



**EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI**

**ARVAMUS NR 07/2011,**

**13. detsember 2011,**

**komisjoni määruse kohta, millega muudetakse 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,**

**JA**

**komisjoni määruse kohta, millega muudetakse 20. novembri 2003. aasta määrust (EÜ) nr 2042/2003 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta,**

**JA**

**komisjoni määruse kohta, millega muudetakse määrust (EL) nr xxxx/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008,**

**JA**

**komisjoni määruse kohta, millega muudetakse määrust (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008**

**Kasutamissobivuse andmed**

### Lühikokkuvõte

Käesolevas arvamus esitatakse ettepanek muuta mitut rakenduseeskirja, et võtta kasutusele kasutamissobivuse andmete (OSD) mõiste. Kasutamissobivuse andmete mõiste on esitatud määruses (EÜ) nr 216/2008 kui 1. laienemispaketi osa. Uued eeskirjad tagavad, et ohutuks käitamiseks nõutavad teatud andmed on käitajatele kättesaadavad ja nad kasutavad neid. Need andmed loetakse õhusõidukitüübiomaseks ja need peab seega esitama vastava tüübi projekteerija. Andmed koosnevad järgmisest:

- piloodi tüübipädevuse koolituse minimaalne õppekava;
- lennutreeningseadmete kvalifitseerimist toetavad õhusõiduki viiteandmed;
- hooldusorganisatsioonide sertifitseerijate tüübipädevuse koolituse minimaalne õppekava;
- salongitöötajate koolitamise tüübikohased andmed;
- minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL).

Projekteerija esitatud kasutamissobivuse andmed peab koos lennukõlblikkuse sertifikaadiga heaks kiitma EASA.

Pärast heakskiitmist peavad käitajad ja koolitusorganisatsioonid kasutama kasutamissobivuse andmeid kohandatud koolituskursuste ja minimaalvarustuse loetelu koostamisel.

Kasutamissobivuse andmete abil soovitakse kõrvaldada lünk lennukõlblikkuse ja lennutegevuse vahel.

## Seletuskiri

### **I. Üldist**

1. Arvamuse eesmärk on teha komisjonile ettepanek muuta määrust (EÜ) nr 1702/2003<sup>1</sup>, määrust (EÜ) nr 2042/2003<sup>2</sup>, määrust (EL) xxxx/2012<sup>3</sup> ja määrust (EL) 1178/2011<sup>4</sup>. Määruste muutmise reguleerimisala määratleti pädevusraamistikus (ToR) 21.039 ja seda on kirjeldatud üksikasjalikumalt allpool.
2. Arvamus on vastu võetud Euroopa Lennundusohutusameti (edaspidi „amet“) haldusnõukogu<sup>5</sup> kehtestatud menetluse alusel ja kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008<sup>6</sup> (edaspidi „algmäärus“) artikli 19 sätetega.
3. Kavandatavas eeskirjas on arvesse võetud Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õiguse (ICAO) arengut ning ühtlustamist Euroopa Liidu põhipartnerite muude asutuste normidega vastavalt algmääruse artiklis 2 sätestatud eesmärkidele. Kavandatud eeskiri
  - a. on Rahvusvahelise Tsiivilennundusorganisatsiooni (ICAO) standardite ja soovitatavate tavade (SARP) suhtes ülimuslik. Kasutamissobivuse andmete (OSD) protsessi tooted, koolituskavad ja minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) on vajalikud koolituskursuste ja minimaalvarustuse loetelu koostamiseks, mis on nõutavad ka vastavalt ICAO 1. ja 6. lisale. ICAO 8. lisa ei sisalda siiski nõuet õhusõiduki tootjale kasutamissobivuse andmete koostamise kohta tüübisertifitseerimise käigus;
  - b. kaldub USA Föderaalse Lennuameti (FAA) ja Kanada Tsiivilennundusameti (TCCA) eeskirjadest kõrvale järgmistes punktides. Nii FAA kui ka TCCA on kehtestanud menetlused uute ja tuletatud õhusõidukitüüpide kasutamissobivuse hindamiseks. Nende hindamiste tulemusi kasutatakse asutuse koostatud minimaalvarustuse põhiloetelu avaldamisel või lennumeeskonna ja salongitöötajate koolituskursuste heakskiitmisel. Lennutegevuse hindamine ei nõua siiski õhusõidukitootjalt sisendteave esitamist.
4. Praegu vastutavad konkreetse õhusõidukiliigi ohutuks käitamiseks vajalike andmete (näiteks pilootide tüübipädevuskoolituse miinimumõppekava, salongipersonali tüübipädevuskoolitus ja minimaalvarustuse põhiloetelu) heakskiitmisel eest riiklikud lennuametid. Ühinenud Lennuametite liikmed otsustasid ühetaolisuse edendamiseks

---

<sup>1</sup> Komisjoni 24. septembri 2003. aasta määrus (EÜ) nr 1702/2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootmisorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 243, 27.9.2003, lk 6). Määrust on viimati muudetud 30. novembri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 1194/2009 (ELT L 321, 8.12.2009, lk 5).

<sup>2</sup> 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 viimati muudetud 21. oktoobril 2011. aasta määrusega (EÜ) nr 1149/2008 (ELT L 298, 16.11.2011, lk 1).

<sup>3</sup> Nn OPS-määrus, avaldamisel.

<sup>4</sup> Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiivilennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11.2011, lk 1).

<sup>5</sup> Haldusnõukogu otsus ameti arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhendite väljaandmise korra kohta (eeskirjade koostamise kord). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

<sup>6</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiivilennunduse 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). Määrust on viimati muudetud 21. oktoobri 2009. aasta määrusega nr 1108/2009 (ELT L 309, 24.11.2009, lk 51).

järgida kõigile vastuvõetavat ühtset heakskiitmismenetlust – lennutegevuse hindamise ühisnõukogu (JOEB). Iga ühisnõukogu asutati konkreetse juhtumi korral eraldi ja koosnes asjaomastest sidusrühmadest (sealhulgas Ühinenud Lennuametitesse mittek kuuluvatest ametitest, kui see oli asjakohane), et kontrollida õhusõidukitüübi käitamistingimusi ja anda soovitusi tüübipädevuskoolituse ja minimaalvarustuse põhiloetelu kohta. Lennutegevuse hindamise ühisnõukogu menetlus Ühinenud Lennuametite raames oli vabatahtlik. Sellisele ühistegevusele vaatamata pidi iga osalev amet need soovitusel üle võtma oma riiklikku õigus- ja haldussüsteemi, mille tõttu võis lõpptulemus erineda lennutegevuse hindamise ühisnõukogu menetluse tulemusest. Pärast Ühinenud Lennuametite tegevuse lõppemist 2008. aastal jätkati lennutegevuse hindamise nõukogude menetlust Ühinenud Lennuametite endiste liikmesametite nõusolekul ameti egiidi all. See menetlus jäi vabatahtlikuks.

5. Lennutegevuse hindamise (ühis)nõukogu ((J)OEB) menetlus ei hõlmanud hooldusorganisatsioonide sertifitseerijate tüübipädevuskoolituse miinimumõppekava hindamist, mille tõttu töötati nende koolituskursused välja ja kiideti riiklike ametite vastutusalas heaks vastavalt 66. osa üldnõuetele. Kursused võisid erineda nii kestuse kui ka käsitletavate teemade poolest.
6. EASA süsteemi asutamise üks põhieesmärke oli ühetaolisuse saavutamine. Sel põhjusel soovitas amet arvamus nr 3/2004<sup>7</sup> algmääruse muutmise kohta, et tüübiga seotud tegevuse teave (nt lennutegevuse hindamise (ühis)nõukogu menetluse raames koostatud teave) oleks Euroopa Liidu käitajate kõigi õhusõidukite jaoks kohustuslik. Seda saab saavutada, kui võtta vastu ameti otsus, mis põhineb algmääruse muudatusel. Euroopa Komisjon leidis siiski, et amet saab sellise otsuse vastu võtta ainult juhul, kui selles viidatakse otseselt tootele, millega see on seotud (selge adressaadiga üksikotsus). Selle kohaselt, kuidas komisjon tõlgendab EÜ asutamislepingut ja Euroopa Kohtu praktikat, ei saa ametid kehtestada üldiselt kohaldatavaid siduvaid nõudeid. Sel põhjusel muudeti algmääruse muutmise ettepanekut nii, et amet saaks need täiendavad rakenduslikud osad heaks kiita, sidudes need õhusõiduki tüübisertifitseerimisega.
7. Euroopa Komisjon täpsustas ameti arvamust nr 3/2004 nii, et selles võetakse arvesse eespool nimetatud õiguslikke piiranguid, ning tegi ettepaneku, et toote sertifitseerimise raames määrataks kindlaks õhusõidukitüübi käitamise lisanõuded. Selle tõttu lisati algmääruse artikli 5 lõike 5 punktile e järgmised osad:
  - iv) *hooldustööde lennundustehniliste töötajate tüübipädevuse koolituse miinimumõppekava, millega tagatakse vastavus lõike 2 punkti f nõuetele;*
  - v) *pilootide tüübipädevuse koolituse miinimumõppekava ja seonduvate lennutreeningseadmete kvalifikatsioon, millega tagatakse vastavus artiklile 7;*
  - vi) *minimaalvarustuse üldloetelu ja konkreetse lennutegevuse liigi täiendavad lennukõlblikkuse nõuded, millega tagatakse vastavus artikli 8 nõuetele.*
8. Seadusandja võttis need sätted samal kujul vastu. Käesoleva arvamuse teemaks on nende sätete rakendamistingimuste määratlemine.

