



EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON

LAUSUNTO 7/2011

13. joulukuuta 2011

komission asetuksesta, jolla muutetaan 24 päivänä syyskuuta 2003 annettua 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 20 päivänä marraskuuta 2003 annettua komission asetusta (EY) N:o 2042/2003 lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöiden hyväksymisestä

JA

komission asetuksesta, jolla muutetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston antaman asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla lentotoimintaa koskevista teknisistä säännöistä ja hallinnollisista menettelyistä annettua asetusta (EU) N:o .../2012

JA

komission asetuksesta, jolla muutetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston antaman asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä annettua asetusta (EU) N:o 1178/2011

”Käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot”

Yhteenveto

Tässä lausunnossa ehdotetaan muutoksia useisiin täytäntöönpanosäntöihin käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin perustuvan toimintamallin käyttöönottamiseksi. Käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot -toimintamalli on otettu käyttöön asetuksessa (EY) N:o 216/2008 osana ensimmäistä laajennuspakettia.

Uusilla säännöillä varmistetaan, että tietyt turvallisen lentotoiminnan edellyttämät tiedot ovat lentotoiminnan harjoittajien saatavilla ja että ne käyttävät niitä. Nämä tiedot ovat ilma-alustyyppiikohtaisia, ja sen vuoksi kyseisen tyyppin suunnittelijan on laadittava ne. Tiedot koostuvat seuraavista seikoista:

- lentäjän tyyppikelpuutuskoulutuksen vähimmäisvaatimukset
- lentoa simuloivien laitteiden validoinnissa tarvittavat ilma-aluksen viitetiedot
- huoltohenkilöstön tyyppikelpuutuskoulutuksen vähimmäisvaatimukset
- tyyppiikohtaiset tiedot matkustamomiehistön koulutusta varten
- perusminimivarusteluettelo.

Suunnittelijan ehdotuksen käyttöön soveltuvuutta koskeviksi tiedoiksi hyväksyy lentoturvallisuusvirasto lentokelpoisuushyväksynnän yhteydessä.

Kun nämä tiedot on hyväksytty, lentotoiminnan harjoittajien ja koulutusorganisaatioiden on käytettävä niitä suunnitellessaan tiettyjä koulutuksia ja minimivarusteluetteloita.

Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen odotetaan parantavan lentokelpoisuuden ja lentotoimintojen välistä yhteyttä.

Selittävä huomautus

I. Yleistä

1. Tämän lausunnon tarkoituksena on ehdottaa komissiolle asetuksen (EY) N:o 1702/2003¹, asetuksen (EY) N:o 2042/2003², asetuksen (EU) N:o xxxx/2012³ ja asetuksen N:o (EU) 1178/2011⁴ muuttamista. Tämän sääntöjenlaadintamenettelyn soveltamisala määritellään ohjesäännössä 21.039, ja sitä kuvataan tarkemmin jäljempänä.
2. Lausunto on annettu Euroopan lentoturvallisuusviraston (jäljempänä "virasto") hallintoneuvoston määrittämän menettelyn⁵ ja asetuksen (EY) N:o 216/2008⁶ (jäljempänä "perusasetus") 19 artiklan säännösten mukaisesti.
3. Ehdotetussa säännössä on otettu huomioon Euroopan unionin ja kansainvälisen lainsäädännön (ICAO) alalla tapahtunut kehitys sekä sääntöjen yhtenäistäminen Euroopan unionin keskeisten kumppaneiden viranomaisten kanssa perusasetuksen 2 artiklassa esitettyjen tavoitteiden mukaisesti. Ehdotettu sääntö on
 - a) kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO:n) standardeja ja suositeltuja käytäntöjä tiukempi. Käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin liittyvän menettelyn tuotteet, koulutusohjelmat ja perusminimivarusteluettelo vaaditaan koulutuksia ja minimivarusteluettelo suunniteltaessa. Nämä vaatimukset sisältyvät myös ICAO:n liitteisiin 1 ja 6. ICAO:n liitteessä 8 ei kuitenkaan vaadita ilma-aluksen valmistajalta käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen laatimista osana tyyppihyväksyntämenettelyä, ja
 - b) poikkeaa Yhdysvaltojen ilmailuviranomaisen (FAA:n) ja Kanadan ilmailuviranomaisen (TCCA:n) säännöistä jäljempänä lueteltujen kohtien osalta. FAA:lla ja TCCA:lla on menettelyt uusien ja johdannaistyyppinä hyväksytyjen ilma-alustyyppien käyttöön soveltuvuuden arviointiin. Näiden arviointien tuloksia käytetään viranomaisen laatiman perusminimivarusteluettelon julkistamisessa tai ohjaamo- ja matkustamomiehien koulutusten hyväksymisessä. Operationaaliseen arviointiin osallistuminen ei kuitenkaan ole pakollista ilma-alusten valmistajille.
4. Tällä hetkellä tietyntyyppisen ilma-aluksen turvallisen toiminnan kannalta tarvittavien tietojen (lentäjien tyyppikelpuutuskoulutuksen vähimmäisvaatimukset,

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 tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä (EUVL L 243, 27.9.2003, s. 6). Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 30. marraskuuta 2009 annetulla asetuksella (EY) N:o 1194/2009 (EUVL L 321, 6.12.2009, s. 5).

² Komission asetus (EY) N:o 2042/2003, annettu 20 päivänä marraskuuta 2003, lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja niihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöiden hyväksymisestä (EUVL L 315, 28.11.2003, s. 1). Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 21. lokakuuta 2011 annetulla asetuksella (EY) N:o 1149/2011 (EUVL L 298, 16.11.2011, s. 1).

³ Lentotoiminnasta annettu asetus, julkaistaan myöhemmin.

⁴ Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3. marraskuuta 2011, jolla muutetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston antaman asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä annettua asetusta (EU) N:o .../2012 (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1).

⁵ Hallintoneuvoston päätös viraston menettelystä lausuntojen, hyväksyntäeritelmien ja ohjeaineiston antamisessa (sääntöjenlaadintamenettely). EASA MB 8-2007, 13.6.2007.

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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). Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 21. lokakuuta 2009 annetulla asetuksella (EY) N:o 1108/2009 (EUVL L 309, 24.11.2009, s. 51).

matkustamomiehistön tyyppikoulutus ja perusminimivarusteluettelo) hyväksyntä on kansallisten ilmailuviranomaisten vastuulla. Yhtenäisyyden edistämiseksi Euroopan ilmailuviranomaisten keskusyhteistyöelimen (JAA:n) jäsenet päättivät kehittää yhden hyväksyntämenettelyn (yhteinen operatiivinen arviointilautakunta, JOEB), jota kaikki noudattaisivat. Kaikki yhteiset operatiiviset arviointilautakunnat perustettiin tapauskohtaisesti, ja ne koostuivat oleellisista sidosryhmistä ja tarvittaessa muista kuin JAA:han kuuluvista viranomaisista. Lautakuntien tehtävänä oli tarkastaa ilma-alustyyppin operationaaliset käyttöolosuhteet, ja työn tuloksena annettiin tyyppikoulutusta ja perusminimivarusteluetteloja koskevia suosituksia. JOEB-menettely JAA:n alaisuudessa oli vapaaehtoinen menettely. Yhteisestä toiminnasta huolimatta kunkin viranomaisen oli siirrettävä suositukset osaksi kansallista lainsäädäntöä ja hallintojärjestelmää. Lopputulos on siis saattanut olla erilainen kuin JOEB-menettelyn tulos. Sen jälkeen, kun JAA lakkautettiin vuonna 2008, operatiivisen arviointilautakunnan toimintaa jatkettiin viraston alaisuudessa JAA:n jäsenenä olleiden viranomaisten kanssa tehdyn sopimuksen perusteella. Menettely oli edelleen vapaaehtoinen.

5. Huoltohenkilöstön tyyppikelpuutuskoulutuksen opetusohjelman arviointi ei kuulunut (yhteisen) arviointilautakunnan toimintaan. Näin ollen huoltohenkilöstön koulutusten suunnittelu ja hyväksyntä olivat kansallisten viranomaisten vastuulla osan 66 yleisten vaatimusten mukaisesti. Koulutusten pituuden lisäksi myös niissä käsitellyt aiheet vaihtelivat.
6. Eräs EASA-järjestelmän perustamisen tärkeimmistä tavoitteista oli varmistaa yhtenäisyys. Sen vuoksi virasto suosittelee perusasetuksen muuttamista ehdottavassa lausunnossaan 3/2004⁷, että tyyppikohtaisten operationaalisten tietojen, esimerkiksi (yhteisen) operatiivisen arviointilautakunnan menettelyissä laadittujen tietojen, tulisi olla pakollisia kaikkien EU:n lentotoiminnan harjoittajien käyttämien ilma-alusten osalta. Tämä tavoite saavutettiin viraston päätöksellä, joka perustui perusasetukseen tehtävään muutokseen. Euroopan komissio kuitenkin katsoi, että virasto voi hyväksyä tällaisen päätöksen vain, jos se liitetään suoraan siihen tuotteeseen, jota se koskee (yksittäinen päätös, jolla on selvä kohderyhmä). Viraston Euroopan yhteisön perustamissopimuksesta ja Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä tekemän tulkinnan mukaan virastot eivät voi antaa yleisesti sovellettavia sitovia määräyksiä. Siksi perusasetuksen muuttamiseen tähtäävää ehdotusta muutettiin siten, että virasto saattoi hyväksyä nämä muut operationaaliset osat liittämällä ne ilma-aluksen tyyppi hyväksyntään.
7. Euroopan komissio muutti viraston lausuntoa n:o 3/2004 siten, että siinä otettiin huomioon edellä esitetyt lainsäädännölliset rajoitteet, ja ehdotti, että tietyn tyyppisen ilma-aluksen toimintaa koskevat lisäeritelmat on määritettävä osana tuotehyväksyntää. Perusasetuksen 5 artiklan 5 kohdan e alakohtaan lisättiin seuraavat seikat:
 - iv) *”huoltotodisteiden antajien tyyppikoulutuksen vähimmäisvaatimukset, jotka ovat tarpeen 2 kohdan e alakohdan noudattamisen varmistamiseksi*
 - v) *lentäjien tyyppikoulutuksen vähimmäisvaatimukset, jotka ovat tarpeen 7 artiklan noudattamisen varmistamiseksi*
 - vi) *tarvittaessa minimivarusteluettelo ja tietyntyyppisen toimintaa koskevat täydentävät yksityiskohtaiset lentokelpoisuusvaatimukset, jotka ovat tarpeen 8 artiklan noudattamisen varmistamiseksi.*
8. Lainsäätäjä hyväksyi nämä määräykset sellaisenaan. Tämän lausunnon tavoitteena on määrittää ne ehdot, joiden mukaisesti nämä määräykset pannaan täytäntöön.

