

Tämä sivu on konekäännetty [Linkki]. Konekäännökset voivat sisältää virheitä, jotka saattavat heikentää selkeyttä ja tarkkuutta. Oikeusasiamies ei vastaa mahdollisista epäjohtonmukaisuuksista. Tietojen luotettavuus ja oikeusvarmuus varmistuvat lukemalla edellä linkitetty lähdekielinen versio (englanti). Lisätietoja on [kieli- ja käännöskäytännöissämme](#) [Linkki].

Euroopan oikeusasiamiehen päätös Euroopan lentoturvallisuusvirastoa koskevaa kantelua 407/2010/(FS)BEH koskevan tutkimuksen päättämisestä

Päätös

Kanteluasia 407/2010/BEH - Tutkittavaksi otetut kantelut, pvm 24/03/2010 - Päätökset, pvm 23/11/2010 - Toimielin, jota kantelu koskee Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto (Toimielin sopi asian) |

Kantelija on saksalainen ilmailualalla toimiva yritys. Yksi sen tehtävistä on turvavöiden ja lastiverkkojen korjaaminen ja tarkastaminen. Ilma-aluksen jatkuvan lentokelpoisuuden varmistamiseksi EASA antaa lentokelpoisuusmääräyksiä, joita ilma-alusten käyttäjien on noudatettava. EASA julkaisi tammikuussa 2010 ehdotetun lentokelpoisuusdirektiivin (jäljempänä PAD-direktiivi) ja pyysi kaikkia asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa. PAD-direktiivissä, jota sovelletaan olennaisilta osin turvavöihin ja ylävartalon turvajärjestelmiin, todettiin, että EASA oli saanut tietoonsa, että tietyt huolto-organisaatiot huoltavat tai korjaavat turvavöitä ja ylävartalon turvajärjestelmiä sovellettavien sääntöjen vastaisesti. PAD-direktiivissä säädettiin muun muassa direktiivin kanssa yhteensopimattomien laitteiden asentamista koskevasta kiellosta sen voimaantulon jälkeen. Helmikuussa 2010 kantelija, joka mainittiin nimenomaisesti PAD-asiakirjassa, kääntyi oikeusasiamiehen puoleen. Se väitti, että päättäessään antaa PAD:n EASA toimi lainvastaisesti, epäoikeudenmukaisesti ja mielivaltaisesti. Väitteensä tueksi kantelija esitti seuraavaa: EASA on epäedullisessa asemassa saksalaisille yrityksille; sen perustelut olivat virheellisiä ja perusteettomia; ja epäiltiin, että päätös oli tulosta onnistuneesta lobbauksesta. Kantelija väitti, että EASAn olisi peruutettava PAD-asiakirja tai vaihtoehtoisesti vapautettava valituksen tekijä PAD:n hakemuksesta. Oikeusasiamies aloitti 24. maaliskuuta 2010 tutkimuksen kantelijan väitteestä ja väitteestä.

Lausunnossaan EASA totesi noudattaneensa vakiomenettelyä antaessaan PAD-asiakirjan, johon kuului PAD-asiakirjan toimittaminen sidosryhmille huomautuksia varten. Näin ollen EASA:n ei voida katsoa toimineen lainvastaisesti, epäoikeudenmukaisesti tai mielivaltaisesti. EASA selitti lisäksi peruuttaneensa PAD-asiakirjan huhtikuussa 2010 ja totesi näin ollen pitävänsä kantelijan pyyntöä täytettynä. Oikeusasiamiehen kanssa käydyssä



puhelinkeskustelussa kantelijan edustaja vahvisti katsovansa, että asia oli ratkaistu kantelijaa tyydyttävällä tavalla.

Koska EASA oli peruuttanut PAD:n ja kun otetaan huomioon kantelijan näkemys, jonka mukaan asia oli ratkaistu sitä tyydyttävällä tavalla, oikeusasiamies katsoi, että EASA oli ratkaissut asian, ja päätti asian käsittelyn.

Kantelun tausta

1. Kantelija on ilmailualalla toimiva yritys. Yksi sen tehtävistä on turvavöiden ja lastiverkkojen korjaaminen ja tarkastaminen Euroopan lentoturvallisuusviraston, jäljempänä 'EASA', myöntämän ja Saksan ilmailuviranomaisen Luftfahrtbundesamtin (jäljempänä LBA) hyväksymän huolto- ja valmistustodistuksen mukaisesti. Sen kantelu koskee ilmoitusta ehdotuksesta antaa lentokelpoisuusdirektiivi, jäljempänä 'PAD-direktiivi', jota sovelletaan tiettyihin ilma-aluksiin.

