

LAUSUNTO nro 01/2007

EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTO

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

I. Yleistä

1. Lausunnon tarkoituksena on ehdottaa, että komissio muuttaisi komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003¹ 2 artiklaa, jotta jäsenvaltioissa tällä hetkellä rekisteröityjen entisessä Neuvostoliitossa suunniteltujen ilma-alusten toiminta voisi jatkua. Kuten jäljempänä selvitetään, usealta asianomaiselta ilma-alukselta puuttuu viraston määrittämä hyväksytyt suunnitelma (tyyppihyväksyntä tai tietyt lentokelpoisuusspesifikaatiot), jota edellytetään lentokelpoisuustodistuksen myöntämiseksi asetuksessa säädetyn mukaisesti. Jotta ilma-aluksia ei jouduttaisi poistamaan käytöstä lainsäätäjän määrittämiseksi asettaman siirtymäajan päätyttyä (28. maaliskuuta 2007), tilapäisratkaisuna on toteutettava kiireellisiä toimenpiteitä.
2. Lausunto on annettu viraston hallintoneuvoston määrittelemää menettelyä² noudattaen asetuksen (EY) N:o 1592/2002³ 14 artiklan mukaisesti.

II. Kuuleminen

3. Lausunntoluonnos komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003 muuttamisesta annetusta komission asetuksesta julkaistiin (ilmoitus muutosehdotuksesta NPA 17/2006) viraston verkkosivustolla 14. marraskuuta 2006 asian kiireellisyyden vuoksi lyhennetyllä kuulemisajalla.
4. Määräaikaan 25. joulukuuta 2006 mennessä virasto oli saanut 107 huomautusta kansallisilta viranomaisilta, ammattijärjestöiltä ja yksityisyrittäjiltä.
5. Kaikki saadut huomautukset on otettu huomioon ja sisällytetty vastausasiakirjaan (Comment Response Document, CRD), joka julkaistiin viraston verkkosivuilla 18. tammikuuta 2007. CRD sisältää luettelon kaikista huomautuksista esittäneistä henkilöistä ja organisaatioista sekä viraston vastaukset.
6. Suurimmassa osa huomautuksista tuettiin jäljempänä kuvattua suunniteltua toimenpidettä. Joissakin myönnettiin, että tällä hetkellä rekisteröityjen ilma-alusten tilanteeseen on löydettävä ratkaisu, mutta vaadittiin samalla tiukasti, ettei toimenpiteellä saa lisätä sellaisten ilma-alusten määrää, jotka eivät täytä EU-lainsäädännön mukaisia nyt voimassa olevia lentokelpoisuusvaatimuksia kokonaan. Muutamissa jopa vaadittiin, että toimenpiteestä hyötyvät ilma-alukset eivät saisi laajentaa toimintaansa nykyisestä etenkin muiden

¹ Ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä 24 päivänä syyskuuta 2003 annettu komission asetus (EY) N:o 1702/2003 (EYVL L 243, 27.9.2003, s. 6) Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 706/2006, 8.5.2006 (EUVL L 122, 9.5.2006, s. 16).

² Hallintoneuvoston päätös viraston menettelystä lausuntojen, hyväksyntäeritelmien ja ohjeaineiston antamisessa. EASA MB/7/03, 27.6.2003 (sääntöjenlaadintamenettely).

³ 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). Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 1701/2003, 24. syyskuuta 2003 (EYVL L 243, 27.9.2003, s. 5).

jäsenvaltioiden alueella. Muutamissa muissa sen sijaan vaadittiin, etteivät muut jäsenvaltiot saisi syrjiä toimenpiteessä tarkoitettuja ilma-aluksia, joille olisi annettava mahdollisuus laajentaa toimintaansa. Samat sidosryhmät toivoivat myös, että toimenpiteestä tehtäisiin joustavampi, niin että yhteisössä jo toimiva tai yhteisön kansalaisen ostama ilma-alus voisi hyötyä toimenpiteestä. Muutamat olisivat halunneet, että toimenpidettä voitaisiin soveltaa kaikkiin ilma-aluksiin, joiden tyyppi on hyväksytty jossain jäsenvaltiossa.