⁷ Euroopan lentoturvallisuusviraston lausunto n:o 3/2004 yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1592/2002 muuttamisesta sen soveltamisalan laajentamiseksi lentäjien lupakirjamenettelyä, lentotoimintaa ja kolmannen maan ilma-aluksia koskevaan sääntelyyn, 16. joulukuuta 2004. (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php#2004>).

II. Kuuleminen

9. Lentoturvallisuusviraston verkkosivuilla (<http://www.easa.europa.eu>) julkaistiin 16. tammikuuta 2009 ilmoitus muutosehdotuksesta (NPA) 2009-01⁸. Siihen sisältyi lausuntoluonnos komission asetuksesta, jolla muutetaan komission asetuksia (EY) N:o 1702/2003 ja (EY) N:o 2042/2003.
10. Määräaikaan (30. kesäkuuta 2009) mennessä virasto oli saanut 1 011 huomautusta 80 kansalliselta viranomaiselta, ammatilliselta järjestöltä ja yksityiseltä yritykseltä.
11. Näiden huomautusten käsittelemiseksi virasto perusti huomautusten arviointityöryhmän. Tämä työryhmä koostui valmisteluryhmän jäsenistä ja kahdesta ylimääräisestä asiantuntijasta. Valmisteluryhmän kokoonpano julkistettiin ohjesäännön 21.039 päivityksen yhteydessä. Työryhmässä oli tehdaesteollisuuden, lentotoiminnan harjoittajien yhdistysten, lentäjäyhdistysten, EASA:n ja kansallisten ilmailuviranomaisten edustajia. Arviointityöryhmä kokoontui kolme kertaa vuosina 2009 ja 2010. Kaikki keskeiset seikat käsiteltiin työryhmässä perusteellisesti, ja vaikka täyteen yksimielisyyteen ei kaikkien seikkojen osalta päästykään, virasto laati vastausasiakirjan ja siihen perustuvan tekstin, jossa otettiin huomioon kaikki yksittäisten asiantuntijoiden näkemykset. Tämän ehdotuksen suoman mahdollisuuden perusteella asetuksen (EY) N:o 1702/2003 tekstiä muutettiin siten, että siinä otettiin huomioon asetuksen (EY) N:o 216/2008 viimeisin muutos asetuksessa (EY) N:o 1108/2009 kuvatun mukaisesti. Uusista 18 ja 19 artikloista poistettiin termi "lentokelpoisuusmääräys", ja sen vuoksi tämä termi korvattiin asetuksessa (EY) N:o 1702/2003 järjestelmällisesti termillä "hyväksyntäeritelmat".
12. Vastausasiakirja ei ollut perinteisen muotoinen. Huomautuksia saatiin hyvin paljon ja tekstin rakenteeseen tehtiin paljon muutoksia niiden perusteella. Tämän vuoksi virasto katsoi, ettei vastauksen laatiminen kuhunkin yksittäiseen huomautukseen ollut tarkoituksenmukaista. Näin ollen virasto sovelsi vaihtoehtoista menetelmää kaikkien huomautusten käsittelyssä. Tämä vaihtoehtoinen menetelmä oli yhteenvedo vastausasiakirjasta. Komissio ja hallintoneuvosto tukivat tätä toimintatapaa syyskuussa 2009. Kaikki saadut huomautukset hyväksyttiin ja ne esitettiin vastausasiakirjan yhteenvedossa, joka sisälsi viraston yleiset vastaukset. Lopullisessa tekstissä, joka julkaistiin tämän vastausasiakirjan liitteessä 1, painotettiin muutoksia senhetkiseen sääntöön nähden. Vastausasiakirja julkistettiin 13. toukokuuta 2011. Muutosehdotusilmoitukseen verrattuna keskeiset muutokset olivat seuraavat:
 - a. Muutosehdotusta koskevassa ilmoituksessa oli ajateltu erillistä hyväksyntätodistusta käyttöön soveltuvuutta koskeville osille. Vastausasiakirjassa erillistä hyväksyntätodistusta koskeva toimintamalli kuitenkin hylättiin. Ehdotusta muutettiin siten, että käyttöön soveltuvuutta koskevat osat hyväksytään ilma-aluksen tyyppihyväksyntätodistukseen tai lisätyyppihyväksyntätodistukseen sisältyvinä käyttöön soveltuvuutta koskevinä tietoina.
 - b. Muutosehdotusta koskevassa ilmoituksessa kaikki hyväksytyt käyttöön soveltuvuuden osat olivat pakollisia lentotoiminnan harjoittajille ja koulutusorganisaatioille koulutusten suunnittelussa ja minimivarusteluetteloitten laatimisessa. Tätä toimintatapaa on muutettu huomattavasti. Vastausasiakirjan mukaan ehdotus sisältää keskeiset käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot, jotka ovat edelleen pakollisia lentotoiminnan harjoittajille ja koulutusorganisaatioille, mutta myös laajan osan sellaisia käyttöön soveltuvuutta koskevia tietoja, jotka saavat AMC-aineiston statuksen (AMC = hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi). Lentotoiminnan harjoittajat ja koulutusorganisaatiot eivät voi poiketa käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen pakollisesta osasta lukuun ottamatta sellaista muutosta, jonka virasto hyväksyy. Ne voivat kuitenkin poiketa käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen muista kuin pakollisista osista oman

⁸ Katso asiakirja-arkisto osoitteessa http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

maansa toimivaltaisen (kansallisen⁹) viranomaisen valvonnassa käyttämällä vaihtoehtoista AMC:tä.

- c. Käyttöön soveltuvuutta koskevan toimintamallin (hyväksyntätodistus/tiedot) sovellettavuus muiden kuin monimutkaisten moottorikäyttöisten ilma-alusten osalta oli esitetty epäselvästi muutosehdotusta koskevassa ilmoituksessa. Vastausasiakirjassa sitä on selvennetty. Keskeinen päätelmä on se, että valtaosaa käyttöön soveltuvuutta koskevista tiedoista ei sovelleta ilma-aluksien, joka kuuluu luokkaan "muu kuin monimutkainen moottorikäyttöinen ilma-alus". Tarkemmin sanottuna tämä tarkoittaa seuraavaa:

- Lentäjien ja huoltohenkilöstön tyyppikoulutuksen vähimmäisopetusohjelman laatimista koskevaa vaatimusta sovelletaan vain ilma-aluksiin, joilla on tyyppikelpuus. Pienillä ilma-aluksilla oletetaan olevan luokka- tai ryhmäkelpuus. Virasto voi kuitenkin päättää ad hoc -pohjalta, että tyyppikelpuus tarvitaan suorituskyvyn, suunnittelun tai muiden erityiskoulutusta edellyttävien ominaisuuksien vuoksi. Useimpien pienten ilma-alusten osalta näin ei ole, ja siksi niillä oletetaan olevan luokka- tai ryhmäkelpuus. Se, tarvitseeko uusi ilma-alustyyppi tyyppikelpuutuksen vai luokkakelpuutuksen, on osa käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen hyväksyntämenettelyä, ja viime kädessä siitä päättää virasto. Arviointi perustuu objektiivisiin kriteereihin, jotka lisätään ohje- eli GM-aineistoon. Jos ilma-alukselta ei edellytetä yksilöllistä tyyppikelpuutusta, myöskään vastaavia käyttöön soveltuvuutta koskevia tietoja ei vaadita¹⁰.
- Lentoa simuloivia koulutuslaitteita koskevat tiedot vaaditaan vain, jos lentäjien tyyppikelpuutuskoulutuksen opetusohjelmassa käytetään täydellisiä lentoa simuloivia koulutuslaitteita. Pienten ilma-alusten osalta näin ei yleensä ole.
- Matkustamomiehistöön koulutuksen tyyppikohtaiset tiedot vaaditaan vain, jos ilma-aluksen käyttöä koskevissa säännöissä edellytetään matkustamomiehistöä suurimman sallitun matkustajapaikkamäärän perusteella¹¹. Pienissä ilma-aluksissa ei ole näin montaa matkustajapaikkaa.
- Perusminimivarusteluettelon laatimista koskevaa vaatimusta sovelletaan kaikkiin ilma-aluksiin, joita voidaan käyttää kaupallisessa lentotoiminnassa, koska kyseisillä lentotoiminnan harjoittajilla on oltava minimivarusteluettelot näitä ilma-aluksia varten. Tämä tarkoittaa siis sitä, että perusminimivarusteluettelo vaaditaan useimpien pienten ilma-alusten osalta. Jotta tyyppihyväksyntätodistuksen hakijoiden työmäärä voitaisiin pitää mahdollisimman pienenä, virasto laatii yleiset perusminimivarusteluettelot useimpiin muiden kuin monimutkaisten ilma-alusten luokkiin vastaavien hyväksyntäeritelmien avulla. Tyyppihyväksyntätodistuksen hakija, jonka ilma-alus kuuluu näihin luokkiin, voi siis vahvistaa, että tämä yleinen perusminimivarusteluettelo on asianmukainen sen ilma-aluksen suunnittelun osalta. Yleiset perusminimivarusteluettelot sisältävää hyväksyntäeritelmää laaditaan parhaillaan.

13. Huomautusten toimittamisen määräaikaan (13. heinäkuuta 2011) mennessä virasto oli saanut 69 huomautusta 23 kansalliselta viranomaiselta, ammatilliselta järjestöltä ja yksityiseltä yritykseltä.