---

<sup>7</sup> Euroopa Lennuohutusameti 16. detsembri 2004. aasta arvamus nr 3/2004, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 1592/2002, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennundusohutusameti loomist ning ühiseeskirjade reguleerimisala laiendamist pilootidele litsentside andmisele, lennundustegevusele ja kolmandate riikide õhusõidukite ohutusele. (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php#2004>).

## II. Konsultatsioonid

9. Muudatusettepaneku teade (NPA) 2009-01<sup>8</sup>, mis sisaldas komisjoni määruste (EÜ) nr 1702/2003 ja (EÜ) 2042/2003 muudatust käsitleva arvamus kavandit, avaldati ameti veebilehel (<http://www.easa.europa.eu>) 16. jaanuaril 2009.
10. Märkuste esitamise lõpptähtajaks, 30. juuniks 2009 oli ametile laekunud 1011 märkust 80 riiklikult lennundusametilt, kutseorganisatsioonilt ja äriühingult.
11. Märkuste käsitlemiseks moodustas amet eksperdirühma, kuhu kuulusid projektirühma liikmed ja kaks muud eksperti. Projektirühma täiskoosseis avaldati koos dokumendi ToR 21.039 ajakohastusega. Sellesse kuulusid tööstuse, käitajaühingute, lennundustöötajate ühingute, EASA ja riiklike lennundusametite eksperdid. Eksperdirühm kogunes 2009. ja 2010. aastal kolm korda. Rühmas arutati põhjalikult kõiki põhiküsimusi ja kuigi kõigis küsimustes ei saavutatud täielikku üksmeelt, koostas amet vastusdokumendi kavandi ning koostatud tekstis võeti arvesse üksikekspertide kõiki seisukohti. See ettepanek tehti määruse (EÜ) nr 1702/2003 teksti muutmiseks, et viia see kooskõlla määruse (EÜ) nr 216/2008 viimase muudatusega, mida kajastatakse määruses (EÜ) nr 1108/2009. Uutest artiklitest 18 ja 19 on kustutatud mõiste „lennukõlblikkuse tingimused“, mille tõttu on määruses nr (EÜ) 1702/2003 see läbivalt asendatud mõistega „sertifitseerimistingimused“.
12. Vastusdokumendis ei järgitud tavalist vormi. Saadud märkuste suure arvu ja märkuste lisamisest tingitud muudatuste tõttu teksti struktuuris leidis amet, et igale üksikmärkusele vastuse koostamine on ebatõhus, mille tõttu kasutas amet kõikide märkuste menetlemiseks muud meetodit, koostades märkusevastuste kokkuvõtte. Komisjon ja haldusnõukogu toetasid seda lähenemist 2009. aasta septembris. Kõik laekunud märkused võeti teadmiseks ja nende kokkuvõtte esitati märkusevastuste kokkuvõttes koos ameti üldvastustega. Nii saadud tekstis, mis avaldati selle vastusdokumendi 1. liites, tõsteti esile muudatused võrreldes kehtiva korraga. Vastusdokument avaldati 13. mail 2011. Peamised muudatused võrreldes muudatusettepaneku teatega olid järgmised:
  - a. Muudatusettepaneku teate ettepanekus nähti kasutamissobivuse elementide heakskiitmiseks ette eraldi sertifikaat. Vastusdokumendis loobuti eraldi sertifikaadi põhimõttest. Ettepanekut on muudetud nii, et kasutamissobivuse elemendid kiidetakse heaks õhusõiduki tüübisertifikaadis sisalduvate kasutamissobivuse andmetena või tüübisertifikaadi lisana.
  - b. Muudatusettepaneku teate ettepanekus olid kasutamissobivuse elemendid käitajatele ja koolitusorganisatsioonidele koolituskursuste ning minimaalvarustuse loetelu koostamisel tervikuna kohustuslikud. Seda lähenemist on oluliselt muudetud. Seoses vastusdokumendiga näeb ettepanek ette kasutamissobivuse andmete põhiosa, mis jääb käitajatele ja koolitusorganisatsioonidele kohustuslikuks, kuid ka suure osa kasutamissobivuse andmetest, millele antakse nõuete täitmise vastuvõetavate viiside staatus. Käitajad ja koolitusorganisatsioonid ei saa kasutamissobivuse andmete kohustuslikust osast kõrvale kalduda, välja arvatud ameti poolt heakskiidetud muudatuse korral. Nad võivad alternatiivsete nõuete täitmise vastuvõetava viisi abil nende pädeva (riikliku<sup>9</sup>) asutuse kontrolli all olevatest kasutamissobivuse andmete mittekohustuslikest osadest siiski kõrvale kalduda.
  - c. Käitamissobilikkuse sertifikaadi (OSC) ja kasutamissobivuse andmete (OSD) põhimõtte kohaldatavus muu kui keeruka mootorõhusõiduki korral ei olnud muudatusettepaneku teates piisavalt selgelt mõistetav. Seda selgitatakse vastusdokumendis. Põhijäreldus on, et kasutamissobivuse andmete enamikku ei

<sup>8</sup> Vt eeskirjade koostamise arhiiv: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php)

<sup>9</sup> Euroopa Liidu väliste taotlejate korral on pädevaks asutuseks amet.

saa kohaldada õhusõiduki korral, mis ei kuulu keeruka mootorõhusõiduki kategooriasse. Üksikasjalikumalt:

- Piloodi tüübipädevuskoolituse ja hooldusorganisatsioonide sertifitseerijate tüübipädevuskoolituse minimaalsete õppekavade esitamise nõuet saab kohalda ainult juhul, kui õhusõidukil on tüübipädevus. Väikeste õhusõidukite korral kasutatakse vaikumisi klassi- või rühmapädevust. Amet võib siiski eesmärgipärasusest lähtudes otsustada, et tüübipädevust on vaja käitamisomaduste, konstruktsiooni või muude erikoolitust nõudvate omaduste tõttu. Enamiku väikeste õhusõidukite korral seda ei tehta ning kasutatakse klassi- või rühmapädevust. See, kas uuel õhusõidukitüübil peaks olema tüübipädevus või saab kasutada klassipädevust, kuulub kasutamissobivuse andmete kinnitusmenetlusse ja selle otsustab lõplikult amet. Hindamise aluseks on objektiivsed kriteeriumid, mis lisatakse juhenditesse. Kui eraldi tüübipädevust ei ole õhusõiduki korral vaja, tähendab see, et ei ole vaja kasutamissobivuse andmete asjakohaseid elemente<sup>10</sup>.
- Treeningseadme andmeid on vaja ainult siis, kui piloodi tüübipädevuskoolituse õppekavasse kuulub täielike lennutreeningseadmete kasutamine. Väikeste õhusõidukite korral see tavaliselt ei kehti.
- Salongipersonali koolituse tüübikohaseid andmeid on vaja ainult juhul, kui käituseeskirjades nõutakse maksimaalse heakskiidetud reisijakohtade arvu korral salongipersonali olemasolu<sup>11</sup>. Väikestes õhusõidukites ei ole nii palju reisijakohti.
- Minimaalvarustuse põhiloetelu koostamise nõuet kohaldatakse kõikide õhusõidukite korral, mida saab kasutada ärilises lennutegevuses, sest asjaomastel käitajatel peavad olema nende õhusõidukite minimaalvarustuse põhiloetelud. Seega tähendab see, et väikeste õhusõidukite enamiku korral on minimaalvarustuse põhiloetelu vaja. Amet koostab eraldi sertifitseerimistingimuste abil üldised minimaalvarustuse põhiloetelud enamiku lihtsate õhusõidukite kategooriate kohta, et vähendada tüübisertifikaadi taotlejate koormust. Nendesse kategooriatesse kuuluva õhusõiduki tüübisertifikaadi taotlejal on vaja üksnes kinnitada, et see üldine minimaalvarustuse põhiloetelu on asjaomase konstruktsiooni korral asjakohane. Sertifitseerimistingimused koos üldiste minimaalvarustuse põhiloeteludega on praegu väljatöötamisel.

13. Märkuste esitamise lõpptähtajaks, 13. juulil 2011 oli ametile laekunud 69 märkust 23 riiklikult lennuametilt, kutseorganisatsioonilt ja eraettevõttelt.