III. Viraston lausunnon sisältö

7. Lausunnon tarkoituksena on muuttaa komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003⁴ (jäljempänä komission asetus) 2 artiklaa, jotta joidenkin jäsenvaltioissa tällä hetkellä rekisteröityjen entisessä Neuvostoliitossa suunniteltujen ilma-alusten toiminta voisi jatkua. Kuten edellä mainitussa muutosehdotusta koskevassa ilmoituksessa selitetään yksityiskohtaisesti, viraston on määritettävä hyväksytty suunnitelma (tyyppihyväksyntä tai tietyt lentokelpoisuusspesifikaatiot), jotta lentokelpoisuustodistus voidaan myöntää komission asetuksen tullessa voimaan jäsenvaltioissa rekisteröidyille ilma-aluksille, joita ei ollut alun perin hyväksytty yhteisössä tuolloin tunnettujen sääntöjen perusteella⁵. Määrittäminen on tehtävä ennen 28. päivää maaliskuuta 2007. Valitettavasti määrittämistä ei ole voitu tehdä, sillä tuotteiden suunnittelijoilta ei ole saatu tukea⁶. Näin ollen nyt, kun kyseisiä ilma-aluksia koskeva määräaika lähestyy, vain muutamilla ilma-aluksilla on mahdollisuus saada EASA:n hyväksymä suunnitelma ajoissa ja monet ilma-alukset joudutaan poistamaan käytöstä, ellei kiireesti löydetä välitöntä ratkaisua, jonka avulla niiden toiminta voi jatkua. Komissio kutsui näin ollen EASA:n komitean erityiskokoukseen 19. heinäkuuta, jolloin sovittiin, että ongelman laajuus tutkittaisiin ja mahdollisia vaihtoehtoja etsittäisiin, jottei ilma-aluksia jouduttaisi poistamaan käytöstä yksinomaan lainsäädännön muuttumisen takia.
8. Viraston tutkimuksesta käy ilmi, että monet entisessä Neuvostoliitossa suunnitellut ja jäsenvaltioissa rekisteröidyt ilma-alukset eivät kuulu yhteisön toimivaltaan, sillä ne täyttävät perusasetuksen liitteen II edellytykset. Näistä ilma-aluksista vastaakin yksinomaan rekisteröintivaltio, joka toimii kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (ICAO-yleissopimuksen) liitteen 8 määräysten mukaisesti yhteistyössä suunnitteluvaltion valtuuttaman edustajan kanssa. Jos rekisteröintivaltio myöntää ilma-alukselle edelleen ICAO:n normaalin lentokelpoisuustodistuksen, ilma-aluksella on jatkossakin oikeus Chicagon yleissopimuksen mukaiseen vapaaseen liikkuvuuteen. Jos kyseinen ilma-alus on kaupallisissa ilmajetuksissa käytetty lentokone,

⁴ Ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä 24 päivänä syyskuuta 2003 annettu komission asetus (EY) N:o 1702/2003 (EYVL L 243, 27.9.2003, s. 6) Asetus sellaisenaan kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 706/2006, 8.5.2006 (EUVL L 122, 9.5.2006, s. 16).

⁵ Yksinkertaisesti sanottuna tällaiset säännöt voidaan katsoa niiksi, joita tarkoitetaan teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla 16. joulukuuta 1991 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3922/91.

⁶ Voimassa olevan yhteisön lainsäädännön mukaan virasto voi hyväksyä ilma-alustyyppin vain suunnittelijan hakemuksesta.

siihen sovelletaan muutetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91⁷ säännöksiä 16. päivästä heinäkuuta 2008. Nämä säännökset saattavat vaikuttaa kyseisten ilma-alusten toiminnan jatkumiseen, sillä kyseisillä ilma-aluksilla ei ole EASA:n lentokelpoisuustodistusta, ellei säännöksiä tällä välin tarkisteta.

