

EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI

ARVAMUS nr 02/2006

võimaluse kohta muuta komisjoni 20. novembri 2003. aasta määruse (EÜ) nr 2042/2003 (õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta) artikli 7 lõike 3 punkti c

I Üldist

1. Käesoleva arvamuse eesmärk on täpsustada ameti seisukohta seoses võimalusega lükata edasi suurtele õhusõidukitele suurima stardimassiga üle 5700 kg kohaldatavate sätete (jaotise 145.A.30 punkti g ja jaotise 145.A.30 punkti h alapunkti 1) lõplikku jõustumistähtaega (28. september 2006), mis on ette nähtud komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003¹ artikli 7 lõike 3 punktiga c.
2. Arvamus on vastu võetud ameti haldusnõukogu kehtestatud korra² kohaselt, mille aluseks on määruse (EÜ) nr 1592/2002³ artikli 14 sätted.

TAUST:

3. Euroopa Komisjon võttis 20. novembril 2003 vastu komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003. Nimetatud määruse II lisas (145. osa) sätestatakse, et sertifitseerivad töötajad peavad olema pädevad vastavalt määruse III lisa (66. osa) sätetele. 66. osa aluseks on JAR-66. JAR-66 jõustus 1998. aastal ning JAA liikmesriigid leppisid kokku, et nad kõik alustavad selle rakendamist enne 2001. aastat ja siseriikliku kvalifikatsiooni JAR-66 lubadeks muutmise üleminekuperiood lõpeb 2011. aastal.
4. Komisjoni määrust (EÜ) nr 2042/2003 ette valmistades lepiti kokku, et nii pikka üleminekuperioodi ei ole vaja ning ühenduse selle valdkonna tegevusprogrammist saaks paremini suurimat kasu juhul, kui see teostada kohe. Kuigi JAR-66 jõustus 1998. aastal, tunnistas mõni JAA liikmesriik, et on rakendamise edasi lükanud. Nad taotlesid seepärast võimalust viivitada 66. osa rakendamisega suurte õhusõidukite suhtes kuni 28. septembrini 2006 ning väikeste õhusõidukite suhtes 28. septembrini 2008, sest viimati nimetatuid ei reguleeri JAA. Taotlus kiideti heaks ning see kõrvalejäämisvõimalus sätestati komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 7 lõike 3 punktis c.
5. Olukorda selle kõrvalejäämispunkti seisukohalt analüüsid selgub, et
 - kõik liikmesriigid ja assotsieerunud riigid⁴ on otsustanud kasutada komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 7 lõike 3 punkti c teist taanet;
 - kõik liikmesriigid ja assotsieerunud riigid peale ühe on otsustanud kasutada komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 7 lõike 3 punkti c kolmandat taanet.

Seega on selge, et rakendamisest kõrvale jäädes teadsid kõik 145. osa sätete kohaldamisalasse kuuluvad riigid, et nad peavad kavandama 66. osa kohaste lubade väljaandmist või siseriiklike lubade nendeks muutmist, et täita 28. septembriks 2006 täielikult selle osa sätted seoses töötajate kvalifikatsiooni sertifitseerimisega selliste õhusõidukite liini- ja baashoolduse osas, mille suurim stardimass on üle 5700 kg.

¹ Komisjoni 20. novembri 2003. aasta määrus (EÜ) nr 2042/2003 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 315, 28.11.2003, lk 1). Määrust on muudetud komisjoni 8. mai 2006. aasta määrusega (EÜ) nr 707/2006 (ELT L 122, 9.5.2006, lk 17).

² Haldusnõukogu otsus menetluse kohta, mida amet rakendab arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhismaterjali väljaandmisel („normatiivmenetlus”). EASA MB/7/03, 27.6.2003.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1592/2002, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennundusohutusameti loomist (EÜT L 240, 7.9.2002, lk 1). Määrust on viimati muudetud komisjoni 24. septembri 2003. aasta määrusega (EÜ) nr 1701/2003 (ELT L 243, 27.9.2003, lk 5).

⁴ Assotsieerunud riigid on Island, Liechtenstein, Norra ja Šveits.