14. Saatujen huomautusten perusteella ehdotuksiin tehtiin seuraavat muutokset:

⁹ EU-maiden ulkopuolisten hakijoiden osalta virasto on toimivaltainen viranomainen.

¹⁰ Hakija voi aina toimittaa vapaaehtoisesti tyyppikelpuutuskoulutuksen vähimmäisopetusohjelman hyväksyttäväksi käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen yhteydessä.

¹¹ Tällä hetkellä matkustamomiehistöä edellytetään, jos suurin sallittu matkustajapaikkamäärä on yli 19.

- a. Asetukseen lisättiin lisätyyppihyväksyntätodistusten meneillään olevia hyväksyntämenettelyjä ja tyyppihyväksyntätodistusten muutoksia koskeva siirtymämääräys. Tämä määräys puuttui aiemmasta versiosta.
- b. Viittaukset käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin poistettiin kohdista 21A.3 ja 21A.38, joissa käsiteltiin poikkeamista ilmoittamista ja lentokelpoisuusmääräyksiä. Virasto hyväksyi huomautukset, joiden mukaan nämä viittaukset ovat tarpeettomia, koska heti kun käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot ovat osa tyyppihyväksyntää, kohtien 21A.3 ja 21A.3B nykyisen sanamuodon voidaan jo tulkita sisältävän käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin liittyvät poikkeamat ja vaarantavat olosuhteet.
- c. Turvallisuutta parantaviin määräyksiin liittyvä toimintamalli on hylätty. Näin ollen ehdotuksesta poistettiin kohdat 21A.3C ja 21A.3D. Virasto myöntää, että turvallisuutta parantaviin määräyksiin liittyvä toimintamalli oli monimutkainen ja että sen toteuttaminen ei olisi ollut helppoa, ja käytettävissä oli kuitenkin muita sääntelyvälineitä, joilla voidaan saavuttaa samat tavoitteet. Turvallisuutta parantaviin määräyksiin liittyvä toimintamalli oli kahtalainen: ensinnäkin virasto olisi voinut asettaa sen nojalla uusia lentokelpoisuusvaatimuksia nykyisille suunnitteluille, esimerkiksi hiljattain valmistuneelle tai käytössä olevalle ilma-alukselle, ja toisaalta virasto olisi voinut korjata käyttöön soveltuvuutta koskevia osia. Jälkimmäinen tavoite saavutetaan käyttämällä nykyistä välinettä eli lentokelpoisuusmääräyksiä. Koska käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot liitetään osaksi tyyppihyväksyntätodistusta, kohdan 21A.3B soveltamisala, joka koskee lentokelpoisuusmääräysten antamista, sisältää myös käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot. Jos siis syntyy äkillinen tarve korjata jo hyväksytyjä käyttöön soveltuvuutta koskevia tietoja, se voidaan tehdä antamalla lentokelpoisuusmääräys.

Nykyisiä suunnitelmia koskevia uusia lentokelpoisuusmääräyksiä voidaan antaa niitä koskevien täytäntöönpanosääntöjen ja hyväksyntäeritelmien avulla. Tämä tarkoittaa sitä, että virasto laatii asetukseen (EY) N: 1702/2003 uuden liitteen, jonka nimi on osa 26, ja nykyiset JAR-26¹²-määräykset siirretään siihen. Korkean tason vaatimus, sovellettavuus ja voimaantulo sisältyvät osaan 26. Tekniset yksityiskohdat tämän korkean tason vaatimuksen täyttämistä esitetään uudessa hyväksyntäeritelmässä CS-26. Osan 26 vaatimuksia voidaan soveltaa lentotoiminnan harjoittajiin mutta teknisen sisällön mukaan myös suunnitteluhyväksyntätodistuksen haltijoihin. Aina, kun on annettava uusi lentokelpoisuusvaatimus, laaditaan osaa 26 koskeva muutosehdotus. Osan 26, CS-26:n ja kaikkien myöhempien muutosten alustavat versiot laaditaan EASA:n normaalissa sääntelymenettelyssä.

- d. Tyyppihyväksyntätodistuksen hakijan mahdollisuutta pyytää täydentävien käyttöön soveltuvuutta koskevien osien validointia vapaaehtoisesti on selvennetty osan 21 muuttamista koskevassa ehdotuksessa. Mahdollisuus oli jo olemassa, mutta se oli "piilotettu" yleisen termin "toimintatyyppit" alle. Nyt se on selvemmin esillä sääntötekstissä.
- e. Moottorien tyyppihyväksyntätodistuksen haltijoiden velvollisuus toimittaa tietoa ilma-aluksen tyyppihyväksynnän hakijoille käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen täydentämiseksi moottoria koskevilla tiedoilla on poistettu. Virasto myöntää, että moottorin ja ilma-aluksen tyyppihyväksyntätodistuksen haltijoiden/hakijoiden välisiä nykyisiä järjestelyjä voidaan laajentaa kattamaan käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot ilman, että sitä varten täytyy asettaa nimenomainen vaatimus osassa 21.

¹² Euroopan ilmailuviranomaisten keskusyhteistyöelin JAA teki yhteisten ilmailusääntöjen JAR-26 avulla tietyt täydentävät lentotoimintaa koskevat lentokelpoisuusvaatimukset pakollisiksi sellaisille lentotoiminnan harjoittajille, joiden oli noudatettava JAR-OPS 1 -sääntöjä.

- f. Muutosten luokittelua koskevia vaatimuksia on yksinkertaistettu. Sanamuoto "tyyppisuunnittelun muutokset" muutettiin muotoon "tyyppihyväksynnän muutokset". Koska käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot kuuluvat tyyppihyväksyntään mutta eivät tyyppisuunnitteluun, muutoksen myötä myös muuta tekstiä voidaan yksinkertaistaa. Vaikka tyyppisuunnittelun ja käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen muutoksen luokittelun sääntö on sama, se ei kuitenkaan tarkoita sitä, että niitä hallinnoitaisiin samassa prosessissa. Tämän korostamiseksi B jaksoon on lisätty virastoa koskeva vaatimus, jonka mukaan tyyppisuunnitteluun ja käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen muutokset on luokiteltava erikseen. Tämän selventämiseksi laaditaan AMC- ja GM-aineistoa (katso myös jäljempänä oleva g-kohta). Muuttamalla tätä muutosten luokittelua koskevaa vaatimusta voidaan yksinkertaistaa myös suunnitteluorganisaation hyväksynnän haltijoiden mahdollisia kelpoisuuksia. Nykyinen pienten muutosten hyväksyntää koskeva kelpuutus kattaa muutoksen jälkeen sekä tyyppisuunnitteluun että käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen muutokset.
- g. Kaikkien tyyppisuunnittelumuutosten käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin liittyvän vaikutuksen arviointia koskevan vaatimuksen täytäntöönpanoa lykätään vielä toiset kolme vuotta muutetun asetuksen voimaantulon jälkeen. Teollisuus oli ilmaissut vakavia huolenaiheita tästä vaatimuksesta, sillä sen odotettiin lisäävän hallinnollista työmäärää muutosten luokittelu- ja hyväksyntämenettelyn hallinnoinnissa, vaikka valtaosa muutoksista ei vaikuta käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin. Virasto hyväksyy nämä huolenaiheet ja on yhtä mieltä siitä, että tarvitaan lisää GM-aineistoa, joka koskee muutosten luokittelua käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin nähden sekä suunnittelumuutosten vaikutusten arviointia käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin nähden. Tätä ohjeistusta voidaan kehittää kolmivuotisen siirtymäkauden aikana, ja siinä voidaan hyödyntää myös alustavien käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen hyväksynnästä saatuja kokemuksia. Siirtymäkauden aikana on mahdollista hakea käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen hyväksymistä vapaaehtois pohjalta.

III. Viraston lausunnon sisältö

A. Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen laatiminen – suunnitteluhyväksynnän hakijat

15. Kuten edellä on esitetty, alustava toimintamalli, jossa käyttöön soveltuvuus oli määrä hyväksyä erikseen tyyppihyväksynnän lisäksi, päätettiin hylätä. Se korvattiin käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin perustuvalla toimintamallilla, joka kuuluu tyyppihyväksyntään. Toimintamalli on seuraavan yhteenvedon mukainen:
16. Uusien tyyppien osalta¹³ tyyppihyväksyntähakemusta on täydennettävä lisäämällä käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osat hyväksyttäviksi. Tyyppihyväksynnän hakijan on osoitettava vaatimustenmukaisuus sovellettaviin teknisiin standardeihin nähden. Nämä standardit kuuluvat hyväksyntäeritelmiin (CS:iin), jotka virasto myöntää sääntelymenettelyn mukaisesti. Kutakin osaa varten on oltava oma hyväksyntäeritelmänsä: CS-MMEL, CS-FC (lentäjän tyyppikelpuutuskoulutus), CS-SIM (lentoa simuloivat koulutuslaitteet), CS-CC (matkustamomiehistön tyyppikoulutus) sekä CS-MCS (huoltotodisteiden antajien tyyppikoulutus). Kaikki nämä hyväksyntäeritelmät ovat parhaillaan laadittavina, ja ne ovat avoimia tai ne avataan kuulemista varten, kun niitä koskevat ilmoitukset muutosehdotuksista julkistetaan.
17. Tyyppihyväksynnän hakijalla on velvollisuus osoittaa, että käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen mukaiset vaatimukset täyttyvät, ennen kuin tyyppihyväksyntä voidaan myöntää. Vaatimustenmukaisuuden osoittamista on kuitenkin mahdollista lykätä yhden tai useamman käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osan kannalta tyyppihyväksynnän myöntämisen jälkeiseen ajankohtaan, mutta se on osoitettava

¹³ Uusi tyyppi tarkoittaa sellaista ilma-alustyyppiä, jonka tyyppihyväksyntähakemus on tehty tämän lausunnon perusteella muutetun asetuksen (EY) N:o 1702/2003 voimaantulon jälkeen.

ehdottomasti viimeistään ennen kuin EU-valtion lentotoiminnan harjoittaja alkaa harjoittaa lentotoimintaa kyseisellä ilma-alustyyppillä.

