



**EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON**

**LAUSUNTO 6/2012**

**27. marraskuuta 2012**

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

**ja**

**komission asetuksesta, jolla muutetaan lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti 5 päivänä lokakuuta 2012 annettua komission asetusta (EU) N:o 965/2012**

**Komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 mukauttaminen asetukseen (EY) N:o 216/2008 ja ICAO:n liitteen 6 mukaiseen vaatimukseen, joka koskee inhimillisiä tekijöitä koskevien periaatteiden huomioimista ilma-aluksen huolto-ohjelman suunnittelussa ja toteuttamisessa**

## Tiivistelmä

Perusasetuksen hyväksymisen seurauksena on ilmennyt tarvetta tarkistaa asetusta (EY) N:o 2042/2003, jossa vahvistetaan jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevat täytäntöönpanosäännöt, näiden asetusten yhdenmukaisuuden todentamiseksi ja sen varmistamiseksi, että komission asetusta (EY) N:o 2042/2003 sisältää asianmukaiset välineet perusasetuksessa asetettujen keskeisten vaatimusten täytäntöönpanoa varten.

Tämä lausunto sisältää EU:n jäsenvaltioissa rekisteröityjen ilma-alusten jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaa koskeviin täytäntöönpanosääntöihin (osa M) tehdyt muutokset ja kolmansissa maissa rekisteröityjen mutta EU:n lentotoiminnan harjoittajien käyttämien ilma-alusten jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaa (osa T) koskevat uudet vaatimukset. Tämä lausunto sisältää lisäksi muutoksia lentotoiminnasta annettuun komission asetukseen (EU) N:o 965/2012.

Osaan M tehdyt muutokset liittyvät seuraaviin:

- termin "suuri ilma-alus" korvaaminen termillä "vaativa moottorikäyttöinen ilma-alus"; ja
- vaatimusten asettaminen kaupalliselle lentotoiminnalle. Tässä yhteydessä virasto ottaa huomioon Euroopan yleisilmailun turvallisuusstrategiaa käsittelevän ryhmän (European General Aviation Safety Strategy group) kannan ja sen, että ryhmän strategia-asiakirjassa ehdottamat toimet saattavat vaikuttaa tämän lausunnon sisältöön.

Osassa T asetetuilla vaatimuksilla pyritään varmistamaan, että EU:n lentotoiminnan harjoittajien tai EU:ssa asuvien lentotoiminnan harjoittajien käyttämien ja kolmansiin maihin rekisteröityjen ilma-alusten jatkuva lentokelpoisuus täyttää perusasetuksen keskeiset vaatimukset. Uuden osan T tärkeimpiä ominaisuuksia ovat seuraavat:

- osan T vaatimukset koskevat vain kolmansiin maihin rekisteröityjä ilma-aluksia, joita käyttävät
  - lentotoiminnan harjoittajat, joilta vaaditaan osan ORO tai osan ORA mukainen lupa, lukuun ottamatta ilma-aluksia, jotka otetaan vuokralle miehistön kanssa tai joista on tehty yhteistunnuksen käyttöä koskeva sopimus, tai
  - EU:hun sijoittautuneet tai EU:ssa asuvat lentotoiminnan harjoittajat lennoilla EU:hun, EU:ssa tai EU:sta.
- Osan T vaatimukset koskevat jokaista ilma-alusta rekisteröintivaltion asettamien vaatimusten lisäksi.

Lentotoiminnasta annettuun komission asetukseen (EU) N:o 965/2012 tehdyillä muutoksilla halutaan varmistaa asetuksen yhdenmukaisuus osaan M ja osaan T tehtyjen muutosten kanssa. Nämä muutokset vaikuttavat erityisesti seuraaviin:

- ARO.OPS.100 ja ORO.AOC.110 kohtaan sisältyvät säännökset, jotka koskevat kolmansiin maihin rekisteröityjen ilma-alusten vuokralleottoa ilman miehistöä; ja
- osan ORO lisäyksessä I määritelty NCC:tä koskevan ilmoituksen sisältö

## I. Yleistä

1. Tällä lausunnolla on tarkoitus ehdottaa komissiolle komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003<sup>1</sup> ja lentotoimintaa koskevan komission asetuksen (EU) 965/2012<sup>2</sup> muuttamista. Tämän sääntöjenlaadintamenettelyn soveltamisala määritellään ohjesäännöissä RMT.0244 MDM.047 ja kuvaillaan tarkemmin jäljempänä.
2. Lausunto on annettu Euroopan lentoturvallisuusviraston (jäljempänä "virasto") hallintoneuvoston määrittelemän menettelyn<sup>3</sup> ja asetuksen (EY) N:o 216/2008<sup>4</sup> (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 viranomaisien kanssa perusasetuksen 2 artiklassa esitettyjen tavoitteiden mukaisesti.

## II. Kuuleminen

4. Lentoturvallisuusviraston verkkosivuilla julkaistiin 10. elokuuta 2010 ilmoitus muutosehdotuksesta (NPA 2010-10)<sup>5</sup>. Siihen sisältyi lausuntoluonnos komission asetuksesta, jolla muutetaan asetusta (EY) N:o 2042/2010.
5. Määräaikaan 10. joulukuuta 2010 mennessä virasto oli saanut 131 kommenttia 34 kansalliselta viranomaiselta, toimialajärjestöltä ja yksityiseltä yritykseltä.
6. Ilmoituksessa muutosehdotuksesta NPA 2010-10 käsiteltiin neljää asiaa:
  - 1. asia: komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 muuttaminen sen yhdenmukaistamiseksi perusasetuksen jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevien lisävaatimusten kanssa vaativien moottorikäyttöisten ilma-alusten osalta.
  - 2. asia: komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 muuttaminen sen yhdenmukaistamiseksi perusasetuksen jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevien lisävaatimusten kanssa kaupallisen lentotoiminnan alalla.
  - 3. asia: komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 muuttaminen siten, että siihen sisällytetään perusasetuksen 4 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettuja ilma-aluksia koskevat vaatimukset.
  - 4. asia: komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 muuttaminen siten, että siihen sisällytetään vaatimukset, jotka koskevat inhimillisiä tekijöitä koskevien periaatteiden huomioimista ilma-aluksen huolto-ohjelman suunnittelussa ja toteuttamisessa.

---

<sup>1</sup> Komission asetus (EY) N:o 2042/2003, annettu 20 päivänä marraskuuta 2003, lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöiden hyväksymisestä (EUVL L 315, 28.11.2003, s. 1). Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 5 päivänä heinäkuuta 2012 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 593/2012 (EUVL L 176, 6.7.2012, s. 38).