14. Märkuste tulemusena tehti ettepanekutes järgmised muudatused:

- a. Üldmäärusesse lisati tüübisertifikaadi lisade toimivate kinnitusmenetluste ja tüübisertifikaadi muudatuste kohta üleminekusäte. See säte puudus.
- b. Eemaldati vahejuhtumitest teatamise ja lennukõlblikkuse direktiividega seotud viited kasutamissobivuse andmetele punktides 21A.3 ja 21A.3B. Amet nõustub märkustega, et need viited on ebavajalikud, sest niipea kui kasutamissobivuse andmed saavad tüübisertifikaadi osaks, saab punktide 21A.3 ja 21A.3B olemasolevat sõnastust juba tõlgendada nii, et need hõlmavad kasutamissobivuse andmetega seotud vahejuhtumeid ja ohtlikke tingimusi.
- c. Ohutusettekirjutuste (SED) põhimõttest on loobutud, mille tõttu kustutati ettepanekust punktid 21A.3C ja 21A.3D. Amet kinnitas, et ohutusettekirjutuste põhimõte oli keerukas ja raskesti rakendatav, samas kui sama eesmärgi

<sup>10</sup> Taotleja saab alati vabatahtlikult esitada tüübipädevuskoolituse miinimumõppekava kasutamissobivuse andmete kohaseks kinnitamiseks.

<sup>11</sup> Praegu kehtib see juhul, kui maksimaalne heakskiidetud reisijate istekohtade arv on üle 19.

saavutamiseks olid olemas muud õiguslikud vahendid. Ohutusettekirjutusel oli kaks põhimõtet: võimaldada ametil kehtestada uusi lennukõlblikkuse nõudeid olemasolevatele konstruktsioonidele (st uutele toodetud või kasutuselolevatele õhusõidukitele) ja võimaldada ametil kehtestada kasutamissobivuse elementide parandusi. Viimase saavutamiseks kasutatakse lennukõlblikkuse ettekirjutuste olemasolevat vahendit. Et kasutamissobivuse andmed saavad tüübisertifikaadi osaks, kuuluvad lennukõlblikkuse ettekirjutuste väljaandmise punkti 21A.3B reguleerimisalasse ka kasutamissobivuse andmed. Kui juba kinnitatud kasutamissobivuse andmeid on vaja kiiresti parandada, saab seda teha lennukõlblikkuse ettekirjutuse väljaandmisega.

Uued lennukõlblikkuse nõuded olemasolevatele konstruktsioonidele kehtestatakse sertifitseerimistingimustele tuginevate rakenduseeskirjadega. See tähendab, et määruse (EÜ) nr 1702/2003 uue lisa (26. osa) algversioon luuakse olemasolevate JAR-26<sup>12</sup> sätete ülevõtmiseks. 26. osa käsitleb kõrgetasemelist nõuet, kohaldatavust ja jõustumist. Uued sertifitseerimistingimused CS-26 sisaldavad selle kõrgetasemelise nõude täitmise tehnilisi andmeid. 26. osa nõudeid saab kohaldada käitajatele ja sõltuvalt tehnilisest sisust ka kinnitatud projekti omanikele. Kui on vaja kehtestada uus lennukõlblikkuse nõue, tuleb iga kord esitada 26. osa muutmise ettepanek. 26. osa algversiooni, CS-26 ja kõikide järgnevate muudatuste suhtes tuleb järgida EASA tavalist eeskirjade koostamise korda.

- d. Tüübisertifikaadi taotleja võimalusi täiendavate kasutamissobivuse elementide valideerimise vabatahtlikuks taotlemiseks on täpsustatud 21. osa muutmise ettepanekus. See võimalus oli juba varem olemas, kuid sisaldus üldmõistes „lennutegevuse tüüp”. See on eeskirja tekstis nüüd paremini esile toodud.
- e. Kustutatud on mootori tüübisertifikaadi omaniku kohustus esitada õhusõiduki tüübisertifikaadi taotlejale andmed, mille abil saab kasutamissobivuse andmetesse märkida mootori andmeid. Amet kinnitas, et olemasolevaid kokkuleppeid mootori ja õhusõiduki tüübisertifikaadi omanike/taotlejate vahel saab laiendada nii, et need käsitleksid kasutamissobivuse andmeid, ilma et 21. osasse oleks vaja lisada eraldi nõuet.
- f. Muudatuste liigitamisega seotud nõudeid on lihtsustatud. Fraas „tüübiprojekti muudatused” on kõikjal asendatud fraasiga „tüübisertifikaatide muudatused”. Et tüübisertifikaat hõlmab kasutamissobivuse andmeid, ent tüübiprojekt mitte, siis saab selle muudatusega teksti veelgi lihtsustada. See, et tüübiprojekti muudatuste ja kasutamissobivuse andmete muudatuste liigitamise suhtes kohaldatakse sama eeskirja, ei tähenda, et need kuuluksid halduslikult samasse menetlusse. Selle rõhutamiseks on B-jaos sätestatud nõue ametile, milles selgitatakse, et tüübiprojekti muudatuste ja kasutamissobivuse andmete muudatuste liigitamine toimub eraldi. Selle täiendavaks selgitamiseks töötatakse välja nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja juhendid (vt ka punkt g allpool). Eespool nimetatud muudatuse liigitamise nõude muudatus võimaldab lihtsustada ka projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi (DOA) omanike võimalikke õigusi. Olemasolev väheoluliste muudatuste kinnitamise õigus hõlmab nii tüübiprojekti muudatusi kui ka kasutamissobivuse andmete muudatusi.
- g. Kõikide kasutamissobivuse andmeid mõjutavate tüübiprojekti muudatuste mõju hindamise nõude rakendamist lükatakse pärast muutva määruse jõustumist veel kolme aasta võrra edasi. Tööstuse arvates tekitab see nõue suure probleemi, sest muudatuste liigitamine ja kinnitamisemenetlus suurendavad eeldatavasti halduskoormust ka muudatuste enamiku korral, mis kasutamissobivuse andmeid ei mõjuta. Amet on võtnud selle arvamuse teadmiseks ja nõustub, et on vaja

---

<sup>12</sup> Ühinenud lennuametid (JAA) kasutasid ühtseid lennundusnõudeid JAR-26 teatud täiendavate lennukõlblikkuse nõuete kehtestamiseks lennutegevustele, mis olid kohustuslikud käitajatele, kes pidid täitma ühtseid lennundusnõudeid JAR-OPS 1.

täiendavaid juhendeid nii kasutamissobivuse andmete muudatuste liigitamiseks kui ka kasutamissobivuse andmeid mõjutavate projektimuudatuste mõju hindamiseks. Need juhendid saab välja töötada kolmeaastase üleminekuperioodi jooksul ja nende alusena saab kasutada algsete kasutamissobivuse andmete kinnitamisest saadud kogemusi. Üleminekuperioodi ajal on kasutamissobivuse andmete muudatuste kinnitamist võimalik taotleda vabatahtlikkuse alusel.

### III. Ameti arvamuse sisu

#### A. Kasutamissobivuse andmete kehtestamine projekti kinnitamise taotlejate poolt

15. Nagu eespool selgitatud, loobuti algsest põhimõttest, et eraldi kinnitamine hõlmaks peale tüübisertifikaadi ka kasutamissobivust. See asendati põhimõttega, et kasutamissobivuse andmed on osa tüübisertifikaadist. Põhimõtte on kokkuvõttes järgmine.
16. Uute tüüpide<sup>13</sup> korral tuleb tüübisertifikaadi taotlusele lisada kinnitatavad kasutamissobivuse andmete elemendid. Tüübisertifikaadi taotleja peab tõendama vastavust kohaldatavate tehniliste standarditega. Need sisalduvad sertifitseerimistingimustes, mille avaldab amet vastavalt eeskirjade koostamise korrale. Sertifitseerimistingimused kehtestatakse iga elemendi kohta: CS-MMEL (minimaalvarustuse põhiloetelu), CS-FC (piloodi tüübipädevuskoolitus), CS-SIM (lennutreeningseadmed), CS-CC (salongitöötajate tüübipädevuskoolitus) ja CS-MCS (hooldusorganisatsioonide sertifitseerijate tüübipädevuskoolitus). Kõiki neid sertifitseerimistingimusi töötatakse praegu välja ning need kas on juba praegu eraldi muudatusettepaneku teate kaudu avalikul arutelul või toimub see tulevikus.
17. Tüübisertifikaadi taotleja kohustub enne tüübisertifikaadi väljastamist tõendama kõikide kasutamissobivuse andmete vastavust kohaldatavale standardile. Kasutamissobivuse andmete ühe või mitme elemendi vastavuse tõendamist saab siiski edasi lükata tüübisertifikaadi väljastamisest hilisemale kuupäevale, kuid see peab toimuma hiljemalt enne Euroopa Liidu käitaja tegevuse algust.
18. Kinnitamisel viidatakse kasutamissobivuse andmetele tüübisertifikaadi andmelehel (TCDS), kuid andmed jäävad tüübisertifikaadi omanikule (nagu ka jätkuva lennukõlblikkuse tagamise juhised). Kasutamissobivuse andmete elemendid tuleb avaldada käitajatele ja nõudmise korral kellele tahes isikule, kellelt nõutakse vastavust selle sisuga.
19. Algsete kasutamissobivuse andmete taotleja on tüübisertifikaadi omanik. Algsete kasutamissobivuse andmete muutmise ettepanekuid võib lisa 21. osa alajaos D või E sätestatud tingimustel esitada kasutamissobivuse andmete omanik või kes tahes muu juriidiline isik. Seega kehtivad olemasolevad tüübiprojekti muudatuste sätted ka kasutamissobivuse andmete muudatuste kohta. Muudatuse väljatöötamisel peab taotleja kontrollima, kas muudatus mõjutab üht või mitut kinnitatud kasutamissobivuse andmete elementi. Kui mõju kasutamissobivuse andmete elementidele on olemas (näiteks kui kabiini instrumentide ja avioonikaseadmete uuendamise tõttu on vaja täiendavat või muudetud piloodikoolitust), peab taotleja täiendama oma taotlust vastavalt nõutavatele kasutamissobivuse andmete muudatustele. Nagu on eespool selgitatud märkustest vastusdokumendile tulenevate ettepanekumuudatuste arutelus, lükatakse kõigi kasutamissobivuse andmeid mõjutavate projektimuudatuste mõju hindamise nõuet edasi kolme aasta võrra.