18. Kun käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot on hyväksytty, niihin viitataan tyyppihyväksyntäeritelmässä, mutta tiedot sinänsä jäävät tyyppihyväksynnän haltijan haltuun (kuten jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevat ohjeetkin). Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osat on toimitettava lentotoiminnan harjoittajien saataville ja pyydettyäessä kaikille tahoille, joiden on noudatettava niiden sisältöä.
19. Alustavien käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen hyväksynnän hakija on tyyppihyväksynnän haltija. Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen haltija tai mikä tahansa muu oikeussubjekti voi ehdottaa muutoksia alkuperäisiin tietoihin osan 21 alaluvussa D tai E esitettyjen ehtojen nojalla. Tämä tarkoittaa sitä, että nykyisiä tyyppisuunnittelun muutoksia koskevia määräyksiä sovelletaan myös käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen muutoksiin. Kun muutosta suunnitellaan, hakijan on varmistettava, vaikuttaako muutos yhteen vai useampaan hyväksytyyn käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osaan. Jos muutos vaikuttaa tietojen osaan (esimerkiksi jos ohjaamon mittaristoa tai avioniikkaa parannetaan siten, että se edellyttää lentäjien täydennys- tai uusintakoulutusta), hakijan on täydennettävä hakemusta myös käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen edellyttämistä muutoksista. Edellä esitetyn mukaisesti keskustelussa, jota käytiin vastausasiakirjaan saatujen reaktioiden aiheuttamista muutoksista ehdotukseen, päätettiin, että vaatimusta arvioida kaikkien suunnittelumuutosten vaikutusta käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin lykättiin kolmella vuodella.

B. Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen käyttö - lentotoiminnan harjoittajat ja koulutusorganisaatiot

20. Lentotoiminnan harjoittajien ja koulutusorganisaatioiden on käytettävä hyväksytyjä käyttöön soveltuvuutta koskevia tietoja suunnitellessaan tiettyjä tyyppikoulutuksia ja minimivarusteluetteloita. Lentoa simuloivia laitteita koskevia hyväksytyjä tietoja käytetään näiden laitteiden arvioinnissa, ja ne ovat sen vuoksi tarpeen lentoa simuloivien laitteiden käyttäjille. Kuten edellä on esitetty, osa käyttöön soveltuvuutta koskevista tiedoista on pakollisia lentotoiminnan harjoittajille ja koulutusorganisaatioille; toinen osa puolestaan ei ole pakollinen ja sille annetaan AMC-aineiston status. Näin ollen tyyppikoulutusta ja minimivarusteluetteloita koskevat säännöt ja AMC-aineistot, jotka koskevat lentotoiminnan harjoittajia ja koulutusorganisaatioita, on liitettävä käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin. Ohjaamomiestien lupakirjamenettelyä koskevan asetusluonnoksen¹⁴ lopulliseen tekstiin on jo lisätty linkit käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin. Joitakin linkkejä ja siirtymämääräyksiä kuitenkin puuttuivat. Lentotoimintaa koskevassa asetusluonnoksessa¹⁵ suurin osa linkeistä oli vain väliaikaisia eikä niitä ollut eritelty. Näin ollen näitä määräyksiä on täsmennettävä. Lisäksi myöskään siirtymämääräyksiä ei ollut vielä lisätty tekstiin. Osan 66 äskettäiseen muutokseen¹⁶ ei ollut lisätty linkkejä käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin. Sen vuoksi tämä lausunto sisältää näihin asetuksiin ehdotetut muutokset, jotta tarvittavat linkit käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin voidaan tehdä tai jotta niitä voidaan parantaa ja jotta tekstiin voidaan lisätä tarvittavat siirtymämääräykset. Nämä muutokset koskevat ainoastaan käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen pakollista osaa, koska linkki niiden ei-pakolliseen osaan tehdään viraston laatimassa AMC-aineistossa.

C. Poikkeusmenettely ja siirtymätoimet

21. Uusien sääntöjen täytäntöönpanossa tarvitaan poikkeusmenettelyä ja siirtymätoimia. Niiden tarkoituksena on rajoittaa teollisuudelle ja viranomaisille koituvaa hallinnollista työ määrää sekä välttää häiritsemästä meneillään olevia toimintoja.

¹⁴ Uusi asetus on Euroopan komission hyväksymiskäsittelyssä.

¹⁵ Uusi asetus on Euroopan komission hyväksymiskäsittelyssä.

¹⁶ Sisällytetty asetukseen (EU) N:o 1149/2011, jolla muutetaan asetusta (EY) N:o 2042/2003.

22. Tyypin hyväksynnän haltijoita koskevat poikkeusmenettelyt: Kaikkien yhteisen operatiivisen arviointilautakunnan (JOEB) ja EASA:n operatiivisen arviointilautakunnan raporttien osalta poikkeusmenettelyä noudatetaan automaattisesti sen sisällön osalta, joka vastaa käyttöön soveltuvuutta koskevia tietoja osassa 21 vaaditulla/sallitulla tavalla.
23. Lentotoiminnan harjoittajia / koulutusorganisaatioita koskevat poikkeusmenettelyt: Poikkeusmenettelyjä noudatetaan nykyisten kansallisesti hyväksytyjen tyyppikoulutusten, lentoa simuloivien koulutuslaitteiden hyväksyntöjen ja minimivarusteluettelojen osalta.

Kun jotakin ilma-alustyyppiä varten laaditaan käyttöön soveltuvuutta koskevia tietoja (uusia, poikkeusmenettelyyn kuuluvia tai parannettuja), lentotoiminnan harjoittajilla / koulutusorganisaatioilla on näiden tietojen hyväksymisen jälkeen vähintään kaksi vuotta aikaa mukauttaa koulutuksensa käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osien pakollisen osan mukaisiksi. Kun uutta¹⁷ koulutusta suunnitellaan, käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen käyttö on pakollista, jos tiedot ovat saatavilla. Jos tiedot eivät ole saatavilla, koulutus on suunniteltava osassa FCL, osassa OPS ja osassa 66 annettujen sääntöjen mukaisesti.

Minimivarusteluettelo on mukautettava tiukempiin perusminimivarusteluetteloita koskeviin määräyksiin 90 päivän kuluessa; tämä on vakioaika, jota sovelletaan jo nykyisissä säännöissä. Jos EASA:n hyväksymää perusminimivarusteluetteloita ei ole, minimivarusteluettelo (uusi tai muutettu) voi perustua edelleen lentotoiminnan harjoittajasta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymään perusminimivarusteluettelo.

Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen laatiminen ei vaikuta lentoa simuloivien koulutuslaitteiden nykyisiin hyväksyntöihin.

24. Tyypin hyväksynnän haltijoita koskeva päivitys: Päivitys on menettely, jonka avulla laaditaan hyväksytyt käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot sellaiselle ilma-alustyyppille, joka on jo hyväksytty. Seurantamenettely on kevyt menettely verrattuna uuden ilma-alustyyppin käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen alustavaan hyväksyntään.

Päivitystä koskeva hakemus on pakollinen sellaisten ilma-alusmallien osalta, joita valmistetaan ja toimitetaan EU-valtioiden lentotoiminnan harjoittajille edelleen¹⁸. Hyväksyntä on hankittava kahden vuoden kuluessa osan 21 muuttamisen jälkeen. Päivitystä ei vaadita huoltotodistuksen antajien tyyppikelpuutuskoulutuksen vähimmäisvaatimusten eikä ilma-aluksen hyväksynnän alkuperään liittyvien tietojen, jotka tukevat lentoa simuloivien koulutuslaitteiden objektiivista hyväksyntää, osalta, vaan se voidaan tehdä vapaaehtoisesti. Jos jonkin mallin tuotanto aloitetaan uudestaan sen jälkeen, kun sen tuotanto on ollut keskeytettynä, käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot on hyväksyttävä, ennen kuin EU-valtion lentotoiminnan harjoittaja aloittaa toiminnan uudella ilma-aluksella.

Päivitys on vapaaehtoista muille malleille, joita ei enää valmisteta, sekä osille, jotka eivät ole pakollisia.

25. Meneillään olevat hyväksynnät: Sellaisten ilma-alustyyppien, muunnelmien tai lisätyypin hyväksyntöjen, joiden osalta hyväksyntä on meneillään osan 21 muuttamisen hetkellä, osalta ei voida soveltaa poikkeusmenettelyä, koska siinä tarvittavaa virallista asiakirjaa / hyväksyntätodistusta ei ole. Näin ollen asianmukaisten hakijoiden on laajennettava EASA:lle osoittamaansa tyyppin hyväksyntähakemusta siten, että se sisältää myös käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot. Jos tämä hakija on kuitenkin tehnyt jo hakemuksen operatiivisen arviointilautakunnan arviointia varten, tässä arviointimenettelyssä tehty työ hyväksytään ilman muita varmuuksia siirryttäessä

¹⁷ Lentotoiminnan harjoittajille / koulutusorganisaatioille uusi.

¹⁸ Tämä tarkoittaa sitä, että jos tuotanto on lopetettu mutta aloitetaan myöhemmin uudestaan, käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot on laadittava.

käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin liittyvään menettelyyn. Meneillään olevan tyyppihyväksynnän hakija voi päättää laajentaa hakemustaan kattamaan käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot heti muutetun asetuksen voimaantulon jälkeen. Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen hyväksyntä on kuitenkin hankittava kahden vuoden kuluessa uuden säännön voimaantulosta tai ennen kuin EU-valtion lentotoiminnan harjoittaja alkaa käyttää ilma-alusta lentotoiminnassa, jos se tapahtuu tämän kahden vuoden määräajan jälkeen.

26. Suunnitteluorganisaation hyväksynät (DOA): Kun käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot sisältyvät tyyppihyväksyntään joko poikkeusmenettelyn tai päivityksen perusteella, tyyppihyväksynnän haltijan on hankittava hyväksyntä sen suunnitteluorganisaation hyväksynnän soveltamisalan laajentamiselle tai tarvittaessa muille suunnitteluorganisaation hyväksyntään liittyville menettelyille, jotta käyttöön soveltuvuutta koskevat näkökohdat otetaan niissä huomioon kahden vuoden kuluessa siitä, kun sääntöä on alettava soveltaa.