<sup>2</sup> Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti. (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1-148).

<sup>3</sup> EASA:n hallintoneuvoston 13. maaliskuuta 2012 tekemä päätös 01-2012 lausuntoja, hyväksyntäeritelmiä ja ohjeaineistoa laadittaessa sovellettavasta viraston menettelystä (sääntöjenlaadintamenettely) tehdyn hallintoneuvoston päätöksen 08-2007 muuttamisesta ja korvaamisesta.

<sup>4</sup> 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).

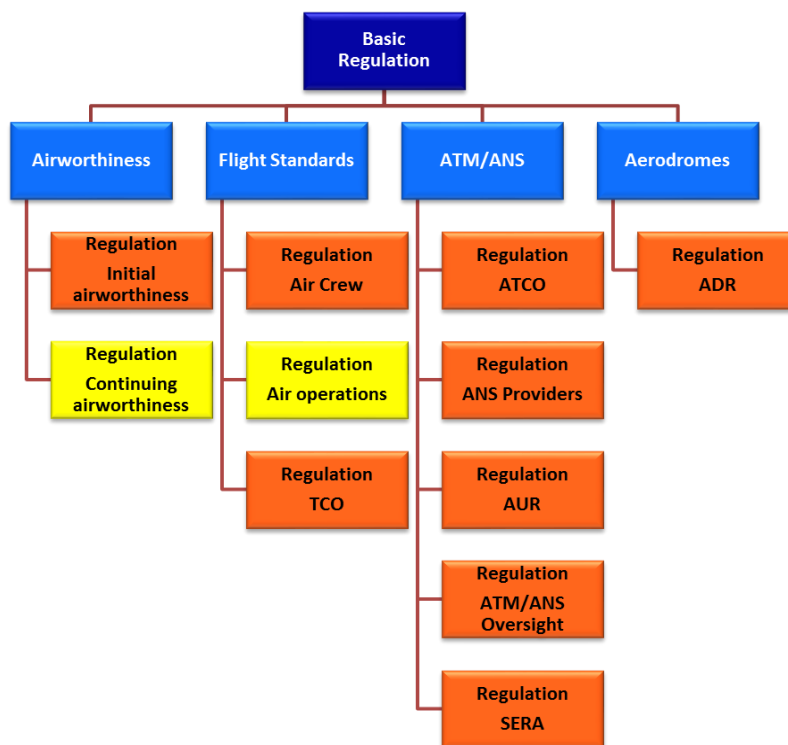
<sup>5</sup> Ks. sääntöjenlaadintaan liittyvät asiakirjat osoitteessa [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

7. Kaikki vastaanotetut kommentit on kirjattu ja sisällytetty kahteen vastausasiakirjaan seuraavasti:
- vastausasiakirjassa CRD-1 käsitellään 1., 2. ja 4. asiaan liittyviä kommentteja
  - vastausasiakirjassa CRD-2 käsitellään 3. asiaan liittyviä kommentteja.
8. CRD-1 julkaistiin viraston verkkosivustolla 15. joulukuuta 2011 ja CRD-2 julkaistiin 20. maaliskuuta 2012. Vastausasiakirjoissa on lueteltu kaikki kommentteja esittäneet henkilöt ja/tai organisaatiot sekä viraston vastaukset.

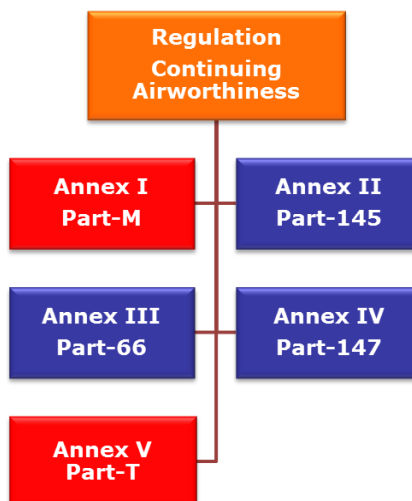
### III. Yleiskatsaus kommentteihin

#### a) Johdanto

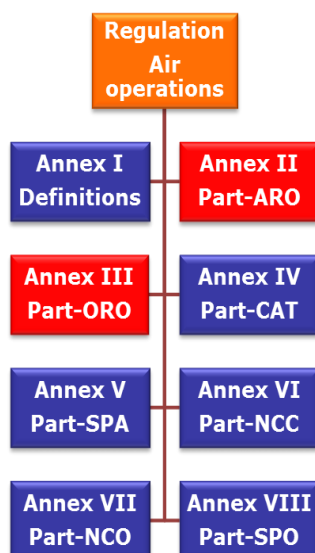
9. Tässä lausunnossa ehdotetaan muutoksia jatkuvasta lentokelpoisuudesta annettuun komission asetukseen (EY) N:o 2042/2003 ja lentotoiminnasta annettuun komission asetukseen (EU) 965/2012.



10. Jatkuvasta lentokelpoisuudesta annetun asetuksen osalta tämä lausunto sisältää
- muutokset liitteeseen I (osa M), ja
  - uuden liitteen V (osa T).



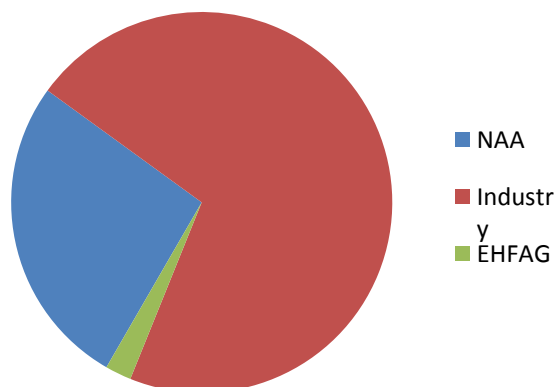
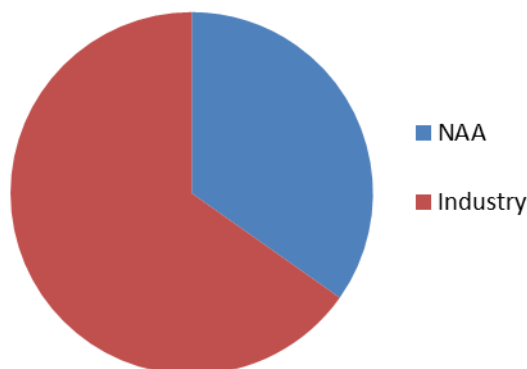
11. Lentotoiminnasta annetun asetuksen osalta tämä lausunto sisältää muutokset osaan ORO ja osaan ARO.



