

EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON

LAUSUNTO N:O 2/2006

**tarpeesta muuttaa lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja
näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä annetun
komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 7 artiklan 3 kohdan c alakohtaa**

I. Yleistä

1. Tämän lausunnon tarkoituksena on selventää viraston kantaa tarpeeseen lykätä komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003¹ 7 artiklan 3 kohdan c alakohdassa säädettyä viimeistä päivämäärää, jolloin määräykset 145.A.30(g) ja 145.A.30(h)(1) tulevat voimaan sellaisten suurten ilma-alusten osalta, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg (28. syyskuuta 2006).
2. Tämä lausunto on annettu asetuksen (EY) N:o 1592/2002² 14 artiklan säännösten mukaisesti viraston hallintoneuvoston määräämän menettelyn³ päätteeksi.

TAUSTAA:

3. Euroopan komissio antoi 20. marraskuuta 2003 komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003. Asetuksen lisäyksessä II (osa 145) vahvistetaan, että huoltotodistusten antajilla on oltava liitteen III (osa 66) määräysten mukainen pätevyys. Osa 66 perustuu JAR-66:een. JAR-66:n täytäntöönpano alkoi vuonna 1998, ja kaikki JAA:n jäsenvaltiot sopivat, että ne aloittaisivat täytäntöönpanon ennen vuotta 2001, kun siirtymäkauden, jonka kuluessa kansalliset todistukset oli muutettava JAR-66:n mukaisiksi lupakirjoiksi, oli vahvistettu päättyvän vuonna 2011.
4. Komission asetusta (EY) N:o 2042/2003 laadittaessa todettiin, ettei näin pitkä siirtymäkausi ollut tarpeellinen ja että välitön soveltaminen edistäisi parhaiten yhteisön toimintaa tällä alalla. Vaikka JAR-66:n täytäntöönpano oli alkanut vuonna 1998, jotkin JAA:n jäsenvaltiot myönsivät lykänneensä sitä. Ne pyysivät näin ollen, että osan 66 täytäntöönpanoa saisi lykätä 28. syyskuuta 2006 asti suurten ilma-alusten osalta ja 28. syyskuuta 2008 asti pienten ilma-alusten osalta, koska JAA ei ollut säännellyt jälkimmäisiä. Pyyntö hyväksyttiin, ja komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 7 artiklan 3 kohdan c alakohdassa säädetään perusta mahdollisuudelle jättää soveltamatta tiettyjä määräyksiä.
5. Soveltamatta jättämistä koskevan säännöksen käytön analyysissä ilmeni seuraavaa:
 - Kaikki jäsenvaltiot ja assosioituneet valtiot⁴ ovat käyttäneet komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 7 artiklan 3 kohdan c alakohdan toista luetelmakohtaa.
 - Kaikki jäsenvaltiot ja assosioituneet valtiot yhtä lukuun ottamatta ovat käyttäneet komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 7 artiklan 3 kohdan c alakohdan kolmatta luetelmakohtaa.

Näin ollen on selvää, että kun valtiot, joihin osan 145 määräyksiä sovelletaan, valitsivat mahdollisuuden jättää soveltamatta tiettyjä määräyksiä, ne tiesivät, että niiden on

¹ Lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä 20 päivänä marraskuuta 2003 annettu komission asetus (EY) N:o 2042/2003 (EUVL L 315, 28.11.2003, s. 1) sellaisena kuin se on muutettuna 8 päivänä toukokuuta 2006 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 707/2006 (EUVL L 122, 9.5.2006, s. 17).

² Yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta 15 päivänä heinäkuuta 2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1592/2002 (EYVL L 240, 7.9.2002, s. 1) sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella 25 päivänä syyskuuta 2003 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 1701/2003 (EUVL L 243, 27.9.2003, s. 5).

³ Decision of the Management Board concerning the procedure to be applied by the Agency for the issuing of Opinions, Certifications Specifications and Guidance Material (hallintoneuvoston päätös menettelystä, jota virasto soveltaa antaessaan lausuntoja, todistuksia, määräyksiä ja ohjeaineistoa, jäljempänä sääntelymenettely). EASA MB/7/03, 27.6.2003.

⁴ Assosioituneet valtiot ovat Islanti, Lichtenstein, Norja ja Sveitsi.

varauduttava osan 66 mukaisten lupakirjojen myöntämiseen tai kansallisten todistusten muuntamiseen osan 66 mukaisiksi lupakirjoiksi, jotta ne täyttäisivät 28. syyskuuta 2006 mennessä täydellisesti osan 145 määräykset, jotka liittyvät huoltotodistusten antajien pätevyyteen niiden ilma-alusten linja- ja korjaamohuollon osalta, joiden suurin sallittu lento-ohjelmassa on yli 5 700 kg.

