hakijan valvonnassa olevaa ilma-alusta varten. Tässä tulkinnassa ei kuitenkaan oteta huomioon mahdollisuutta viitata erityyppiset ilma-alustyyppit ja -mallit kattaviin "yleisiin huolto-ohjelmiin".

34. Virasto haluaa ensinnäkin muistuttaa, ettei tällainen tulkinta ole sääntöjen tai AMC-aineiston mukainen. Tarkoituksena ei ole myöskään säätää, että riippumattomilla jatkuvan lentokelpoisuuden hallintajärjestöillä on oltava sopimus mahdollisen asiakkaan kanssa ennen kuin ne voivat hakea hyväksyntää. Virasto katsoo, että organisaation olisi voitava saada hyväksyntä, jotta se voi ottaa yhteyttä toisen organisaation kanssa sopimuksen tehneeseen asiakkaaseen, jotta omistajat/toimijat voivat valita eri vaihtoehtoista. Tämän takia:

- kohtaa M.A.709 muutetaan siten, että siihen sisällytetään käsite "perustason" huolto-ohjelmat ja "yleistason" huolto-ohjelmat, jotta selvennetään, että tarkoituksena on sallia riippumattomien jatkuvan lentokelpoisuuden hallintajärjestöjen hyväksyminen ilman asiakkaita. Kohtaa AMC M.A.709 mukautetaan siten, että selvennetään tätä käsitettä edelleen.
- osan M lisäystä VI muutetaan seuraavasti:
 - poistetaan EASA 14 -lomakkeessa viittaus huolto-ohjelmaan; asiaa koskevat määräykset siirretään jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnan selvitystä (CAME) koskevaan kohtaan.
 - sallitaan ilma-alustyyppien, -sarjojen tai -ryhmien sisällyttäminen EASA 14 -lomakkeeseen. Tätä selvennetään edelleen kohdassa AMC M.B.703.
 - mukautetaan EASA 14 -lomaketta vastaamaan paremmin tapauksia, joissa kaupallisen ilmaliikenteen harjoittaja suorittaa myös jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaan liittyviä tehtäviä muiden kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettävien ilma-alusten osalta.

j) Selvennetään osien huoltoa ja monimutkaisia tehtäviä koskevia ehtoja

35. Voimassa olevien sääntöjen mukaan hyväksytyt huolto-organisaatiot, joilla on asianmukainen osien huoltoa koskeva kelpuutus, voivat suorittaa osien huollon. Poikkeuksen muodostavat ainoastaan huollot, jotka tehdään osan ollessa asennettuna ilma-alukseen tai joissa osa irrotetaan tilapäisesti ilma-aluksesta, jos irrottaminen nimenomaan sallitaan ilma-aluksen huoltokäsikirjassa huollon helpottamiseksi. Huollon voi hyväksyä tällöin riippumaton sertifiointihenkilöstö. Lisäksi monimutkaiset huoltotehtävät (lisäys VII) on annettava hyväksytyyn huolto-organisaation tehtäväksi.

36. Nämä säännökset herättävät monia kysymyksiä ja huolia sääntelyn kohteena olevien henkilöiden ja toimivaltaisten viranomaisten keskuudessa. Tällaisia ovat erityisesti seuraavat:

- missään ei mainita, onko huolto tehtävä ilma-alusta vai osia koskevien huoltotietojen mukaisesti. Tämä voi johtaa siihen käsitykseen, että minkä tahansa osan huolto voidaan antaa riippumattoman sertifiointihenkilöstön tehtäväksi, jos kyseinen osa on asennettuna ilma-alukseen (esimerkiksi turbiinimoottorin kuumen pään tarkastus).
- tekstissä ei mainita, minkä tyyppin (ilma-alusta tai osaa koskeva) lupa tai pätevyys riippumattomalla sertifiointihenkilöstöllä on oltava osien huoltotöiden suorittamiseksi.
- tekstissä ei tehdä selväksi, minkätyyppinen huoltotodiste kussakin tapauksessa annetaan (EASA 1 -lomake tai ilma-aluksen huoltotodiste).
- kyseisen ilma-aluksen monimutkaisuuden osalta ei ole tehty mitään eroa.

37. Näiden kysymysten ratkaisemiseksi muutetaan kohtia M.A.502, M.A.613(a), M.A.802(a) ja (b), osan M lisäyksen V kohtaa "Hyväksyntäluokitukset" ja osan 145 lisäyksen II kohtaa "Organisaatioiden hyväksyntäluokat ja kelpuutusjärjestelmä" seuraavasti:

- sallitaan ilma-alusta koskevan kelpuutuksen saaneen riippumattoman sertifiointihenkilöstön ja ilma-alusta koskevan kelpuutuksen saaneiden (A-luokan kelpuutus) huolto-organisaatioiden suorittaa osien huolto, kun osa on asennettuna ilma-alukseen tai kun se poistetaan tilapäisesti ilma-aluksesta, jos huolto tehdään ilma-aluksen huoltotietojen mukaisesti tai, jos viranomaisen kanssa erikseen sovitaan, osan huoltotietojen mukaisesti (huollettaessa yksinkertaisia osia). Tällaisen huollon perusteella ei voida myöntää lomaketta 1.
- sallitaan moottoria/APUa koskevan kelpuutuksen (B-luokan kelpuutus) saaneen huolto-organisaation suorittaa osien huolto, kun osa on asennettuna moottoriin tai APUun tai kun osa on irrotettu siitä tilapäisesti, jos huolto tehdään moottorin/APUn huoltotietojen mukaisesti tai, jos viranomaisen kanssa erikseen sovitaan, osan huoltotietojen mukaisesti (huollettaessa yksinkertaisia osia).
- sallitaan ELA 1- luokan ilma-alusten osalta, että ilma-alusta koskevan kelpuutuksen saanut riippumaton sertifiointihenkilöstö voi suorittaa:
 - osien huollon osia koskevien huoltotietojen mukaisesti, kun osa on asennettuna ilma-alukseen tai kun osa on irrotettu tilapäisesti ilma-aluksesta. Tämä ei koske osien perushuoltoa.
 - lisäyksessä VII luetellut monimutkaiset tehtävät omistajan ja toimivaltaisen viranomaisen tekemän etukäteissopimuksen nojalla.
- sallitaan ilma-alusluokkien CS-VLA, CS-22 ja LSA osalta, että ilma-alusta koskevan kelpuutuksen saanut riippumaton sertifiointihenkilöstö voi tehdä moottorien perushuollon omistajan ja toimivaltaisten viranomaisten tekemän etukäteissopimuksen nojalla. Tämä koskee ainoastaan moottoreita, jotka on irrotettu tilapäisesti ilma-aluksesta perushuoltoa varten ja jotka asennetaan myöhemmin uudelleen ja jotka luovutetaan käyttöön yhdessä ilma-aluksen kanssa. Tässä tapauksessa ei voida antaa EASA 1 -lomaketta.

k) Sallitaan käyttökelvottomien osien siirtäminen omistajalle

38. Nykyisessä määräyksessä vaaditaan, että käyttökelvottomat osat on pidettävä osan huolto-organisaation valvonnassa, kunnes päätetään, korjataanko vai romutetaanko ne. Tämä vaatimus ei ole yhdenmukainen tässä lausunnossa käyttöönotetun joustavuuden kanssa. Siksi on välttämätöntä laajentaa säilyttämistä koskevia erioikeuksia kattamaan kaikki (osia tai ilma-alusta varten) hyväksytyt huolto-organisaatiot ja ilma-aluksen omistaja. Viimeksi mainitussa tapauksessa osa on oltava määritetty aiemmin käyttökelvottomaksi, ja osan siirtäminen omistajalle on kirjattava vastaavaan lokikirjaan. Tämä muutos on sisällytetty kohtaan M.A.504(b).

l) Luodaan uusi yksinkertaisempi lupa ilma-aluksen huoltohenkilökuntaa varten

39. Viraston saaman palautteen mukaan luokan B1.2 lupaa koskevat kelpoisuusvaatimukset ovat liian tiukat mäntämoottorien lentokoneiden alemman spektrin osalta (vaativuuden kannalta). Lisäksi yksikään eurooppalainen lupa ei kata purjelentokoneita ja ilmapalloja. Tarve ottaa

käyttöön tällainen eurooppalainen lupa, jota mukautetaan asianmukaisesti yleisilmailuyhteisön käyttöön, tunnustettiin myös asiakirjassa A-NPA 14/2006.

Tätä harkitaan parhaillaan sääntöjenlaadintatehtävän 66.022 rajoissa, ja asiakirjasta NPA 2008-03 on parhaillaan käynnissä ulkoinen kuuleminen.

m) Annetaan lievennetyt vaatimukset lentokelpoisuuden tarkastushenkilöstöä varten ja yksinkertaistetut menettelyt lentokelpoisuuden tarkastusten suorittamiseksi ja lentokelpoisuuden tarkastustodistusten (ARC) myöntämiseksi.