9. Komission asetusta sovelletaan täysimääräisesti noin 300:aan entisessä Neuvostoliitossa suunniteltuun ilma-alukseen⁸ (tarkemmat tiedot oheisessa luettelossa), joten niillä pitäisi olla asetuksen liitteen (niin kutsutun osan 21) mukaisesti myönnetty lentokelpoisuustodistus, jotta niillä olisi jatkossakin oikeus vapaaseen liikkuvuuteen yhteisön alueella. Näiden ilma-alusten, etenkin ansiolentotoiminnassa käytettyjen, käytöstä poistamisella olisi huomattava taloudellinen vaikutus ilma-alusten omistajiin ja lentoliikenteen harjoittajiin sekä suurelta osin myös rekisteröintijäsenvaltioihin. Suurin osa sidosryhmistä pitää tilannetta epäheiluna, sillä asianomaiset henkilöt eivät ole suoraan vastuussa tilanteesta eikä välittömiä turvallisuutta koskevia perusteita näin radikaaleihin toimenpiteisiin ole. Lausunnossa pyritäänkin ehdottamaan hyväksyttävissä olevaa ratkaisua, jonka ansiosta kyseisten ilma-alusten toiminta voisi jatkua, kunnes virasto pystyy määrittämään suurimmalle osalle niistä asianmukaisen EASA:n hyväksymän suunnitelman. Tämä edellyttäisi tietenkin suunnittelijoiden ja suunnitteluvaltion valtuuttamien edustajien tukea. Jos tukea ei saada, osa kyseisistä ilma-aluksista ei voisi enää toimia yhteisön alueella, mutta niiden omistajilla ja lentoliikenteen harjoittajilla olisi aikaa sopeutua ja toteuttaa tarvittavat toimet.

10. Nyt on liian myöhäistä ja epävarmaa aloittaa täydellistä lainsäädäntöprosessia perusasetuksen siirtymäsäännösten muuttamiseksi⁹ tai kaikkien kyseisten ilma-alusten siirtämiseksi yhteisön toimivallan ulkopuolelle perusasetuksen liitettä II muuttamalla. Ainoa ratkaisu on siis antaa niiden toiminnan jatkuva rajoitetun lentokelpoisuustodistuksen nojalla edellyttäen, että ne täyttävät myös kaikki muut niitä koskevat jatkuvaan lentokelpoisuuteen ja ympäristönsuojeluun liittyvät vaatimukset. Viraston on kuitenkin aineellisesti mahdotonta määrittää ennen 28. päivää maaliskuuta 2007 (katso 7 kohta edellä) tapauskohtaisesti välttämättömiä tiettyjä lentokelpoisuusspesifikaatioita, kuten perusasetuksen 5 artiklan 3 ja 4 kohdassa ja kohdassa 21A.184 edellytetään. Aikomuksena on siis muuttaa komission asetusta siten, että tietyt lentokelpoisuusspesifikaatiot määritettäisiin viittaamalla suunnitteluvaltion hyväksymään suunnitelmaan, sen jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevat tiedot (lentokelpoisuusmääräykset) mukaan luettuina. Toimenpide on itse asiassa vastaava kuin 2 artiklan 3 kohdan a alakohtaan sisältyvä säännös, jonka mukaan jäsenvaltioiden myöntämä tai vahvistama tyyppihyväksyntä säilyy voimassa tunnettujen tuotteiden osalta. Virasto ei kuitenkaan voi saada tällaisen toimenpiteen avulla perusteellisia tietoja asianomaisen tuotteen suunnittelusta, joten toimenpide tulee kyseeseen

⁷ Teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 muuttamisesta 20 päivänä joulukuuta 2006 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1900/2006 (EUVL, 27.12.2006).

⁸ 45 suurta lentokonetta ansiolentotoiminnassa (pääasiassa Antonov 24, 26, 28 72 ja 74), 190 raskasta helikopteria (Kamov) ja 80 lentokonetta yleisessä lentotoiminnassa (pääasiassa Sukhoi 26/31 ja Jak 18/55)

⁹ Perusasetuksen 56 artiklan mukaan yhteisön lainsäädännön soveltamisalaan kuuluvaa ilma-alusta voidaan pitää jäsenvaltion valvonnassa enintään 42 kuukautta. Aikaa voidaan muuttaa vain lainsäätäjän – Euroopan parlamentin ja neuvoston – päätöksestä.

vain, mikäli kyseiset tiedot saadaan suunnitteluvaltion valtuuttamalta edustajalta asianmukaisin järjestelyin, joilla varmistetaan myös tiettyjen lentokelpoisuusspesifikaatioiden päivittämiseksi tarvittavien jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevien tietojen saanti.