6. Virasto selvitti nykyistä valmiutta noudattaa mainittua voimaantulopäivää ja totesi seuraavaa:

- Puolet jäsenvaltioista ja assosioituneista valtioista on alkanut muuntaa kansallisia todistuksia osan 66 mukaisiksi lupakirjoiksi ja myöntää osan 66 mukaisia lupakirjoja, ja ne pystyvät täyttämään kaikki vaatimukset ajoissa.
- Yhdeksän jäsenvaltiota ja assosioitunutta valtiota on aloittanut prosessin, mutta ne ovat myöhässä ja ne katsovat, että niiden on vaikea täyttää vaatimukset määräpäivään mennessä.
- Neljä maata 28 jäsenvaltiosta ja assosioituneesta valtioista, joihin määräyksiä sovelletaan, oli jäänyt aikataulusta siinä määrin, etteivät ne pysty täyttämään vaatimuksia ajoissa. Niistä kolme ei ollut edes laatinut vielä yhtään muuntamista koskevaa raporttia.

Virasto lähetti Euroopan komissiolle 31. tammikuuta 2006 vuotuisen standardointia koskevan raportin, jossa se korosti osan 66 mukaisen muuntamisprosessin tilanteen huolestuttavuutta suhteessa määräaikaan 28. syyskuuta 2006.

7. Tuolloin pohdittiin, pitäisikö siirtymäkautta pidentää, kun otetaan huomioon kaikki tällaisen pidentämisen vaikutukset.

II. Kuuleminen

8. Muutosehdotusta koskeva tiedonanto – NPA 08/2006⁵ – julkaistiin viraston verkkosivustolla (www.easa.europa.eu) 12. heinäkuuta 2006 EASA:n tavallisen sääntelymenettelyn mukaisesti. Kuulemisajan pituus rajattiin kuuteen viikkoon NPA:n julkaisusta alkaen, jotta huomautukset voitaisiin koota ja niihin voitaisiin vastata ja jotta virasto voisi antaa lausunnon ennen 28. syyskuuta 2006.

9. Päätymisajankohtaan, 21. elokuuta 2006, mennessä virasto oli saanut 15 huomautusta 12 kansalliselta viranomaiselta, ammattijärjestöltä ja yksityishenkilöltä.

10. Kaikki saadut huomautukset on otettu huomioon ja sisällytetty huomautuksia koskevaan asiakirjaan (Comment Response Document, CRD), joka julkaistaan tämän lausunnon kanssa viraston verkkosivustolla. Tämä CRD sisältää luettelon kaikista niistä henkilöistä ja organisaatioista, jotka ovat toimittaneet huomautuksia, sekä viraston vastaukset.

11. Kaikissa saaduissa huomautuksissa yhtä lukuun ottamatta kannatetaan sitä vaihtoehtoa, että osan 145 määräysten, jotka liittyvät huoltotodistusten antajien pätevyyteen niiden ilma-alusten linja- ja korjaamohuollon osalta, joiden suurin sallittu lento-ohjelmassa on yli 5 700 kg, voimaantuloa ei lykätä. Yksikään jäsenvaltio ei ilmoittanut, että nykyisen asetuksen täytäntöönpano tuottaisi sille ongelmia.

⁵ <http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/NPA/NPA-08-2006.pdf>

12. EASA:n tavallisen sääntelymenettelyn 8 artiklan mukaan pääjohtaja saa antaa lausunnon käsiteltävänä olevassa asiassa aikaisintaan kaksi kuukautta sen jälkeen, kun CRD on julkaistu, jotta sidosryhmille jäisi riittävästi aikaa reagoida asiakirjan sisältöön. Edellä 8 kohdassa esitetyistä syistä viraston lausunto on kuitenkin julkaistava mahdollisimman pian, jotta kaikki sidosryhmät saisivat tietoonsa, että komission asetuksen (EY) N:o 2042/2002 7 artiklan 3 kohdan c alakohtaa ei muuteta ja että näin ollen osan 145 määräysten, jotka liittyvät huoltotodistusten antajien pätevyysnäiden ilma-alusten linja- ja korjaamuhuollon osalta, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg, voimaantuloa ei lykätä.

III. Viraston lausunnon sisältö

13. CRD:n tulosten pohjalta (ks. 11 kohta) Euroopan lentoturvallisuusvirasto ehdottaa komissiolle, että komission asetuksen (EY) N:o 2042/2002 7 artiklan 3 kohdan c alakohtaa ei muuteta.

IV. Lainsäädännöllisten vaikutusten arviointi

14. Toimialat, joihin vaihtoehto vaikuttaa

Tämä vaihtoehto vaikuttaa pääasiallisesti suurten ilma-alusten alan lentotoiminnan harjoittajiin. Kun huoltoteknikot, joilla ei ole osan 66 mukaista lupakirjaa, eivät saisi antaa huoltotodistusta, lentotoiminnan harjoittajien olisi löydettävä tehtävään henkilöitä, joilla on asianmukainen pätevyys.

Huolto-organisaatiot, jotka eivät kykene palkkaamaan teknikoita, joilla on asianmukainen lupakirja, saattaisivat menettää osan sopimuksistaan, koska ne eivät täytä siirtymäkaudella osan 145 määräyksiä.