Uusien tyyppihyväksyntöjen hakijoiden, joiden on sisällytettävä käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot hakemukseensa, on laajennettava suunnitteluorganisaation hyväksynnän soveltamisalaa tai hankittava hyväksyntä muille suunnitteluorganisaation hyväksyntään liittyville menettelyille, ennen kuin käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot hyväksytään.

27. *Muutoksia ja lisätyyppihyväksyntöjä koskeva siirtymäaika* Kuten edellä on esitetty, kaikkien tyyppisuunnittelumuutosten käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin liittyvän vaikutuksen arviointia koskevan vaatimuksen täytäntöönpanoa lykätään vielä toiset kolme vuotta muutetun asetuksen voimaantulon jälkeen. Siirtymäkauden aikana on mahdollista hakea käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen hyväksymistä vapaaehtoispuhjalta.

IV. Lainsäädännöllisten vaikutusten arviointi

28. Tämän lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnin tarkoituksena on analysoida tärkeimmät tässä lausunnossa ehdotetun säännön aiheuttamat vaikutukset, jotka on esitetty edellä III jaksossa.

Alat, joihin sääntö vaikuttaa

29. Viraston toimialan mukaiset siviili-ilmailuyhteisön alat, joihin sääntö vaikuttaa:
- EU:n kelpoisuusehdot täyttävä henkilöstö: lentäjät, matkustamomiehistö, huoltotodisteiden antajat
 - ilma-aluksen tyyppihyväksynnän haltijat ja hakijat (EU-valtiot ja EU:n ulkopuoliset valtiot)
 - ilma-aluksen lisätyyppihyväksynnän hakijat (EU-valtiot ja EU:n ulkopuoliset valtiot)
 - EU-valtioiden lentotoiminnan harjoittajat ja ilma-alusten omistajat
 - koulutusorganisaatiot (EU-valtiot ja EU:n ulkopuoliset valtiot)
 - lentoa simuloivien koulutuslaitteiden valmistajat ja käyttäjät (EU-valtiot ja EU:n ulkopuoliset valtiot)
 - hyväksytyt huolto-organisaatiot (EU-valtiot ja EU:n ulkopuoliset valtiot)
 - toimivaltaiset viranomaiset (EASA ja kansalliset ilmailuviranomaiset).

Vaikutukset

Turvallisuusvaikutus

30. Viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana tapahtui monta vaaratilannetta ja onnettomuutta, jossa henkilöstön koulutukseen tai perusminimivarusteluetteloon liittyvien puutteiden havaittiin olleen kausaalisia tai vaikuttavia tekijöitä. Tämän vuoksi vastaavat kansalliset onnettomuustutkintalautakunnat ovat suositelleet virastolle koulutusta ja perusminimivarusteluetteloja koskevien sääntöjen parantamista. Käyttöön

soveltuvuutta koskeviin tietoihin perustuvan toimintamallin odotetaan olevan vastaus näihin turvallisuussuosituksiin, sillä sen avulla voidaan parantaa hyväksynnän, lentotoiminnan ja huoltomenettelyjen välistä yhteyttä.

31. Merkittävimmät ja uusimmat turvallisuussuositukset esitetään jäljempänä.

a. 1. kesäkuuta 2009, Air Francen lento 447, A330, Atlantin valtameri

Suositus: "BEA (Ranskan ilmailuonnettomuuksia käsittelevä viranomaisena) suosittelee, että EASA tarkistaa tarkastus- ja koulutusohjelmien sisällön sekä määrää etenkin tietyt ja säännölliset harjoitukset, jotka koskevat ilma-aluksen manuaalista käsittelyä lähestymisvaiheen sakkauksen ja siitä selviämisen yhteydessä myös suurissa lentokorkeuksissa, pakollisiksi."

b. 25. helmikuuta 2009, Turkis Airlinesin lento 1951, B737, lentokenttä Amsterdam Schiphol

Suositus: "DGCA:n, ICAO:n, FAA:n ja EASA:n olisi muutettava asetuksiaan siten, että lentoyhtiöt ja lentokoulutusorganisaatiot huolehtivat siitä, että niiden toistuvat koulutusohjelmat sisältävät harjoituksia lähestymisvaiheen sakkaustilanteista selviämisestä."

c. 27. marraskuuta 2008, XL Airways, A320, Perpignan

Suositus: "BEA suosittelee, että EASA parantaa yhteistyössä valmistajien kanssa koulutuksen harjoituksia ja tekniikoita, jotka liittyvät lähestymisvaiheessa tapahtuvaan sakkaukseen lentokoneen hallinnan varmistamiseksi nousuakselilla."

d. 20. elokuuta 2008, Spanairin lento 5022, MD-82, lentokenttä Madrid-Barajas

Suositus: "Suosittelemme, että Euroopan lentoturvallisuusvirasto (EASA) muuttaa perusminimivarusteluettelon (MMEL) kohtaa 30.8 Boeingin seuraavien lentokonemallien osalta: Boeing DC-9, MD-80, MD-90 ja B-717, sekä tutkii mahdollisuutta olla antamatta lentolupaa lentokoneelle, jossa on RAT-anturin lämmitykseen maassa liittyvä vika, ja jos koneelle annetaan lentolupa, asiasta tehdään selvä merkintä huolto- ja toimintaohjeisiin sekä muihin perusminimivarusteluettelon kohtiin, jotka voivat liittyä mainittuun vikaan."

Suositus: "Suosittelemme, että Euroopan lentoturvallisuusvirasto (EASA) laatii lentoa simuloivia koulutuslaitteita koskevia vaatimuksia, jotta niillä annettavassa koulutuksessa voidaan käsitellä sellaisia lentoonlähdön aikaisia jatkuvia sakkauksia (sustained take-off stalls), joista aiheutuu tilanteita, joissa lennon rajakäyrät saattavat ylittyä."

e. 9. heinäkuuta 2006, S7 Airlinesin lento 778, A310, Irkutskin lentokenttä

Suositus: "Suosittelemme, että EASA ja muut hyväksyntäviranomaiset sekä suurten kuljetuslentokoneiden valmistajat tarkistavat inhimillisiin tekijöihin liittyviä ongelmia, jotka koskevat lentoluvan antamisen ehtoja ja operationaalisia menettelyjä tilanteissa, joissa yksi työntövoiman käännin ei toimi, jotta vältetään työntövoiman tahaton kääntyminen eteenpäin."

f. 21. syyskuuta 2005, Robinson R22 F-GRIB

Suositus: "EASA:n on määrättävä pakolliseksi, että lentäjät osallistuvat R22 Marinerin erityispiirteitä käsittelevään koulutukseen, jos se on varustettu kellukelaskutelineillä."

32. Tarve parantaa hyväksynnän, toiminnan ja huoltotoimien välistä yhteyttä on osoitettu myös seuraavissa tutkimuksissa, jotka on tehty Euroopassa ja Yhdysvalloissa:

- a. "Tutkimus kaupallisten lentokoneiden hyväksyntämenettelyistä – valikoitujen ilma-alusten hyväksynnän, toiminnan ja huoltomenettelyn arviointi, FAA, maaliskuu 2002." FAA:n vuonna 2001 toteuttaman CPS:n tulokset ja havainnot koskevat hyväksyntä-, huolto- ja toimintamenettelyjen rajapintaan liittyviä ongelmia.

- b. "FAA:n inhimillisiä tekijöitä käsittelevän työryhmän raportti ohjaamomiehistön ja nykyaikaisten ohjaamojärjestelmien välisistä rajapinnoista, 18.6.1996¹⁹". FAA:n inhimillisiä tekijöitä käsittelevän työryhmän raportissa vuodelta 1996 määritettiin myös lisätyyppi hyväksyntään liittyviä ongelmia (esimerkiksi ettei olla välttämättä tietoisia ohjaamon suunnittelufilosofiasta tai käytetyistä toimintaoletuksista).
- c. "Kaupallisen ilmailun turvallisuusryhmän (CAST) yhteisen turvallisuustyöryhmän raportti (15. helmikuuta 2003²⁰) sisältää turvallisuussuosituksen, jonka mukaan "olisi kehitettävä luotettavia menetelmiä sen varmistamiseksi, että lentotoiminnasta ja huollosta vastaava henkilöstö on tietoinen olennaisista toimintatiedoista oikea-aikaisesti ja että he huomioivat nämä tiedot työssään".
33. Kun otetaan käyttöön henkilöstön tyyppikoulutusta koskevat säännöt ja perusminimivarusteluettelot osana käyttöön soveltuvuutta koskevia tietoja kaikkia lentotoiminnan harjoittajia ja koulutusorganisaatioita koskevana pakollisina vähimmäisvaatimuksina, joita tuetaan standardointitoimien avulla, kaikki koulutukset ja minimivarusteluettelot odotetaan hyväksyttävän samaan standardiin perustuen.
34. Vastuut määritellään entistä selvemmin, jolloin tyyppikelpuutuskoulutuksen vähimmäisopetusohjelmaa ja perusminimivarusteluetteloa koskevat vastuut tulevat kattavasti määritettyä.
- a. Vastuu alustavien käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen laatisesta kaikkein tarvittavine osineen on ilma-aluksen tyyppi hyväksynnän haltijalla. Virasto katsoo, että tyyppi hyväksynnän haltija on paras taho näiden osien kehittämiseen, koska tällä on kaikki tarvittavat taustatiedot, jotka ovat saatavilla suunnittelun ja lentokelpoisuuteen liittyvien toimien perusteella. Jotta voitaisiin esimerkiksi laatia turvallinen perusminimivarusteluettelo, laatijalla on oltava tietoa ilma-aluksen järjestelmien turvallisuusanalyysistä. Tyyppi hyväksynnän haltijan vastuun vahvistamisella käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osien kannalta odotetaan olevan suotuista vaikutus turvallisuuteen.
- b. Kun virasto ottaa samalla vastuun vähimmäisopetusohjelman ja perusminimivarusteluettelon hyväksymisestä, voidaan hyödyntää sitä asiantuntemusta, jota käytettiin tyyppisuunnitelman lentokelpoisuushyväksynnän myöntämisessä.
- c. Tyyppikoulutuksen ja perusminimivarusteluettelon osalta noudatetaan ennakoivaa toimintatapaa, kun "jatkuvan käyttöön soveltuvuuden" toimintamallia aletaan toteuttaa. Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen laatija on vastuussa siitä, että hyväksytyt tietojen osat ovat jatkuvasti valideja. On selvää, että tämän vastuullisen tahon on seurattava kokemuksen karttumista hyväksytyjen osien avulla, ja sen on reagoitava turvallisuuspoikkeamien ilmetessä. Pahimmassa tapauksessa – jos kyse on välittömistä turvallisuuteen liittyvistä huolenaiheista – virasto voi antaa lentokelpoisuusmääräyksiä käyttöön soveltuvuutta koskevissa tiedoissa olevien puutteiden korjaamiseksi, jos se on tehtävä lentotoiminnan harjoittajien tasolla. Säännön myötä myös suunnittelumuutoksia tekevien kolmansien osapuolten (lisätyyppi hyväksyntä) on pohdittava, miten suunnittelumuutos vaikuttaa käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin, voidakseen ehdottaa muutoksia käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osiin.
35. Kaiken kaikkiaan käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen perusteella voidaan varmistaa yhtenäiset tiukat vaatimukset miehistön koulutuksen ja perusminimivarusteluettelon osalta sekä selventää näitä menettelyjä koskevia vastuita. Tästä odotetaan koituvan merkittävää hyötyä turvallisuudelle, ja tämän odotetaan vaikuttavan myös yhtenäiseen ja erinomaiseen turvallisuuteen.