## b) Yleiskatsaus vastineisiin

Virasto sai yhteensä 67 kommenttia erilaisilta sidosryhmiltä ja toimivaltaisilta viranomaisilta. Näiden kommenttien lisäksi Euroopan inhimillisiä tekijöitä käsittelevä neuvoa-antava ryhmä (European Human Factors Advisory Group, EHFAG) antoi vastausasiakirjaan CRD-1 ylimääräisen vastauksen, joka koski ehdotuksen inhimillisiä tekijöitä koskevia vaatimuksia.

Vastineet jakautuivat seuraavasti:

**CRD-1 total: 44****CRD-2 total: 23****c) Vastausasiakirjaan CRD-1 saadut kommentit**

Yhteisen vastaustyökalun (CRT) kautta tuli 44 kommenttia seuraavilta 14 sidosryhmältä ja toimivaltaiselta viranomaiselta: Aero-Club of Switzerland, European Sailplane Manufacturers, LAMA Europe, Light Aircraft Association of the Czech Republic, Ralf Keil, Europe Air Sports, Graham Hallet, SVFB/ SAMA, Werner Scholz, AOPA Sweden, British Balloon & Airship Club, DGAC-France, Ruotsin liikennehallitus ja UK CAA. Lisäksi EHFAG antoi oman vastineensa.

Kommentit on jaettu seuraavien aiheiden mukaan:

**1. Kaupallinen lentotoiminta ja kaupallinen ilmakuljetus**

Suurin osa vastausasiakirjaan CRD-1 – joka koski ilmoitettua muutosehdotusta NPA 2010-10 - lähetetyistä kommentteista koski kaupallisen lentotoiminnan määritelmää ja sen rajaamista siten, ettei toimintaa tietyillä ilma-alusluokilla tulisi pitää kaupallisena lentotoimintana. Tällaiset kommentit on pantu merkille, mutta niitä ei hyväksytä, sillä tässä lausunnossa ei puututa siihen, tulisiko jokin toiminta luokitella kaupalliseksi vai ei. Kaupallinen lentotoiminta määritellään perusasetuksen 3 artiklassa, eikä määritelmää voida muuttaa alempiarvoisella täytäntöönpanosäännöllä.

Virasto ottaa myös huomioon Euroopan yleisilmailun turvallisuusstrategiaa käsittelevän ryhmän toimittaman asiakirjan ja siinä ehdotetut toimet. Erityisesti toimessa A.1 kehoitetaan jäsenvaltioita antamaan palautetta toiminnoista, joita ne eivät itse nykyisessä järjestelmässään pidä kaupallisena lentotoimintana, sekä virastoa ja komissiota harkitsemaan muutosten ehdottamista perusasetuksen määritelmään tämän palautteen pohjalta.

Yhden kommentin mukaan tässä ehdotuksessa esitettävä kaupallisen ilmakuljetuksen määritelmä tulisi yhdenmukaistaa lentotoiminnasta annettavassa asetuksessa esitettävän määritelmän kanssa. Tämä kommentti on pantu merkille, mutta sitä ei hyväksytä. Kuten

vastausasiakirjassa CRD-1 selitettiin, kaupallisen ilmakuljetuksen määritelmän muuttaminen vaikuttaisi komission asetuksessa (EY) 1056/2008<sup>6</sup> yleisilmailulle myönnettyihin lievennyksiin.

## **2. Pienten jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden (CAMO) laatujärjestelmät**

Monissa NPA:han 2010-10 annettuun vastausasiakirjaan CRD-1 lähetetyissä kommentteissa käsiteltiin laatujärjestelmän vaatimista pieniltä jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioilta (CAMO), jotka hallinnoivat vaativien moottorikäyttöisten ilma-alusten tai kaupalliseen lentotoimintaan käytettävien ilma-alusten jatkuvaa lentokelpoisuutta. Nämä vastineet on hyväksytty.

Perusasetuksen liitteessä IV olevassa 8.a.4 kohdassa vaaditaan, että organisaatioilla, jotka valvovat vaativien moottorikäyttöisten ilma-alusten tai kaupalliseen lentotoimintaan käytettävien ilma-alusten jatkuvaa lentokelpoisuutta tai huoltavat tällaisia ilma-aluksia, on oltava hallintajärjestelmä. Hallintajärjestelmää ei voi korvata laatujärjestelmällä.

Hallintajärjestelmän tarkemmat tiedot tullaan lisäämään komission asetukseen (EY) 2042/2003 tehtävällä MDM.055<sup>7</sup>, jota koskeva NPA on tarkoitus julkaista ennen vuoden 2012 loppua.

Periaatteessa ORO.GEN luvun II jakso ja erityisesti ORO.GEN.200 kohta muodostavat perustan asetukseen (EY) N:o 2042/2003 laadittaville muutoksille. Näin varmistetaan, että samaa lähestymistapaa noudatetaan, kun pannaan täytäntöön turvallisuusjohtamisjärjestelmä lentäjien hyväksytyjä koulutusorganisaatioita, ilmailulääketieteen keskuksia, lentotoiminnan harjoittajia ja huolto-organisaatioita (osa M, luku F ja osa 145, jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiot ja huoltokoulutusorganisaatiot) varten.

Jotta osassa ORO ehdotetut hallintojärjestelmää koskevat vaatimukset voitaisiin panna täytäntöön, on muun muassa hallintojärjestelmien, laatujärjestelmien, organisaatorakenteen ja organisaation tarkastuksen alalla voimassa olevia vaatimuksia tarkistettava ja mukautettava. Tämä tarkoittaa vaatimusten asettamista hallintojärjestelmälle, joka kattaa turvallisuusjohtamisen ja vaatimustenmukaisuuden valvonnan. Vaatimustenmukaisuuden valvontaa varten pienimmille organisaatioille ehdotetaan suhteellista vaatimustenmukaisuuden valvontaohjelmaa, joka noudattaisi riippumattomuuden periaatetta (eli jossa ulkoiset henkilöt tekisivät auditoinnit).

M.A.712 (f) kohtaan ehdotettu muutos on poistettu.