11. Suunniteltu toimenpide rajoittuu ilma-aluksiin, jotka on jo rekisteröity jäsenvaltioissa. Jäsenvaltiot eivät voi rekisteröidä uusia saman tyyppin ilma-aluksia, ellei ilma-aluksille ole myönnetty EASA:n hyväksymää suunnitelmaa (tyyppihyväksyntää tai tiettyjä lentokelpoisuusspesifikaatioita), niin että ne voitaisiin liittää täysin EASA:n turvallisuusjärjestelmään. Jottei nykyisen säännön siirtymäaikaa (7 kohdassa mainittua komitean erityiskokousta seuranneesta aloitteen julkistamispäivästä 28. päivään maaliskuuta 2007) pyrittäisi hyödyntämään ottamalla yhteisössä käyttöön uusia ilma-aluksia, joita aiemman toimintaoikeuden voimassaolo koskisi, toimenpidettä sovelletaan vain ilma-aluksiin, jotka ovat jonkin jäsenvaltion rekisterissä 1. heinäkuuta 2006. Asia kyseenalaistettiin joissakin huomautuksissa, sillä muutama kyseiseen päivämäärään mennessä ostettu lentokone näyttää odottavan rekisteröintiä. Virasto ei kuitenkaan muuttanut ehdotustaan peläten, että pyydyntäläisen joustavuuden lisääminen avaisi mahdollisuuden väärinkäytöksille. Voikin olla hankalaa osoittaa, että ilma-alus oli ostettu jo ennen kyseistä päivämäärää ja että tarkoitus oli rekisteröidä se jäsenvaltiossa. Hankalaa olisi myös määrittää, kenen ostamaan ilma-alukseen toimenpidettä voitaisiin soveltaa: kansalaisuusvaatimuksen käyttöönottoa voitaisiin pitää syrjivänä tai sijoittautumisvapauden vastaisena.
12. Suunniteltua toimenpidettä sovelletaan ainoastaan sellaisiin ilma-aluksiin, joille jokin jäsenvaltio on myöntänyt lentokelpoisuustodistuksen edellä mainittuun päivämäärään mennessä. Tällaisen rajoituksen tarkoituksena on varmistaa, että toimenpiteestä hyötyvät vain sellaiset ilma-alukset, joiden turvallisuus on tunnustettu kansainvälisesti ja joiden jatkuvaa lentokelpoisuutta suunnitteluvaltio tukee virallisesti. Näin pyritään minimoimaan riskit, joita viraston vajavaisiin suunnittelutietoihin liittyy. Tämä saattaa tietenkin sulkea toimenpiteen soveltamisalan ulkopuolelle joitakin ilma-aluksia, joilla lennetään kansallisen rajoitetun lentokelpoisuustodistuksen tai ilmailuluvan nojalla. Virasto antaa tämän lausunnon ohella myös ilmailulupia koskevan lausunnon, joka tarjonnee ratkaisun tällaisten ilma-alusten osalta, mikäli komissio sen hyväksyy. Lausunnossa esitetään itse asiassa, että jäsenvaltioiden määrittämät edellytykset kyseisten todistusten myöntämiseksi säilyisivät voimassa ja että niiden perusteella myönnetty lentokelpoisuustodistukset katsottaisiin osan 21 mukaisesti myönnetyiksi ilmailuluviksi 28. päivään maaliskuuta 2008 asti. Mikäli lupia olisi jatkettava kyseisen päivämäärän jälkeen, ne olisi myönnettävä uudelleen viraston nimenomaisesti hyväksymän suunnitelman mukaisesti.
13. Suunniteltu toimenpide on määräaikainen: näin määritetyt tietyt lentokelpoisuusspesifikaatiot ovat voimassa vain viisi vuotta. Tämä on perusteltua turvallisuussyistä siksi, että – kuten edellä todettiin – virasto ei pysty toimenpiteen nojalla hankkimaan tarvittavia teknisiä tietoja suunnittelusta. Tällainen rajoitus antaakin suunnittelijoille kannustimen avustaa virastoa välttämättömän hyväksytyin suunnitelman määrittämisessä, jotta niiden