2. EASA antaa lentokelpoisuusdirektiivit asetuksen (EY) N:o 216/2008 [1] perusteella. Asetuksen 2042/2003 [2] liitteessä I olevan M.A.301 osan mukaisesti ilma-aluksen jatkuva lentokelpoisuus on varmistettava noudattamalla kaikkia sovellettavia AD-järjestelmiä. Näin ollen ilma-aluksia, joihin sovelletaan AD:tä, voidaan liikennöidä ainoastaan kyseisen AD:n vaatimusten mukaisesti, jollei EASA toisin määrää tai jollei ole sovittu sen valtion toimivaltaisen viranomaisen kanssa, jossa ilma-alus on rekisteröity.

3. EASA julkaisi 13 päivänä tammikuuta 2010 PAD 10–010 -asiakirjan, jäljempänä 'PAD', ja kehotti kaikkia asianomaisia esittämään huomautuksensa ennen 10 päivää helmikuuta 2010. PAD-asiakirjaa sovelletaan kaikkiin *ilma-aluksiin asennettuihin turvavöihin ja ylävartalon turvajärjestelmiin, kaikki osanumerot, jos niitä huolletaan tai korjataan*, ja se koskee useita valmistajia, jotka ovat valtuutettuja (E)TSO [3] -hyväksynnän haltijoita.

4. PAD-asiakirjan taustana oli, että EASA sai tietää, että joillakin turvavöitä ja ylävartalon turvajärjestelmiä ylläpitävillä tai korjaavilla organisaatioilla ei ollut hyväksyttyjä huoltotietoja [4] . PAD:n mukaan tämä oli vastoin asetuksen (EY) N:o 2042/2003 liitteessä II olevan 145 osan 145.A.45 artiklaa. Jos tällaisia tietoja ei säilytetä, (E)TSO:n hyväksyntä voi menettää voimassaolonsa ja tiettyjen tuotteiden asentaminen ilma-aluksiin kielletään, koska turvavöiden virheellinen huolto tai korjaus voi johtaa järjestelmän vikaantumiseen ja vaarantaa turvallisuuden turbulenssin tai hätälaskun aikana.

5. PAD-asiakirjassa säädetään, että tarkastus on tehtävä viimeistään kolmen kuukauden kuluttua AD:n myöntämispäivästä sen varmistamiseksi, että turvavöitä ja ylävartalon turvajärjestelmiä huolletaan tai korjataan sovellettavien sääntöjen mukaisesti. Tätä säännöstä sovellettiin kantelijan laitteisiin. PAD-direktiivissä säädetään myös mahdollisuudesta korvata asiaankuuluvat järjestelmät käyttökelpoisilla osilla. Lisäksi AD:n voimaantulopäivän jälkeen kaikkien asennettujen laitteiden on täytettävä mainitun AD:n vaatimukset.



6. Kantelun tekijä, joka mainitaan nimenomaisesti PAD-asiakirjassa, kääntyi oikeusasiamiehen puoleen 1.2.2010 ja esitti useita vastalauseita. Sen esittämät väitteet käyvät ilmi päiväämättömästä kirjeestä, jonka otsikko on ” Deutscher Aero Clubin huomautukset EASA PAD No: 10-010 ”. Kantelun liitteenä oli jäljennös kirjeestä.

Tutkimuksen kohde

7. Kantelussaan oikeusasiamiehelle kantelija esitti seuraavan väitteen ja väitteen:

Päättäessään antaa PAD:n EASA toimi lainvastaisesti, epäoikeudenmukaisesti ja mielivaltaisesti. Väitteensä tueksi kantelija väittää, että EASA on epäedullisessa asemassa saksalaisille yrityksille. sen perustelut olivat virheellisiä ja perusteettomia; ja epäiltiin, että päätös oli tulosta onnistuneesta lobbauksesta [5] .

EASAn olisi peruutettava PAD-asiakirja tai vaihtoehtoisesti vapautettava valituksen tekijä PAD:n hakemuksesta.