## **3. Huoltosopimus**

Monet NPA:han 2010-10 annettuun vastausasiakirjaan CRD-1 lähetetyt kommentit liittyvät tarpeeseen selventää, missä tilanteissa vaaditaan sopimus CAMO:n tai lentotoiminnan harjoittajan kanssa ja mitä vaatimuksia huolto-organisaation kanssa tehtävälle sopimukselle on asetettu. Erityisesti seuraavat asiat on tuotu esiin:

- säännöksiä, joissa määritellään, milloin huolto-organisaation kanssa on tehtävä kirjallinen sopimus, pitäisi selventää;
- se, että toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä CAMO:n ja huolto-organisaation välinen sopimus, on tarpeeton rasite.

Molemmat kommentit on otettu huomioon, ja ehdotettua tekstiä on muutettu. CAMO:n ja huolto-organisaation välisen sopimuksen tekniset eritelmat tulisi sisällyttää jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnan selvitykseen (CAME), ja siksi sopimus hyväksytään yhdessä CAME:n kanssa eikä tarvitse erillistä hyväksyntää toimivaltaiselta viranomaiselta.

<sup>6</sup> [Komission asetukset \(EY\) N:o 1056/2008](#), annettu 27.10.2008, asetuksen (EY) N:o 2042/2003 muuttamisesta (EUVL L 283, 28.10.2003, s. 5).

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php#MDM>

#### 4. Tekninen matkapäiväkirja

Kahdessa vastausasiakirjaan CRD-1 lähetetyssä kommentissa esitettiin, että teknisen matkapäiväkirjan pitämistä koskeva vaatimus on rasite tietyille kaupallisen lentotoiminnan lajeille. Virasto kuitenkin katsoo, että tekninen matkapäiväkirjajärjestelmä tarjoaa järjestelmällisen keinon kerätä ja jakaa tiettyjä tietoja, joita tarvitaan toimintaa ja jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaa varten, kuten tietoja käyttöajoista, huolloista ja lykätystä korjauksista. Teknisen matkapäiväkirjajärjestelmän ei tarvitse olla monimutkainen järjestelmä, ja se tulisi mukauttaa ilma-aluksen ja toiminnan lajiin.

#### 5. Inhimilliset tekijät huolto-ohjelmassa

EHFAG huomautti, että inhimillisten tekijöiden sisällyttäminen osan M säännöksiin tulisi toteuttaa yhtenäisellä tavalla, ja se ehdotti, että inhimillisiä tekijöitä koskevien vaatimusten asettamista lykättäisiin sääntelytehtävään MDM.055. Näiden huomioiden johdosta poistettiin M.A.302 kohdan h alakohtaan ehdotettu muutos.

##### d) Vastausasiakirjaan CRD-2 saadut kommentit

Yhteisen vastaustyökälun (CRT) kautta tuli 23 kommenttia seuraavilta 5 sidosryhmältä ja toimivaltaiselta viranomaiselta: IACA, CAA-NL, DGAC-France, Ruotsin liikennehallitus ja UK CAA. Useissa kommentteissa kannatettiin vastausasiakirjaan CRD-2 sisältynyttä ehdotusta. Kommentteissa käsiteltiin pääasiallisesti seuraavia aiheita:

##### 1. Asetuksen sovellettavuus

Kaksi vastausasiakirjaan CRD-2 lähetettyä kommenttia koski asetuksen sovellettavuutta ilma-aluksiin, jotka on rekisteröity kolmannessa maassa ja jotka ovat sellaisten lentotoiminnan harjoittajien käytössä, joiden päätoimipaikka on EU:ssa. Yhdessä kommentissa kannatettiin ehdotettuja sääntöjä, kun taas toisessa katsottiin, ettei asetusta tulisi soveltaa kolmansissa maissa rekisteröityihin ja EU:n lentotoiminnan harjoittajien EU:n ulkopuolella käyttämiin ilma-aluksiin, esimerkiksi silloin, kun lentäjien koulutusorganisaatiot tarjoavat EU:n ulkopuolella koulutusta kolmansissa maissa rekisteröidyillä ilma-aluksilla tai kun kaupallisen ilmakuljetustoiminnan harjoittajat käyttävät ulkomailla rekisteröityjä ilma-aluksia EU:n ulkopuolella.

Jälkimmäistä kommenttia ei hyväksytty. Asetuksen sovellettavuus määräytyy perusasetuksen 4 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määritellyn sovellettavuuden mukaisesti ja ottaen huomioon asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteen III (osa ORO) säännökset, jotka koskevat vuokralleottoa miehitettynä ja yhteistunnuksen käyttöä. Tämä tarkoittaa, että asetuksen soveltamisalaan kuuluvat

- kolmannessa maassa rekisteröidyt ilma-alukset, joita käytäviin lentotoiminnan harjoittajiin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteen III (osa ORO) tai asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteen VII (osa ORA) mukaista hyväksyntämenettelyä, lukuun ottamatta ilma-aluksia, jotka otetaan vuokralle miehistön kanssa tai joista on tehty yhteistunnuksen käyttöä koskeva sopimus, riippumatta siitä, missä ilma-aluksia käytetään, ja
- kolmannessa maassa rekisteröidyt ilma-alukset, joita EU:hun sijoittautuneet tai EU:ssa asuvat lentotoiminnan harjoittajat käyttävät lennoilla EU:hun, EU:ssa tai EU:sta. Näihin eivät kuulu kolmannessa maassa rekisteröidyt ilma-alukset, joita EU:hun sijoittautuneet tai EU:ssa asuvat lentotoiminnan harjoittajat käyttävät yksinomaan EU:n ulkopuolella.

##### 2. Asetuksen täytäntöönpano

Yhdessä vastausasiakirjaan CRD-2 annettussa kommentissa väitettiin, että asetuksen täytäntöönpanoa on hyvin vaikea valvoa kolmannessa maassa rekisteröityjen muiden kuin vaativien moottorikäyttöisten ilma-alusten osalta, sillä lentotoiminnan harjoittajilla ei ole velvollisuutta ilmoittaa toiminnastaan toimivaltaiselle viranomaiselle, ja lisäksi toimivaltaiselle viranomaiselle aiheutuvat taloudelliset vaikutukset ovat suhteettomat turvallisuushyötyyn



nähdessä. Kommentoija ehdotti, että tällaisten ilma-alusten valvontaan käytettäisiin ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointiohjelmaa (SAFA).

Tämä kommentti hyväksytään osittain. Asetuksella on tarkoitus täyttää perusasetuksessa esiin tuotu tarve varmistaa tehokkaasti EU:ssa käytettävien kolmannessa maassa rekisteröityjen ilma-alusten turvallisuus. SAFA-tarkastuksia voidaan käyttää osana kyseisten ilma-alusten valvontaohjelmaa.