40. On selkeytettävä tilannetta, joka koskee Euroopan unionin jäsenvaltion rekisteröityä ja kolmannen maan valvonnassa käytettävää ilma-alusta, kun ilma-aluksen lentoturvallisuusvalvontaa ei ole siirretty kolmanteen maahan. Koska valtaosa tällaisista ilma-aluksista on suuria ilma-aluksia, niiden on oltava jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation hallinnassa, ja useimmiten kyse on kolmannen maan jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiosta. Osan M nykyisissä määräyksissä ei sallita tällaisten jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden myöntävän lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia. Virasto pohtii mahdollisuutta tarkistaa tätä rajoitusta Maailman kauppajärjestön sopimuksen valossa, mutta se ei ole osa nykyistä sääntöjenlaadintatehtävää ja sitä käsitellään erikseen sopivana hetkenä. Kohtaa M.A.901 muutetaan väliaikaisena ratkaisuna seuraavasti:

- Sallitaan ilma-alusta hallinnoivan jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation pidentää toisen jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation tai toimivaltaisen viranomaisen myöntämän lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen voimassaoloa, jos ilma-alusta käytetään valvotussa ympäristössä. Tämä koskee myös tapauksia, joissa jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolla ei ole oikeuksia suorittaa lentokelpoisuustarkastuksia ja myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia. Tämä perustuu siihen, että lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen voimassaolon pidentäminen ei edellytä lentokelpoisuustarkastuksen suorittamista ja lentokelpoisuustarkastuksen tekemää henkilöstöä. Tämä muutos on esitetty kohdissa M.A.711(a)4 ja M.A.901(f).
- Tämä määräys perustuu siihen, että lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen voimassaolon pidentäminen ei edellytä lentokelpoisuustarkastuksen suorittamista vaan ainoastaan sen varmistamista, että ilma-alus on valvotussa ympäristössä. Näin ollen lentokelpoisuustarkastuksen tekemää henkilöstöä ei vaadita.
- Sallitaan toimivaltaisen viranomaisen suorittaa lentokelpoisuustarkastus ja myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistus ilma-aluksesta, jota ei käytetä kolmannen maan jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation hallinnoimissa kaupallisissa ilmakuljetuksissa. Tämä muutos on esitetty kohdassa M.A.901(i).

Näiden sääntöjen nojalla rekisteröinnin suorittaneen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi tehdä lentokelpoisuustarkastuksen ja myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen. Lisäksi tämä on tehtävä vain kerran kolmessa vuodessa, sillä ulkomainen jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio voi pidentää kyseisen toimivaltaisen viranomaisen myöntämän lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen voimassaoloa, jos ilma-alus on valvotussa ympäristössä.

Lisäksi asetuksen (EY) N:o 2042/2003 7 artiklan 3 kohdan a alakohtaa on muutettu siten, että edellä mainittujen (kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajien) suurten ilma-alusten osalta velvollisuutta tehdä sopimus jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation kanssa voidaan lykätä 28. syyskuuta 2009 asti.

41. Virasto huomauttaa, että edellä esitettyä kohdissa M.A.711(a)4 ja M.A.901(f) käyttöön otettua säännöstä sovelletaan kaikkiin ilma-aluksiin, myös kaupallisissa ilmakuljetuksissa käytettäviin ilma-aluksiin. Tavoitteena on sen salliminen, että ilma-alusta hallinnoiva jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio voi pidentää toimivaltaisen viranomaisen myöntämän lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen voimassaoloa, kun EU:hun tuodulle ilma-alukselle myönnetään ensimmäinen lentokelpoisuustodistus.
42. On välttämätöntä selventää ja yksinkertaistaa lentokelpoisuustarkastusten suorittamiseen ja lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämiseen liittyviä määräyksiä osassa M mahdollistetun suuremman joustavuuden takia muiden kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettävien ilma-alusten osalta, etenkin jos kyse on pienistä ilma-aluksista. Tässä lausunnossa ehdotetaan siten seuraavia muutoksia:
- Kaikkien EU:ssa valmistettujen uusien ilma-alusten alustava lentokelpoisuuden tarkastustodistus on myönnettävä yhdessä ensimmäisen lentokelpoisuustodistuksen kanssa kohdassa 21A.183(1) esitettyjen vaatimusten mukaisesti. Lentokelpoisuustarkastusta ei vaadita. Tämä muutos on esitetty kohdassa M.A.901(k).
 - Muuhun tarkoitukseen kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettävien ja muiden kuin suurten ilma-alusten omistaja voi tehdä sopimuksen huolto-ohjelman kehittämisestä ja epäsuorasta hyväksymisestä minkä tahansa jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation kanssa, vaikka jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio ei huolehtisikaan ilma-aluksen lentokelpoisuuden hallinnasta. Tämä muutos on esitetty kohdassa M.A.201(e).
 - Ilma-aluksiin, joiden suurin sallittu lento-ohjelmassa on korkeintaan 2 730 kg, ja ilmapalloihin, joita ei käytetä kaupallisissa ilmakuljetuksissa, sovelletaan seuraavaa:
 - lievennetään lentokelpoisuustarkastuksen tekevän henkilökunnan pätevyysvaatimuksia sekä jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation että toimivaltaisen viranomaisen osalta. Tähän sisältyy kokemusvaatimusten alentaminen ja mahdollisuus korvata muodollinen koulutus pätevyyden arvioinnilla. Tämä muutos on esitetty kohdissa M.A.707(a)2 ja M.B.902(b)2.
 - Omistaja voi päättää antaa lentokelpoisuustarkastuksen suorittamisen ja lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämisen toimivaltaisen viranomaisen tai asianmukaisesti hyväksytyin jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation tehtäväksi riippumatta siitä, onko ilma-alus valvotussa ympäristössä vai ei. Tämä muutos on esitetty kohdassa M.A.901(h)2.
 - ELA 1 -ilma-aluksiin sovelletaan seuraavaa:
 - toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä riippumaton sertifiointihenkilöstö voi antaa lentokelpoisuuden tarkastustodistusta koskevia suosituksia. Tämä muutos on esitetty kohdassa M.A.901(g).

n) Siirtymäsäännökset

43. Edellä esitetyt muutetut määräykset voivat tulla voimaan vasta komission hyväksynnän jälkeen. Kun otetaan huomioon, että
- osan M täytäntöönpanon nykyinen määräaika on 28. syyskuuta 2008 muiden kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettävien ilma-alusten osalta,

- useimmat organisaatiot ovat lykänneet osan M osaston A luvun F ja G mukaisten hyväksyntöjen hakemista, kunnes niillä on selvä käsitys osan M yleisilmailuun liittyvistä muutoksista,
- toimivaltaiset viranomaiset eivät voi saattaa loppuun asiaa koskevia tutkimuksia ja myöntää hyväksyntätodistuksia ennen määräaikaa 28. syyskuuta 2008,

virasto on katsonut kuitenkin välttämättömäksi ottaa käyttöön asianmukaiset siirtymäjärjestelyt niiden määräysten osalta, joita ei voida panna kohtuullisesti täytäntöön ennen 28. syyskuuta 2008, jotta asianosaisilla organisaatioilla ja viranomaisilla on aikaa panna ne täytäntöön siten, että mahdollistetaan ilma-alusten jatkuva lentokelpoisuus kansallisten sääntöjen mukaisesti.

44. Näillä siirtymäajan toimilla, jotka on sisällytetty ehdotettuun asetukseen, jolla muutetaan asetuksen (EY) N:o 2042/2003 siirtymäsäännöksiä, mahdollistetaan seuraavaa:

a) muut kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettävät ilma-alukset:

- o toimivaltaiset viranomaiset ja kansalliset jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiot voivat myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen tai pidentää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen voimassaoloa 28. syyskuuta 2008 jälkeen korkeintaan kahdesti (kansalliset ilmailuviranomaiset) tai vain kerran (kansallinen jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio) kumpainenkin yhdellä vuodella kerrallaan jäsenvaltioiden vaatimusten mukaisesti. (Ks. muutetun asetuksen (EY) N:o 2042/2003 3 artiklan 5 kohta).
- o jäsenvaltiot voivat lykätä 28. syyskuuta 2009 asti velvollisuutta tehdä sopimus jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation kanssa (kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan käytössä olevan suuren ilma-aluksen osalta). (Ks. muutetun asetuksen (EY) N:o 2042/2003 7 artiklan 3 kohdan a alakohta).

b) muihin kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettäviin muihin kuin suuriin ilma-aluksiin sovelletaan 28. syyskuuta 2009 asti seuraavaa:

- o jäsenvaltion vaatimusten mukaisesti hyväksytty jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio voi suorittaa jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnointiin liittyvät tehtävät (ks. muutetun asetuksen (EY) N:o 2042/2003 3 artiklan 4 kohta),
- o jäsenvaltion vaatimusten mukaisesti hyväksytty jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio voi suorittaa ilma-aluksen ja osien huollon ja käyttöön luovutuksen (ks. muutetun asetuksen (EY) N:o 2042/2003 4 artiklan 4 kohta),
- o jäsenvaltiot voivat olla lykätä velvollisuutta tehdä sopimus jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation tai hyväksytyn huolto-organisaation kanssa (niiden ilma-alusten osalta, joihin sovelletaan kohtaa M.A.201(i)) (ks. muutetun asetuksen (EY) N:o 2042/2003 7 artiklan 3 kohdan a alakohta),
- o mahdollisuus käyttää vastaavia kansallisia huolto-ohjelmia (ks. muutetun asetuksen (EY) N:o 2042/2003 3 artiklan 6 kohta),
- o mahdollisuus jatkaa jäsenvaltion vaatimusten mukaisesti hyväksytyn sertifiointihenkilöstön käyttöä (ks. muutetun asetuksen (EY) N:o 2042/2003 5 artiklan 1 kohta),
- o jäsenvaltion vaatimusten mukaisesti hyväksytyjen huolto-organisaatioiden myöntämiä huoltotodistuksia pidetään samanarvoisina kohtien M.A.801 ja M.A.802.

mukaisesti hyväksytyjen huoltotodistusten kanssa (ks. muutetun asetuksen (EY) N:o 2042/2003 4 artiklan 4 kohta).

Virasto korostaa, että muiden kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettävien suurten ilma-alusten omistajien/lentotoiminnan harjoittajien (kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajia lukuun ottamatta) on tehtävä sopimus jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation palveluista viimeistään 28. syyskuuta 2008.