#### B. Kasutamissobivuse andmete kasutamine käitajate ja koolitusorganisatsioonide poolt

20. Käitajad ja koolitusorganisatsioonid peavad kasutama kinnitatud kasutamissobivuse andmeid kohandatud tüübikoolituskursuste ja minimaalvarustuse loetelu koostamise alusena. Kinnitatud treeningseadmeandmeid kasutatakse treeningseadmete hindamiseks

---

<sup>13</sup> Uue tüübina käsitatakse õhusõidukitüüpi, mille kohta esitatakse tüübisertifikaadi taotlus pärast määruse (EÜ) nr 1702/2003 käesolevast arvamuselt tuleneva muudatuse jõustumist.



ja need on seetõttu treeningseadmete käitajatele vajalikud. Eespool selgitatu kohaselt on kasutamissobivuse andmete üks osa käitajatele ja koolitusorganisatsioonidele kohustuslik, teine osa aga mittekohustuslik ja sellel on nõuete täitmise vastuvõetavate viiside staatus. Tüübikoolituse eeskirjad ja nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ning käitajaid ja koolitusorganisatsioone käsitlevad minimaalvarustuse loetelud vajavad seega seoseid kasutamissobivuse andmetega. Lennumeeskonna lubade väljaandmise määruse<sup>14</sup> eelnõu lõppteksti on juba lisatud enamik seoseid kasutamissobivuse andmetega. Mõni seos siiski puudus ja lisaks ei sisaldanud eelnõu üleminekusätet. Lennutegevuse määruse eelnõus<sup>15</sup> oli enamik seoseid lisatud ainult ajutiselt ja need olid üldised. Sel põhjusel on vaja neid sätteid veel täiustada. Ka on veel lisamata üleminekusätted. 66. osa hiljutine muudatus<sup>16</sup> ei sisaldanud ühtki seost kasutamissobivuse andmetega, mille tõttu sisaldab käesolev arvamus nende määruste muudatusettepanekuid vajalike seoste loomiseks kasutamissobivuse andmetega, nende täiustamiseks ja täpsustamiseks ning nõutavate üleminekusätete lisamiseks. Need muudatused käsitlevad muidugi üksnes kasutamissobivuse andmete kohustuslikku osa, sest seos kasutamissobivuse andmete mittekohustusliku osaga luuakse ameti poolt väljaantavates nõuete täitmise vastuvõetavate viisides.

### C. Seniste õiguste kaitse ja üleminekumeetmed

21. Seniste õiguste kaitset ja üleminekumeetmeid on vaja uute eeskirjade sujuvaks rakendamiseks. Eesmärk on piirata nii sektori kui ka asutuste halduskoormust ja vältida toimuva lennutegevuse häirimist.
22. *Tüübisertifikaadi omanike seniste õiguste kaitse:* kõik lennutegevuse hindamise ühisnõukogu ja EASA lennutegevuse hindamise nõukogu aruanded jäävad automaatselt kehtima sisu osas, mis vastab 21. osas nõutavatele ja/või lubatavatele kasutamissobivuse andmetele.
23. *Käitajate/koolitusorganisatsioonide seniste õiguste kaitse:* olemasolevad riiklikult kinnitatud või tunnustatud tüübipädevuse koolituskursused, lennutreeningseadmete kvalifitseerimised ja minimaalvarustuse loetelud jäävad kehtima.

Kui tüübi kohta koostatakse kasutamissobivuse (uued, senised või järelmenetletud) andmed, on käitajatel/koolitusorganisatsioonidel pärast kasutamissobivuse andmete kinnitamist vähemalt 2 aastat aega oma koolituskursuste kohandamiseks kasutamissobivuse andmete kohustusliku osaga. Uue koolituskursuse<sup>17</sup> väljatöötamisel on kasutamissobivuse andmete olemasolu korral nende kasutamine kohustuslik. Kui need puuduvad, tuleb koolituskursuse väljatöötamisel järgida vastavalt FCL-osas, OPS-osas või 66. osas sätestatud eeskirju.

Minimaalvarustuse loetelu kohandamiseks minimaalvarustuse põhiloetelu rangemate sätetega on aega 90 päeva. See on olemasolevates eeskirjades juba kohaldatav standardtähtaeg. Kui EASA kinnitatud minimaalvarustuse põhiloetelu puudub, saab minimaalvarustuse (uue või muudetud) loetelu koostada käitaja pädeva asutuse kinnitatud minimaalvarustuse põhiloetelu alusel nagu seni.

Kasutamissobivuse andmete kehtestamine ei mõjuta lennutreeningseadmete olemasolevaid kvalifikatsioone.

24. *Tüübisertifikaadi omanike järelmenetlus:* järelmenetlusega kehtestatakse juba sertifitseeritud õhusõidukitüübi kohta kinnitatud kasutamissobivuse andmed. Järelmenetlus on lihtsam menetlus kui uue tüübi kasutamissobivuse andmete algne kinnitamine.

<sup>14</sup> Uus määrus on Euroopa Komisjoni poolt vastuvõtmisel.

<sup>15</sup> Uus määrus on Euroopa Komisjoni poolt vastuvõtmisel.

<sup>16</sup> Sisaldub määruses (EL) 1149/2011, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2042/2003.

<sup>17</sup> Käitaja/koolitusorganisatsiooni jaoks uus.

Järelmenetluse taotlemine veel toodetavatele ja Euroopa Liidu käitajatele tarnitavatele õhusõidukimudelitele on kohustuslik<sup>18</sup>. Kinnituse saamise tähtaeg on 2 aastat alates 21. osa muutmisest. Järelmenetlust ei ole vaja hooldusorganisatsioonide sertifitseerijate tüübipädevuskoolituse miinimumõppekava ja lennutreeningseadmete objektiivset kvalifitseerimist toetavate õhusõiduki valideerimise lähteandmete korral, ent seda võib teha vabatahtlikult. Kui mudeli tootmist alustatakse pärast katkestust uuesti, tuleb kasutamissobivuse andmed kinnitada, enne kui Euroopa Liidu käitaja alustab uue õhusõidukiga lennutegevust.

Mudelite, mida enam ei toodeta, ja mittenõutavate elementide suhtes on järelmenetlus vabatahtlik.

25. *Toimuvad sertifitseerimised*: õhusõidukitüüpide, -variantide või tüübisertifikaadi lisade korral, mille sertifitseerimine 21. osa muutmise kuupäeval alles toimub, ei saa kasutada seniste õiguste kaitset, sest puudub ametlik dokument/sertifikaat, mille suhtes saaks rakendada seniste õiguste kaitset. Asjaomased taotlejad peavad seetõttu lisama kasutamissobivuse andmed EASA-le esitatavasse tüübisertifikaaditaotlusesse. Kui taotleja on juba taotlenud lennutegevuse hindamise nõukogu hinnangut, aktsepteeritakse lennutegevuse hindamise nõukogu menetluse raames kasutamissobivuse andmete menetlusele üleminekul seni tehtud töö ilma täiendava kontrollimiseta. Toimuva tüübisertifitseerimise taotlejal on õigus lisada taotlusesse kasutamissobivuse andmed kohe pärast muudetud määruse jõustumist. Igal juhul tuleb kasutamissobivuse andmete kinnitus saada 2 aasta jooksul alates uue eeskirja kehtestamisest või enne õhusõiduki käitamist Euroopa Liidu käitaja poolt, kui see toimub pärast seda 2-aastast tähtaega.
26. *Projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadid (DOA)*: kui tüübisertifikaat sisaldab kas seniste õiguste kaitse või järelmenetluse teel saadud kasutamissobivuse andmeid, peab tüübisertifikaadi omanik saama kahe aasta jooksul pärast eeskirja kohaldamist oma projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadile või alternatiivse menetlusega projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadile sellise täienduse heakskiidu, et see sisaldab ka kasutamissobivuse andmeid.
- Uue tüübisertifikaadi taotlejad, kellel on vaja lisada taotlusesse kasutamissobivuse andmed, peavad hankima oma projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi või alternatiivse menetlusega projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi täienduse heakskiidu enne kasutamissobivuse andmete kinnitamist.
27. *Muudatuste ja tüübisertifikaadi lisade üleminek*. Nagu eespool selgitatud, lükatakse kõigi kasutamissobivuse andmeid mõjutavate tüübiprojekti muudatuste mõju hindamise nõude rakendamine pärast muutva määruse jõustumist veel kolme aasta võrra edasi. Üleminekuperioodi ajal on kasutamissobivuse andmete muudatuste kinnitamist võimalik taotleda vabatahtlikkuse alusel.

