



**EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI
ARVAMUS NR 03/2009,**

7. detsember 2009,

komisjoni määruse kohta, millega muudetakse komisjoni 24. septembri 2003. aasta määrust (EÜ) nr 1702/2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad

„Piiratud tüübisertifikaadid ja piiratud lennukõlblikkussertifikaadid“

I. Üldosa

1. Käesoleva arvamuse eesmärk on teha komisjonile ettepanek muuta komisjoni määrust (EÜ) nr 1702/2003¹ ja selle lisa (edaspidi „21. osa“), kaasates piiratud tüübisertifikaatide ja piiratud lennukõlblikkussertifikaatide väljastamise laiendatud ja täiendatud nõuded.
2. Arvamus on vastu võetud, järgides Euroopa Lennuohutusameti (ameti) haldusnõukogu määratud korda² vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008³ (edaspidi „põhimäärus“) artikli 19 sätetele.

II. Kooskõlastamine

3. Muudatusettepaneku teade 2008-06⁴, mis sisaldas komisjoni määrust (millega muudetakse komisjoni määrust (EÜ) nr 1702/2003) käsitleva arvamuse eelnõu, avaldati ameti veebilehel 10. aprillil 2008.
4. Märkuste esitamise lõpptähtpäevaks, 10. juuliks 2008 oli amet saanud 120 märkust 24 riiklikult lennuametilt, kutseorganisatsioonilt ja eraettevõttelt.
5. Kõiki saadud märkusi analüüsiti ning need koondati märkuste vastusdokumenti, mis avaldati ameti kodulehel 21. augustil 2009. Märkuste vastusdokument sisaldab kõikide ametile märkusi esitanud isikute ja/või organisatsioonide loendit ning ameti vastuseid.
6. Muudatusettepaneku teate 2008-06 põhieesmärk oli laiendada ja täiendada piiratud tüübisertifikaatide ja piiratud lennukõlblikkussertifikaatide väljastamise nõudeid. Teates kirjeldatakse kõiki juhtumeid, mille korral võidakse väljastada piiratud lennukõlblikkussertifikaat, sealhulgas juhtumid, mille korral veel hiljuti väljastati alalised lennuload vastavalt 21. osa punkti 21A.701 alapunktile 15. Seda võimalust 21. osas loeti üleminekumeetmeks, kuni piiratud lennukõlblikkussertifikaadi eeskirju täiendatakse sedavõrd, et neid saab kohaldada ka õhusõidukite selle kategooria suhtes. Seepärast nähti muudatusettepaneku teatega ette 21. osa punkti 21A.701 alapunkti 15 sätte tühistamine.
7. Nende õhusõidukite omanikud, mis lendavad praegu alalise lennuloa alusel, samuti liikmesriikide lennuametid esitasid 21. osa punkti 21A.701 alapunktis 15 osutatud võimaluse väljajätmise kohta arvukalt vastuväiteid.
8. Amet tunnistab, et kavandatava meetme mõju ei ole võimalik täielikult hinnata enne muudatusettepaneku teate 2008-07 („Euroopa kergete õhusõidukite protsess“, „Jooksvad muudatused ja remonditööd“ ning „Kergete sportlennukite sertifitseerimistingimused“) lõplike tulemuste selgumist ning et alalise lennuloa võimaluse väljajätmine võib kaasa tuua õhusõidukite lennukeelu.

Seepärast on amet otsustanud võtta sellest muudatusettepaneku teatest tagasi 21. osa punktide 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723, 21B.325 kavandatavad muudatused ja nendega seotud aktsepteeritavate nõuete täitmise menetluse ning juhendite muudatused.

¹ Komisjoni määrus (EÜ) nr 1702/2003, 24.9.2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 243, 27.9.2003, lk 6).

² Haldusnõukogu otsus menetluse kohta, mida amet rakendab arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhendite väljaandmisel (eeskirjade koostamise menetlus). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT L 79, 19.3.2008, lk 1).