### **3. Kolmannessa maassa rekisteröityjen ilma-alusten vuokralleotto ilman miehistöä**

Vastausasiakirjaan CRD-2 saatiin kolme vastausta, jotka liittyivät siihen, että EU:n lentotoiminnan harjoittajat ottavat kolmannessa maassa rekisteröityjä ilma-aluksia vuokralle ilman miehistöä.

Yhdessä näistä vastauksista kommentoija ilmaisi tukensa sille, että ehdotuksessa annetaan EU:n kaupallisen ilmakuljetustoiminnan harjoittajille mahdollisuus jatkaa kolmanteen maahan rekisteröityjen ilma-alusten vuokralleottoa ilman miehistöä. Tämä kommentti on pantu merkille.

Toisessa vastauksessa ehdotettiin, että ARO.OPS 110 kohdan c alakohdan tekstiä muutettaisiin siten, että EU:n lentotoiminnan harjoittajille ei annettaisi mahdollisuutta ottaa komission asetuksen (EY) N:o 2111/2005 nojalla toimintakieltoon asetettuun valtioon rekisteröityjä ilma-aluksia vuokralle ilman miehistöä. Tämä kommentti on hyväksytty.

Kolmannessa vastauksessa pyydettiin selvittämään T.A.205 kohdan 1 alakohdan säännöksiä, jotka koskevat kolmanteen maahan rekisteröityjä ilma-aluksia miehittämättömänä vuokralleottavia EU:n kaupallisen ilmakuljetustoiminnan harjoittajia. Tämä kommentti on pantu merkille, ja tällainen selvitys tullaan sisällyttämään AMC-/GM-aineistoon.

### **4. Lentotoiminnan harjoittajan ilmoitus**

Yksi vastausasiakirjaan CRD-2 annettu kommentti liittyy ilmoituksen vaatimiseen lentotoiminnan harjoittajilta, jotka käyttävät kolmanteen maahan rekisteröityjä vaativia moottorikäyttöisiä ilma-aluksia, joita ei ole tarkoitettu kaupalliseen lentotoimintaan. Kommentoija katsoo, että ilmoitus olisi näille lentotoiminnan harjoittajille rasite, jolta lentotoiminnan harjoittajat, jotka käyttävät EU:hun rekisteröityjä ilma-aluksia, välttyisivät. Tämä kommentti on hyväksytty, kun otetaan huomioon, että lausuntoon 4/2011 sisältyi jo

- säännöksiä, jotka koskevat ilmoituksen vaatimista lentotoiminnan harjoittajilta, jotka käyttävät muuhun kuin kaupalliseen lentotoimintaan tarkoitettuja vaativia moottorikäyttöisiä ilma-aluksia (ORO.DEC.100); ja
- toimivaltaiselle viranomaiselle tehtävän ilmoituksen malli (osan ORO lisäys I).

Tässä lausunnossa 6/2012 ehdotetaan, että mallia muutettaisiin siten, että siihen sisällytettäisiin jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevat tiedot.

### **5. Viraston antamien pakollisten tietojen noudattaminen**

Monet vastausasiakirjaan CRD-2 lähetetyt kommentit liittyvät T.A.201 kohdan 1 alakohdan g alakohdan säännöksiin, joissa vaaditaan, että kolmansiin maihin rekisteröityjen ilma-alusten on noudatettava kaikkia rekisteröintivaltion antamia sovellettavia pakollisia vaatimuksia ja viraston antamia pakollisia turvallisuustietoja, myös lentokelpoisuusmääräyksiä. Virasto myöntää, että joissakin tapauksissa rekisteröintivaltion antamat pakolliset vaatimukset voivat olla ristiriidassa viraston antamien pakollisten turvallisuustietojen kanssa. Tällöin lentotoiminnan harjoittajan on harkittava vaihtoehtoisia keinoja ristiriidan ratkaisemiseksi.

#### IV. Lausunnon sisältämät merkittävimmät muutokset asetukseen

##### **Muutokset komission asetukseen (EY) N:o 2042/2003**

Asetuksen 1 artiklaa on muutettu siten, että asetuksen soveltamisalaa on tarkennettu perusasetuksen 8 artiklan 1 kohdan vaatimusten mukaisesti.

Asetuksen 2 artiklaa on muutettu siten, että siihen on lisätty määritelmä termille ”kaupallinen ilmakuljetus” komission asetuksessa (EY) N:o 2042/2003 ja siinä on tarkennettu, että 2 artiklan sisältämiä määritelmiä on tarkoitus käyttää komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 soveltamisalalla.

Asetuksen 3 artiklaa on muutettu yhdenmukaisuuden varmistamiseksi 1 artiklaan tehtyjen muutosten kanssa ja kuhunkin ilma-alusluokkaan sovellettavien säännösten selventämiseksi. Lisäksi 3 kohdassa esitetty viittaus on saatettu ajan tasalle, sillä asetus (EY) N:o 1702/2003 on kumottu asetuksella (EU) N:o 748/2012.

Asetuksen 4 artiklan 1 kohtaa on muutettu siten, että huolto-organisaatioiden hyväksyntöjen myöntämiseen sovellettavia säännöksiä on selvennetty.

##### **Muutokset osaan M**

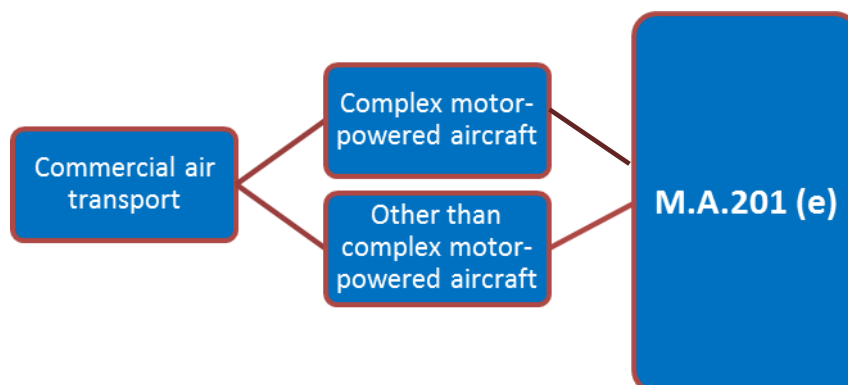
###### **M.1 Toimivaltainen viranomainen**