#### **IV. Regulatiivse mõju hindamine**

28. Regulatiivse mõju hindamise eesmärk on analüüsida arvamuses käsitletud ja III jaotises kokku võetud eeskirjast tulenevaid kõige olulisemaid eeldatavaid mõjusid.

#### **Mõjutatud sektorid**

29. Ameti pädevusalasse kuuluvad mõjutatud tsiviillennunduse sektorid:
- a. Euroopa Liidu kvalifikatsiooniga töötajad: piloodid, salongitöötajad ja hooldusorganisatsioonide sertifitseerijad;
  - b. õhusõiduki tüübisertifikaadi omanikud ja taotlejad (EL ja ELi-välised);
  - c. tüübisertifikaadi lisa taotlejad (EL ja ELi-välised);
  - d. Euroopa Liidu käitajad ja õhusõidukiomanikud;

---

<sup>18</sup> See tähendab, et juhul, kui tootmine on ajutiselt katkestatud, on vaja kasutamissobivuse andmeid.

- e. koolitusorganisatsioonid (EL ja ELi-välised);
- f. lennutreeningseadmete tootjad ja käitajad (EL ja ELi-välised);
- g. sertifitseeritud hooldusorganisatsioonid (EL ja ELi-välised);
- h. pädevad asutused (EASA ja riiklikud lennuametid).

## Mõju

### Mõju ohutusele

30. Viimasel kümnendil on olnud mitmeid intsidente ja õnnetusi, mille korral on põhjusena või kaasaaitava tegurina tuvastatud lennumeeskonna koolituse või minimaalvarustuse põhiloetelu puudused. Selle tulemusel on riikide õnnetuste uurimiskomisjonid soovitanud ametil täiustada koolituse ja minimaalvarustuse põhiloeteluga seotud eeskirju. Sertifitseerimise, lennutegevuse ja hooldustoimingute vaheliste lünkade vähendamiseks kasutamissobivuse andmete abil soovitakse kaasa aidata nende ohutussoovituste rakendamisele.
31. Kõige olulisemad ja hiljutisemad ohutussoovitused on järgmised.
- a. *1. juuni 2009, Air France, lend 447, A330, Atlandi ookean*  
Soovitus: „BEA soovib EASA-l vaadata läbi koolitus- ja kontrolliprogrammid ning muuta kohustuslikuks eelkõige konkreetsete ja korrapäraste õppuste korraldamine, mis käsitlevad õhusõiduki käsitsijuhtimist varisemisele lähenemise ja täisvaringust väljatuleku korral, sealhulgas suurel kõrgusel.”
  - b. *25. veebruar 2009, Turkish Airlines, lend 1951, B737, Amsterdami Schipholi lennujaam*  
Soovitus: „DGCA, ICAO, FAA ja EASA peaksid muutma oma eeskirju nii, et lennuettevõtjad ja lennuõpet korraldavad organisatsioonid tagaksid, et nende korduvkoolituse programmidesse kuulub lähenemisel varisemisolukorrast väljatuleku harjutamine.”
  - c. *27. november 2008, XL Airways, A320, Perpignan*  
Soovitus: „BEA soovib EASA-l täiustada koostöös tootjatega koolitusharjutusi ja -meetodeid, mis on seotud lähenemisega varisemisele, et tagada lennuki juhitavus kohtumisnurga suhtes.”
  - d. *20. august 2008, Spanair, lend 5022, MD-82, Madridi Barajase lennujaam*  
Soovitus: „Euroopa Lennundusohutusametil (EASA) soovitatakse muuta lennukiseeria DC-9, MD-80, MD-90 ja B-717 minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) punkti 30.8, et kaaluda võimalust mitte lubada väljuda maapinnal oleval lennukil, millel on RAT-anduri soojendi rike, ja kui sellel lubatakse väljuda, siis lisatakse selge viide hooldus- ja kasutusjuhenditele ning minimaalvarustuse põhiloetelu muudele punktidele, mis võivad olla seotud nimetatud rikkega.”  
Soovitus: „Euroopa Lennundusohutusametil (EASA) soovitatakse kehtestada nõuded lennutreeningseadmetele, et koolitus lennutreeningseadmetel hõlmaks pikaajalist varisemist startimisel, mis matkib lennurežiimist väljuda võivaid olukordi.”
  - e. *9. juuli 2006, S7 Airlines, lend 778, A310, Irkutski lennujaam*  
Soovitus: „EASA-l ja muudel sertifitseerimisasutustel soovitatakse koos suurte transpordiõhusõidukite tootjatega järgmist: vaadata üle selliste väljumistingimustega ja käitamismenetlustega seotud inimtegurid, kui üks veojõu reversiivseade ei tööta, et vältida ettepoole suunatud veojõu tahtmatut rakendamist.”
  - f. *21. september 2005, Robinson R22 F-GRIB*

Soovitus: „EASA peaks muutma pilootidele kohustuslikuks ujuktelikuga mudeli R22 Mariner eriomaduste koolituse läbimise.“

32. Vajadust vähendada sertifitseerimise, lennutegevuse ja hooldustoimingute vahelisi lünki on näidanud ka järgmised Euroopas ja USAs korraldatud uuringud:
- „Commercial Airplane Certification Process Study, An Evaluation of Selected Aircraft Certification, Operations, and Maintenance Process, FAA, March 2002.“ FAA poolt 2001. aastal tehtud sertifitseerimisprotsessi uuringu leiud ja tähelepanekud käsitlevad sertifitseerimisega ning hooldus- ja lennutegevuse toimingutega seotud liideseprobleeme.
  - „Federal Aviation Administration Human Factors Team Report on the Interfaces Between Flightcrews and Modern Flight Deck Systems, June 18, 1996“<sup>19</sup>. FAA inimteguni tööruhna 1996. aasta aruanne tuvastas ka tüübisertifikaadi lisa menetlusega seotud probleeme (nt puudulikud teadmised piloodikabiini konstruktsioonipõhimõtetest või kasutatavatest käitamiseeldustest).
  - Aruanne „Commercial Aviation Safety Team (CAST) on Loss of Control Joint Safety Implementation Team Report, 15 February 2003“<sup>20</sup> sisaldab ohutussoovitust, et tuleb välja töötada „usaldusväärsed menetlused, millega tagada lennutegevusega seotud töötajate ja hooldustöötajate õigeaegne teavitamine olulisest lennutegevust käsitlevast teabest ja selle teadvustamine“.
33. Seoses eeskirjade kehtestamisega, mille kohaselt on töötajate tüübipädevuskoolitus ja kasutamissobivuse andmete vormis minimaalvarustuse põhiloetelu kõigile käitajatele ja koolitusorganisatsioonidele miinimumnõudena kohustuslik, ning seda täiendava standardimistegevusega eeldatakse, et kõik koolituskursused ja minimaalvarustuse loetelud kinnitatakse sama standardi alusel.
34. Kohustused määratletakse selgemini, et tüübipädevuskoolituse miinimumõppekavadega ja minimaalvarustuse põhiloeteluga seotud kohustustesse ei jääks lünki.
- Algsete kasutamissobivuse andmete ja kõigi vajalike elementide kindlaksmääramise kohustus peab olema õhusõiduki tüübisertifikaadi omanikul. Amet leiab, et tüübisertifikaadi omanikul on kõige paremad võimalused nende elementide väljatöötamiseks, sest tal on projekti- ja lennukõlblikkuse uuringutest saadav kogu vajalik taustteave. Ohutu minimaalvarustuse põhiloetelu väljatöötamiseks on näiteks vaja õhusõidukisüsteemide ohutusanalüüsi ülevaadet. Sel põhjusel on tüübisertifikaadi omanikule kasutamissobivuse andmete elementide eest vastutuse määramisel eeldatavalt positiivne mõju ohutusele.
  - Samal ajal võimaldab miinimumõppekavade ja minimaalvarustuse põhiloetelu kinnitamise eest vastutuse määramine ametile kasutada eriteadmisi, mida kasutati projekti lennukõlblikkuse sertifikaadi väljastamisel.
  - Aktiivset lähenemist tüübipädevuskoolituse ja minimaalvarustuse põhiloetelu ohutusaspektidele iseloomustab põhimõtte „jätkuv lennukõlblikkus“ kasutuselevõtt: kasutamissobivuse andmete koostaja vastutab kinnitatud kasutamissobivuse andmete elementide jätkuva kehtivuse eest. Loomulikult peab see vastutav isik teostama kinnitatud elementide abil järelevalvet toimingute üle ja reageerima ohustestemaliste vahejuhtumite korral. Halvimal juhul, kui ilmnevad viivitamatut lahendamist nõudvad ohutusprobleemid, saab amet anda kasutamissobivuse andmetes olevate puuduste kõrvaldamiseks välja lennukõlblikkuse ettekirjutused, mis tuleb rakendada käitaja tasemel. Eeskirjaga kehtestatakse ka projektimuudatusi tegevatele kolmandatele isikutele (tüübisertifikaadi lisa, STC) vajaduse kaaluda projektimuudatuse mõju kasutamissobivuse andmetele ja vajaduse korral teha kasutamissobivuse andmete muudatustepanekuid.