¹⁹ https://www.faa.gov/aircraft/air_cert/design_approvals/csta/publications/media/fltcrewsfltdeck.pdf.

²⁰ http://www.cast-safety.org/pdf/jsit_loss%20-control.pdf.

Taloudellinen vaikutus teollisuuteen

Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen käyttöönotosta odotetaan aiheutuvan lisäkustannuksia tyyppi hyväksynnän ja lisätyyppi hyväksynnän haltijoille ja hakijoille. Nämä kustannukset voidaan siirtää osittain tai kokonaan asiakkaiden maksettaviksi tuotteiden tai tietojen hinnoissa.

Tämä ei kuitenkaan vaikuta teollisuuden kokonaiskustannuksiin. Tyyppi hyväksynnän ja lisätyyppi hyväksynnän hakijoille/haltijoille koituvat kustannukset voidaan jakaa kolmeen ryhmään:

- käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen laadintaan ja hyväksyntään liittyvät kustannukset
- käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen ajan tasalla pitämiseen liittyvät kustannukset
- suunnitteluorganisaatio hyväksyntöjen laajentamiseen liittyvät kustannukset.

Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen laadintaan ja hyväksyntään liittyvät kustannukset voidaan jaotella uusia hakemuksia koskeviin kustannuksiin ja pakollista päivitystä koskeviin kustannuksiin. Kaikkien kustannuserien osalta on otettava huomioon, että useimmat tyyppi hyväksynnän ja lisätyyppi hyväksynnän haltijat, joita tämä sääntelytehtävä koskee, toteuttavat jo vapaaehtoista operatiivisen arviointilautakunnan menettelyä. Kustannusvaikutusten analyysissä on siis tarkasteltava tämän lausunnon mukaisen käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin liittyvän ehdotuksen aiheuttamia *lisäkustannuksia* nykyisiin operatiivisen arviointilautakunnan menettelyihin verrattuna.

36. Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen käyttäjille (esimerkiksi lentotoiminnan harjoittajat ja koulutusorganisaatiot) odotetaan aiheutuvan jonkin verran kustannusvaikutuksia. Operatiivisten arviointilautakunnan raporteista, muista lähteistä tai itse kehitettyjen tietojen käyttämisen sijasta nämä tahot käyttävät käyttöön soveltuvuutta koskevia tietoja. Näiden tietojen käytettävyydellä saattaa itse asiassa olla niihin kohdistuvia suotuisia vaikutuksia. Ne voivat nimittäin käyttää käyttöön soveltuvuutta koskevia tietoja uusien koulutusten ja minimivarusteluetteloitten kehittämisessä, jolloin kehityskustannukset pienenevät. Nykyisten koulutusten ja minimivarusteluetteloitten muuttamisesta käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen mukaisiksi aiheutuu jonkin verran lisäkustannuksia. Tätä koskeva siirtymävaihe kestää kuitenkin neljä vuotta, joten tällaisen päivityksen odotetaan sijoittuvan aineiston luonnolliseen päivitykseen.

Jäljempänä edellä esitettyjä keskeisiä seikkoja tarkastellaan yksityiskohtaisemmin odotettujen kustannusvaikutusten suuruusluokan määrittämiseksi.

Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen laadinnasta ja hyväksynnästä aiheutuvat kustannukset uusien tyyppi hyväksyntähakemusten osalta

37. *Suuret lentokoneet ja monimutkaiset roottori-ilma-alukset.* Nykyinen käytäntö on se, että kaikki hakijat, jotka hakevat EASA:n tyyppi hyväksyntää isolle lentokoneelle tai monimutkaiselle roottori-ilma-alukselle, hakevat vapaaehtoisesti myös operatiivisen arviointilautakunnan arviointia. Näissä operatiivisen arviointilautakunnan arvioinneissa²¹ käsitellään yleensä lentäjien tyyppikelpuutuskoulutuksen ja matkustamomiehistön opetusohjelma, lentoa simuloivia koulutuslaitteita koskevat tiedot sekä perusminimivarusteluettelo. Näin ollen käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin perustuvan pakollisen toimintamallin käyttöönotosta aiheutuvat lisäkustannukset rajoittuvat huoltotodisteita antavan henkilöstön tyyppikelpuutuskoulutuksen opetusohjelmaan ja matkustamomiehistön tyyppikoulutukseen; monien isojen

²¹ Muutamalle muulle kuin länsimaissa suunnitellulle ilma-alukselle ei tehty täydellistä operatiivisen arviointilautakunnan arviointia, mutta niiden osalta kansalliset ilmailuviranomaiset toteuttavat arviointeja. Vaikutus teollisuuden kokonaiskustannuksiin on vähäinen.

lentokoneiden osalta matkustamomiehistön koulutus ei kuulunut operatiivisen arviointilautakunnan arviointiin. Useimpien monimutkaisten roottori-ilma-alusten enimmäismatkustajamäärä on alle 20, jolloin matkustamomiehistöä ei vaadita, eikä koulutusaineistoa ole tällöin myöskään tarpeen laatia.

38. *Muu kuin monimutkainen roottori-ilma-alus.* Tällä hetkellä valtaosa hakijoista, jotka hakevat EASA:n tyyppihyväksyntää muulle kuin monimutkaiselle roottori-ilma-alukselle, hakee vapaaehtoisesti myös operatiivisen arviointilautakunnan arviointia lentäjien tyyppikelpuutuskoulutuksen opetusohjelmalle. Kun käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin perustuva toimintamalli on otettu käyttöön, näiden hakijoiden on haettava lisäksi myös perusminimivarusteluettelon hyväksyntää. Koska useimmat muut kuin monimutkaiset roottori-ilma-alukset ovat kuitenkin monimutkaisia, ei ole käytännöllistä laatia yleistä perusminimivarusteluettelo, jota kaikki voisivat käyttää. Muilla kuin monimutkaisilla helikoptereilla on kuitenkin ryhmäkelpuus huoltotodisteita antavan henkilöstön osalta, jolloin ei ole tarpeen laatia opetusohjelmaa tyyppikelpuutuskoulutukseen. Muissa kuin monimutkaisissa roottori-ilma-aluksissa saa olla enintään yhdeksän matkustajaa, joten niissä ei tarvita matkustamomiehistöä. Uusien hakemusten osalta lisäkustannukset rajoittuvat perusminimivarusteluettelon laadinnasta ja hyväksynnästä aiheutuviin kustannuksiin.
39. *Muut kuin monimutkaiset ilma-alukset (pienet lentokoneet, erittäin kevyet lentokoneet, kevyet urheilulentokoneet, purjelentokoneet ja kuumailmapallot).* Suorituskykyisiä pieniä lentokoneita lukuun ottamatta millekään tämän luokan ilma-alukselle ei tehdä tällä hetkellä operatiivisen arviointilautakunnan arviointia. Suorituskykyisten pienten lentokoneiden osalta operatiivisen arviointilautakunnan arviointi koskee vain lentäjien tyyppikelpuutuskoulutusta. Kun käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin perustuva toimintamalli otetaan käyttöön, ainoa osa, joka on laadittava nykyisten tietojen lisäksi, on perusminimivarusteluettelo. Tämän ilma-alusluokan osalta perusminimivarusteluettelo voi perustua yleiseen perusminimivarusteluettelo, jonka laatii virasto. Näin ollen tyyppihyväksynnän hakijalta ei edellytetä kovin suuria ponnisteluja.
40. Koska käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osien laadinnasta ja hyväksynnästä ei ole esimerkkejä, odotettuja kustannuksia koskevat arviot perustuvat operatiivisen arviointilautakunnan toiminnan aloittamisesta saatuihin kokemuksiin. Tietyt valmistajat ovat toimittaneet summittaisia tietoja operatiivisen arviointilautakunnan toiminnasta aiheutuneista kustannuksista, joita on käytetty käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen laadinnasta aiheutuvien kustannusten arvioinnissa.
41. Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen hyväksynnästä virastossa aiheutuvat kustannukset ovat samansuuruisia kuin toiminnasta perittävät maksut ja palkkiot. Maksu- ja palkkioasetuksen²² mukaisesti virasto laskuttaa käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen hyväksynnän tunti-laskutuksena.
42. Kustannusarvion laatimiseksi arvioitiin tarvittavien työtuntien määrä keskeisten käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osien kannalta: ohjaamomiehistön tyyppikelpuutuskoulutus (OSD-FC), huoltotodisteiden antajien tyyppikelpuutuskoulutus (OSD-M), matkustamomiehistön tyyppikohtainen koulutus (OSD-CC) sekä minimivarusteluettelo (MMEL) (katso (katso Taulukko 1: Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen laadinta ja hyväksyntä – arvio tarvittavista työtunneista ilma-alusluokittain uuden tyyppihyväksyntähakemuksen osalta).