8. Oikeusasiamiehen ohjesäännön 2 artiklan 4 kohdassa edellytetään, että oikeusasiamiehelle tehtäviä kanteluja edeltää asianmukaiset ennakkolähestymistavat. Kirjeessään, jossa pyydettiin EASA:n lausuntoa (ks. kohta 14 jäljempänä), oikeusasiamies totesi, että kantelija ei näyttänyt ottaneen yhteyttä EASAn. Koska ”Deutscher Aero Clubin” esittämät huomautukset, joissa viitataan kantelijaan nimeltä, näyttävät kuitenkin tuovan esiin kantelijan tässä kantelussaan esittämät olennaiset huolenaiheet, oikeusasiamies katsoi, että kyseinen edellytys täyttyi. Samassa kirjeessä oikeusasiamies totesi lisäksi, että EASA ei ollut kiinnittänyt huomiota kaikkiin kantelijan väitteidensä tueksi esittämiin väitteisiin ennen kuin hän vastaanotti kantelijan kantelun. Oikeusasiamies piti kuitenkin asianmukaisena, että EASA:lle olisi annettava mahdollisuus antaa lausunto kantelusta kokonaisuudessaan sen sijaan, että kantelijaa vaadittaisiin ottamaan yhteyttä EASAn joidenkin näiden väitteiden osalta.

9. EASA katsoi lausunnossaan (ks. kohta 14 jäljempänä), että oikeusasiamiehen ohjesäännön 2 artiklan 4 kohdassa asetettu edellytys ” ei ollut täysin täyttynyt ” kantelijan tapauksessa. Väitteensä tueksi se huomautti, että kantelija ei antanut EASAlle mahdollisuutta vastata huomautuksiinsa. Kantelija kääntyi oikeusasiamiehen puoleen ennen 12. huhtikuuta 2010, jolloin EASA julkaisi vastauksensa PAD-asiakirjasta saamiinsa huomautuksiin. EASA totesi lisäksi, että valituksen tekijä ei hyödyntänyt sen hyvän hallintotavan säännösten [6] mukaista valitusmenettelyä. EASAn mukaan PAD-asiakirjaa koskevan kuulemisen tarkoituksena on antaa vastaanottajille ja osapuolille, joita asia mahdollisesti koskee, mahdollisuus esittää huomautuksia. Se ei kuitenkaan korvaa valitusmenettelyä. Koska kantelija ei noudattanut EASA:n säännösten mukaista valitusmenettelyä, EASA katsoi, ettei sillä ollut mahdollisuutta käsitellä kantelijan väitettä ennen kuin tämä teki kantelunsa oikeusasiamiehelle. EASA katsoo, että kantelija ei näin ollen ole ryhtynyt asianmukaisiin hallinnollisiin lähestymistapoihin, kuten oikeusasiamiehen ohjesäännön 2 artiklan 4 kohdassa edellytetään, ennen kuin hän kääntyi oikeusasiamiehen puoleen.



10. Oikeusasiamies katsoo EASAn vastustavan kahta seikkaa: I) oikeusasiamiehelle tehdyn kantelun ajoitus, joka edelsi EASAn vastauksen julkaisemista PAD-asiakirjasta saatuihin huomautuksiin, ja ii) se, että kantelija ei käyttänyt kantelumenettelyä, kuten EASA:n ohjesäännössä edellytetään.

11. Ensimmäisen kysymyksen osalta oikeusasiamies katsoo, että hänen ohjesääntönsä 2 artiklan 4 kohdassa edellytetään implisiittisesti, että elimelle annetaan riittävästi aikaa reagoida valitukseen, joka on saatettu sen tietoon ennen kuin hän voi käsitellä asiaa koskevaa kantelua. Koska PAD-asiakirjassa ilmoitettu kuulemisten määräaika oli 10 päivä helmikuuta 2010, voitiin väittää, että EASAn ei tarvinnut ottaa kantaa valituksen tekijän esittämään valitukseen ennen kyseisen määräajan päättymistä. Kantelussaan kantelija ei kuitenkaan ainoastaan vastustanut PAD-asiakirjan sisältöä vaan väitti myös, että itse PAD-asiakirjan antaminen oli hallinnollinen epäkohta. Tätä taustaa vasten ja oikeusasiamiehen EASAlle osoittamassa kirjeessä (ks. edellä 8 kohta) esitetyllä varauksella oikeusasiamies katsoo, että kantelun ajoituksen osalta oikeusasiamiehen ohjesäännön 2 artiklan 4 kohdassa määrätyt edellytykset täyttyvät.