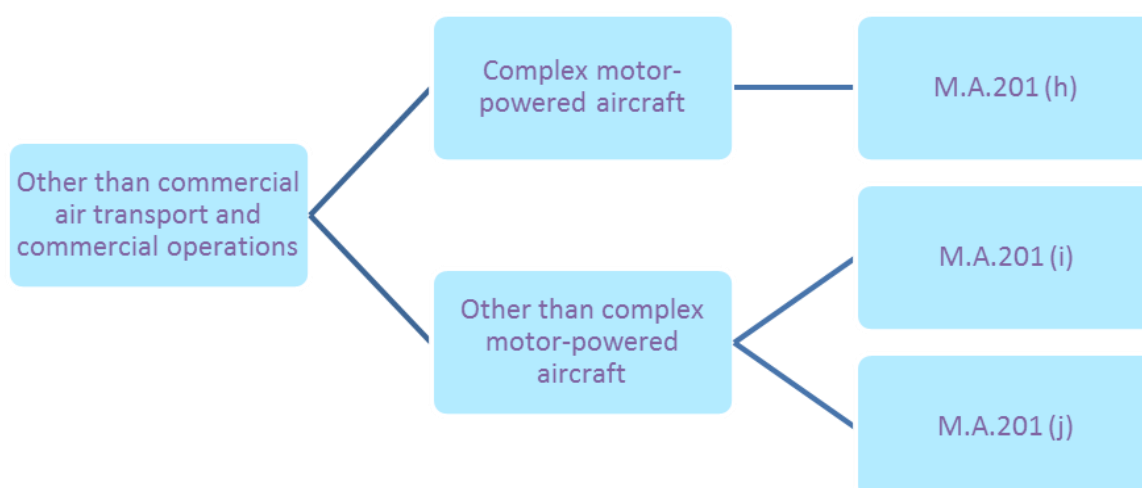
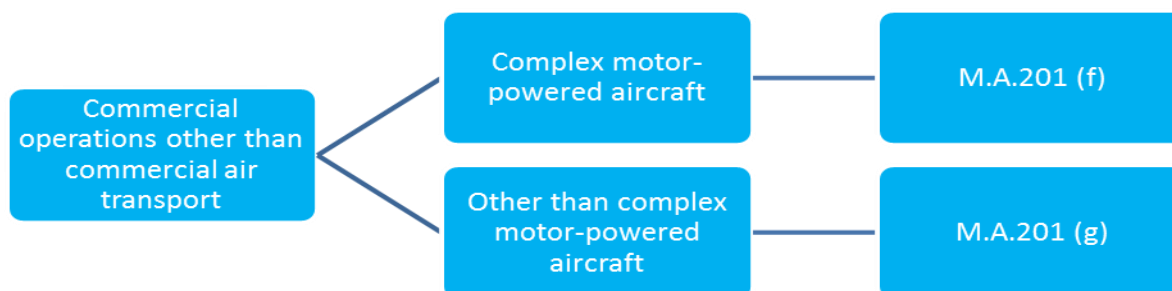
M.1 kohdan 4 alakohtaa on muutettu siten, että huolto-ohjelman hyväksynnästä vastaavan toimivaltaisen viranomaisen nimeämistä koskevia säännöksiä on yksinkertaistettu.

###### **M.A.201 Velvollisuudet**

M.A.201 kohdan e–k alakohtia on muutettu seuraavasti:

- termi ”suuri ilma-alus” on korvattu termillä ”vaativa moottorikäyttöinen ilma-alus”;
- ”kaupallisen lentotoiminnan” käsite on otettu käyttöön;
- kunkin ilma-alusluokan ja toimintalajin osalta on tarkennettu vaatimukset, jotka koskevat CAMO:n tarvetta, CAMO:n ja lentotoiminnan harjoittajan / omistajan välistä sopimusta, huolto-organisaation tarvetta ja sopimusta tällaisen huolto-organisaation kanssa.





### **M.A.301 Jatkuvaan lentokelpoisuuteen liittyvät tehtävät**

M.A. 301 kohdan 2 alakohtaa on muutettu säännöksen saattamiseksi yhdenmukaiseksi lentotoimintaa koskevien täytäntöönpanosäntöjen NCO.GEN.155 kohdan kanssa, jossa myös annetaan mahdollisuus laatia vapaaehtoisesti minimivarusteluettelo muiden kuin vaativien moottorikäyttöisten ilma-alusten muuta kuin kaupallista lentotoimintaa varten.

M.A.302 kohdan 4 alakohtaa ja M.A.302 kohdan 7 alakohtaa on muutettu siten, että termi "suuri ilma-alus" on korvattu termillä "vaativa moottorikäyttöinen ilma-alus".

### **M.A.302 Ilma-aluksen huolto-ohjelma**

M.A.302 kohdan c alakohtaa on muutettu sen yhdenmukaistamiseksi M.1 kohtaan tehtyjen muutosten kanssa.

M.A.302 kohdan f alakohtaa on muutettu siten, että termi "suuri ilma-alus" on korvattu termillä "vaativa moottorikäyttöinen ilma-alus".

### **M.A.305 Ilma-aluksen jatkuvaa lentokelpoisuutta koskeva tallennusjärjestelmä**

M.A.305 kohdan b alakohtaa on muutettu sen yhdenmukaistamiseksi M.A.306 kohdan a alakohtaan tehtyjen muutosten kanssa.

### **M.A.306 Lentotoiminnan harjoittajan tekninen matkapäiväkirjajärjestelmä**

Tämän kohdan otsikkoa on muutettu siten, että se ei ole enää "lentotoiminnan harjoittajan tekninen matkapäiväkirjajärjestelmä" vaan "ilma-aluksen tekninen matkapäiväkirjajärjestelmä" yhdenmukaisuuden varmistamiseksi asetuksen muissa luvuissa ja lentotoimintaa koskevassa asetuksessa käytetyn terminologian kanssa.

M.A.306 kohdan a alakohtaa on muutettu siten, että teknistä matkapäiväkirjaa koskevat vaatimukset on ulotettu koskemaan ilma-aluksia, joita käytetään kaupalliseen lentotoimintaan. Virasto katsoo, että kaupallisen lentotoiminnan osalta lentotoiminnan harjoittajan on pidettävä teknistä matkapäiväkirjaa, jonka avulla voidaan kerätä ja jakaa tiettyjä tietoja, joita tarvitaan lentotoimintaa ja jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaa varten, kuten tietoja käyttöajoista, huolloista ja vioista, joiden korjausta on lykätty.