²² Komission asetus (EY) N:o 593/2007, annettu 31 päivänä toukokuuta 2007, Euroopan lentoturvallisuusviraston perimistä maksuista ja palkkioista (EUVL L 140, 1.6.2007, s. 3). Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 23. joulukuuta 2008 annetulla asetuksella (EY) N:o 1356/2008 (EUVL L 350, 30.12.2008, s. 46).

Taulukko 1: Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen laadinta ja hyväksyntä – arvio tarvittavista työtunneista ilma-alusluokittain uuden tyyppihyväksyntähakemuksen osalta

Ilma- alusluokka	Ohjaamo- miehistön tyyppikelpuutus- koulutus	Huoltotodisteiden antajien tyyppikelpuutuskoulutus		Tyyppikohtaiset tiedot matkustamomiehistöä varten		Perusminimivaruste- luettelo	
		(tunnit)	Laadinta (tunnit)	Hyväksyntä (tunnit)	Laadinta (tunnit)	Hyväksyntä (tunnit)	Laadinta (tunnit)
Suuret lentokoneet	-	3 200	1 050	2 000	750	-	-
Pienet monimutkaiset lentokoneet ²	-	1 200	600	ei sovelleta	ei sovelleta	1 600	900
Monimutkaiset roottori-ilma- alukset	-	1 600	800	ei sovelleta	ei sovelleta	-	-
Muut kuin monimutkaiset roottori-ilma- alukset	-	ei sovelleta	ei sovelleta	ei sovelleta	ei sovelleta	800	400
Muut kuin monimutkaiset ilma-alukset	-	ei sovelleta	ei sovelleta	ei sovelleta	ei sovelleta	8	4

Huomautukset:

1. Suurin sallittu lentoonlähtöpaino yli 5,71 tonnia.

2. Suurin sallittu lentoonlähtöpaino alle 5,7 tonnia; kaksi moottoria tai yhden turbiinin suorituskyky.

:- Tämä käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osa kuuluu nykyisiin operatiivisen arviointilautakunnan arviointeihin.

Ei sovelleta: ei oleellinen, koska tätä käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osaa ei yleensä vaadita näihin luokkiin kuuluvilta ilma-aluksilta.

43. Tyyppikohtaisten tietojen laadinta- ja hyväksyntäkustannukset on arvioitu näiden tietojen sekä teollisuuden ja viraston tuntimääräarvion perusteella, ja ne on esitetty jäljempänä taulukossa

Taulukko 2.

44. Uusien tyyppihyväksyntöjen hakijoille käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen laadinnasta ja hyväksynnästä koituvat vuotuiset kokonaiskustannukset on johdettu laskemalla yhteen oletettu uusien tyyppihyväksyntähakemusten vuosittain odotettava määrä. Nämä oletukset perustuvat aiempien vuosien keskiarvoihin. Kustannuksia, jotka aiheutuvat käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osien lisäämisestä tyyppihyväksynnän hakijan pyynnöstä, ei ole huomioitu näissä laskelmissa. Näin ollen laadinnasta ja hyväksynnästä teollisuudelle aiheutuvien vuotuisten kokonaiskustannusten määräksi arvioidaan 2,6 miljoonaa euroa.

Taulukko 2: Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen laadinta- ja hyväksyntäkustannukset uusien tyyppihväksyntähakemusten osalta

Ilma-alusluokka	Tyyppihväksyntöjen lukumäärä vuosittain	Tyyppihväksyntäkohtaiset kustannukset (€)	Vuotuiset kustannukset (€)
Suuret lentokoneet	1,5	952 000	1 428 000
Pienet monimutkaiset lentokoneet	1	640 000	640 000
Monimutkaiset roottori-ilma-alukset	1	352 000	352 000
Muut kuin monimutkaiset roottori-ilma-alukset	1	176 000	176 000
Muut monimutkaiset ilma-alukset	14	1 760	24 640
Yhteensä			2 620 640

Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen päivityksestä aiheutuvat kustannukset

45. *Monimutkaiset moottorikäyttöiset lentokoneet ja roottori-ilma-alukset.* Päivitystä vaaditaan edelleen tuotannossa olevien ilma-alusten osalta, ja se on rajattu ohjaamomiestien tyyppikelpuutuskoulutukseen, matkustamomiestien tyyppikoulutukseen ja perusminimivarusteluun. Laadinnasta aiheutuvat kustannukset ovat vähäisiä, koska päivityksen perusteena voi olla tietyn lentotoiminnan harjoittajan osalta hyväksytty koulutus tai yhden kansallisen ilmailuviranomaisen hyväksymä perusminimivarustelu. Tyyppihväksynnän haltijan on vain ilmoitettava virastolle jompikumpi näistä hyväksytyistä osista. Viraston työmääräksi on arvioitu 28 henkilötyötuntia tyyppin ja kunkin osan perusteella. Teollisuuden työmääräksi on arvioitu kahdeksan tuntia. Kaiken kaikkiaan kunkin päivityksen hyväksyntäkustannuksiksi on arvioitu 7 500 euroa. Päivitusmenettely arvioidaan saatavan valmiiksi kahden vuoden kuluessa.
46. Päivityshväksyntöjen määrää koskevan viraston arvion mukaan (Taulukko 3) kokonaiskustannuksiksi on arvioitu suurin piirtein 700 000 euroa.
47. *Muut kuin monimutkaiset moottorikäyttöiset lentokoneet ja kuumailmapallot.* Päivityksiä vaaditaan siis edelleen tuotannossa olevilta ilma-alusmalleilta. Ainoa sovellettava osa on kuitenkin perusminimivarustelu. Näiden ilma-alusluokkien osalta virasto laatii yleisen perusminimivarusteluun, jota voidaan käyttää sellaisenaan tai mahdollisilla lisäkohdilla täydennettynä vapaaehtoisesti. Näin ollen laadinnasta ja hyväksynnästä aiheutuvat kustannukset ovat mitättömän pieniä.

Taulukko 3: Kustannusarvio käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen päivityshyväksynnöistä (kertakustannukset)²³

Ilma- alusluokka	Päivityshyv. yksikkö- kustannus (€)	Ohjaamomiehistön tyyppikelp.		Tyyppikohtaiset tiedot / matkustamomiehistö		Perusminimi- varusteluettelo		Kustannukset yhteensä (€)
		Päivitys- hyv. lkm	Kokonais- kustannukset ohjaamomiehistön tyyppikelpuutuskoul. liittyvien tietojen päivityksestä (€)	Päivitys- hyv. lkm	Kokonais- kustannukset matkustamomiehistön tyyppikohtaisten tietojen päivityksestä(€)	Päivitys- hyv. lkm	Kokonais- kustannukset perusminimi- varuste- luettelon päivityksestä (€)	
Suuret lentokoneet ja pienet monimutkaiset lentokoneet	7 520	38	285 760	11	82 720	29	218 080	586 560
Roottori-ilma- alukset	7 520	10	75 200	ei sovelleta	ei sovelleta	10	75 200	150 400
Yhteensä			360 960		82 720		283 280	736 960

Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen laadinnasta ja hyväksynnästä aiheutuvat kustannukset uusille lisätyyppihyväksynnän haltijoille/hakijoille

48. Nykyisten lisätyyppihyväksyntöjen päivitys ei ole pakollista, joten tämä sääntelytehtävä ei vaikuta lisätyyppihyväksyntöjen haltijoihin. Se saattaa kuitenkin vaikuttaa uusia lisätyyppihyväksyntöjä suunnitteleviin tahoihin kolmen vuoden ylimääräisen siirtymävaiheen jälkeen, jos lisätyyppihyväksyntä vaikuttaa voimassa oleviin käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin.
49. Kaikkien uusien lisätyyppihyväksyntöjen hakijoiden on arvioitava lisätyyppihyväksyntöjen mahdolliset vaikutukset käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osiin. Ainoastaan jos vaikutus havaitaan, hakijoiden on laadittava tarvittavat täydennykset käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen hyväksytyihin osiin lisätyyppihyväksynnän osana. Kustannuksia aiheutuu käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen täydennysten laatimisesta, näiden osien voimassaolon jatkamisesta sekä maksuista ja palkkioista, jotka virasto perii hyväksynnästä. Kaikki nämä kustannukset ovat oikeasuhteinen murto-osa ensimmäisten käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen laadinnan kustannuksista, ja ne on suhteutettu lisätyyppihyväksynnän laajuuteen ja siitä koulutukseen ja perusminimivarusteluetteloon kohdistuviin vaikutuksiin. Edellä esitetyn mukaisesti kaikkien muutosten ja lisätyyppihyväksynnän käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin liittyvän vaikutuksen arviointia koskevan vaatimuksen täytäntöönpanoa lykätään kolme vuotta, jotta AMC- ja GM-aineiston kehittämistä voidaan jatkaa. Tänä aikana arvioidaan myös tämän vaatimuksen tarkka vaikutus. Erään valmistajan laskelmien perusteella vain viisi prosenttia kaikista muutoksista saattaa vaikuttaa käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin, joten lisäkustannukset ovat suhteellisen vähäisiä.

²³ Tämä taulukko ei sisällä muita kuin monimutkaisia lentokoneita, koska näiden ilma-alusten osalta päivitysmenettely koostuu vain sen vahvistamisesta, että käytössä on viraston laatima yleinen perusminimivarusteluettelo.

Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osien voimassaolon jatkamisesta aiheutuvat kustannukset

50. Tyyppihyväksynnän haltijan on tutkittava ja seurattava poikkeamia sen varalta, aiheutuivatko ne mahdollisista käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osissa olevista puutteista. Tällä hetkellä tyyppihyväksynnän haltijoilla on jo sama velvollisuus suunnittelupuutteiden aiheuttamien poikkeamien osalta. Pohjimmasta syytä on vaikea määrittää, ennen kuin jokin poikkeama on analysoitu. Sen vuoksi voidaan käyttää myös nykyistä poikkeamailmoitusten käsittelyssä käytettävää järjestelmää, jotta löydetään ne poikkeamat, jotka liittyvät käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin. Jos ensimmäinen analyysi osoittaa, että pohjimmainen syy liittyy käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin, analysoinnin jatkamisesta ja parannusten kehittämisestä aiheutuvat kustannukset voidaan liittää käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen voimassaolon jatkamiseen. Operatiivisen arviointilautakunnan toiminnasta kerättyjen kokemusten perusteella virasto odottaa, että sellaisten tapausten määrä, joissa poikkeamat liittyvät käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin, on suhteellisen pieni. Näin ollen lisäkustannusten määrä arvioidaan seuraavasti:

Taulukko 4: Kustannusarvio käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osien voimassaolon jatkamisesta²⁴

Ilma- alusluokka	Tunnit / tyyppihyväksynnän haltija (A)	Tuntipalkkio (€) (B)	Tyyppihyväksynnän haltijoiden lukumäärä (c)	Kokonaiskustannukset (€) (AXBXC)
Suuret lentokoneet	800	100	15	1 200 000
Pienet monimutkaiset lentokoneet	400	100	9	360 000
Monimutkaiset roottori-ilma- alukset	600	100	6	360 000
Muut kuin monimutkaiset roottori-ilma- alukset	200	100	6	120 000
Muut kuin monimutkaiset ilma-alukset	0	100	0	0
Yhteensä			36	2 040 000

Suunnitteluorganisaatiohyväksynnän laajentamisesta (käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen lisäys) aiheutuvat kustannukset

51. Jos tyyppihyväksynnän haltijan käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot ovat uusia tai päivitettyjä, hänen edellytetään laajentavan suunnitteluorganisaation hyväksyntää siten, että siihen lisätään käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot. Tämä koskee organisaatioita,

²⁴ Käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin liittyvien vuotuisten tuntien määrät on arvioitu varovasti sen perusteella, että kutakin isojen lentokoneiden tyyppihyväksynnän haltijaa kohti ilmenee 1 500 poikkeamaa vuosittain, joista viisi prosenttia liittyy käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin. Kutakin poikkeamaa, johon liittyy mahdollisesti vaarallisia olosuhteita, varten on arvioitu keskimäärin 10–11 työtuntia.

joilla on suunnitteluorganisaation hyväksyntä ja joiden käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osalta on noudatettu poikkeusmenettelyä tai joilta edellytetään päivitystä, sekä niitä, jotka hakevat uutta tyyppihyväksyntää. Tämä tarkoittaa sitä, että tätä sovelletaan noin 40 organisaatioon. Suunnitteluorganisaatiohyväksynnän laajentamisen hyväksynnästä aiheutuvia lisäkustannuksia on vaikea arvioida, koska ne määräytyvät pitkälti sen mukaan, miten organisaatio on osallistunut operatiivisen arviointilautakunnan toimiin. Valtaosalla suuria lentokoneita suunnittelevista organisaatioista on jo käytössä menettelyt useimpien käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osien käsittelemiseksi. Heidän osaltaan nämä toimet on sisällytettävä suunnitteluorganisaation hyväksyntää koskevaan rakenteeseen. Muiden kuin monimutkaisten ilma-aluksen suunnittelijoilla ei välttämättä ole kokemusta operatiivisesta arviointilautakunnasta, mutta heidän osaltaan suunnitteluorganisaation hyväksynnän laajentaminen koskee vain perusminimivarusteluetteloita – tietäen, että virasto laatii yleisiä perusminimivarusteluetteloita, joita nämä organisaatiot voivat käyttää. Näin ollen näiden organisaatioiden osalta tarvittavat ponnistelut ovat hyvin vähäisiä.

Suunnitteluorganisaatiohyväksynnän laajentamisen maksut ja palkkiot katetaan olemassa olevan suunnitteluorganisaation seurantamaksulla, eikä ylimääräisiä maksuja ja palkkioita peritä.

Teollisuudelle aiheutuvat kokonaiskustannukset

52. Teollisuudelle aiheutuvat vuotuiset kustannukset voidaan jakaa päivityksestä aiheutuvaan kertakustannukseen ja keskimääräisiin vuotuisiin kustannuksiin, jotka aiheutuvat käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin liittyvistä poikkeusmenettelyistä, päivityksistä sekä uusien tietojen laatimisesta. Kertakustannusten määräksi arvioidaan noin 740 000 euroa (katso Taulukko 3: Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen päivityshyväksyntöjä koskeva kustannusarvio (kertakustannukset).

Toistuvat keskimääräiset vuotuiset kustannukset ovat suuruusluokaltaan noin 4,6 miljoonaa euroa (Taulukko 5). Molemmat kustannuserät ovat tulevaisuuden lisäkustannuksia, jotka aiheutuvat käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin liittyvästä ehdotuksesta.

Taulukko 5: Yhteenveto käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin perustuvan toimintamallin käyttöönotosta aiheutuvista vuotuisista kustannuksista (arvio)

Ilma-alusluokka	Uudet tyyppihyväksyntä-hakemukset (€)	Voimassaolon jatkaminen (€)	Yhteensä (€)
Suuret lentokoneet	1 428 000	1 200 000	2 628 000
Pienet monimutkaiset lentokoneet	640 000	360 000	1 000 000
Monimutkaiset roottori-ilma-alukset	352 000	360 000	712 000
Muut kuin monimutkaiset roottori-ilma-alukset	176 000	120 000	296 000
Muut kuin monimutkaiset ilma-alukset	24 640	0	24 640
Yhteensä	2 620 640	2 040 000	4 660 640

Virastolle ja kansallisille ilmailuviranomaisille aiheutuvat kustannukset

53. Virasto tarvitsee lisäresursseja käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osien hyväksyntään tyyppihyväksyntämenettelyn aikana. Aika, jonka työntekijät käyttävät käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen hyväksyntään, laskutetaan hakijalta tuntiperusteisesti. Käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen jatkuvan voimassaolon valvonnasta aiheutuvat kustannukset katetaan tyyppihyväksyntöjen vuotuisilla maksuilla. Näin ollen virastolle aiheutuvat kustannukset vastaavat maksuista ja palkkioista saatavia lisätuloja talousarvion kannalta neutraalilla tavalla.
54. Kansalliset ilmailuviranomaiset hyväksyvät edelleen räätälöidyt koulutukset ja minimivaruusteluettelot. Sen sijaan, että viitteinä käytettäisiin operatiivisen arviointilautakunnan raportteja, hyväksynnän perusteena ovat käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot. Käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin perustuva järjestelmä ei vaikuta hyväksyntöjen lukumäärään eikä työn sisältöön. Näin ollen kansallisille ilmailuviranomaisille ei odoteta aiheutuvan lisäkustannuksia.

Muut vaikutukset: Yhtenäistäminen EU:n ulkopuolisten ilmailusäännösten kanssa

55. Kaikissa tunnetuissa sääntelyjärjestelmissä toteutetaan uusien tyyppien operationaalinen arviointi. Esimerkiksi Yhdysvalloissa tästä vastaa lentämisen standardointilautakunta (FSB) FAA:n valvonnassa. FSB:n arviointi ei perustu suoraan sääntöihin, vaan sitä toteutetaan toimintaperiaatteen nojalla. FAA panee FSB:n arviointitulokset täytäntöön hyväksyessään koulutuksia ja minimivaruusteluetteloita. Näin ollen käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin perustuva toimintamalli on erilainen väline saman tavoitteen saavuttamiseksi, ja se toteutetaan tiiviissä yhteistyössä FAA:n kanssa.
56. EU:n ulkopuolisten tyyppihyväksynnän ja lisätyyppihyväksynnän hakijoiden on myös täytettävä käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin perustuvat vaatimukset. Tällä hetkellä operatiivinen arviointilautakunta arvioi uudet tyypit yhdessä FAA:n FSB-arvioinnin kanssa. Arvioinnin päätteeksi kumpikin viranomainen tekee omat havaintonsa. Virasto aikoo jatkaa yhteisiä arviointeja käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin perustuvan toimintamallin täytäntöönpanon jälkeen. Näin ollen se ei vaikuta nykyiseen käytäntöön. Ero on arvioinnin erilaisessa sääntelyperusteessa. Kolmansien maiden kanssa tehdyissä kahdenvälisissä sopimuksissa ei käsitellä käyttöön soveltuvuutta koskevia tietoja. Sen vuoksi virasto ei voi hyväksyä kolmannen maan viranomaisen tekemiä havaintoja käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osista ilman lisätarkastusta. Näin toimitaan jo nyt, kun operatiivinen arviointilautakunta arvioi EU:n ulkopuolisia tuotteita. Tällä hetkellä tutkitaan, pitääkö käyttöön soveltuvuutta koskevat tiedot lisätä kahdenvälisten sopimusten tuleviin muutoksiin.
57. EU-valtioiden hakijoiden, jotka ovat hankkineet käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen hyväksynnän, odotetaan saavan jonkin verran hyötyä tuotteidensa tai lisätyyppihyväksyntöjen viennin kannalta. Jotkin maat vaativat jo nyt jonkinlaisia käyttöön soveltuvuutta koskevia tietoja uusien ilma-alusten maahantuonnin yhteydessä. Paikalliset hyväksynnät, joita tarvitaan jotakin käyttöön soveltuvuutta koskevien tietojen osaa varten, toteutetaan EASA-hyväksynnällä.

Yhteenveto

58. Kaiken kaikkiaan virasto katsoo, että käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin perustuvasta toimintamalliehdotuksesta, jossa otetaan huomioon monet turvallisuussuositukset, koituvat merkittävät turvallisuushyödyt ovat ilmailuteollisuudelle aiheuttamia kustannuksia suuremmat. Käyttöön soveltuvuutta koskeviin tietoihin perustuvan toimintamallin täytäntöönpanosta aiheutuvien kustannusten arvioidaan olevan noin 4,6 miljoonaa euroa vuosittain. Tietojen päivityksestä aiheutuvien kertakustannusten suuruudeksi arvioidaan 740 000 euroa.

Köln, 13. joulukuuta 2011

P. GOUDOU

Pääjohtaja