6. Ameti tehtud ülevaatus näitab, et nimetatud jõustumistähtajast kinnipidamise valmiduse osas valitseb hetkel järgmine olukord:
- pooled liikmesriigid ja assotsieerunud riigid on alustanud siseriiklike kvalifikatsioonide muutmist 66. osa lubadeks ja nende lubade väljaandmist ning on võimelised täielikuks õigeaegseks täitmiseks;
 - üheksa liikmesriiki ja assotsieerunud riiki on seda protsessi alustanud; nad on aga ajakavast maha jäänud ning leiavad, et nad ei suuda seda tähtajaks täita;
 - nimetatud nõuete kohaldamisalasse kuuluvast kahekümne kaheksast liikmesriigist ja assotsieerunud riigist neli on ajakavast oluliselt maha jäänud ning ei suuda seda tähtajaks täita. Neist kolm ei ole veel koostanud isegi muutmisarandeid.

Amet saatis 31. jaanuaril 2006 Euroopa Komisjonile oma iga-aastase standardimisaruande, milles juhitakse tähelepanu kriitilisele olukorrale seoses 66. osale ülemineku ja 28. septembri 2006. aasta tähtajaga.

7. Küsimus oli selles, kas üleminekuperioodi tuleks pikendada, pidades silmas kõiki sellise pikendamise tagajärgi.

II Konsulterimine

8. Ameti veebilehel (www.easa.europa.eu) avaldati 12. juulil 2006 EASA tavapärase normatiivmenetluse kohaselt kavandatavate muudatuste teatis – NPA 08/2006.⁵ Konsulterimisega piirati kuue nädalani alates teatise avaldamise kuupäevast, et koguda selgitusi, neile vastata ning esitada arvamus hiljemalt 28. septembriks 2006.
9. Tähtajaks, 21. augustiks 2006 laekus ametile riikide ametiasutustelt, kutseorganisatsioonidelt ja eraisikutelt 15 märkust.
10. Kõik laekunud märkused võeti teadmiseks ning koguti märkustele vastamise dokumenti (CRD), mis avaldatakse ameti veebilehel koos käesoleva arvamusega. Märkustele vastamise dokumendis on ka kõigi ametile märkusi ja vastuseid saatnud isikute ja organisatsioonide nimekiri.
11. Kõik laekunud märkused peale ühe toetavad seisukohta, et ei tule edasi lükata 145. osa sätete jõustumistähtaega, mis käsitlevad töötajate kvalifikatsiooni sertifitseerimist selliste õhusõidukite liini- ja baashoolduse osas, mille suurim stardimass on üle 5700 kg. Ükski liikmesriik ei teatanud, et tal oleks raskusi praeguse määruse rakendamisega.
12. EASA tavapärase normatiivmenetluse artikli 8 kohaselt ei tohi tegevdirektor selles küsimuses arvamust vastu võtta enne kahe kuu möödumist märkustele vastamise dokumendi avaldamise kuupäevast, võimaldamaks huvitatud isikutel selle sisule reageerida. Punktis 8 nimetatud põhjustel tuleb aga ameti arvamus avaldada võimalikult kiiresti, teavitamaks huvitatud isikuid sellest, et komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 7 lõike 3 punkti c sätteid ei muudeta ning 145. osa sätete (mis käsitlevad töötajate kvalifikatsiooni sertifitseerimist selliste õhusõidukite liini- ja baashoolduse osas, mille suurim stardimass on üle 5700 kg) jõustumistähtaega (28. september 2006) edasi ei lükata.

⁵ <http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/NPA/NPA-08-2006.pdf>

III Ameti arvamuse sisu

13. Märkustele vastamise dokumendi tulemustest lähtudes (vt punkt 11) soovib Euroopa Lennundusohutusamet komisjonil mitte muuta komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 7 lõike 3 punkti c.

IV Regulaatiivse mõju hinnang

14. Mõjutatavad sektorid

Peamine mõjutatav sektor on suurte õhusõidukite käitajad. Et hooldustehnikud, kellel puudub 66. osa kohane luba, ei saaks nimetatud õhusõidukitele välja anda hooldustõendeid, peaksid käitajad otsima asjakohase pädevusega isikud, kes seda teeksid.

Hooldusorganisatsioonid, kes ei suuda värvata nõuetekohaste lubadega tehnikuid, kaotaksid osa oma lepingutest, sest nad ei vastaks üleminekuperioodil 145. osa sätetele.