### **M.A.403 Ilma-aluksen vikojen korjaaminen**

M.A.403 kohdan b alakohtaa on muutettu sen saattamiseksi yhdenmukaiseksi NCO.GEN.155 kohdan kanssa, jossa annetaan mahdollisuus laatia vapaaehtoisesti minimivarusteluettelo ja jossa ei vaadita toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntää. Lisäksi tekstiin on tehty seuraavat muutokset:

- on selvennetty, että valtuutettu sertifiointihenkilöstö voi minimivarusteluettelon avulla lykätä korjauksia, ja
- on poistettu säännös, jonka mukaan "toimivaltainen viranomainen määrittelee ilma-aluksen viat hyväksyttäväksi".

M.A.403 kohdan c alakohtaa on muutettu sen selventämiseksi, että lykätyt korjaukset on toteutettava huoltotiedoissa tai minimivarusteluettelossa määritellyssä ajassa.

### **M.A.504 Käyttökelvottomien osien tarkastaminen**

M.A.504 kohdan b alakohtaa on muutettu siten, että termi "suuri ilma-alus" on korvattu termillä "vaativa moottorikäyttöinen ilma-alus".

### **M.A.708 Jatkuvan lentokelpoisuuden hallinta**

M.A.708 kohdan c alakohtaa on muutettu ja vaatimukset on jaettu kahteen kohtaan, jotka ovat M.A.708 kohdan c alakohta ja M.A.708 kohdan d alakohta.

M.A.708 kohdan c alakohdassa tarkennetaan, että kun kyse on vaativista moottorikäyttöisistä ilma-aluksista ja kaupallisessa lentotoiminnassa – myös kaupallisessa ilmakuljetuksessa – käytettävistä ilma-aluksista, CAMO:n ja asianomaisen huolto-organisaation on tehtävä keskinäinen sopimus. Tämä muutos vastaa M.A.201 kohtaan tehtyjä muutoksia.

M.A.708 kohdan d alakohta sisältää säännöksen, joka mahdollistaa poikkeamisen M.A.708 kohdan c alakohdasta tietyissä tapauksissa.

### **M.A.801 Ilma-aluksen huoltotodiste**

M.A.801 kohdan c alakohtaa on muutettu siten, että termi "kaupallinen ilmakuljetus" on korvattu termillä "kaupallinen lentotoiminta".

### **M.A.803 Lentäjänä toimivan omistajan valtuudet**

M.A.803 kohdan b alakohtaa on muutettu sen yhdenmukaistamiseksi asetuksessa käytetyn terminologian kanssa.

### **M.A.901 Ilma-aluksen lentokelpoistarkastus**

M.A.901 kohdan g alakohtaa on muutettu sen saattamiseksi yhdenmukaiseksi M.A.201 kohtaan tehtyjen muutosten kanssa.

**M.B.105 Keskinäinen tietojenvaihto**

M.B.105 kohtaa on muutettu perusasetuksen 15 artiklaan tehdyn viittauksen saattamiseksi ajan tasalle.

**Lisäys I Jatkuvaa lentokelpoisuutta koskeva sopimus**

Lisäykseen I on tehty seuraavat muutokset:

- englanninkielinen termi "arrangement" on korvattu sopimusta tarkoittavalla termillä "contract"
- osan M luvun G mukaisesti hyväksytystä jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiosta on käytetty lyhennettä CAMO
- viittaukset asetukseen (EY) N:o 1702/2003 on korvattu viittauksilla asetukseen (EU) N:o 748/2012
- lisäyksen 3 kohtaan on lisätty vaatimus, että sopimuksessa on tarkennettava toiminnan laji
- lisäyksen 4 kohdassa on korjattu terminologia, jolla viitataan toimivaltaiseen viranomaiseen
- lisäyksen 4 kohdassa on korvattu termi "todistaa" termillä "ilmoittaa", koska todistuksen käsitteen käyttö tässä kohdassa poikkeaa perusasetuksen 3 artiklan e alakohdassa annetusta määritelmästä
- lisäyksen 5.1 kohdan 7 alakohdassa on tarkennettu CAMO:n lentokelpoisuustarkastukseen liittyviä velvoitteita.

**Lisäys VI Jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation toimilupa**

Toimiluvan 1. sivua on muutettu siten, että siihen on lisätty viittaus liitteen V (osa T) vaatimusten noudattamiseen sellaisille organisaatioille, joilla on toimivaltaisen viranomaisen hyväksymiä menettelyjä kolmannessa maassa rekisteröityjen ilma-alusten jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaa varten.

**Uuden osan T sisältö**

Osassa T asetukseen on lisätty jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevat vaatimukset, jotka koskevat kolmanteen maahan rekisteröityjä ja EU:n lentotoiminnan harjoittajien käytössä olevia ilma-aluksia. Kuten ilmoituksessa muutosehdotuksesta NPA 2010-10 selitettiin, osan T rakenne on pidetty mahdollisimman samankaltaisena kuin osan M rakenne, ja siksi se on jaettu osastoon A ja B.

Osan T tärkeimpien vaatimusten tavoite ja tekstiin vastausasiakirjan CRD-2 jälkeen tehdyt muutokset kuvaillaan jäljempänä.

**T.1 Toimivaltainen viranomainen**

Tässä kohdassa määritellään osassa T ne toimivaltaiset viranomaiset, jotka vastaavat osan T vaatimusten täyttymisen valvonnasta.

## **Osasto A**

Osasto A sisältää ilma-aluksiin, lentotoiminnan harjoittajiin, jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioihin ja huolto-organisaatioihin sovellettavat tekniset vaatimukset jaoteltuina seuraaviin lukuihin:

### **Luku A**

Tässä luvussa vahvistetaan liitteen soveltamisala, joka kattaa EU:n lentotoiminnan harjoittajien käytössä olevat kolmanteen maahan rekisteröidyt ilma-alukset.

### **Luku B**

Tässä luvussa on kaksi kohtaa, T.A.201 kohdassa vahvistetaan yhteiset vaatimukset kaikille tämän osan soveltamisalaan kuuluville ilma-aluksille ja T.A.205 kohdassa säädetään kaupallisessa lentotoiminnassa käytettäviä ilma-aluksia ja vaativien moottorikäyttöisten ilma-alusten toimintaa koskevat lisävaatimukset.

T.A.205 kohtaa on muutettu vastausasiakirjaan CRD-2 2012-10 annetun kommentin pohjalta, ja ilmoitusta koskevat vaatimukset on poistettu.

