



EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON

LAUSUNTO 03/2009

7. joulukuuta 2009

komission asetuksesta, jolla muutetaan 24 päivänä syyskuuta 2003 annettua 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

”Rajoitetut tyyppihyväksyntätodistukset ja rajoitetut lentokelpoisuustodistukset”

I. Yleistä

1. Tämän lausunnon tarkoituksena on ehdottaa komissiolle, että se muuttaa komission asetusta (EY) N:o 1702/2003¹ sekä sen liitettä (jäljempänä osa 21) siten, että niihin sisällytetään uudistetut, täsmennetyt ehdot rajoitettujen tyyppihyväksyntätodistusten sekä rajoitettujen lentokelpoisuustodistusten myöntämiselle.
2. Lausunto on annettu Euroopan lentoturvallisuusviraston (jäljempänä ”virasto”) hallintoneuvoston määrittelemän menettelyn² ja asetuksen (EY) N:o 216/2008³ (jäljempänä ”perusasetus”) 19 artiklan säännösten mukaisesti.

II. Kuuleminen

3. Lentoturvallisuusviraston verkkosivuilla julkaistiin 10. huhtikuuta 2008 ilmoitus muutosehdotuksesta (NPA 2008-06)⁴. Siihen sisältyi lausuntoluonnos komission asetuksesta, jolla muutetaan asetusta (EY) N:o 1702/2003.
4. Määräaikaan 10. heinäkuuta 2008 mennessä virasto oli saanut 120 huomautusta 24 kansalliselta viranomaiselta, toimialajärjestöltä ja yksityiseltä yritykseltä.
5. Kaikki saadut huomautukset on otettu huomioon ja liitetty vastausasiakirjaan (CRD), joka julkaistiin viraston verkkosivuilla 21. elokuuta 2009. CRD-asiakirja sisältää luettelon kaikista kommentteja toimittaneista henkilöistä ja/tai organisaatioista sekä viraston vastaukset.
6. Ilmoitetun muutosehdotuksen NPA 2008-06 pääasiallinen tarkoitus oli uudistaa ja täsmentää rajoitettujen tyyppihyväksyntätodistusten ja rajoitettujen lentokelpoisuustodistusten myöntämistä koskevia ehtoja. Ilmoitetussa muutosehdotuksessa kuvataan kaikki tapaukset, joissa rajoitettu lentokelpoisuustodistus voidaan myöntää. Tähän sisältyvät tapaukset, joissa on äskettäin myönnetty osan 21A.701(15) mukaisia pysyviä ilmailulupia. Tämä osaan 21 sisältyvä vaihtoehto katsottiin siirtymätoimenpiteeksi, jota sovellettaisiin, kunnes rajoitettua lentokelpoisuustodistusta koskevia sääntöjä uudistettaisiin siten, että niitä voitaisiin soveltaa myös tähän ilma-alusryhmään. Tästä syystä ilmoitetussa muutosehdotuksessa aiottiin lakkauttaa osan 21A.701(15) säännösten voimassaolo.
7. Osan 21A.701(15) ilmailulupaa koskevan vaihtoehdon poistamisesta saatiin lukuisia kielteisiä huomautuksia sellaisten ilma-alusten omistajilta, jotka lentävät tällä hetkellä pysyvän ilmailuluvan turvin, sekä myös kansallisilta ilmailuviranomaisilta.
8. Virasto myöntää, että ehdotetun toimenpiteen vaikutusta ei voida täysin arvioida ennen ilmoitetun muutosehdotuksen NPA 2008-07 (”ELA process”; ”Standard Changes and Repairs” ja ”Certification Specifications for Light Sport Aeroplanes”) lopullisia tuloksia ja että pysyvää ilmailulupaa koskevan vaihtoehdon poistaminen saattaisi johtaa ilma-alusten asettamiseen lentokieltoon.

Tästä syystä virasto on päättänyt poistaa muutosehdotuksesta kohtiin 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723 ja 21B.325 ehdotetut muutokset sekä niihin liittyvät muutokset osassa 21 ilmoitetuista hyväksyttävistä keinoista määräysten noudattamiseksi ja lisäksi ohjeaineistosta.
9. Sen estämättä, mitä edellä on sanottu, virasto katsoo edelleen, että ilmailulupa ei ole sopiva lentokelpoisuustodistus ilma-alukselle, joka toimii jatkuvasti käytännössä sellaisessa kokoonpanossa ja olosuhteissa, jotka esitettiin muutosehdotuksen selittävässä huomautuksessa.
10. Tästä syystä virasto aikoo ottaa laadittavakseen uuden säännön, jonka aiheena ovat erityisesti lentokelpoisuutta käyttöönoton alussa ja lentokelpoisuuden ylläpitoa koskevat vaatimukset sekä

¹ Komission asetusta (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 tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä (EUVL L 243, 27.9.2003, s. 6).

² Hallintoneuvoston päätös viraston menettelystä lausuntojen, hyväksyntäeritelmien ja ohjeaineiston antamisessa (sääntöjenlaadintamenettely). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteistä 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).