45. Muutosehdotusta koskevan ilmoituksen (NPA) huomautusjakson aikana eräs jäsenvaltio pyysi kolmen vuoden siirtymäkautta, jonka aikana kansallisten sääntöjen mukaisesti hyväksytyt sertifiointihenkilöstö voisi käyttää edelleen erioikeuksiaan, jotta lievennetään nykyisen sertifiointihenkilöstön eläkkeelle siirtymisen vaikutuksia ja otetaan huomioon, että B3- ja ELA-luokan lupaa ei saada käyttöön vielä vähään aikaan. Virasto katsoo, ettei tällaista erityistapausta pitäisi tarkastella sääntöjenlaadintatehtävän rajoissa, ja ehdottaa sen sijaan perusasetuksen 14 artiklan joustavuutta koskevien säännösten soveltamista.

IV. Lainsäädännöllisten vaikutusten arviointi

46. Kuten edellä luvussa II on todettu, osan M täytäntöönpanon lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnin toteutti konsultointiyritys Air EuroSafe. Se laati tämän arvioinnin tuloksena 21. helmikuuta 2005 päivätyn lainsäädännöllisten vaikutusten arviointia koskevan raportin 2004/S 122-102598, joka julkaistiin asiakirjan NPA 07/2005 lisäyksenä II. Raportti sisältää luettelon muutettavista kohdista ja arvion vastaavista vaikutuksista. Arvioinnissa pääteltiin, että suunnitelluilla muutoksilla on myönteinen vaikutus sääntelyn kohteena oleviin henkilöihin ilman, että vaikutetaan turvallisuuden tasoon, ja ne on esitetty osana asiakirjaa NPA 07/2005 (tehtävä M.007).
47. Koska tätä tehtävää täydennettiin tehtävillä M.005 ja M.017 osaa M koskevien lisämuutosten ehdottamiseksi ja AMC-/GM-aineiston laatimiseksi, seuraavien näkökohtien osalta tehtiin täydentävät lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnit:
- sellaisten muiden kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettävien ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastushenkilöstön pätevyys (sekä osan M osaston A luvun G mukaiset organisaatiot että toimivaltaiset viranomaiset), joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on korkeintaan 2 730 kg,
 - lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uusiminen,
 - osan M osaston A luvun F mukaisten organisaatioiden erityispalveluiden alihankinta,
 - lentäjä-omistajan tekemä huolto.
48. Näitä vaikutuksia arvioitiin seikkaperäisesti asiakirjassa NPA 2007-08, ja siinä pääteltiin, että "lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämistä ja uusimista" lukuun ottamatta suunnitelluilla muutoksilla ei ole lainkaan vaikutusta tai niillä on myönteinen vaikutus kaikkiin asiaa koskeviin aloihin.
49. "Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämistä ja uusimista" koskevassa kysymyksessä päätettiin, että omistaja voi päättää, annetaanko lentokelpoisuustarkastuksen suorittaminen ja lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation vai toimivaltaisen viranomaisen tehtäväksi. Tämä koskee muita kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettäviä ilma-aluksia, joiden suurin sallittu

lento-ohjelmassa on korkeintaan 2 730 kg. Kaikki teollisuuden alan edustajat suosivat selvästi tätä vaihtoehtoa. Valtaosa toimivaltaisten viranomaisten edustajista sitä vastoin väitti, että tämä aiheuttaisi niille vaikeasti ennakoitavaa rasisitusta, sillä ne eivät pysty arvioimaan, antaisivatko sääntelyn kohteena olevat henkilöt tehtävän niille vai jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioille. Näin ollen on vaarana, että viranomaiset ottavat palvelukseen joko liikaa tai liian vähän lisähenkilökuntaa. Virasto valitsi kuitenkin tämän vaihtoehdon, koska se on joustavampi omistajan kannalta ja sillä edistetään yleisilmailua. Lisäksi virasto katsoo, että markkinoiden pitäisi mukautua tilanteeseen nopeasti itsestään, jolloin toimivaltaiset viranomaiset voivat määrittää oikein henkilöstötarpeensa.

50. Tarkasteltaessa sellaisten ilma-alusten jatkuvaa lentokelpoisuutta, jotka on rekisteröity EU:n jäsenvaltion ja joita käytetään kolmannen maan valvonnassa mutta joiden lentoturvallisuusvalvontaa ei ole siirretty kolmanteen maahan, virasto havaitsi, että selvä valtaosa tällaisista ilma-aluksista on rekisteröity Ranskaan. Ranskan viranomaisilta (DGAC-FR) 16. toukokuuta 2007 saatujen tietojen mukaan EU:n ulkopuolella on 66 suurta 19 kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan käyttämää ilma-alusta 16 maassa.

Tämä kysymys on otettu huomioon kohtiin M.A.711(a)4, M.A.901(f), M.A.901(i) ja asetuksen (EY) N:o 2042/2003 7 artiklan, 3 kohdan a alakohtaan ehdotetuissa muutoksissa.

Kölnissä 15. toukokuuta 2008

P. GOUDOU
Pääjohtaja

LIITE: Huomautukset asiakirjaan CRD 2007-08

Yleiset huomautukset:

- (1) "European Sailplane Manufacturers" ja yksi yksittäinen henkilö vaativat, että omistajien on voitava valita vapaasti osan M ja kansallisten vaatimusten välillä, sillä perusteella, että kansalliset vaatimukset on säilytettävä liitteen II mukaisten ilma-alusten osalta ja että liitteen II mukaisten ilma-alusten määrä ei ole vähäinen.

Asiakirjassa CRD 2007-08 jo esitettyjen vastausten lisäksi virasto haluaa korostaa, että liite II ei oikeuta soveltamaan kansallisia sääntöjä ilma-aluksiin, joita ei ole sisällytetty tähän liitteeseen.

Lisäksi kuten perusasetuksen johdanto-osan 5 kappaleessa todetaan, *"oikeasuhteisia toimenpiteitä olisi kuitenkin toteutettava harrasteilmailun yleisen turvallisuustason parantamiseksi. Erityisesti olisi kiinnitettävä huomiota yhä suorituskykyisemmiksi tuleviin lentokoneisiin ja helikoptereihin, joilla on alhainen suurin sallittu lentoonlähtömassa, joilla voidaan liikennöidä kaikkialla yhteisössä ja joita valmistetaan teollisesti. Tämän vuoksi niitä voidaan säännellä paremmin yhteisön tasolla, jolloin on mahdollista saavuttaa tarvittava turvallisuuden ja ympäristösuojelun yhtenäinen taso"*.

Siksi ei voida taata, että liitteen II ilma-alukset on sisällytetty liitteeseen pysyvästi.

- (2) Vaikka voimassa olevat EU:n säännökset eivät koskekaan "European Microlight Federation" -liittoa (EMF), se on ilmaissut olevansa eri mieltä viraston asiakirjassa CRD 2007-08 esittämistä määräysten suunniteltuja muutoksia koskevista perusteluista. Sen lisäksi, ettei EMF ole tyytyväinen suunniteltuun osaan M, se on huolestunut tehtävän MDM.032 tulevasta tuloksesta.

EMF toivoo siten, että ilma-alukset, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 450 kg, säilyvät edelleen liitteessä II, kuten tilanne on tällä hetkellä.

Virasto korostaa, että kuten edellä olevassa kohdassa todetaan, ei voida taata, että kaikki liitteessä II tarkoitetut ilma-alukset säilyvät liitteessä pysyvästi.

Virasto katsoo kuitenkin, että tässä lausunnossa ehdotettu osaa M koskeva järjestelmä voi osoittautua kokemusten myötä houkuttelevaksi ultrakevyiden ilma-alusten yhteisölle. Lisäksi tehtävään MDM.032 liittyvät toimet ovat edelleen kesken, ja määräyksiä mukautetaan mahdollisuuksien mukaan siten, että ne vastaavat yleisilmailun alhaisempaa monimutkaisuustasoa.

Virasto antaa yksityiskohtaisen vastauksen suoraan EMF:lle sen huomautuksen johdosta.

- (3) Yksi yksittäinen henkilö huomautti, että hänen näkemyksensä mukaan CDR-asiakirjan kuulemisvaihe vastaa viraston verkkosivulla esitetyn sääntelymenettelyn vaihetta 5, ja siksi kuulemisvaiheen olisi kestettävä vähintään kolme kuukautta.

Virasto huomauttaa, että huomautuksia ja tarkastelujaksoa koskeva vaihe 5 ("Comments and review period") vastaa NPA-asiakirjasta järjestetyn ulkoisen kuulemisen ja CRD-asiakirjan julkaisemisen välillä olevaa ajanjaksoa.

CRD-asiakirjaa varten annettu huomautusaika vastaa hyväksymistä ja julkaisemista koskevaa vaihetta 6 ("Adoption and publication"). Virasto ei voi antaa lopullista lausuntoa/päätöstä ennen kuin CRD-asiakirjan julkaisemisesta on kulunut kaksi kuukautta, jotta huomautusten esittämistä varten annetaan riittävästi aikaa. Tämä todettiin asiakirjassa CRD 2007-08 olevassa 6 kohdassa (sivu 3), ja kyse on ylimääräisestä vaiheesta, jollaista ei ole sääntöjenlaadintamenettelyissä.

- (4) Yksi yksittäinen henkilö kysyi, missä on saatavana luettelo osan M mukaisesti hyväksytyistä organisaatioista.

Virasto huomauttaa, että osan M osaston A luvun F ja G mukaisten, EU:ssa sijaitsevien organisaatioiden hyväksyntä on täysin jäsenvaltioiden vastuulla, ja siksi nämä jäsenvaltiot ovat vastuussa hyväksytyjen organisaatioiden luettelosta.