12. Toisen kysymyksen osalta oikeusasiamies panee merkille EASAn käytännesääntöjen 27 artiklassa tarkoitetun kantelumenettelyn. Tämän menettelyn mukaisesti EASA:n säännöstöön sisältyvien sääntöjen ja periaatteiden väitetty rikkomisen voidaan tehdä valituksen johdosta, johon EASAn on vastattava kahden kuukauden kuluessa sen vastaanottamisesta. Kantelija voi kuukauden kuluessa EASAn vastauksen vastaanottamisesta esittää uudelleentarkastelupyynnön EASAn pääjohtajalle. Pääjohtaja vastaa pyyntöön kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Käytännesääntöjen 27 artiklan 6 kohdassa säädetään, että ”*yleisöllä on myös oikeus tehdä kantelu Euroopan oikeusasiamiehelle –*”. Käytännesäännöissä tunnustetaan siten nimenomaisesti, että kantelijat voivat valita, tekevätkö kantelunsa EASA:lle vai oikeusasiamiehelle.

13. Edellä esitetyn perusteella oikeusasiamies katsoo edelleen, että tämä kantelu voidaan ottaa tutkittavaksi.

Tutkimus

14. Kantelu toimitettiin EASAn pääjohtajalle lausuntoa varten. EASAn lausunto toimitettiin kantelijalle ja kehoitettiin esittämään huomautuksia 31 päivään elokuuta 2010 mennessä. Huomautuksia ei esitetty kyseiseen päivämäärään mennessä eikä sen jälkeen. Oikeusasiamiehen yksiköiden kanssa 1. lokakuuta 2010 käydyssä puhelinkeskustelussa kantelijan edustaja esitti näkemyksensä EASAn lausunnosta.

Oikeusasiamiehen analyysi ja johtopäätökset

Alustavat huomautukset



15. Koska kantelijalla on tosiasiallinen yhteys, on aiheellista tutkia kantelijan väite ja väite yhdessä.

A. Kantelijan väite ja väite

Oikeusasiamiehelle esitetyt perustelut

16. Kantelussaan kantelija esitti väitteensä ja väitteensä tueksi lähinnä seuraavat perustelut:

- Kansallisten sääntöjen mukaisesti huolletut ja korjatut tuotteet olisi vapautettava PAD-direktiivistä 1 päivään huhtikuuta 2009 asti, jolloin asetus (EY) N:o 2042/2003 tuli kokonaisuudessaan voimaan Saksassa.
- EASA ei perustellut väitettään, jota kantelija pitää perusteettomana ja mielivaltaisena ja jonka mukaan sillä ei ole hyväksyttyjä huoltotietoja. Kantelija totesi, että sillä on LBA:n hyväksymä voimassa oleva valmistus- ja valmistustodistus EASA 1 sekä osan 145 mukainen hyväksyntätodistus. Lisäksi kyseisten tuotteiden laadusta ei ole koskaan tehty valituksia, ja riippumattoman asiantuntijan olisi vahvistettava EASAn väitteet;
- PAD koskee yksinomaan saksalaisia huoltoyrityksiä, minkä vuoksi se syrjii niitä. Muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneita asianomaisia yrityksiä, joilla ei ehkä ole hyväksyttyjä huoltotietoja, ei luetella PAD-asiakirjassa;
- PAD-direktiivillä olisi merkittävä taloudellinen vaikutus saksalaisiin toimijoihin, ja se johtaisi jopa miljoonan euron menetyksiin ja monien työpaikkojen menetykseen.

Tätä taustaa vasten kantelija väitti, että päättäessään PAD-asiakirjan antamisesta EASA toimi lainvastaisesti, epäoikeudenmukaisesti ja mielivaltaisesti. Kantelija väitti, että EASAn olisi peruutettava PAD-asiakirja tai vaihtoehtoisesti vapautettava se PAD:n hakemuksesta.