⁴ Vt eeskirjade koostamise arhiiv: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

9. Eespool osutatule vaatamata on amet endiselt arvamusel, et lennuluba ei ole kohane lennukõlblikkussertifikaat nende õhusõidukite korral, mida kasutatakse alaliselt põhimõtteliselt samas konfiguratsioonis ja tingimustel, nagu on esitatud muudatusettepaneku teate seletuskirjas.
10. Seepärast kavatakse amet algatada uue eeskirjade koostamise ülesande, mis on pühendatud algse ja jätkuva lennukõlblikkuse nõuetele ning asjaomaste õhusõidukite asjakohastele sertifikaatidele. Sellises eeskirjade koostamise ülesandes saab võtta nõuetekohaselt arvesse muudatusettepaneku teate 2008-07 rakendamisele järgnenud õiguslikku olukorda ja praegu alalise lennuloa alusel kasutatavate õhusõidukite konkreetseid probleeme.
11. Muude kommentaaride tulemusena on amet lisanud muudatusettepaneku eelnõusse uusi sätteid, mis võimaldavad õhusõiduki tavalise lennukõlblikkussertifikaadi hõlpsasti asendada piiratud lennukõlblikkussertifikaadiga, kui konkreetne õhusõidukitüüp kaotab kehtiva tüübisertifikaadi. See aga ei lahenda jätkuva lennukõlblikkuse probleeme, nagu nõuetekohaselt sertifitseeritud varuosade kättesaadavus, mida on kirjeldanud mitu märkuste esitajat.
12. Kõik eespool mainitud otsused kajastusid märkuste vastusdokumendis, mis avaldati märkuste lisamise tulemusena koos eeskirjade tekstidega.
13. 8. juuniks 2009 kanti märkuste vastusdokumenti kolme märkuste esitaja neli seisukohta. Ühegi seisukoha tulemusena ei ole amet oma ettepanekutesse täiendavaid muudatusi teinud.

III. Ameti arvamuse sisu

14. Käesolevas arvamuses tehakse ettepanek muuta 21. osa, eelkõige piiratud tüübisertifikaatide ja piiratud lennukõlblikkussertifikaatide väljastamise sätteid. Piiratud lennukõlblikkussertifikaadi kontseptsioon lisatakse põhimäärusesse, et hõlmata õhusõidukid, mis ei vasta kõigile kehtivatele lennukõlblikkussõuetele, kuid mille korral on siiski võimalik tagada piirangute, kitsenduste ja muude leevendavate meetmete abil piisav ohutus. Käesolev kontseptsioon on samuti lisatud 21. osasse, kuid ajapuudusel ei töötatud välja üksikasjalikke ja põhjalikke nõudeid ega aktsepteeritavate nõuete täitmise menetlust või juhendeid. Vahepeal kasutatakse piiratud lennukõlblikkussertifikaati õhusõidukite korral, millel ei ole enam aktiivset tüübisertifikaadi omanikku, ja ameti reguleerimisalasse kuuluvate õhusõidukite korral, mis ei ole (seni) saanud ameti tüübisertifikaati. Nende õhusõidukite jaoks väljatöötatud toimingud tuleb kodifitseerida 21. osas.
15. Kehtivas eeskirjas kirjeldatakse juba piiratud lennukõlblikkussertifikaadi saamise kaht võimalust. Need määratletakse ja käsitletakse üksikasjalikumalt käesolevas arvamuses:
 - *piiratud tüübisertifikaadil põhinev piiratud lennukõlblikkussertifikaat:* see on ette nähtud õhusõidukitele, mis ei vasta kõigile kehtivatele lennukõlblikkussõuetele, sest on spetsiaalselt projekteeritud eriotstarbeks, nagu põldude pihustamiseks, pilvekülviks jms;
 - *piiratud lennukõlblikkussertifikaat, mis põhineb ameti poolt konkreetset juhul väljastatud ja teatavale lennukõlblikkusspetsifikaadile (SAS) vastavust tõendaval kinnitatud projektil:* see on ette nähtud üksikõhusõidukitele, mis mitmesugustel põhjustel ei vasta kohaldatavatele lennukõlblikkussõuetele, kuid mille korral on võimalik siiski tagada piirangute, kitsenduste ja muude leevendavate meetmete kaudu piisav ohutus. Seda võimalust kasutatakse praegu näiteks ilma aktiivse tüübisertifikaadi omanikuta õhusõidukite korral ning endises Nõukogude Liidus projekteeritud õhusõidukite korral, millele amet ei ole (veel) tüübisertifikaati väljastanud. Kavandatakse uusi sätteid, mis võimaldavad õhusõiduki tavalise lennukõlblikkussertifikaadi alt hõlpsasti üle viia piiratud

lennukõlblikkussertifikaadi alla, kui konkreetset tüübil ei ole enam aktiivset tüübisertifikaadi omanikku.