Kolmannen maan organisaatioiden osalta vastuu on EASA:lla, ja luettelo hyväksytyistä organisaatioista julkaistaan viraston verkkosivuilla.

Huomautukset asetukseen (EY) N:o 2042/2003 ja täytäntöönpanosääntöihin:

- (1) CAA-UK ja ENAC-IT ehdottivat, että asetusta (EY) N:o 2042/2003 yhdenmukaistetaan perusasetuksen kanssa ja etenkin soveltamista koskevia lausekkeitä, asetuksen numeroa ja viittausta *"vaativaan moottorikäyttöiseen ilma-alukseen" "suuren ilma-aluksen" sijaan.*

Virasto korostaa, että tämä yhdenmukaistaminen tehdään sääntöjenlaadintatehtävän MDM.044 yhteydessä, ja siihen sisältyvät asianmukaiset kuulemisvaiheet. Osalla näistä muutoksista on vaikutuksia, joita on arvioitava, eikä niitä voida esittää nyt tämän lausunnon osana.

Virasto on joka tapauksessa korvannut 15a- ja 15b-lomakkeessa olevan viittauksen asetukseen (EY) N:o 1592/2002 uudella viittauksella asetukseen (EY) N:o 216/2008.

Muiden asetusta (EY) N:o 1592/2002 koskevien nykyisten viittausten osalta voidaan soveltaa tällä välin asetuksen (EY) N:o 216/2008 69 artiklan 1 kohtaa, jossa vahvistetaan, että viittauksia kumottuun asetukseen (EY) N:o 1592/2002 pidetään viittauksina asetukseen (EY) N:o 216/2008 asetuksen (EY) N:o 216/2008 liitteessä VI olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

- (2) Sveitsin ilmailuviranomainen FOCA pyysi EASA:ta tulkitsemaan, voidaanko ilmapalloa käyttää kaupallisissa ilmakuljetuksissa vai ei, jotta selvennetään, mitä asetuksen (EY) N:o 2042/2003 säännöksiä olisi noudatettava.

Viraston katsoo, että olennaista ei ole se, voidaanko ilmapalloja käyttää "kaupallisissa ilmakuljetuksissa" vai ei, vaan se, sovelletaanko niihin asetuksen (EY) N:o 2042/2003 "kaupallisiin ilmakuljetuksiin" liittyviä säännöksiä.

Asetuksen (EY) N:o 2042/2003 1 artiklan 3 kohdassa säädetään, että *"tämän asetuksen kaupallisiin ilmakuljetuksiin liittyviä säännöksiä sovelletaan yhteisön lainsäädännössä määriteltyihin luvan saaneisiin lentoliikenteen harjoittajiin"*.

Tässä yhteydessä on siten sovellettava lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23. heinäkuuta 1992 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 2407/92.

Asetuksen (ETY) N:o 2407/92 1 artiklan 2 kohdassa ilmapallot suljetaan kuitenkin pois asetuksen soveltamisalasta, eikä asetuksen (EY) N:o 2042/2003 kaupallisiin ilmakuljetuksiin liittyviä säännöksiä siten sovelleta niihin tällä hetkellä.

Tilanne voi kuitenkin muuttua lähitulevaisuudessa, kun annetaan täytäntöönpanosäännöt, jotka sisältävät ansiolentotoiminnassa käytettäviä ilma-aluksia koskevat toiminnalliset vaatimukset. Tämän johdosta voi olla tarpeen muuttaa asetusta (EY) N:o 2042/2003.

- (3) AustroControl ehdotti, että asiakirjoissa CRD 2007-08, NPA 2008-03 ja NPA 2008-07 esitetyt "ELA 1 -ilma-alusta" koskevat määritelmät yhdenmukaistettaisiin. Lisäksi "European Sailplane Manufacturers", "British Balloon and Airship Club" ja kaksi yksittäistä henkilöä ehdottivat joitakin muutoksia "ELA 1 -ilma-aluksen" määritelmään.

Virasto huomauttaa, että "ELA 1 -ilma-alusta" koskeva määritelmä, joka otetaan käyttöön tässä lausunnossa asetuksen (EY) N:o 2042/2003 2 artiklassa, on sama kuin asiakirjassa NPA 2008-07 (ELA process, Standard Changes and Repairs and Certification Specifications for Light Sport Aeroplanes) ehdotettu määritelmä. Asiakirjassa NPA 2008-03 "ELA-lupaa" koskeva määritelmä kattaa kuitenkin ELA 1 -ilma-alusten lisäksi myös ELA 2 -ilma-alukset.

Virasto suosittelee, että nämä huomautukset toimitetaan uudelleen asiakirjaa NPA 2007-08 koskevan kuulemisvaiheen aikana, joka päättyy 18. heinäkuuta 2008.

- (4) AustroControl, CAA-UK, DGAC-FR, ENAC-IT ja "Deutscher Aero Club" ovat ehdottaneet joitakin toimituksellisia ja selventäviä muutoksia kohdissa M.A.302(i) ja M.A.901(k) esitettyihin poikkeuksiin.

Lisäksi DGAC-FR on ehdottanut muutoksia kohdissa M.A.606(h) ja M.A.801(d) esitettyihin poikkeuksiin sen varmistamiseksi, että ne kattavat kaikki muut kuin suuret ilma-alukset, joita ei käytetä kaupallisissa ilmakuljetuksissa riippumatta siitä, minkä tyyppin organisaation tai henkilö huollon suorittaa.

Virasto on muuttanut näiden poikkeusten sanamuotoa vastaavasti. Tekstin selventämiseksi kaikki ehdotetut poikkeukset on lisäksi siirretty osasta M asetukseen (EY) N:o 2042/2003 seuraavasti:

- o kohta M.A.904(f) on siirretty 3 artiklan 4 kohtaan
- o kohdat M.A.901(k) ja M.A.903(c) on siirretty 3 artiklan 5 kohtaan
- o kohta M.A.302(i) on siirretty 3 artiklan 6 kohtaan
- o kohta M.A.802(c) on siirretty 4 artiklan 4 kohtaan
- o kohdat M.A.606(h) ja M.A.801(d) on siirretty 5 artiklan 1 kohtaan.

- (5) "Royal Danish Aeroclub", "Europe Air Sports" ja "Norwegian Air Sports Federation" pyysivät, että siirtymäkautta pidennetään 28. syyskuuta 2010 asti.

Virasto katsoo, että 28. syyskuuta 2009 päättyvä siirtymäkausi on riittävän pitkä ehdotettujen muutosten panemiseksi täytäntöön asianmukaisesti.

- (6) AustroControl ehdotti, että asetuksessa (EY) N:o 2042/2003 määritetään kohdassa M.A.201(i) käyttöön otettu käsite *“ansiolentotoiminta”* ja että sen käyttö rajoitetaan koskemaan purjelentokoneita ja moottoripurjelentokoneita koskevaa luokkaa suurempia ilma-alusluokkia.

Virasto huomauttaa, että käsite *“ansiolentotoiminta”* on jo määritetty perusasetuksessa. Lisäksi käsite kattaa myös purjelentokoneet ja moottoripurjelentokoneet.

- (7) DGAC-FR ehdotti, samalla tavoin kuin asiakirjassa NPA 2007-08, että muuhun tarkoitukseen kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettävien muiden kuin suurten ilma-alusten huolto-ohjelmaa ei tarvitse hyväksyä, vaan riittää, että se on toimivaltaisten viranomaisten mielestä hyväksyttävä. Ehdotuksen tarkoituksena on, että lentokelpoisuusrajoituksia (ALIs), lentokelpoisuusmääräyksiä ja muita pakollisia tietoja lukuun ottamatta, tällaisen ilma-aluksen huolto-ohjelman sisältö olisi jätettävä omistajan vastuulle, eikä sen hyväksymistä pitäisi antaa toimivaltaisen viranomaisen tehtäväksi.

Virasto katsoo, että ennen kuin huolto-ohjelma voidaan katsoa *“hyväksytyksi”* tai *“hyväksyttäväksi”*, toimivaltaisen viranomaisen on täytynyt vahvistaa, että sen sisältö täyttää kohdassa M.A.302 ja etenkin kohdissa M.A.302(d) ja (h) esitetyt vaatimukset. Lisäksi tällaisesta hyväksynnästä/hyväksyttävyydestä on aina tehtävä ilmoitus.

Koska virasto katsoo, etteivät käsitteet *“hyväksytty”* ja *“hyväksyttävä”* eroa toisistaan, ehdotettua tekstiä ei ole muutettu.

- (8) Yksi henkilö huomautti, että muutetun kohdan M.A.302(g) teksti on erilainen asiakirjoissa CRD 2007-08 ja CRD 2007-01, ja pyysi konsolidoidun tekstin laatimista.

Virasto huomauttaa, että asiakirjan CRD 2007-01 kohta M.A.302(g) vastaa asiakirjan CRD 2007-08 kohtaa M.A.302(h).

Virasto hyväksyy huomautuksen ja muuttaa tässä lausunnossa kohtaa M.A.302(h) siten, että se on yhdenmukainen asiakirjassa CRD 2007-01 esitetyn ehdotuksen kanssa. Virasto huomauttaa, että asiakirjaa CRD 2007-01 koskeva huomautusjakso on jo päättynyt, eikä ehdotettuun tekstiin esitetty kielteisiä huomautuksia.

Tämä muutos tekee tarpeettomaksi CAA-UK:n esittämän ehdotuksen, jossa se pyytää korvaamaan kohdassa M.A.302(h) ilmaisun *“muutoksen hyväksynnän haltija”* ilmaisulla *“vähäisen muutoksen hyväksynnän haltija”*.