ilma-alus voidaan liittää täysin EASA:n järjestelmään. Ellei virasto pysty määrittämään hyväksytyä suunnitelmaa yksityiskohtaisen teknisen arvioinnin jälkeen ennen määräajan umpeutumista, osa ilma-aluksista saattaa jäädä ilman lentokelpoisuustodistusta eikä niillä saisi enää lentää jäsenvaltioiden alueella. Tämä rajoitus kyseenalaistettiin muutamissa huomautuksissa. Osa toivoisi siirtymäajan jatkamista kesäkauden 2012 loppuun sopimuksellisista syistä¹⁰. Osa taas ehdottaa joustavuuden lisäämistä siten, että siirtymäaikaa jatkettaisiin hyväksyttävänä olevien ilma-alusten osalta, kun menettelyn loppuun saattaminen veisi vielä jonkin aikaa. Eräissä huomautuksissa ehdotetaan väliarviointia, jotta rajoituksen seurauksia voitaisiin arvioida hyvissä ajoin. Virasto ei muuttanut ehdotustaan tälläkään kertaa, sillä komission asetusta on mahdollista muuttaa asiointilan edellyttämällä tavalla, mikäli komissio katsoo sen aiheelliseksi. Tältä kannalta katsottuna väliarviointi on järkevä ehdotus, josta virasto voi huolehtia ilman, että asetukseen tarvitse lisätä tällaista vaatimusta. Lisäksi olisi epäasiallista asettua nyt sellaiselle kannalle, että siirtymäajan jatkaminen on väistämätöntä.

14. Vaikka laaditussa lausunnossa käsitellään neuvostojärjestelmässä suunniteltuja ilma-aluksia, tätä ei mainita nimenomaisesti suunnitellussa toimenpiteessä. Sitä sovelletaan näin ollen ilma-aluksiin, joiden aiempi toimintaoikeus ei säilyisi voimassa tai joiden osalta EASA:n tyyppihyväksyntää ei ole toistaiseksi määritetty, kunhan ne vain täyttävät asianmukaiset edellytykset. On kuitenkin syytä painottaa, että vain muutamia ilma-aluksia ei ole vielä liitetty EASA:n järjestelmään. Tällaisia poikkeuksia ovat ilma-alukset, joille ei ole löydetty suunnitteluorganisaatiota, joka olisi halukas tekemään yhteistyötä viraston kanssa. Tällaisissa tapauksissa virasto menettelee tavanomaisesti siten, että tietyt lentokelpoisuusspesifikaatiot määritetään tapauskohtaisesti yksittäin, kuten aiotaan tehdä sellaisten ilma-alusten osalta, joiden suunnittelu-oikeudet eivät kuulu kenellekään ("isännättömät ilma-alukset") ja joille ei voida osan 21 mukaan antaa tyyppihyväksyntää mutta joiden on osoitettu olevan riittävän turvallisia lentotoiminnan jatkumisen kannalta.
15. Perusasetuksen voimaantulon jälkeen yhteisöön liittyneissä maissa suunniteltuja ilma-aluksia ei ole tarkoitus sisällyttää suunnitellun toimenpiteen soveltamisalaan. Asianomaisten kansallisten ilmailuviranomaisten tuella on aloitettu samanaikainen prosessi, jotta kyseiset ilma-alukset voidaan liittää täysin EASA:n järjestelmään. Ellei tyyppihyväksyntää onnistuta määrittämään ajoissa tai mikäli ilma-aluksista tulee "isännättömiä" suunnittelu-oikeuksien haltijan yhteistyöhaluttomuuden vuoksi, ilma-alukselle voidaan myöntää rajoitettu lentokelpoisuustodistus tapauskohtaisesti. Virasto harkitsee antavansa välttämättömät tietyt lentokelpoisuusspesifikaatiot asianomaisten kansallisten ilmailuviranomaisten avustuksella.
16. Kansalliset ilmailuviranomaiset saavat suunnitellusta toimenpiteestä oikeusperustan rajoitettujen lentokelpoisuustodistusten myöntämiselle, sillä siinä määritetään välttämättömät tietyt lentokelpoisuusspesifikaatiot. Tietyt lentokelpoisuusspesifikaatiot ovat suunnitteluhyväksyntöjä ja pitävät sisällään kaikki ehdot ja rajoitukset, jotka ovat välttämättömiä vastaavan tasoisen

¹⁰ Maatalouslennoilla käytettävien ilma-alusten liikenteenharjoittajat.