Arvamuses nähakse ette kolmanda võimaluse lisamine:

- *tüübisertifikaadil põhinev piiratud lennukõlblikkussertifikaat ja piiratud täiendav tüübisertifikaat:*

see on ette nähtud õhusõidukite jaoks, millel juba on tavalisel tüübisertifikaadil põhinev tavaline lennukõlblikkussertifikaat, kuid mis on muudetud eriotstarbeliseks, nagu on kirjeldatud eespool esimese juhtumi korral. Ilma selle uue võimaluseta võiksid õhusõidukite eriotstarbeliseks ümberehitajad kinnituse saada ainult täiesti uue piiratud tüübikinnituse taotlemise teel. Sellega seotud vastutus kogu õhusõiduki projekti eest ületaks reeglina ümberehitaja suutlikkuse ega oleks kooskõlas õhusõiduki „tavaliste“ muudatuste tegemise käsitlusega alajaos E.

IV. Regulaatiivse mõju hindamine

16. Eeldatavasti avaldab muudatus mõõdukat positiivset mõju ohutusele, võttes arvesse, et regulaatiivmeetmete peamine eesmärk on kajastada nõuetes ameti praegust tegevust ja eelnenud tegevust liikmesriikides. Aktiivse tüübisertifikaadi omanikuta õhusõidukite korral määratletakse eri osaliste kohustused selgemalt, mis võimaldab jätkuva lennukõlblikkuse tõhusamat järelevalvet. Eeldatakse, et see aitab parandada ohutust. Endises Nõukogude Liidus projekteeritud õhusõidukite korral tagavad ameti konkreetsete lennukõlblikkusspetsifikaatide väljastamise tingimused üldise ja püsiva ohutuse taseme. Piiratud lennukõlblikkussertifikaadi alusel võib jätkata ainult nende õhusõidukitüüpide kasutamist, mis läbivad asjaomastele lennukõlblikkusspetsifikaatidele vastavuse kontrolli. Eeldatakse ka, et see aitab parandada ohutust.
17. Muudatusel on eelduste kohaselt üldiselt positiivne majanduslik mõju. Kõigil asjaomastel õhusõidukitel peab olema mingit liiki lennukõlblikkussertifikaat ja kõigil juhtudel on vaja ametilt konstruktsioonitüübi heakskiitu, mille järel registreerimisliikmesriik määrab nõuetele vastavuse. See tähendab, et ametiasutuse kaasamisega seotud tasud ja lõivud on eri võimaluste korral sarnased. Automaatne ja peaaegu automaatne üleminek aktiivse tüübisertifikaadi omanikuta õhusõidukite lennukõlblikkussertifikaadi kategoorialt kõrvaldab teatava halduskoormuse ja seega on sellel positiivne majanduslik mõju. Aktiivse tüübisertifikaadi omanikuta ja endises Nõukogude Liidus projekteeritud õhusõidukite lennukõlblikkussertifikaadi kategooria muutus ning võimalik muutus nende õhusõidukite kasutamises tuleneb juba olemasolevatest nõuetest ning käesolev muudatus seda ei mõjuta. Kavandatavatel meetmetel, millega tahetakse vältida õhusõidukite tüüpide muutumist aktiivse tüübisertifikaadi omanikuta tüüpideks, on positiivne majanduslik mõju, sest tüübisertifikaatide omanikud saavad säilitada oma tüübisertifikaadi suhteliselt lihtsate vahenditega, mis võimaldab seega kõige haavatavamatel tüübisertifikaatide omanikel oma tegevust jätkata. Uuel, piiratud täiendavat tüübisertifikaati hõlmaval võimalusel on eelduste kohaselt mõõdukas positiivne majanduslik mõju. See võimaldab õhusõidukite ümberehitajatel piirduda vaid muudetud projekti vastavuse taotlemisega, selle asemel et taotleda täiesti uut piiratud tüübisertifikaati, mille puhul tuleb näidata, et kogu õhusõiduk vastab uusimatele nõuetele.
18. Õiglus ja võrdsus positiivse ja negatiivse mõju seisukohast asjaomastes sektorites: muudatus mõjutab peamiselt vaid suhteliselt väikest lennundusvaldkonna osa. See on aga käesolevas muudatusettepaneku teates käsitletud teema loogiline tagajärg: piiratud lennukõlblikkussertifikaate väljastatakse vaid eriotstarbelistele õhusõidukitele või õhusõidukitele, mille korral ei ole kõiki lennukõlblikkussõudeid

Köln, 7. detsember 2009

Tegevdirektor
P. GOUDOU