- (9) *“Deutscher Aero Club”* ja *“Europe Air Sports”* pyysivät muuttamaan kohtaa M.A.403(b) siten, että sallitaan lentäjä-omistajan ratkaista lisäyksessä VIII luetteloitujen tehtävien osalta, vaarantaako ilma-aluksen vika vakavasti lentoturvallisuuden, ja päättää, milloin ja mitä toimenpiteitä asian korjaamiseksi on toteutettava ennen seuraavaa lentoa ja mitä korjauksia voidaan lykätä. Tätä perustellaan sillä, että näitä tehtäviä hoitavasta sertifiointihenkilöstöstä on pulaa siihen asti, kunnes asiakirjassa NPA 2008-03 ehdotettu ELA-luokan ilma-alusten huoltolupa otetaan käyttöön.

Virasto katsoo, ettei voida taata, että lentäjä-omistaja on pätevä päättämään, voidaanko vian korjaamista lykätä vai ei. Jos havaittu vika voidaan korjata lisäyksessä VIII esitettyjen töiden avulla, lentäjä-omistaja voi toteuttaa tällaiset työt ennen lentoa, mutta hän ei voi lykätä vian korjaamista.

Lisäksi virasto on eri mieltä huomautuksessa esitetyistä perusteluista, sillä ei ole mitään todisteita siitä, että ELA-luokan luvanhaltijoiden määrä olisi suurempi kuin kansallisten sääntöjen mukaisesti hyväksytyin sertifiointihenkilöstön nykyinen määrä. Kunnes ELA-luokan huoltolupa otetaan käyttöön, purjelentokoneiden ja ilmapallojen sertifiointihenkilöstö voi täyttää pätevyysvaatimukset, jos se täyttää jäsenvaltioiden asettamat vaatimukset nykykäytännön mukaisesti.

- (10) AustroControl ja DGAC-FR esittivät huomautuksia kohdissa M.A.502(d) ja M.A.801(c) esitettyjä monimutkaisia huoltotöitä koskevista erityisehdoista, joita sovelletaan ELA 1 -ilma-aluksiin, joita ei käytetä kaupallisissa ilmakuljetuksissa. Ne olivat huolissaan toimivaltaisille viranomaisille mahdollisesti aiheutuvista rasitteista, jotka liittyvät etenkin omistajan ja toimivaltaisen viranomaisen välistä sopimusta koskevaan vaatimukseen ja viranomaisille annettuun tehtävään varmistaa, että riippumattomalla henkilöstöllä on asianmukaiset pätevyudet ja ajan tasalla olevaa kokemusta, kyseistä osaa koskevat huoltotiedot, työvälineet, laitteet ja materiaalit sekä pääsy tarvittaviin tiloihin:
- o AustroControl ehdotti, että säilytetään kohdan M.A.801(c) vaatimukset, jotka koskevat riippumattoman henkilöstön pätevyyttä, kokemusta, huoltotietoja, työvälineitä, laitteita, materiaaleja ja tiloja, mutta ei vaadita toimivaltaista viranomaista todentamaan sitä.
 - o DGAC-FR ehdotti seuraavaa:
 - Poistetaan kohdasta M.A.502(d) säännökset, joiden nojalla riippumaton henkilöstö voi toteuttaa osien monimutkaisia huoltotöitä ja moottorien ja propellien perushuollon.
 - Poistetaan kohta M.A.801(c) ja mahdollistetaan kohdassa M.A.801(b)2 se, että riippumaton sertifiointihenkilöstö voi toteuttaa ELA 1 -ilma-alusten monimutkaisia huoltotöitä ilman, että pätevyyttä, kokemusta, huoltotietoja, työvälineitä, laitteita, materiaaleja ja tiloja koskeva erityisvaatimus täyttyy.

Virasto katsoo, että DGAC-FR:n tekemä ehdotus ei ole johdonmukainen, sillä siinä ei sallita osien monimutkaisten huoltotöiden suorittamista mutta sallitaan ilma-alusten monimutkaisten huoltotöiden suorittaminen ilman lisävaatimuksia.

Lisäksi virasto on eri mieltä DGAC-FR:n esittämästä huomautuksesta, jonka mukaan nämä tapauskohtaiset hyväksynät eivät perustu yksityiskohtaisiin vaatimuksiin ja voivat johtaa vastuukysymyksiin ja käyttäjien epäoikeudenmukaiseen kohteluun, ja toisaalta DGAC-FR ehdottaa samassa yhteydessä perusasetuksen 14 artiklan joustavuutta koskevien säännösten soveltamista tällaisissa tapauksissa.

Vaatimukset on jo esitetty viraston ehdotuksessa ja epäoikeudenmukainen kohtelu vältetään siten, että toimivaltaiset viranomaiset ottavat käyttöön asianmukaiset menettelyt riippumatta siitä, on kyse viraston ehdotuksen pohjalta tehtävästä tapauskohtaisesta hyväksynnästä vai 14 artiklan mukaisen poikkeuksen myöntämisestä.

AustroControlin tekemän ehdotuksen osalta virasto katsoo, että toimivaltaisen viranomaisen suorittamaa todentamista koskevan vaatimuksen poistaminen mitätöi täysin tämän korvaavan toimenpiteen, sillä asianmukaista pätevyyttä, kokemusta, huoltotietoja, työvälineitä, laitteita, materiaaleja ja tiloja koskevaa vaatimusta sovelletaan jo nyt kaikkiin henkilöiden tai organisaatioiden toteuttamiin ilma-alusten tai osien huoltotöihin.

Virasto aikoo joka tapauksessa selventää AMC-aineiston avulla, että omistajan ja toimivaltaisen viranomaisen välinen sopimus voi sisältää monimutkaisten töiden suorittamisen pitkällä aikavälillä, jos kyseisessä sopimuksessa määritetään käytettävät tiedot, työvälaineet, laitteet, materiaalit ja tilat ja jos toimivaltainen viranomainen tekee pistotarkastuksia vaatimustenmukaisuuden todentamiseksi.

- (11) AustroControl ja CAA-UK esittivät huomautuksia kohdan M.A.901(g) erityisehdoista, joita sovelletaan ELA 1 -ilma-aluksiin, joita ei käytetä kaupallisissa ilmakuljetuksissa.
- o AustroControl ehdotti, että kohdassa M.A.901(g) sallittaisiin riippumattoman sertifiointihenkilöstön paitsi antaa suosituksia myös myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia ja pidentää niiden voimassaoloa kahtena peräkkäisenä vuonna. Lisäksi AustroControl ehdotti, että poistetaan vaatimus, jonka mukaan toimivaltaisen viranomaisen on arvioitava ja hyväksyttävä tällainen sertifiointihenkilöstö.
 - o CAA-UK ehdotti, että muutetaan kohtaa M.A.901(g) siten, että todetaan, ettei tätä määräystä sovelleta ansiolentotoiminnassa käytettävään ELA 1 -ilma-alukseseen. Se perustelee tätä sillä, että tällaisten ilma-alusten on tehtävä sopimus jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation kanssa.

Virasto katsoo, että AustroControlin tekemällä ehdotuksella ei varmisteta lentokelpoisuuden tarkastusmenettelyn ja henkilöstön pätevyyden minkäänlaista valvontaa. Lisäksi osan 66 mukaisen pätevyystodistuksen haltijalle ei ole annettu oikeutta myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistusta.

Virasto on samaa mieltä CAA-UK:n ehdotuksesta, mutta sen sijaan, että viitataan "ansiolentotoimintaan", olisi viitattava kohdan M.A.201(i) soveltamisalaan kuuluviin ilma-aluksiin, sillä on mahdollista, että tietäytyypisessä "ansiolentotoiminnassa" ei ole tarpeen tehdä sopimusta osan M osaston A luvun G mukaisen organisaation kanssa. Kohtaa M.A.901(g) on muutettu vastaavasti.

- (12) "Europe Air Sports" vaati, että osan M osaston A luvun F ja G mukainen hyväksyntä on voitava yhdistää.

Virasto vahvistaa asiakirjassa CRD 2007-08 esittämänsä kannan.

- (13) Yksi yksittäinen henkilö pyysi, että myös osan M osaston A luvun F mukaiselle organisaatiolle annettaisiin osan M osaston A luvun G mukaisen organisaation erioikeudet ilman, että vaaditaan osan M osaston A luvun G vaatimusten täyttämistä.

Virasto katsoo, ettei tämä vaihtoehto ole mahdollinen, sillä osan M osaston A luku F ei sisällä jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevia vaatimuksia.

- (14) ENAC-IT ehdotti joidenkin joustavuutta koskevien säännösten soveltamista osan M osaston A luvun F organisaatioihin, jotka huoltavat sellaisia ansiolentotoiminnassa käytettäviä ilma-aluksia, joita ei käytetä kaupallisissa ilmakuljetuksissa. Nämä säännökset vastaisivat osan 145 nykyisiä määräyksiä.

Virasto on hyväksynyt ehdotuksen ja muuttanut tekstiä seuraavasti:

- o tekstiin on lisätty uusi kohta M.A.606(h), jossa määrätään ilma-aluksen päällikön toistuvasti ennen lentoa suorittamista lentokelpoisuusmääräysten mukaisista toimenpiteistä ja rajoitettujen hyväksymisvaltuutusten antamisesta päällikölle, kun ilma-alusta käytetään muualta kuin tuetusta toimipaikasta.