turvallisuuden ja ympäristönsuojelun takaamiseksi kuin taataan tarkistamalla osan 21 mukaisesti määritettyjen hyväksyntäperusteiden täytyminen. Virasto ei näe mitään syytä lisätä tiettyihin lentokelpoisuusspesifikaatioihin rajoituksia, jotka estäisivät asianomaisten ilma-alusten käytön niiden nykyistä toimintaa vastaavassa toiminnassa. Rajoitusten lisääminen kumoaisi lisäksi toimenpiteen tarkoituksen. Rajoituksia olisi joka tapauksessa hankalaa perustella, sillä niitä ei sovellettaisi samaan ilma-alukseen, mikäli se olisi rekisteröity kolmannessa maassa. Näin ollen suunnitellun toimenpiteen soveltamisalaan kuuluvilla ilma-aluksilla saa kuljettaa henkilöitä tai rahtia, jos niillä saa nyt niin tehdä. Asianomaiset rajoitetut lentokelpoisuustodistukset katsotaan perusasetuksen mukaan myönnettyiksi todistuksiksi, ja niihin sovelletaan sen 8 artiklan säännöksiä. Kaikkien jäsenvaltioiden on ne hyväksyttävä, eivätkä jäsenvaltiot saa asettaa kyseisten ilma-alusten toiminnalle sellaisia ehtoja, jotka ylittävät tietyissä lentokelpoisuusspesifikaatioissa asetetut ehdot.

17. Ansiolentotoiminnassa ei kuitenkaan käytetä nykyään sellaisia ilma-aluksia, jolle on myönnetty rajoitettu lentokelpoisuustodistus. Asetusta (EY) N:o 3922/91 muutettiin vastikään laajentamalla sitä koskemaan lentokoneilla tapahtuvia kaupallisia ilmakuljetuksia. Muutetussa asetuksessa edellytetään, että kyseisillä ilma-aluksilla on oltava asetuksen mukaan myönnetty "normaali" (standard) lentokelpoisuustodistus. Vaikka sanaa "normaali" ei määritellä asetuksessa, voidaan sen ymmärtää tarkoittavan tavanomaista lentokelpoisuustodistusta, jolloin rajoitettu lentokelpoisuustodistus jää sen ulkopuolelle. Asia olisi korjattava ennen muutoksen voimaantuloa (mikä tapahtuu kesäkuussa 2008). Virasto aikoo puuttua asiaan laatiessaan täytäntöönpanosääntöjä perusasetuksen ulottamiseksi koskemaan lentotoimintaa, ja aikanaan se antaa komissiolle ehdotuksia.
18. Huomautuksissa mainittiin, että kansainvälisen käytännön mukaan sellaisella ilma-aluksella, jolle on myönnetty rajoitettu lentokelpoisuustodistus, ei ole oikeutta Chicagon yleissopimuksen mukaiseen vapaaseen liikkuvuuteen. Muut ICAO-yleissopimuksen sopimusvaltiot voisivat siis asettaa rajoituksia Euroopassa rekisteröidylle ilma-alukselle, jolle on myönnetty rajoitettu lentokelpoisuustodistus. Tältä osin virasto haluaa tehdä selväksi, että yhteisössä täytetään täysin ICAO-yleissopimuksen liitteeseen 8 sisältyvät vähimmäisnormit, mutta yhteisö päätti ottaa käyttöön tiukemmat vaatimukset, sillä sen mielestä ICAO-yleissopimuksen nykyiset lentokelpoisuusnormit ovat riittämättömät takaamaan kansalaisille riittävän turvallisuuden tason. Asetuksen (EY) N:o 1592/2002 liitteessä I luetellut lentokelpoisuusvaatimukset täyttävät siis ICAO-normit, mutta toiseen suuntaan asia ei välttämättä ole näin. Niinpä ilma-aluksella, joka ei täytä yhteisön keskeisiä vaatimuksia mutta täyttää kuitenkin ICAO-normit, on rajoittamaton oikeus Chicagon yleissopimuksen tai tapauskohtaisesti kahdenvälisen lentoliikennesopimusten mukaiseen vapaaseen liikkuvuuteen. Tällainen on suunnitellun toimenpiteen soveltamisalaan kuuluvien ilma-alusten tilanne, sillä monet ICAO-yleissopimuksen sopimusvaltiot ovat myöntäneet niille normaalin lentokelpoisuustodistuksen eikä kukaan kiistä, etteivätkö ne täyttäisi niitä koskevia ICAO-normeja. Väärinkäsitysten välttämiseksi rajoitettuihin todistuksiin lisätään merkintä siitä, että ne täyttävät ICAO-normit. Kaikki ICAO-yleissopimuksen sopimusvaltiot hyväksyivät tämän, sillä olisi syrjivää