⁴ Ks. asiakirja-arkisto osoitteessa http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

asianmukaiset kyseisille ilma-aluksille tarvittavat todistukset. Säännön laadinnassa voidaan ottaa huomioon muutosehdotuksen NPA 2008-07 täytäntöönpanon jälkeen vallitseva uusi sääntelytilanne sekä tällä hetkellä pysyvän ilmailuluvan varassa toimivien ilma-alusten erityisongelmat.

11. Muihin huomautuksiin virasto vastaa lisäämällä muutosluonnokseen uusia säännöksiä, jotka helpottavat ilma-alusten siirtämistä tavanomaisten lentokelpoisuustodistusten piiristä rajoitettujen lentokelpoisuustodistusten piiriin silloin, kun kyseinen ilma-alustyyppi jää ilman luokitusta. Näin ei kuitenkaan ratkaista useiden huomautuksia antaneiden tahojen kuvaamia lentokelpoisuuden ylläpitämiseen liittyviä ongelmia, kuten asianmukaisesti hyväksytyjen varaosien saatavuutta.
12. Edellä mainitut päätökset käyvät ilmi CRD-asiakirjasta, joka julkaistiin samanaikaisesti huomautukset sisältävien säännöstekstien kanssa.
13. Heinäkuun 8. päivään 2009 mennessä CDR-asiakirjaan oli saatu neljä huomautusta kolmelta huomautusten antajalta. Huomautukset eivät antaneet virastolle aihetta muuttaa ehdotuksiaan.

III. Viraston lausunnon sisältö

14. Lausunnossa ehdotetaan muutettavaksi osaa 21 ja erityisesti tyyppihyväksyntätodistusten sekä rajoitettujen lentokelpoisuustodistusten myöntämiseen liittyviä säännöksiä. Perusasetukseen sisällytetyn rajoitetun lentokelpoisuuden käsitteen avulla voidaan tarkastella ilma-aluksia, joiden kohdalla kaikkien soveltuvien lentokelpoisuusvaatimusten noudattaminen ei ole mahdollista, mutta joiden riittävä turvallisuus voidaan kuitenkin varmistaa rajoitusten, supistusten ja muiden lievennysten avulla. Käsite sisältyy myös osaan 21, mutta ajanpuutteen vuoksi yksityiskohtaisia ja kattavia vaatimuksia tai ohjeaineistoa ja hyväksyttäviä keinoja määräysten noudattamiseksi ei laadittu. Sillä välin rajoitettuja lentokelpoisuustodistuksia käytetään sellaisille ilma-aluksille, joilla ei ole enää aktiivista tyyppihyväksyntätodistuksen haltijaa, sekä sellaisille viraston toimivallan piiriin kuuluville ilma-aluksille, jotka eivät ole (vielä) saaneet viraston tyyppihyväksyntätodistusta. Näitä ilma-aluksia varten kehitettävä käytäntö on kodifioitava osassa 21.

15. Nykyisessä säädöksessä kuvataan jo kaksi tapaa hankkia rajoitettu lentokelpoisuustodistus. Tässä lausunnossa niitä täsmennetään ja määritellään tarkemmin.

- *Rajoitettuun tyyppihyväksyntätodistukseen perustuva rajoitettu lentokelpoisuustodistus:*

Tarkoitettu ilma-aluksille, joiden kohdalla kaikkien soveltuvien lentokelpoisuusvaatimusten noudattaminen ei ole mahdollista siitä syystä, että alus on suunniteltu johonkin erityistarkoitukseen, kuten kasvinsuojeluruiskutuksia tai sadepilvien kylvämistä varten.

- *Viraston erityistapauksia varten myöntämien yksilöityjen lentokelpoisuusvaatimusten noudattamisen todentavalle suunnitteluhyväksynnälle perustuva rajoitettu lentokelpoisuustodistus:*

Tarkoitettu yksittäisille ilma-aluksille, joiden kohdalla ei eri syistä voida noudattaa soveltuvia lentokelpoisuusvaatimuksia, mutta joiden riittävä turvallisuus voidaan kuitenkin varmistaa rajoitusten, supistusten ja muiden lievennysten avulla. Esimerkkejä ilma-aluksista, joiden kohdalla tätä vaihtoehtoa sovelletaan nykyisin, ovat ilma-alukset, joilla ei ole aktiivista tyyppihyväksyntätodistuksen haltijaa (ilman luokitusta jääneet ilma-alukset) sekä entisessä Neuvostoliitossa suunnitellut ilma-alukset, joille virasto ei ole (vielä) myöntänyt tyyppihyväksyntätodistusta. Ehdotetut uudet määräykset helpottavat ilma-alusten siirtämistä tavanomaisten lentokelpoisuustodistusten piiristä rajoitettujen lentokelpoisuustodistusten piiriin silloin, kun kyseinen ilma-alustyyppi jää ilman luokitusta.