- o kohtaa M.A.615 on muutettu siten, että sallitaan huolto missä tahansa paikassa, kun se on tarpeellinen lentokelpoisuuden esteenä olevan vian tai välttämättömän tilapäisen huollon takia.
- (15) CAA-UK ehdotti, että sallitaan toimivaltaisille viranomaisille kohdassa M.B.902(b) sama joustavuus kuin teollisuuden toimijoille kohdassa M.A.707(a), jotta pätevyyden sijaan ehtona voidaan käyttää lisäkokemusta.
- Virasto on hyväksynyt ehdotuksen.
- (16) AustroControl ehdotti, että poistetaan kohdasta M.A.709 "perustason" huolto-ohjelmassa oleva MPD- ja MRB-asiakirjoja koskeva viittaus, jossa todetaan, ettei näitä asiakirjoja sovelleta pieniin ilma-aluksiin.
- Virasto on hyväksynyt ehdotuksen, sillä "perustason" huolto-ohjelman voi laatia myös riippumaton jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, joka hakee hyväksyntää suurelle ilma-alukselle, jota ei käytetä kaupallisissa ilmakuljetuksissa. Tällaisten ilma-alusten osalta voidaan käyttää asiakirjoja MPD ja MRB.
- (17) ENAC-IT ehdotti, että sisällytetään kohtaan M.A.711(a) erioikeutena huolto-ohjelmien hyväksyminen käyttämällä epäsuoria hyväksyntämenettelyjä.
- Virasto ei ole ehdotuksesta samaa mieltä, sillä epäsuorassa hyväksyntämenettelyssä hyväksytty huolto-ohjelma katsotaan silti toimivaltaisen viranomaisen hyväksymäksi huolto-ohjelmaksi.
- (18) Joissakin yksittäisten ihmisten huomautuksissa pyydettiin selventämään, mitä tarkoitetaan "valvotulla ympäristöllä" ja mitkä ovat sen seuraukset. Näihin huomautuksiin vastataan erikseen huomautusten esittäjille.
- Virasto huomauttaa kuitenkin, että:
- o "valvotun ympäristön" määritelmä esitetään kohdassa M.A.901(b).
 - o "valvotun ympäristön" määritelmä on sama kaikentyyppisille ilma-aluksille ja lentotoiminnoille, myös yksityiselle lentotoiminnalle. Kohdassa M.A.901(e)1 ehtoja on kuitenkin joustavoitettu siten, että sallitaan jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistus tietyille ilma-aluksille ja lentotoiminnoille, vaikka ilma-alus ei olisikaan "valvotussa ympäristössä".
 - o jotta ilma-aluksen voidaan katsoa olevan "valvotussa ympäristössä", osan M osaston A luvun F tai osan 145 mukaisten organisaatioiden on tehtävä kaikki huoltotyöt. Ainoa poikkeus on joko lentäjä-omistajan tai riippumattoman sertifiointihenkilöstön suorittamat huoltotyöt.
- (19) CAA-UK ehdotti, että jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle suunniteltua erioikeutta pidentää toimivaltaisen viranomaisen myöntämän lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen voimassaoloa olisi sovellettava myös kaupallisiin ilmakuljetuksiin. Ehdotuksen tavoitteena on sallia toimivaltaisen viranomaisen alunperin myöntämien lentokelpoisuuden tarkastustodistusten voimassaolon pidentäminen, kun ilma-alus on tuotu EU:hun ja kun se on pysynyt valvotussa ympäristössä.
- Kohtaa M.A.901(f) ja EASA 15a -lomaketta on muutettu vastaavasti.

- (20) "French Gliding Union" pyysi, että kohtaa M.A.901(g) muutetaan siten, että sallitaan ELA 1 -ilma-alusten osalta, että jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen riippumattoman sertifiointihenkilöstön antaman suosituksen pohjalta.

Virasto ei kannata tätä ehdotusta. Tässä tapauksessa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen voi myöntää ainoastaan toimivaltainen viranomainen, sillä se hyväksyy suosituksen antavan sertifiointihenkilöstön.

- (21) Yksi yksittäinen henkilö vaati, että tulevissa määräyksissä on sallittava pätevien yksiköiden tai arviointilaitosten suorittaa lentokelpoisuustarkastukset ja myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistus ELA-luokan ilma-aluksille.

Virasto on jo selventänyt asiakirjassa CRD 2007-08, että perusasetuksessa esitetty pätevien yksiköiden nykyinen määritelmä ei salli tätä. Perusasetus ei myöskään sisällä arviointilaitoksia koskevaa käsitettä.

- (22) AustroControl ja CAA-UK ilmoittivat olevansa eri mieltä toimivaltaisten viranomaisten velvollisuudesta suorittaa lentokelpoisuustarkastus ja myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistus, kun omistaja sitä pyytää, kuten esitetään kohdassa M.A.901(h)2. Molemmat viranomaiset ehdottivat, että jätetään viranomaisten tehtäväksi päättää, suorittavatko ne lentokelpoisuustarkastuksen vai ei, ja AustroControl ehdotti lisäksi painoa ja käyttötarkoitusta koskevan rajoituksen poistamista.

Virasto katsoo, että päätöksen jättäminen toimivaltaisille viranomaisille johtaisi eri maiden epäoikeudenmukaiseen kohteluun ja vaikuttaisi kilpailuun.

- (23) AustroControl ehdotti, että lisätään kohtaan M.A.901 uusi kohta, jotta mahdollistetaan, että toimivaltainen viranomainen voi myöntää EU:ssa valmistetulle uudelle ilma-alukselle lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen EASA 52 -lomakkeen perusteella ilman, että vaaditaan lentokelpoisuustarkastusta.

Ehdotus on hyväksytty ja tekstiin on lisätty kohta M.A.901(k).

- (24) ENAC-IT huomautti, että kohdissa M.A.903 ja M.A.904 viitataan Euroopan unionin sisäiseen ilma-alusten rekisteröinnin siirtoon ja Euroopan unioniin tuodun ilma-aluksen lentokelpoisuustarkastukseen. Se väitti, että koska Norja, Sveitsi, Liechtenstein ja Islanti eivät kuulu Euroopan unioniin, tämän mukaan niitä olisi hallinnoitava kohdan M.A.904 mukaisesti. Se ehdottaa siten, että korvataan ilmaisu "*Euroopan unioni*" ilmaisulla "*EASA:n jäsenvaltiot*".

Virasto huomauttaa, että perusasetuksessa mainituilla "jäsenvaltioilla" tarkoitetaan "Euroopan unionin jäsenvaltioita". Muita Euroopan maita pidetään "kolmansina maina".

Asiaa koskevat kansainväliset sopimukset kattavat kuitenkin edellä mainitut neljä maata:

- o ETA-sopimusta (Euroopan talousalueesta tehtyä sopimusta) sovelletaan Norjaan, Liechtensteinin ja Islantiin.
- o Euroopan unionin ja Sveitsin välinen sopimus.

Näissä sopimuksissa vahvistetaan ne EU:n asetusten säännökset, joita sovelletaan kuhunkin maahan, ja nämä neljä maata soveltavat siten samoja siirtomenettelyjä kuin EU:n jäsenvaltiot.

Virasto ei näin ollen hyväksy ehdotusta.

- (25) Yksi yksittäinen henkilö pyysi, että kaikille lentäjänä toimiville omistajille annetaan oikeus suorittaa samat tehtävät ilma-alusluokasta riippumatta (purjelentokoneet, moottoripurjelentokoneet jne.). Tätä perusteltiin sillä, ettei mikään lentäjäryhmä ole muita kokeneempi.

Virasto katsoo, että lentäjä-omistajalle annetut tehtävät ovat erilaiset ilma-alusluokan mukaan niiden erilaisten järjestelmien ja monimutkaisuuden takia. Erottelu ei liity lentäjän kokemukseen.

- (26) DGAC-FR huomautti, että se tulkitsee nykyisiä määräyksiä siten, että joissakin tapauksissa osan 145 mukaisille organisaatioille, joilla on A-luokan kelpuutus, on annettu lupa suorittaa yksinkertaisia "siiven päällä" olevien osien huoltotoimia käyttämällä osia koskevia huoltotietoja.

Se huomautti myös, että Ranskassa on yleinen käytäntö, että riippumaton sertifiointihenkilöstö suorittaa muita kuin vaativia mäntämoottorin huoltotöitä moottoria koskevien huoltotietojen mukaisesti.

Molemmissa tapauksissa käyttöönluovutus tehdään ilma-aluksen luovutuksen yhteydessä.

Koska tässä lausunnossa ehdotettu kohtia M.A.502(b) ja (c) koskeva teksti edellyttää, että B-/C-luokan kelpuutuksen saaneen organisaation on hyväksyttävä osia koskevien huoltotietojen mukaisesti tehty huolto, DGAC-FR on todennut, ettei edellä esitettyjä käytäntöjä voida jatkaa, ja sen mielestä tällä olisi merkittävä vaikutus huolto-organisaatioihin, riippumattomaan sertifiointihenkilöstöön ja omistajiin/lentotoiminnan harjoittajiin.

DGAC-FR katsoo, että yksinkertaisissa osien huoltotöissä, joissa ei tarvita erityisasiantuntemusta, tämän käytännön sallimisella ei olisi kuitenkaan vaikutusta turvallisuuteen.

Tähän näkemykseen yhtyi myös italialainen A-luokan kelpuutuksen saanut osan 145 mukainen organisaatio "Alitalia Servizi", joka suorittaa tiettyjä tehtäviä osia koskevia huoltotietojen mukaisesti ilma-aluksen linjahuollon aikana, kuten istuinten käsinojen ja keittiöosaston ovien vaihtaminen.