kohdella EU:n jäsenvaltiossa rekisteröityä ilma-alusta eri tavoin kuin ICAO-yleissopimuksen sopimusvaltiossa rekisteröityä saman tyyppin ilma-alusta.

19. Jatkuvan lentokelpoisuuden osalta ilma-aluksiin, joille on myönnetty rajoitettu lentokelpoisuustodistus, sovelletaan komission asetukseen (EY) N:o 2042/2003 sisältyviä ilma-aluksen huoltoa koskevia säännöksiä (osa M). Kyseisille ilma-aluksille myönnetään siis lentokelpoisuuden tarkastamisesta todistus, joka on voimassa sitä koskevien asetuksen säännösten mukaisesti. On syytä huomauttaa, että asianomaisista ilma-aluksista suurten ilma-alusten ja kaupallisissa kuljetuksissa käytettävien ilma-alusten pitäisi jo täyttää kyseiset säännökset ja että valitettavasti suunnittelutietojen puuttuminen on tehnyt osan 145 mukaisten hyväksyntien ja osan 66 mukaisten lupakirjojen myöntämisestä asianomaisille ilma-aluksille käytännössä mahdotonta. Niinpä näitä ilma-aluksia lennetään laittomasti. Samoin käy kaikille muille ilma-aluksille, kun osa M tulee voimaan täysimääräisesti 28. syyskuuta 2008. Virasto ja pari jäsenvaltiota, joihin asia vaikuttaisi eniten, tekevät näin ollen samanaikaisesti töitä löytääkseen ratkaisun perusasetuksen 10 artiklan 5 ja 6 kohdan säännösten pohjalta. Vaikka poikkeus kohdistuisi ainoastaan An-26-tyypin ilma-aluksen huoltoon, sitä voitaisiin soveltaa vastaavissa olosuhteissa myös toisen tyyppin ilma-aluksiin. Näin ilma-alusta, jolle on myönnetty suunnitellun toimenpiteen mukainen rajoitettu lentokelpoisuustodistus, voidaan huoltaa asianmukaisesti riittävän valvotussa ympäristössä.
20. Valmistellessaan komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003 muuttamista edellä kuvatun toimenpiteen edellyttämällä tavalla virasto havaitsi, että muutetun artiklan tekstistä, joka on jo nyt vaikeaselkoinen, tulisi liian monimutkainen, ellei sitä muotoiltaisi tässä tilanteessa uudelleen. Virasto katsoi myös aiheelliseksi selvittää 2 kohdan 3 alakohdan ensimmäisen virkkeen tulkintaa, sillä jotkin ilma-alukset on suunniteltu silloin, kun tyyppihyväksynnän käsitettä ei ollut olemassa. Tämä ei ole peruste sille, ettei niitä koskevan hyväksytyn suunnitelman annettaisi säilyä voimassa, sillä niille aikanaan myönnetty lentokelpoisuustodistukset vastaavat tyyppihyväksyntätodistusta. Oheisen asetusmuutoksen tarkoituksena on täyttää nämä tavoitteet vaikuttamatta lainsäätäjän alkuperäiseen tarkoitukseen enempää kuin on välttämätöntä sen takaamiseksi, että sellaisten ilma-alusten toiminta voi jatkua, joita ei voida siirtää muulla tavoin EASA:n järjestelmään. On kuitenkin syytä huomata, että 2 artiklan 10 ja 11 kohdan säännökset poistuvat, sillä ne ovat voimassa vain 27. päivään maaliskuuta 2007.
21. "Tiettyjen lentokelpoisuusspesifikaatioiden" käsitettä koskevien huomautusten perusteella virasto havaitsi, että jonkinlaista sekaannusta oli syntynyt sen takia, etteivät kohdat 21A.173(b)(2) ja 21A.184 vastaa kunnolla perusasetuksen 5 artiklan 3 kohdan b alakohtaa ja 15 artiklan 1 kohdan b alakohtaa, sillä niiden mukaan rajoitetun lentokelpoisuustodistuksen perusteina ovat "erityiset hyväksyntäspesifikaatiot". Tämä on selvästi tekstinlaadinnassa tapahtunut virhe, jota ei ole korjattu muuttamalla näitä osan 21 säännöksiä.