### **Luku C Huolto-ohjelma**

Tässä luvussa vahvistetaan vaatimukset, jotka tämän liitteen mukaisten ilma-alusten huolto-ohjelmien on täytettävä.

### **Luku E Huolto-organisaatio**

Tässä luvussa vahvistetaan vaatimukset organisaatioille, jotka huoltavat vaativia moottorikäyttöisiä ilma-aluksia tai kaupallisessa lentotoiminnassa käytettäviä ilma-aluksia. T.A.501 kohtaa on muutettu joidenkin vastausasiakirjaan CRD-2 saatujen kommenttien pohjalta siten, että säännöksiä, jotka koskevat poikkeamien raportointijärjestelmää ja osia, jotka jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation on todennettava, on selvennetty.

### **Luku G – Liitteen I (osa M) luvun G mukaisesti hyväksytyjä jatkuvan lentokelpoisuuden hallinta-organisaatioita koskevat lisävaatimukset**

Perusasetuksen liitteessä IV olevassa 8.g kohdassa vaaditaan, että jonkin organisaation on hallinnoitava vaativien moottorikäyttöisten ilma-alusten ja kaupallisessa lentotoiminnassa käytettävien ilma-alusten jatkuvaa lentokelpoisuutta. Tämän organisaation on oltava CAMO, joka täyttää osan M luvun G vaatimusten lisäksi tämän luvun G vaatimukset.

Tässä luvussa tarkennetaan jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnan selvitykseen sisällytettäviä erityisiä menettelyjä koskevat vaatimukset, organisaation henkilöstön tietovaatimukset, laatu järjestelmää koskevat vaatimukset ja asiakirjoja koskevat vaatimukset. Siinä myös esitetään oikeudet, joita organisaatio voi saada, jos se täyttää osan T vaatimukset.

Lisäksi siinä määritellään T.A.708 kohdassa organisaatiolle kuuluvat tehtävät. Tätä kohtaa on muutettu joidenkin vastausasiakirjaan CRD-2 annettujen kommenttien pohjalta siten, että siihen on lisätty säännös, jossa vaaditaan osan T liitteen I mukaisen sopimuksen tekemistä aina, kun jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle annetaan tehtäväksi hallita ilma-aluksen jatkuvaa lentokelpoisuutta.

## **Osasto B Täydentävät menettelyt toimivaltaisista viranomaisista varten**

Osasto B sisältää täydentävät hallinnolliset vaatimukset toimivaltaisille viranomaisille.

**Muutokset lentotoiminnasta annettuun komission asetukseen (EU) N:o 965/2012****Muutokset liitteeseen II (osa ARO)****ARO.OPS.110 Vuokraussopimukset**

ARO.OPS.110 kohdan c alakohtaa on muutettu siten, että siihen on lisätty säännös, jonka nojalla toimivaltainen viranomainen voi keskeyttää tai peruuttaa vuokralleottoa ilman miehistöä koskevan sopimuksen, jos ilma-alus on rekisteröity toimintakieltoon asetettuun maahan.

**Muutokset liitteeseen III (osa ORO)**

ORO.AOC.100 kohdan c alakohtaa, ORO.AOC.110 kohdan b alakohtaa ja ORO.AOC.110 kohdan d alakohtaa on muutettu yhdenmukaisuuden varmistamiseksi kolmansiin maihin rekisteröityjen ilma-alusten osalta komission asetukseen (EY) N:o 2042/2003 tehtyjen muutosten kanssa.

ORO.AOC.130 kohdan a alakohtaa ja b alakohtaa on muutettu siten, että "lentotietojen seurantajärjestelmä" on korvattu termillä "lentotietojen seurantaohjelma", joka on yhdenmukainen ORO.AOC.130 kohtaa ja ORO.FC.A.245 koskevissa hyväksyttävissä menetelmissä vaatimusten täyttämiseksi ja ohjeaineistossa käytetyn termin kanssa. Termiä "lentotietojen seurantaohjelma" käytettiin jo asetuksen (EY) N:o 859/2008 (EU OPS) liitteessä olevassa 1.037 kohdan a alakohdan 4 alakohdassa ja väliaikaisessa ohjelehtisessä Temporary Leaflet Guidance n°44 (JAR OPS 1, osasto 2). Termiä "lentotietojen seurantaohjelma" käytetään yleisesti lentotietojen seurannan alalla, esim. Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomaisen julkaisemassa asiakirjassa CAP 739, ja kaikki sidosryhmät tuntevat sen.

Lisäystä I "lentotoiminnan harjoittajan ilmoitus" on muutettu siten, että siihen on sisällytetty jatkuvaa lentokelpoisuutta koskeva tieto.

**V. Voimaantulo**

Sekä komission asetukseen (EY) 2042/2003 että komission asetukseen (EU) 965/2012 tehtyjen muutosten voimaantuloa ja soveltamista varten on otettava huomioon, että ilmailualalle ja jäsenvaltioiden viranomaisille on varattava riittävästi aikaa sopeutua uuteen sääntelykehikseen ja että synkronointi lentotoimintaa koskevan asetuksen ja siihen, erityisesti osaan NCC, jo ehdotettujen muutosten soveltamisen kanssa on varmistettava. Näin ollen soveltamista varten ehdotetaan seuraavaa suunnitelmaa:

- osaan M tehtyjä muutoksia, osaa T kaupalliseen lentotoimintaan käytettävien ilma-alusten osalta ja asetuksen (EU) N:o 965/2012 ARO.OPS.110 kohdan c alakohtaa, ORO.AOC.100 kohtaa, ORO.AOC.110 kohtaa ja ORO.AOC.130 kohtaa aletaan soveltaa 28. lokakuuta 2014. Näin varmistetaan, että muutokset ovat sovellettavissa silloin, kun asetusta (EU) 965/2012 aletaan soveltaa kaikissa jäsenvaltioissa.
- osaa T aletaan soveltaa muihin kuin kaupalliseen lentotoimintaan käytettäviin ilma-aluksiin 28. lokakuuta 2015.
- asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteen III lisäykseen I tehtyjen muutosten soveltamisajankohta tulisi sovittaa yhteen lentotoimintaa koskevan asetuksen hyväksymismenettelyn kanssa muuhun kuin kaupalliseen lentotoimintaan käytettävien vaativien moottorikäyttöisten ilma-alusten osalta (lausunto 4/2011).

Köln, 27. marraskuuta 2012

P. GOUDOU  
Pääjohtaja