Virasto myöntää, että nykyinen ehdotus voi aiheuttaa kohtuuttoman rasitteen ilma-aluksen huollon aikana tehtävien yksinkertaisten osien huoltotöiden tapauksessa (palonsammutinpullojen painon tarkastaminen, istuinten ja keittiöiden yksinkertaiset korjaukset jne.). Viraston tarkoituksena ei ole kuitenkaan sallia siiven päällä tehtäviä (tai tilapäisesti poistetun) osien huoltotöitä ilman asianmukaista B-/C-luokan kelpuutusta (moottorin osien tarkastus ja korjaus jne.).

Virasto on siten muuttanut DGAC-FR:n tekemän ehdotuksen perusteella kohtia M.A.502(b) ja (c) siten, että sallitaan toimivaltaisen viranomaisen sopia erikseen, milloin tämäntyyppinen osien huolto voidaan tehdä ilman B-/C-luokan kelpuutusta.

Lisäksi virasto aikoo selventää AMC-aineiston avulla huoltotehtäviä, jotka voidaan hyväksyä, ja valvontamenettelyjä, joiden on oltava käytössä. Yksi tämän määräyksen

tärkeimmistä tavoitteista on sen varmistaminen, että henkilöstöllä on asianmukainen pätevyys tehtävien suorittamiseksi. Monet tapaukset, joissa käytetään monimutkaisia osia, edellyttävät erikoispätevyyttä, eivätkä B1- tai B2-luvat ole riittäviä.

(27) Lisäksi virasto on tehnyt toimituksellisia ja vähäisiä muutoksia seuraaviin kohtiin:

- o Kohdan M.A.201(e) alku on palautettu alkuperäiseen muotoon seuraavasti (DGAC-FR:n ehdotuksesta):

“Täyttääkseen kohdassa (a) asetetut velvollisuudet ilma-aluksen omistaja voi tehdä – – sopimuksen – –.”

Tämän muutoksen tavoitteena on välttää epäselvyyksiä asetuksen tarkoituksen osalta.

Kuten kohdassa M.A.201(a) todetaan, omistaja on vastuussa ilma-aluksen jatkuvasta lentokelpoisuudesta riippumatta siitä, suorittaako omistaja tehtävät itse vai teetetäänkö työt alihankintana omistajan vastuulla.

Kohdan M.A.201(e) mukaan omistaja voi tehdä sopimuksen jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation kanssa ja siirtää vastuun jatkuvaan lentokelpoisuuteen liittyvien tehtävien suorittamisesta kyseiselle jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle.

- o Kohtaan M.A.201(e) on lisätty sanat *“jos organisaatio noudattaa asianmukaisia hyväksytyjä menettelyjä”*. (CAA-UK:n ehdotus).
- o Kohdassa M.A.302(d)2 on korvattu ilmaisu *“kun toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt ne”* ilmaisulla *“kun ne on hyväksytyt kohdan M.A.302(b) tai kohdan M.A.302(c) mukaisesti”*. (CAA-NL:n ehdotus).
- o Kohdasta M.A.302(i), joka on muutettu asetuksen (EY) N:o 2042/2003 3 artiklan 6 kohdaksi, on poistettu vaatimus, jonka mukaan kansallisia huolto-ohjelmia on täydennettävä menettelyillä, joilla varmistetaan kohtien M.A.302(g) ja (h) vaatimusten täytyminen. (CAA-NL:n ehdotus).

Virasto huomauttaa, että kohtien AMC M.A.302 ja AMC M.B.301(b) lisäyksessä I ei todeta, että huolto-ohjelman on sisällettävä tällaiset menettelyt.

- o Kohdan M.A.502(d) sanamuotoa on muutettu sen ymmärtämisen helpottamiseksi. (AustroControlin ja CAA-UK:n ehdotus).
- o Kohdassa M.A.711(a)3 sana *“tehdä”* on korvattu sanalla *“teettää”*. (CAA-UK:n ehdotus).
- o Kohtaan M.A.711(b)1 on lisätty sanat *“ja myöhemmin pidentää todistusten voimassaoloa kohdan M.A.901(c)2 tai M.A.901(e)2 määräysten mukaisesti”*. (ENAC-IT:n ehdotus).
- o Kohtaan M.A.714(b) on lisätty sanat *“tai jonka voimassaoloa se on soveltuvien osien pidentänyt”*. (ENAC-IT:n ehdotus).

- o Osan M lisäyksen I kohtaan 5.1 on lisätty uusi 8 kohta, jossa vaaditaan, että jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation on toimitettava 10 vuorokauden kuluessa rekisterivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle kopio myönnetystä tai pidennetystä lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta. (ENAC-IT:n ehdotus).
- o Osan M lisäyksessä VI olevassa 6. ehdossa sana "*organisaatio*" on korvattu sanalla "*alihankintaorganisaatio*". (CAA-UK:n ehdotus).

(28) Seuraavia ehdotuksia ei ole sisällytetty tähän lausuntoon, sillä virasto katsoo, että teksti on jo riittävän selkeä:

- o AustroControl ehdotti, että kohtaan M.A.901(e) lisätään purjelentokoneet ja moottoripurjelentokoneet.

Virasto huomauttaa, että kohdassa M.A.901(e) mainitaan jo nyt "*ilma-alukset, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on korkeintaan 2 730 kg*". Käsite "*ilma-alus*" kattaa myös purjelentokoneet ja moottoripurjelentokoneet.

- o CAA-UK ehdotti, että poistetaan osan M lisäyksessä VI oleva 7. ehto sillä perusteella, että ansiolentoluvan (AOC) voimassaolon keskeyttämisellä ei ehkä ole vaikutusta osan M luvun G mukaisen organisaation toimintoihin.

Virasto huomauttaa, että 7. ehdossa todetaan jo nyt seuraavaa:

"– – ellei toimivaltainen viranomainen erikseen muuta totea"

Näin ollen toimivaltainen viranomainen voi jo nyt pitää voimassa jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation hyväksynnän.

- o CAA-UK ehdotti, että muutetaan osan M lisäystä VI seuraavasti:

"Euroopan komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003, sellaisena kuin se on muutettuna, ja alla esitettyjen edellytysten täytyessä jäsenvaltio hyväksyy"

Virasto huomauttaa, että nykyinen teksti on oikein, sillä siinä viitataan "Tällä hetkellä voimassa olevaan Euroopan komission asetukseen (EY) N:o 2042/2003 – –". Tämä tarkoittaa toimivaltaisen viranomaisen hyväksynnän myöntämisajankohtana voimassa olevaa asetusta.

(29) Jäljempänä esitettyjä ehdotuksia ei ole sisällytetty tähän lausuntoon joko siitä syystä, etteivät ne kuulu tehtävää koskevaan työnkuvaukseen tai koska aihe voisi herättää merkittävästi huomautuksia ja keskustelua. Niistä on siten keskusteltava ja kuultava muodollisesti, ja niitä olisi tarkasteltava erillisessä sääntöjenlaadintatehtävässä. Virasto sisällyttää nämä ehdotukset "sääntöjenlaadintatehtävien luetteloon".

- o CAA-UK ehdotti, että laaditaan määritelmät käsitteille "huolto-ohjelma" ja "huoltoaikataulu".
- o CAA-UK ehdotti, että vaaditaan osan M osaston A luvun F mukaisilta suurilta organisaatioilta muodollista laatujärjestelmää sillä perusteella, että sellainen vaaditaan osan M osaston A luvun G mukaisilta ilma-aluksia hallinnoivilta suurilta organisaatioilta, jotka eivät harjoita kaupallisia ilmakuljetuksia.

- o ENAC-IT ehdotti, että toimivaltaisen viranomaisen olisi hyväksyttävä osan M osaston A luvun F ja G mukaisen organisaation laatu järjestelmästä tai organisaation tarkastuksesta tapauksen mukaan vastuussa olevat henkilöt käyttämällä EASA 4 -lomaketta.

Virasto huomauttaa, että tällä hetkellä tällaista ei vaadita myöskään osan 145 mukaisilta organisaatioilta.

- o CAA-UK ehdotti, että kohdissa M.A.707(a) ja M.B.902(b) vaaditun asiaan liittyvän kokemuksen olisi määräytyttävä ilma-aluksen suurimman sallitun lentoonlähtömassan (MTOM) eikä käyttötarkoituksen perusteella. Se ehdotti siten, että määrääväksi tekijäksi vahvistetaan suurin sallittu lentoonlähtömassa 2 730 kg riippumatta siitä, käytetäänkö ilma-alusta kaupallisissa ilmakuljetuksissa vai ei. Se perusteli tätä sillä, että käyttötarkoituksesta riippumatta muiden kuin suurten ilma-alusten osalta on hyvin vaikeaa löytää muodollisia koulutuskursseja.

Vaikka tätä ehdotusta ei ole sisällytetty tekstiin, ENAC-IT on ehdottanut, että muutetaan kohtia AMC M.A.606(c), AMC M.A.706, 4.7, AMC M.A.707(a)(1) ja AMC M.A.707(a)(2), jotta selvennetään edelleen, miten ja missä muodollisia koulutuskursseja voidaan suorittaa ja milloin tällainen koulutus voidaan korvata toimivaltaisen viranomaisen toteuttamalla arviolla, kun kyse on ilmapalloista ja kaupallisissa ilmakuljetuksissa käytettävistä ilma-aluksista, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 2 730 kg.

Tätä ENAC:n ehdotusta arvioidaan ja AMC-aineistoa muutetaan tarpeen mukaan ennen päätöksen antamista.

- o CAA-UK ja ENAC-IT ehdottivat, että sallitaan lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen voimassaolon pidentämisen aikaistaminen ilman, että lentokelpoisuustarkastusten jatkuvuutta rikotaan. Tavoitteena oli antaa omistajalle mahdollisuus sijoittaa lentokelpoisuuden tarkastustodistus ilma-alukseen, kun ilma-alus on tukikohdassa.