Jotkut huoltoteknikot menettäisivät kansallisen järjestelmän mukaiset oikeutensa siihen asti, kunnes heidän todistuksensa muunnetaan.

Kansallisten ilmailuviranomaisten, jotka eivät ole muuntaneet kansallisia todistuksia osan 66 mukaisiksi lupakirjoiksi tai myöntäneet riittävästi osan 66 mukaisia lupakirjoja, olisi tehostettava ponnistelujaan, ja Euroopan komissio voisi käynnistää niitä vastaan määräysten rikkomisesta johtuvan menettelyn.

15. Vaikutus turvallisuuteen

Päätös sovitun voimaantulopäivän säilyttämisestä edistää periaatteessa parhaiten turvallisuuden parantamista yhteisössä, koska ainoastaan ilma-alukset, jotka ovat korkeimmat pätevyysvaatimukset täyttävien teknikoiden asianmukaisesti tarkastamia, voidaan luovuttaa käyttöön.

Se saattaa kuitenkin ajaa jotkin jäsenvaltiota kiirehtimään kansallisten todistusten muuntamista osan 66 mukaisiksi lupakirjoiksi ilman asianmukaisia perusteita tai muuntamista koskevia raportteja ja myöntämään perusteettomia oikeuksia joillekin huoltoteknikoille. Tämä saattaa tietenkin vaikuttaa turvallisuuteen, jos se johtaa siihen, että kelvottomia ilma-aluksia luovutetaan käyttöön.

Tämä riski vaikuttaa kuitenkin vähäiseltä suurten ilma-alusten osalta, jotka ovat lentokelpoisuutta valvovien huolto-organisaatioiden lisävalvonnan alaisia. Lisäksi viraston tehtävänä on suorittaa standardointitarkastuksia, joilla varmistetaan, ettei edellä mainittua

pääse tapahtumaan tai että sen seurauksena toteutetaan välittömästi asianmukaiset oikaisutoimet.

16. Taloudelliset vaikutukset

Tällä vaihtoehdolla ei periaatteessa pitäisi olla kattavaa taloudellista vaikutusta, koska yhteisön hyväksymään uuteen sääntelyjärjestelmään siirtymiseen on investoitava joka tapauksessa, jotta kaikki sidosryhmät voisivat hyötyä sisämarkkinoiden toteuttamisesta tällä alalla.

Mahdollinen pula lupakirjan saaneista teknikoista saattaa johtaa joissakin jäsenvaltioissa viiveisiin ilma-alusten käyttöönluovutuksessa ja aiheuttaa lentoliikenteen harjoittajille merkittäviä välillisiä kustannuksia. Tämä saattaa vaikuttaa myös pätevän henkilöstön markkinoiden toimintaan ja nostaa heidän palkkojensa keskitasoa, mikä vaikuttaa suoraan huolto-organisaatioihin ja välillisesti niiden asiakkaisiin. Vaikutusten ei kuitenkaan pitäisi olla kovin voimakkaita sinä aikana, jonka kansalliset ilmailuviranomaiset tarvitsevat vaatimusten täyttämiseen, koska tällaisten sertifiointipalvelujen yhteydessä markkinoiden alhainen liikkuvuus vaikuttaa todennäköisesti vain niihin maihin, jotka eivät ole vielä edenneet riittävästi muuntamisprosessissa.

Vaihtoehto ei vaikuta useimpiin kansallisiin ilmailuviranomaisiin, jotka ovat jo myöntäneet riittävän määrän lupakirjoja. Ainoastaan niiden, jotka ovat jäljessä aikataulusta, on tehostettava ponnistelujaan, mikä saattaa aiheuttaa joitakin lisäkustannuksia, jos niiden on palkattava lisähenkilöstöä muuntamaan kaikki kansallisen järjestelmän mukaiset lupakirjat komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 mukaisiksi.

17. Ympäristövaikutukset

Vaihtoehdolla ei ole ympäristövaikutuksia.

18. Yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaihtoehdolla on todennäköisesti voimakkaat vaikutukset joihinkin huoltotodistuksia antaviin teknikoihin, jotka eivät ole saaneet osan 66 mukaista lupakirjaa, koska he eivät saa enää 28. syyskuuta 2006 jälkeen antaa huoltotodistuksia suurille ilma-aluksille. Tämä saattaa vaikuttaa heidän työllisyyteensä.

V. Päätelmä

Osan 145.A.30(g) ja osan 145.A.30(h)(1) määräysten, jotka liittyvät huoltotodistusten antajien pätevyyteen niiden ilma-alusten käyttöönluovutuksen osalta, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg (linja- ja korjaamuhuolto), voimaantulopäivän lykkäämisen tarpeellisuudesta tehdyn analyysin perusteella virasto toteaa, että komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 7 artiklan 3 kohdan c alakohtaa ei pitäisi muuttaa ja että siinä mainittu päivämäärä olisi pidettävä voimassa.

Köln, 25. syyskuuta 2006

P. GOUDOU