<sup>19</sup> [https://www.faa.gov/aircraft/air\\_cert/design\\_approvals/csta/publications/media/flightcrews\\_flightdeck.pdf](https://www.faa.gov/aircraft/air_cert/design_approvals/csta/publications/media/flightcrews_flightdeck.pdf)

<sup>20</sup> [http://www.cast-safety.org/pdf/jsit\\_loss%20-control.pdf](http://www.cast-safety.org/pdf/jsit_loss%20-control.pdf)

35. Kasutamissobivuse andmed tagavad lennumeeskonna koolituse ja minimaalvarustuse põhiloetelu ühtse kõrge taseme ning selgitavad nende protsessidega seotud kohustusi. See annab eeldatavalt olulist kasu ohutuses ja aitab saavutada ohutuse ühtset kõrget taset.

#### Majandusmõju sektorile

Eeldatavasti põhjustab kasutamissobivuse andmete kehtestamine tüübisertifikaadi ja tüübisertifikaadi lisa omanikele ja taotlejatele lisakulusid, mis võidakse osaliselt või täielikult üle kanda toote või andmete hinnas klientidele.

See ei mõjuta siiski sektori üldkulusid. Tüübisertifikaadi taotlejate/omanike ja tüübisertifikaadi lisa taotlejate/omanike kulud jagunevad kolmeks:

- kasutamissobivuse andmete arendus- ja sertifitseerimiskulud;
- kasutamissobivuse andmete ajakohasuse tagamise kulud;
- projekteerimisorganisatsiooni sertifikaatide (DOA) laiendamise kulud.

Kasutamissobivuse andmete arendus- ja sertifitseerimiskulud jagunevad omakorda uute taotlustega ja kohustusliku järelmenetlusega seotud kuludeks. Kõigi kulude korral tuleb arvestada, et enamik asjaomaseid tüübisertifikaadi ja tüübisertifikaadi lisa omanikke juba rakendab olemasolevat vabatahtlikku lennutegevuse hindamise nõukogu menetlust. Kulude mõju analüüsimisel tuleb seega pöörata tähelepanu käesolevas arvamuses esitatud kasutamissobivuse andmeid käsitleva ettepanekuga kaasnevatele lisakuludele võrreldes olemasoleva lennutegevuse hindamise nõukogu menetlusega.

36. Kasutamissobivuse andmete kasutajatele (st käitajate ja koolitusorganisatsioonide) kaasneb kulusid vähe. Nad hakkavad lennutegevuse hindamise nõukogu aruannetest, muudest allikatest või ise koostatud andmete asemel kasutama kasutamissobivuse andmeid. Kasutamissobivuse andmete kättesaadavusel võib tegelikult olla nende jaoks positiivne majanduslik mõju. Nad saavad kasutada kasutamissobivuse andmeid uute koolituskursuste ja minimaalvarustuse loetelu väljatöötamise alusena ja vähendada sellega arenduskulusid. Teatud lisakulutused kaasnevad olemasolevate koolituskursuste ja minimaalvarustuse loetelu kooskõlla viimiseks kasutamissobivuse andmetega. Üleminekuperiood selle jaoks on neli aastat ja seetõttu eeldatakse, et selline ajakohastamine langeb kokku andmete loomuliku ajakohastamistsükliga.

Prognoositava kulumõju suuruse ülevaate andmiseks käsitletakse järgmistes jaotistes üksikasjalikumalt eespool määratletud suuremaid kulusid.

#### Uute tüübisertifikaaditaotluste kasutamissobivuse andmete arendus- ja sertifitseerimiskulud

37. *Suured lennukid ja keerukad rootorõhusõidukid.* Praeguse praktika kohaselt taotleavad kõik suurele lennukile või keerukale rootorõhusõidukile EASA tüübisertifikaadi taotlejad vabatahtlikult ka lennutegevuse hindamise nõukogu hinnangut. Need lennutegevuse hindamise nõukogu hinnangud hõlmavad üldiselt<sup>21</sup> pilootide tüübipädevuskoolituse õppekava, salongitöötajate koolituse õppekava, lennutreeningseadmete andmeid ja minimaalvarustuse põhiloetelu. Kohustuslike kasutamissobivuse andmete põhimõtte kasutuselevõtuga piirduvad kaasnevad lisakulud seega paljudel suurte lennukitega seotud juhtudel, kus lennutegevuse hindamise nõukogu hinnangus ei sisaldu salongitöötajate koolitust, üksnes hooldusorganisatsioonide sertifitseerijate tüübipädevuskoolituse õppekava ja salongitöötajate koolituse tüübikohaste andmete õppekava kuludega. Enamikul keerukatel rootorõhusõidukitel on suurim lubatud reisijakohtade arv alla 20 ja seetõttu ei ole salongitöötajate olemasolu vaja ning puudub vajadus välja töötada koolitusandmeid.

<sup>21</sup> Üksikud mujal kui lääneriikides projekteeritud õhusõidukite korral ei rakendatud lennutegevuse hindamise nõukogu täielikku hindamist, kuid neid hindasid riiklikud lennuametid. Mõju sektori kogukuludele on tühine.

38. *Mittekeerukad rootorõhusõidukid.* Praegu taotleb enamik mittekeerukale rootorõhusõidukile EASA tüübisertifikaadi taotlejaid vabatahtlikult lennutegevuse hindamise nõukogu hinnangut ka piloodi tüübipädevuskoolituse õppekavale. Kasutamissobivuse andmete kehtestamisel peavad nad taotlema ka minimaalvarustuse põhiloetelu kinnitamist. Üldise minimaalvarustuse põhiloetelu kehtestamine, mida saaksid kasutada kõik, ei ole enamiku uute mittekeerukate rootorõhusõidukite keerukuse tõttu praktiline. Mittekeerukad helikopterid kuuluvad hooldusorganisatsioonide sertifitseerijate osas siiski rühmapädevuse alla ja seetõttu ei ole vaja välja töötada tüübipädevuskoolituse õppekava. Mittekeerukate rootorõhusõidukite suurim lubatud reisijate arv on 9 ja need ei vaja salongitöötajaid. Uute taotluste lisakulud piirduvad seetõttu minimaalvarustuse põhiloetelu arendus- ja sertifitseerimiskuludega.
39. *Muud mittekeerukad õhusõidukid (väikelennukid, ülikerglennukid, kerged sportlennukid, purilennukid ja õhupallid).* Muude kui kõrgtehniliste väikelennukite korral ei kohaldata praegu ühegi selle kategooria õhusõiduki suhtes lennutegevuse hindamise nõukogu hinnangut. Kõrgtehniliste väikelennukite korral piirdub lennutegevuse hindamise nõukogu hinnang piloodi tüübipädevuskoolitusega. Kasutamissobivuse andmete kehtestamisel tuleb ainsa praegust korda täiendava elemendina kehtestada minimaalvarustuse põhiloetelu. Kategooria õhusõidukite minimaalvarustuse põhiloetelu alusena saab kasutada ameti väljatöötavat minimaalvarustuse põhiloetelu. Tüübisertifikaadi taotlejal on seega vaja teha üsna vähe.
40. Et kasutamissobivuse andmete väljatöötamise ja sertifitseerimise näited puuduvad, põhinevad prognoositavad kulud lennutegevuse hindamise nõukogu korra kehtestamisest saadud kogemustel. Mõni tootja on esitanud lennutegevuse hindamise nõukogu korra kehtestamisega seotud ligikaudsed andmed, mida on kasutatud kasutamissobivuse andmete väljatöötamiskulude prognoosimiseks.
41. Kasutamissobivuse andmete ametis kinnitamise kulud on samaväärsed selle tegevuse tasude ja lõivudega. Vastavalt tasude ja lõivude määrusele<sup>22</sup> võtab amet kasutamissobivuse andmete kinnitamise eest tunnitasu.
42. Kuluprognosi koostamiseks hinnati lennumeeskonna tüübipädevuskoolituse (OSD-FC), hooldusorganisatsioonide sertifitseerijate tüübipädevuskoolituse (OSD-M), salongitöötajate tüübikohaste andmete (OSD-CC) ja minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) kasutamissobivuse andmete põhielementide väljatöötamiseks ja sertifitseerimiseks vajalik töötundide arv (vt tabel 1).