IV. Lainsäädännöllisten vaikutusten arviointi

22. Muutosehdotusta koskevaan ilmoitukseen NPA 17-2006 sisältyvässä lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnissa eriteltiin viisi mahdollista vaihtoehtoa asian ratkaisemiseksi. Kun vaihtoehtojen toteutettavuutta oli kuitenkin pohdittu aikarajoitukset huomioon ottaen, ilmoituksessa todettiin, että vain kaksi vaihtoehtoa olisi todella toteutettavissa: edellä kuvattu vaihtoehto ja se vaihtoehto, ettei tehdä yhtään mitään. Ilmoitukseen sisältyvää yksityiskohtaista arviota ei kyseenalaistettu yhdessäkään saaduista huomautuksista, joten virasto päätteli arvion perusteella, että "ei tehdä mitään" -vaihtoehto ei olisi tarkoituksenmukainen. Sen taloudelliset, yhteiskunnalliset ja kansainväliset kielteiset vaikutukset ylittävät selvästi muutamat mahdolliset turvallisuus- ja ympäristöhyödyt. Virasto katsoo näin ollen, että aiemman toimintaoikeuden voimassa säilyttävä toimenpide, jonka mukaan kyseisten ilma-alusten toiminta voi jatkua rajoitetun lentokelpoisuustodistuksen nojalla, on paras tapa edetä, kunhan toimenpide sisältää asianmukaiset takeet siitä, ettei entisessä Neuvostoliitossa suunniteltuja ilma-aluksia tule määrällisesti merkittävästi lisää jäsenvaltioissa, ja kunhan sillä kannustetaan liittämään tämän tyyppin ilma-alukset EASA:n sääntelyjärjestelmään. Tällainen tarkoitus on lausunnon liitteenä olevalla muutoksella komission asetukseen.

Kölnissä 30. tammikuuta 2007

P. GOUDOU
Pääjohtaja

Osan 21 soveltamisalaan kuuluvat entisessä Neuvostoliitossa suunnitellut ilma-alukset

Oheinen luettelo sisältää ilma-alustyypppejä, joille jäsenvaltiot ovat myöntäneet lentokelpoisuustodistuksia tai ilmailulupia. Luettelo on laadittu viraston käytössä olevien tietojen perusteella. Se ei ole virastoa velvoittava virallinen asiakirja.

On syytä huomata, että lausunnossa kuvattua toimenpidettä sovelletaan vain ilma-aluksiin, joille on myönnetty osassa 21 tarkoitettu lentokelpoisuustodistus (rajoitetut lentokelpoisuustodistukset jäävät määritelmän ulkopuolelle).

Kuljetuksessa käytävät suuret ilma-alukset

- Antonov
 - An-24
 - An-24B
 - An-26
 - An-26B
 - An-28
 - An-72-100
 - An-72-100D
 - An-74
 - An-74-200
 - An-74-TK-100
- Tupolev
 - Tu-154M
- Jakovlev
 - Jak-40

Roottori-ilma-alukset

- Kamov
 - Ka-26
 - Ka-32
 - Ka-32A11BC
 - Ka-32AO
 - Ka-32C
 - Ka-32T

Yleinen ilmailu

- Interavia Servis
 - 62TA
 - 70TA
 - 80TA
 - 82TA
- Sukhoi
 - Su-26*
 - Su-26M*
 - Su-26M2*
 - Su-29

- Su-31
- Su-31M
- Jakovlev
 - Jak-18T
 - Jak-54
 - Jak-55
 - Jak-55M

* EASA-tietokannan mukaan jäsenvaltiot ovat myöntäneet kyseisille ilma-aluksille vain rajoitettuja lentokelpoisuustodistuksia tai ilmailulupia.