CAA-UK ehdotti voimassaolon pidentämisen aikaistamista 30 päivällä kun taas ENAC ehdotti viittä päivää.

AMC-aineistoa koskevat huomautukset:

Virasto aikoo tarkastella seuraavia AMC-aineistoa koskevia muutos- ja täydennysehdotuksia, ja tekstiä muutetaan tarpeen mukaan ennen lopullisen päätöksen (AMC/GM) tekemistä. Päätös tehdään, kun komissio on hyväksynyt tämän lausunnon:

- (1) CAA-NL ehdotti, että poistetaan painorajoitus kohdasta AMC M.A.401(c)4.

Virasto on hyväksynyt ehdotuksen.

- (2) CAA-UK, "Broadland Balloon Flights", "British Balloon and Airship Club", "GEFA-FLUG" ja muutama yksittäinen henkilö totesivat, että kohdasta AMC M.A.605(a) voi saada sen käsityksen, että siinä edellytetään, että ilmapallojen ja ilmalaivojen tarkastusta varten on käytettävissä lentokonehalli.

Kun lopullinen päätös (AMC/GM) tehdään, tekstiä muutetaan seuraavasti:

“Ilmapalloja ja ilmalaivoja varten ei vaadita lentokonehallia, jos kuoren ja pohjan sekä laitteiden huolto voidaan suorittaa asianmukaisemmin ulkopuolelta edellyttäen, että kaikki välttämättömät huoltotyöt voidaan tehdä kohdan M.A.402 mukaisesti. Monimutkaisia korjauksia tai EASA 1 -lomaketta edellyttäviä osan huoltotöitä varten on järjestettävä käyttöön hyväksytyt työpajat. Tarkastusta ja huoltoa varten vaaditut tilat ja ympäristöehdot on määritettävä huolto-organisaation käsikirjassa”.

- (3) ENAC-IT ehdotti, että muutetaan kohtia AMC M.A.606(c), AMC M.A.706 (4.7), AMC M.A.707(a)(1) ja AMC M.A.707(a)(2), jotta selvennetään edelleen, miten ja missä muodollisia koulutuskursseja voidaan suorittaa ja milloin tällainen koulutus voidaan korvata toimivaltaisen viranomaisen suorittamalla arvioinnilla sellaisten kaupallisissa ilmakuljetuksissa käytettävien ilmapallojen ja ilma-alusten osalta, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 2 730 kg.

Virasto on hyväksynyt tämän ehdotuksen.

- (4) AustroControl ehdotti, että korvataan viittaus ”osan 66 tason 1 kurssiin, Yleinen perehdyttäminen” viittauksella ”osan 66 lisäyksen III tason 1 kurssiin, Yleinen perehdyttäminen”. Tämä koskee kohtia AMC M.A.706, AMC M.A.707(a)1, AMC M.A.707(a)2, AMC M.B.902(b)1 ja AMC M.B.902(b)2.

Virasto on hyväksynyt ehdotuksen.

- (5) CAA-UK ja ”British Balloon and Airship Club” ehdottivat, että tekstiin lisätään AMC-aineistoa sen selventämiseksi, mitä tarkoitetaan kohdan M.A.710(b) ilmaisulla ”hankittava päteviä avustajia” ja onko lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen allekirjoittajan oltava läsnä ilma-aluksen katsastuksessa.

Virasto huomauttaa, että lentokelpoisuustarkastus sisältää asiakirjojen tarkastamisen ja fyysisen katsastuksen. Kohdan M.A.710(c)5 mukaan ilma-aluksen fyysisessä katsastuksessa on varmistettava, ettei ilma-aluksen ja tarkastettujen asiakirjojen välisiä ristiriitaisuuksia ole löytynyt.

Virasto katsoo, että tämä voidaan taata vain, jos lentokelpoisuustarkastuksen tekevä henkilöstö on läsnä fyysisessä katsastuksessa. Tässä katsastuksessa lentokelpoisuustarkastuksen tekevää henkilöstöä voi avustaa osan 66 mukainen henkilöstö muun muassa luukkujen avaamisessa ja testien suorittamisessa.

Kohtaa AMC M.A.710(b) muutetaan vastaavasti.

- (6) DGAC-FR ehdotti, että tekstiin lisätään AMC-aineistoa seuraavien näkökohtien selventämiseksi:
- o miten pitkään ilma-alustyyppiä voidaan pitää toimilupaan kuuluvana, jos jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio ei ole tehnyt kyseisen tyyppin osalta sopimusta yhdenkään asiakkaan kanssa.
 - o voidaanko jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation sallia suorittavan tietyn ilma-alustyyppin lentokelpoisuustarkastuksia ilman, että se on tehnyt tai aikoo tehdä asiakkaan kanssa tällaista ilma-alustyyppiä koskevan sopimuksen.
- (7) ENAC-IT ehdotti, että sellaisia henkilöitä varten, joilla on lupa pidentää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen voimassaoloa kohdan M.A.711(a)4 mukaisen uuden etuoikeuden nojalla, laaditaan AMC-aineistoa sen selventämiseksi, miten toimivaltainen viranomainen hyväksyy muodollisesti tällaiset henkilöt ja miten organisaatio myöntää luvan.

- (8) ENAC-IT ehdotti, että annetaan kohdissa AMC M.A.901(c)2, (e)2 ja (f) lisätietoa siitä, miten jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio voi osoittaa, että lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen voimassaoloa ei pidennetä, jos organisaatio tietää ilma-aluksen olevan lentokelvoton tai sillä on syy olettaa asian olevan niin. Lisäksi ENAC-IT ehdottaa, että annetaan esimerkki "vaatimustenmukaisuusraportista" (compliance report).
- (9) ENAC-IT ehdotti, että muutetaan kohtia AMC M.A.903(a) ja AMC M.B.105(a), jotta varmistetaan, että Euroopan unionin sisäisen ilma-aluksen rekisteröinnin siirron yhteydessä keskinäinen tietojenvaihto kattaa ilmoituksen siitä, että lentokelpoisuuden tarkastustodistus on myönnetty kansallisten sääntöjen mukaisesti.
- (10) AustroControl ehdotti, että sisällytetään moottoripurjelentokoneet kohdassa AMC M.B.301(b) olevaan 3 alakohtaan.
- (11) ENAC-IT ehdotti, että esitetään kohdassa AMC M.B.703 lisätietoa siitä, miten täyttää EASA 14 -lomake.
- (12) AustroControl ehdotti parhaillaan tarkasteltavan asiakirjan NPA 2007-07 huomioonottamista kohdan AMC M.B.703 mukaisten ryhmäkelpuutusten määrittelyssä.
- (13) CAA-NL ehdotti, että korvataan ilmaisu *"menettelyt vahvistettujen tarkastusjaksojen laajentamiseksi"* ilmaisulla *"laajennusohjelmien yksityiskohdat tai viittaus laajennusohjelmiin"* kohtien AMC M.A.302:n ja AMC M.B.301(b) lisäyksen I kohdassa 1.1.7.
- (14) CAA-UK ehdotti, että lisätään tekstiin AMC-aineistoa sen selventämiseksi, mitä tarkoitetaan lisäyksessä VII "Monimutkaiset huoltotyöt" seuraavilla käsitteillä:
- o *"hyväksynnän tai luvan saanut hitsaaja"* kohdassa 3(c).
 - o *"erityiset välineet"* kohdassa 5(a).
- (15) "Deutscher Aero Club" ja kaksi yksittäistä henkilöä ehdottivat muutoksia AMC-aineiston tehtäväluetteloon lisäyksessä VIII "Rajoitettu lentäjä-omistajan tekemä huolto".
- (16) CAA-UK ehdotti, että sisällytetään osan 145 ja osan 21 laatujärjestelmiin vastaava vaatimus kuin on ehdotettu kohdan AMC M.A.616 lisäyksen VIII kohdan (e) osalta. Sen mukaan organisaation olisi ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle tason 1 havainnosta, joka on todettu organisaation tarkastuksessa.
- (17) CAA-UK ehdotti, että poistetaan kohdan AMC 145.A.50(a) alakohtaa 2.8(d) koskeva muutos, jonka nojalla sallitaan yksinkertaistettu menettely lomakkeen 1 myöntämiseksi Yhdysvalloissa tai Kanadassa muiden kuin osan 145 mukaisesti hyväksytyjen organisaatioiden huoltamille osille. Perusteluna esitetään, että tällä heikennetään voimassa olevia kahdenvälisiä sopimuksia.
- Se kannattaa kuitenkin vastaavaa muutosta, joka on esitetty kohdan AMC M.A.613(a) alakohdassa 2.8.
- (18) AustroControlin ja DGAC-FR:n kohdissa M.A.502(d) ja M.A.801(c) suunniteltuja ELA 1 -ilma-alusten monimutkaisia huoltotöitä koskevista vaatimuksista esittämien

huomautusten tuloksena virasto aikoo laatia AMC-aineistoa sen selventämiseksi, että omistajan ja toimivaltaisen viranomaisen välinen sopimus voi sisältää useiden monimutkaisten tehtävien suorittamisen pitkällä aikavälillä, jos kyseisessä sopimuksessa määritetään käytettävät tiedot, työvälineet, laitteet, materiaalit ja tilat ja jos toimivaltainen viranomainen tekee pistokokeita vaatimustenmukaisuuden todentamiseksi.

- (19) DGAC-FR:n ja Alitalia Servizin esittämien, siiven päällä tehtäviä osan huoltotöitä (M.A.502(b) ja (c)) koskevien huomautusten takia virasto aikoo laatia AMC-aineistoa sen selventämiseksi, mikä on hyväksytyksi katsottu huollon toiminta-alue ja mitkä valvontamenettelyt olisi otettava käyttöön.