**Tabel 1. Kasutamissobivuse väljatöötamine ja sertifitseerimine – prognoositav töötundide arv ühe uue tüübisertifikaadi taotluse kohta õhusõidukikategooriate kaupa**

Õhusõiduki-kategooria	Lennu-meeskonna tüübipädevuskoolitus	Hooldus-organisatsioonide sertifitseerijate tüübipädevuskoolitus		Salongitöötajate tüübikohased andmed		Minimaalvarustuse põhiloetelu	
		Arendamine (h)	Sertifitseerimine (h)	Arendamine (h)	Sertifitseerimine (h)	Arendamine (h)	Sertifitseerimine (h)
Suured lennukid <sup>1</sup>	-	3200	1050	2000	750	-	-
Keerukad väikelennukid <sup>2</sup>	-	1200	600	Ei kohaldata	Ei kohaldata	1600	900
Keerukad tiivikõhusõidukid	-	1600	800	Ei kohaldata	Ei kohaldata	-	-
Mittekeerukad tiivikõhusõidukid	-	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	800	400

<sup>22</sup> Komisjoni 31. mai 2007. aasta määrus (EÜ) nr 593/2007, mis käsitleb Euroopa Lennundusohutusametile makstavaid tasusid ja lõive (ELT L 140, 1.6.2007, lk 3). Määrust on viimati muudetud 23. detsembri 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 1356/2008 (ELT L 350, 30.12.2008, lk 46).

Muud mittekeerukad õhusõidukid	-	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	8	4
--------------------------------	---	--------------	--------------	--------------	--------------	---	---

## Märkused:

<sup>1</sup> Maksimaalne stardimass üle 5,7 t

<sup>2</sup> Maksimaalne stardimass alla 5,7 t, kaks mootorit või üks turbiinmootor või kõrgtehniline

-: see OSD-element kuulub juba praegustesse OEB-hindamismenetlustesse

Ei kohaldata: seda OSD-elementi selle õhusõidukikategooria korral tüüpiliselt ei nõuta

43. Nende andmete ning sektori ja ameti eeldatavate tunnitase põhjal koostatud tüübikohaste arendus- ja sertifitseerimiskulude prognoos on esitatud tabelis (tabel 1).
44. Uute tüübisertifikaadi taotlejatega seotud kasutamissobivuse andmete väljatöötamise ja sertifitseerimise iga-aastaste kogukulude arvutamiseks lisati aastas eeldatavate uute tüübisertifikaatide arv. Oletused põhinevad varasemate aastate keskmisel. Prognoosis ei sisaldu kasutamissobivuse andmete nende elementide kulusid, mis lisati tüübisertifikaadi taotleja taotlusel, mille tõttu on sektori väljatöötamise ja sertifitseerimisega seotud kogukulud eeldatavalt ligikaudu 2,6 miljonit eurot aastas.

**Tabel 1. Uute tüübisertifikaaditaotluste kasutamissobivuse andmete väljatöötamise ja sertifitseerimise prognoositavad kulud**

Õhusõiduki-kategooria	Sertifikaate aastas	Kulud tüübisertifikaadi kohta (eurot)	Aasta kulud (eurot)
Suured lennukid	1,5	952 000	1 428 000
Keerukad väikelennukid	1	640 000	640 000
Keerukad tiivikõhusõidukid	1	352 000	352 000
Mittekeerukad tiivikõhusõidukid	1	176 000	176 000
Muud mittekeerukad õhusõidukid	14	1 760	24 640
<b>Kokku</b>			<b>2 620 640</b>

Järelmenetlusega seotud kasutamissobivuse andmete arendus- ja sertifitseerimiskulud

45. *Keerukad mootorlennukid ja tiivikõhusõidukid.* Järelmenetlust on vaja tootmises olevate õhusõidukimudelite korral ja piirneb lennumeeskonna tüübipädevuskoolituse, salongitöötajate tüübikohaste andmete ja minimaalvarustuse põhiloeteluga. Arenduskulud on väikesed, sest järelmenetluse alusena saab kasutada konkreetse käitaja kinnitatud koolituskursust ja ühe riikliku lennuameti kinnitatud minimaalvarustuse põhiloetelu. Tüübisertifikaadi omanikul on vaja üksnes teatada ametile ühest sellisest kinnitatud elemendist. Ametil kulub iga elemendiga seotud toimingute tegemiseks ühe tüübi kohta 28 inimtöötundi. Sektoril kulub toimingute tegemiseks hinnanguliselt 8 tundi. Iga järelmenetluse sertifikaadi prognoositav kulu on kokku 7500 eurot. Järelmenetlus valmib eeldatavasti kuni kahe aastaga.
46. Ameti esitatud järelmenetluse sertifitseerimise eeldatava arvu põhjal on tabelis (tabel 2) esitatud prognoositavaks üldkuluks ligikaudu 700 000 eurot.
47. *Lennukid (v.a keerukad mootorõhusõidukid) ja õhupallid.* Järelmenetlust on vaja tootmises olevate õhusõidukimudelite korral. Ainus kohaldatav element on

minimaalvarustuse põhiloetelu. Nende õhusõidukate korral kohaldatakse ameti väljaantavat üldist minimaalvarustuse põhiloetelu, mida saab kasutada olemasoleval kujul ja millele on vabatahtlikkuse alusel võimalik lisada üksusi. Sellel põhjusel on nii arendus- kui ka kinnitamiskulud väga väikesed.

**Tabel 2. Kasutamissobivuse andmete järelsertifitseerimise prognoositavad ühekordsed kulud<sup>23</sup>**

Õhusõiduki-kategooria	Järelsertifitseerimise kulud ühiku kohta (eurot)	Lennumeeskonna tüübi-pädevuse järelkoolitus		Salongipersonali tüübi-pädevuse järelkoolitus		Minimaalvarustuse põhiloetelu		Kulud kokku (eurot)
		Järelsertifitseerimiste arv	Kogukulud (eurot)	Järelsertifitseerimiste arv	Kogukulud (eurot)	Järelsertifitseerimiste arv	Kogukulud (eurot)	
Suured lennukid ja keerukad väikelennukid	7 520	38	285 760	11	82 720	29	218 080	586 560
Tiivikõhusõidukid	7 520	10	75 200	Ei kohaldata	Ei kohaldata	10	75 200	150 400
<b>Kokku</b>			<b>360 960</b>		<b>82 720</b>		<b>293 280</b>	<b>736 960</b>

#### Tüübisertifikaadi lisa omanike/taotlejate kasutamissobivuse andmete arendus- ja sertifitseerimiskulud

48. Olemasolevate tüübisertifikaadi lisade suhtes kohustuslikku järelmenetlust ei kohaldata ja seega see tüübisertifikaadi lisade omanikke ei mõjuta. Kui tüübisertifikaadi lisa mõjutab olemasolevaid kasutamissobivuse andmeid, võib see pärast täiendava üleminekuperioodi lõppemist mõjutada uute tüübisertifikaadi lisade koostajaid.
49. Kõik uue tüübisertifikaadi lisa taotlejad peavad hindama tüübisertifikaadi lisa võimalikku mõju kasutamissobivuse andmete elementidele. Ainult juhul, kui mõju on olemas, peavad nad tüübisertifikaadi lisa osana töötama välja vajalikud kasutamissobivuse andmete kinnitatud elementide lisad. Kulud on kasutamissobivuse andmete lisade väljatöötamise kulu, nende elementide jätkuva kehtivuse tagamise kulu ning ameti kinnituse saamiseks makstavad tasud ja lõivud. Kõik need kulud moodustavad proportsionaalse osa algsete kasutamissobivuse andmetega seotud kuludest, vastavad tüübisertifikaadi lisa ulatusele ning selle poolt koolitusele ja minimaalvarustuse põhiloetelule avaldatavale mõjule. Nagu eespool selgitatud, lükatakse kõigi kasutamissobivuse andmeid mõjutavate muudatuste ja tüübisertifikaadi lisade mõju hindamise nõude rakendamine kolme aasta võrra edasi, et saaks koostada täiendavad nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja juhendid. Seda aega kasutatakse ka nimetatud nõude täpse mõju hindamiseks. Samas on ühe tootja arvutuste põhjal leitud, et ainult 5% kõikidest muudatustest võivad mõjutada kasutamissobivuse andmeid, ja seega on põhjustatavad lisakulud suhteliselt väikesed.

<sup>23</sup> Tabel ei sisalda mittekeerukate lennukite andmeid, sest nende järelmenetlus tähendab ainult ameti väljatöötatud üldise minimaalvarustuse põhiloetelu kohaldatavuse kinnitamist.