Osa hooldustehnikuid kaotaksid neile siseriikliku süsteemiga võimaldatud eelised, kuni nende kvalifikatsioon muudetakse.

Riiklikud lennundusametid, kes ei ole siseriiklike kvalifikatsioone muutnud 66. osa kohasteks lubadeks ega neid lube välja andnud, peaksid jõupingutusi suurendama ning neid ähvardaksid Euroopa Komisjoni algatatavad rikkumismenetlused.

15. Mõju ohutusele

Otsus kokkulepitud jõustumistähtajast kinni pidada soodustab põhimõtteliselt ohutuse parendamist ühenduses, sest hooldustõendeid saab välja anda üksnes õhusõidukitele, mida rangeimatele kvalifikatsiooninõuetele vastavad tehnikud on nõuetekohaselt kontrollinud.

See võib siiski kallutada mõnd liikmesriiki kiirustama siseriiklike kvalifikatsioonide muutmiseks 66. osa kohasteks lubadeks ilma piisava põhjenduse/muutmisaruandeta, andes nii osadele hooldustehnikutele põhjendamatu soodustusi. See võib muidugi mõjutada ohutust, juhul kui selle tõttu antaks hooldustõendeid õhusõidukitele, mis ei ole korras.

Suurte õhusõidukite puhul, mida jätkuva lennukõlblikkuse tagamise organisatsioonid täiendavalt kontrollivad, näib see oht siiski olevat väike. Lisaks on amet kohustatud kontrollima standardimist veendumaks, et selliseid juhtumeid ei esine või et nende puhul võetakse viivitamata vajalikud parandusmeetmed.

16. Majandusmõju

Käesoleval arvamusel ei tohiks põhimõtteliselt olla suurt majandusmõju, sest investeeringud ühenduse poolt vastu võetud uuele korrale üleminekuks tuleb teha igal juhul, et kõik huvitatud isikud saaksid kasu selle valdkonna siseturu lõplikust väljakujundamisest.

Võimalik lubadega tehnikute puudus võib mõnes liikmesriigis põhjustada viivitusi õhusõidukite hooldustõendite väljaandmisel ning tekitada käitajatele märkimisväärseid kaudseid kulusid. See võib mõjutada ka sertifitseeritud töötajate turu toimimist ning suurendada nende keskmist palka, mis võib otseselt mõjutada hooldusorganisatsioone ja kaudselt nende kliente. Tagajärjed ei tohiks aga kesta kauem, kui riiklikel lennundusametitel kulub teistele riikidele järele jõudmiseks, sest selliste sertifitseerimisteenuste turu vähene liikuvus mõjutaks üksnes riike, kes ei ole seni üleminekuprotsessis küllaldaselt edusamme teinud.

Enamikku riiklikke lennundusameteid olukord ei mõjutaks, sest nad on juba välja andnud küllaldaselt arvul luba. Üksnes hilinejad peaksid tõhustama jõupingutusi, mis võib tekitada teatavaid lisakulusid, juhul kui nad peavad tööle võtma täiendavaid töötajaid, et viia kõik siseriiklikud load kooskõlla komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 nõuetega.

17. Keskkonnamõju

Puudub.

18. Sotsiaalne mõju

Osa hooldustehnikuid, kes ei ole 66. osa kohast luba saanud, võivad saada olulist kahju, sest nad ei oleks pärast 28. septembrit 2006 enam pädevad suurte õhusõidukite hooldustõendeid välja andma. See võib mõjutada nende teenistustingimusi.

V Kokkuvõte

Amet leiab jaotise 145.A.30 punkti g ja jaotise 145.A.30 punkti h alapunkti 1 (mis käsitlevad töötajate kvalifikatsiooni sertifitseerimist selliste õhusõidukite liini- ja baashoolduse osas, mille suurim stardimass on üle 5700 kg) lõpliku jõustumistähtaja võimaliku edasilükkamise analüüsist lähtudes, et komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 7 lõike 3 punkti c sätteid ei tuleks muuta ning nendes sätetes nimetatud kuupäev tuleks jätta jõusse.

Köln, 25. september 2006

P. GOUDOU