17. Lausunnossaan EASA totesi, että antamalla PAD-asiakirjan se oli noudattanut vakio menettelyä, johon sisältyi PAD-asiakirjan toimittaminen sidosryhmille huomautuksia varten. Näin ollen EASA:n ei voida katsoa toimineen lainvastaisesti, epäoikeudenmukaisesti tai mielivaltaisesti. EASA huomautti myös, että PAD-asiakirja ei ole sitova päätös. Aiotut vastaanottajat eivät näin ollen olleet velvollisia noudattamaan sitä. Se ei myöskään luonut velvoitteita muille osapuolille, joita asia koskee. Kuulemismenettelyn tarkoituksena oli antaa EASA:lle mahdollisuus ottaa asianmukaisesti huomioon asianomaisten ulkopuolisten osapuolten näkemykset ja muuttaa lähestymistapaansa vastaavasti, jos se katsotaan perustelluksi.

18. EASA selitti lisäksi, että se peruutti PAD-asiakirjan 12 päivänä huhtikuuta 2010 päivätyllä PAD 10-010 -asiakirjalla. PAD-asiakirja korvattiin ”turvallisuustiedotteella”, jossa korostetaan tietyn huollon laitonta luonnetta. EASA totesi lopuksi katsovansa, että PAD-asiakirjan peruuttaminen täytti kantelijan pyynnön.

19. Oikeusasiamiehen yksiköiden kanssa 1 päivänä lokakuuta 2010 käydyssä puhelinkeskustelussa kantelijan edustaja ilmoitti katsovansa, että asia oli ratkaistu kantelijaa



tydyttävällä tavalla.

Oikeusasiamiehen arviointi

20. Oikeusasiamies katsoo, että peruuttamalla PAD:n EASA täytti kantelijan vaatimuksen. Kun otetaan huomioon PAD-asiakirjan peruuttaminen ja kantelijan näkemys, jonka mukaan asia on ratkaistu sitä tyydyttävällä tavalla, oikeusasiamies katsoo, että EASA on ratkaissut asian.

B. Päätelmät

Kantelua koskevan tutkimuksensa perusteella oikeusasiamies päättää asian seuraavasti:

EASA on ratkaissut asian kantelijaa tyydyttävällä tavalla.

Päätöksestä ilmoitetaan valituksen tekijälle ja EASAlle.

P. Nikiforos Diamandouros

Tehty Strasbourgissa 23 päivänä marraskuuta 2010

[1] Yhteisistä 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 20.2.2008 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 216/2008 (EUVL 2008, L 79, s. 1).

[2] Ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä 20.11.2003 annettu komission asetukset (EY) N:o 2042/2003 (EUVL 2003, L 315, s. 1).

[3] (E)TSO tarkoittaa eurooppalaista teknistä standardimääräystä.

[4] 145 osan (asetuksen (EY) N:o 2042/2003 liite II) 145 artiklan A.45 kohdan b alakohdassa määritellään huoltotiedot seuraavasti: ”Tätä osaa sovellettaessa sovellettavilla huoltotiedoilla tarkoitetaan jotakin seuraavista:

1. Kaikki sovellettavat vaatimukset, menettelyt, toimintaohjeet tai ilma-aluksen tai komponentin valvonnasta vastaavan viranomaisen antamat tiedot;

2. Ilma-aluksen tai komponentin valvonnasta vastaavan viranomaisen antamat sovellettavat lentokelpoisuusmääräykset;



3. Jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpitämistä koskevat ohjeet, joita antavat tyyppihyväksyntätodistuksen haltijat, lisätyyppihyväksyntätodistuksen haltijat ja muut organisaatiot, joiden on julkaistava tällaiset tiedot osassa 21, ja kolmansista maista tulevien ilma-alusten tai komponenttien osalta ilma-aluksen tai komponentin valvonnasta vastaavan viranomaisen valtuuttamat lentokelpoisuustiedot;

4. Kaikki sovellettavat standardit, kuten muun muassa huoltoa koskevat vakiokäytännöt, jotka virasto on tunnustanut hyväksi kunnossapitostandardiksi;

5. Kaikki d alakohdan mukaisesti annetut sovellettavat tiedot. ”

[5] Oikeusasiamies ymmärtää, että viittaamalla edunvalvontaan kantelija ehdottaa, että EASA toimi virheellisesti kolmannen osapuolen aloitteesta, joka saattaisi olla kiinnostunut PAD-direktiivistä.

[6] EASA:n säännösten teksti:

[http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Agency_Mesures/Agency_Decisions/2009/ED%20Decision%202009_078_E%](http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Agency_Mesures/Agency_Decisions/2009/ED%20Decision%202009_078_E%20)

[Linkki]