Tässä lausunnossa ehdotetaan kolmannen vaihtoehdon lisäämistä:

- *Tyyppihyväksyntätodistukseen ja rajoitettuun lisätyypihyväksyntätodistukseen perustuva rajoitettu lentokelpoisuustodistus:*

Tarkoitettu ilma-aluksille, joilla on jo tavanomaiseen tyyppihyväksyntätodistukseen perustuva tavanomainen lentokelpoisuustodistus, mutta joita on muutettu esimerkiksi edellä ensimmäisessä tapauksessa mainittua erikoistarkoitusta varten. Ilman tätä uutta vaihtoehtoa ilma-aluksia erikoistarkoitusta varten muuttavat tahot voisivat saada hyväksynnän ainoastaan hakemalla kokonaan uutta rajoitettua tyyppihyväksyntätodistusta.

Hakemiseen liittyvä vastuu koko ilma-alusmallin suunnittelusta olisi yleensä muuttavalle taholle liian raskas, eikä se olisi yhteneväinen sen tavan kanssa, jolla tavanomaisia ilma-alusten muutoksia käsitellään alaluvussa E.

IV. Säätelyvaikutusten arviointi

16. Muutoksella odotetaan olevan jonkin verran myönteistä vaikutusta turvallisuuteen, kun otetaan huomioon, että säätelytoimen pääasiallinen tarkoitus on saattaa vaatimukset vastaamaan viraston nykyistä sekä jäsenvaltioiden aiempaa käytäntöä.
Ilman luokitusta jääville ilma-aluksille eri toimijoiden vastuu määritellään selkeämmin, jolloin lentokelpoisuuden ylläpidon valvontaa voidaan tehostaa. Tämän uskotaan osaltaan parantavan turvallisuutta.
Entisen Neuvostoliiton ilma-aluksille viraston yksilöityjen lentokelpoisuusvaatimusten myöntämistä koskevat ehdot takaavat yhtenäisen perusturvallisuustason. Ainoastaan näiden yksilöityjen lentokelpoisuusvaatimusten noudattamista mittaavan testin läpäisevät ilma-alustyypit voivat jatkaa lentotoimintaa rajoitetulla lentokelpoisuustodistuksella. Tämän uskotaan myös osaltaan parantavan turvallisuutta.
17. Muutoksen yleisten talousvaikutusten odotetaan olevan myönteisiä.
Kaikki asianomaiset ilma-alukset tarvitsevat jonkin lentokelpoisuustodistuksen, ja kaikissa tapauksissa edellytetään viraston suunnitteluhyväksyntää ja sitä seuraavaa rekisterijäsenvaltion vaatimustenmukaisuuspäätöstä. Näin viranomaistoimiin liittyvät maksut ja veloitukset ovat eri vaihtoehtoissa samanlaiset.
Ilman luokitusta jääneiden ilma-alusten automaattinen ja lähes automaattinen poisto lentokelpoisuustodistusluokasta vähentää hallinnollista rasitusta, ja sillä on siis myönteinen vaikutus talouteen. Ilman luokitusta jääneiden ja entisen Neuvostoliiton ilma-alusten lentokelpoisuustodistusluokan muuttaminen sekä näille ilma-aluksille sallittavan lentotoiminnan mahdollinen muuttaminen on seurausta jo olemassa olevista vaatimuksista, eikä tällä muutoksella ole siihen vaikutusta.
Ehdotetuilla toimenpiteillä, joilla pyritään estämään ilma-alustyypien jääminen ilman luokitusta, on myönteinen vaikutus talouteen, sillä tyyppihyväksyntätodistusten haltijat voivat säilyttää ne suhteellisen yksinkertaisin toimenpitein, jolloin muita heikommassa asemassa olevat tyyppihyväksyntätodistusten haltijatkin voivat jatkaa liiketoimintaa.
Uudella mahdollisuudella hankkia rajoitettu lisätyyppihyväksyntätodistus uskotaan olevan jonkin verran myönteistä vaikutusta turvallisuuteen. Se antaa ilma-aluksiin muutoksia tekeville tahoille mahdollisuuden rajoittaa vaatimustenmukaisuuden täyttämiseen tähtäävät toimensa koskemaan vain mallinmuutosta sen sijaan, että niiden olisi haettava kokonaan uutta rajoitettua tyyppihyväksyntätodistusta ja samalla osoitettava koko ilma-aluksen noudattavan uusimpia vaatimuksia.
18. Kohtuullisuus ja oikeudenmukaisuus myönteisten ja kielteisten vaikutusten jakautumisessa asianomaisilla aloilla: Useimmat vaikutukset koskevat vain suhteellisen pientä osaa ilmailuyhteisöstä. Tämä on kuitenkin loogista seurausta tässä muutosehdotuksessa käsiteltävästä asiasta, sillä rajoitettuja lentokelpoisuustodistuksia myönnetään vain erikoisilma-aluksille tai aluksille, jotka eivät muista syistä täytyä kaikkia lentokelpoisuusvaatimuksia. On siis väistämätöntä, että vain harvat toimijat hyötyvät muutoksesta.

Kölnissä 7. joulukuuta 2009

P. GOUDOU
Pääjohtaja