Kasutamissobivuse andmete kehtivuse tagamise kulud

50. Tüübisertifikaadi omanikule pannakse kohustus uurida vahejuhtumeid ja rakendada järelmeetmeid, kui neid põhjustasid võimalikud puudused kasutamissobivuse andmete elementides. Praegu on tüübisertifikaadi omanikel sama kohustus projekteerimisvigadest põhjustatud vahejuhtumite korral. Enne vahejuhtumi analüüsimist on algpõhjust keeruline tuvastada, mistõttu saab olemasolevat vahejuhtumitest teatamise süsteemi kasutada ka kasutamissobivuse andmetega seotud vahejuhtumite leidmiseks. Kui esimene analüüs näitab, et algpõhjus on seotud kasutamissobivuse andmetega, saab täiendava analüüsi ja täiustuste väljatöötamise kulud kanda kasutamissobivuse andmete jätkuva kehtivuse kuludesse. Lennutegevuse hindamise nõukogu kogemuse põhjal eeldab amet, et kasutamissobivuse andmetega seotud vahejuhtumite arv on suhteliselt väike. Prognoositavad lisakulud on seetõttu järgmised.

**Tabel 3. Kasutamissobivuse andmete jätkuva kehtivuse tagamise prognoositavad kulud<sup>24</sup>**

<b>Õhusõiduki- kategooria</b>	<b>Tunde tüübisertifikaadi omaniku kohta (A)</b>	<b>Tunni- palk (eurot) (B)</b>	<b>Tüübi- sertifikaadi omanike arv (C)</b>	<b>Kulud kokku (eurot) (A × B × C)</b>
Suured lennukid	800	100	15	1 200 000
Keerukad väikelennukid	400	100	9	360 000
Keerukad tiivikõhusõidukid	600	100	6	360 000
Mittekeerukad tiivikõhusõidukid	200	100	6	120 000
Muud mittekeerukad õhusõidukid	0	100	0	0
<b>Kokku</b>			<b>36</b>	<b>2 620 640</b>

Projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi ulatuse kasutamissobivuse andmetega laiendamise kulud

51. Uue või järelmenetletud kasutamissobivuse andmetega tüübisertifikaadi omanikule pannakse kohustus laiendada projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi ulatust kasutamissobivuse andmetega. See kehtib projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadiga organisatsioonide kohta, kellel on seniste õiguste kaitsega kasutamissobivuse andmed või kellelt nõutakse järelmenetlust, ning nende kohta, kes taotleavad uut tüübisertifikaati. Seega kehtib see ligikaudu 40 organisatsiooni kohta. Projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi laiendamiskinnituse saamiseks vajalikke lisakulusid prognoosida on keerukas, sest see sõltub oluliselt varasemast seotusest lennutegevuse hindamise nõukogu tegevusega. Enamikul suuri õhusõidukeid projekteerivatel organisatsioonidel on juba olemas enamiku kasutamissobivuse andmete elementide käsitlemiseks vajalikud menetlused. Nende jaoks on küsimus ainult nende toimingute kaasamises projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi struktuuri. Mittekeerukate õhusõidukite projekteerijatel ei pruugi olla kogemusi lennutegevuse hindamise nõukoguga, kuid nende projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi laiendus peab käsitlema üksnes

<sup>24</sup> Kasutamissobivuse andmetega seotud töötundide prognoositav arv põhineb konservatiivsel oletusel, et ühe suurte lennukite tüübisertifikaadi omaniku kohta toimub 1500 vahejuhtumit aastas, millest 5% on seotud kasutamissobivuse andmetega. Eeldatav keskmine töötundide arv iga tõenäoliselt ohtliku olukorraga vahejuhtumi kohta on 10–11 töötundi.

minimaalvarustuse põhiloetelu. Teada on, et amet kehtestab üldised minimaalvarustuse põhiloetelud, mida need organisatsioonid saavad kasutada. Seega on nendelt organisatsioonidelt nõutav tegevus vähene.

Projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi tasud ja lõivud katab olemasolev projekteerimisorganisatsiooni järelevalvetasu ning täiendavaid tasusid ja lõive ei kehtestata.

#### Sektori kogukulud

52. Sektori kogukulud jagunevad ühekordseks järelmenetluskuluks ning seniste õiguste kaitsega, järelmenetluse läbinud ja uute kasutamissobivuse andmete iga-aastaseks keskmiseks kuluks. Ühekordsed järelmenetluskulud on hinnanguliselt ligikaudu 740 000 eurot (vt tabel 2).

Korduvad iga-aastased kulud on ligikaudu 4,6 miljonit eurot (tabel 4). Mõlemad kuluelemendid on praegustele kuludele lisanduvad kasutamissobivuse andmete ettepanekuga kaasnevad lisakulud.

**Tabel 4. Kasutamissobivuse andmete kehtestamise prognoositavate aastakulude kokkuvõte**

<b>Õhusõiduki-kategooria</b>	<b>Uued tüübisertifikaadi taotlused (eurot)</b>	<b>Jõus-hoidmine (eurot)</b>	<b>Kokku (eurot)</b>
Suured lennukid	1 420 000	1 200 000	2 628 000
Keerukad väikelennukid	640 000	360 000	1 000 000
Keerukad tiivikõhusõidukid	352 000	360 000	712 000
Mittekeerukad tiivikõhusõidukid	176 000	120 000	296 000
Muud mittekeerukad õhusõidukid	24 640	0	24 640
<b>Kokku (eurot)</b>	<b>2 620 640</b>	<b>2 040 000</b>	<b>4 660 640</b>

#### Ameti ja riiklike lennuametite kulud

53. Amet vajab tüübisertifitseerimisel kasutamissobivuse andmete elementide kinnitamiseks lisavahendeid. Kasutamissobivuse andmete kinnitajate tööaja eest võetakse taotlejalt tunnitasu. Kasutamissobivuse andmete jätkuva kehtivuse järelevalve kulud kaetakse tüübisertifikaatide iga-aastase tasuga. Nii võrduvad ameti kulud tasudest ja lõivudest saadava lisatuluga ning ei mõjuta eelarvet.

54. Riiklikud lennuametid jätkavad kohandatud koolituskursuste ja minimaalvarustuse loetelude kinnitamist. Lennutegevuse hindamise nõukogu aruannetele viitamise asemel kasutatakse kinnitamise alusena kasutamissobivuse andmeid. Kasutamissobivuse andmete süsteem ei mõjuta kinnitamiste arvu ega töö sisu. Seetõttu ei kaasne riiklikele lennuametitele eeldatavasti lisakulusid.

#### Muu mõju: ühtlustamine Euroopa Liidu väliste lennundusõigusaktidega

55. Kõikides teadaolevates reguleerivates süsteemides hinnatakse uute tüüpide lennutegevust, näiteks USAs teeb FAA järelevalve all seda lennunduse standardimise nõukogu (FSB). FSB hinnangut ei ole otseselt eeskirjades määratletud, vaid seda rakendatakse poliitika kaudu. FAA rakendab FSB tulemusel koolituskursuste ja minimaalvarustuse loetelu kinnitamisel. Kasutamissobivuse andmed on seetõttu teine vahend sama eesmärgi saavutamiseks ja neid rakendatakse tihedas koostöös FAAga.

56. Euroopa Liidu välised tüübisertifikaadi ja tüübisertifikaadi lisa taotlejad peavad samuti vastama kasutamissobivuse andmete nõuetele. Praegu toimub uute tüüpide lennutegevuse hindamise nõukogu hindamine ühiselt koos FAA FSB hindamisega, mille lõpus teeb iga asutus oma järeldused. Amet kavatses pärast kasutamissobivuse andmete rakendamist jätkata ühiseid hindamisi, mille tõttu ei mõjuta see praegust tegevust. Erinevus seisneb hindamise teistsuguses regulatiivses aluses. Kehtivad kahepoolsed kokkulepped kolmandate riikidega ei käsitle kasutamissobivuse andmeid, mille tõttu ei saa amet ilma täiendava läbivaatusega nõustuda kolmanda riigi asutuse järeldustega kasutamissobivuse andmete elementide kohta. Samas kehtib see juba praegu Euroopa Liidu väliste toodete lennutegevuse hindamise nõukogu hindamiste kohta. Praegu uuritakse kahepoolsete lepingute kaasamist kasutamissobivuse andmete tulevastesse muudatustesse.
57. Euroopa Liidu taotlejatel, kes on hankinud kasutamissobivuse andmete kinnituse, on eeldatavasti teatud eelised oma toodete või tüübisertifikaadi lisade eksportimisel. Mõni riik nõuab uue õhusõiduki importimisel juba praegu teatud vormis kasutamissobivuse andmete esitamist. Eeldatakse, et EASA-poolne kinnitamine hõlbustab kasutamissobivuse andmete mis tahes elementide korral vajalikku kohalikku kinnitamist.

### **Kokkuvõte**

58. Kokkuvõtteks leiab amet, et mitmeid ohutussoovitusi käsitleva kasutamissobivuse andmete ettepaneku oluline kasu ohutusele kaalub üles lennundusettevõtjatele tekitatavad kulud. Kasutamissobivuse andmete rakendamise prognoositavad kulud on ligikaudu 4,6 miljonit eurot aastas ja järeلمenetluse ühekordsed kulud 740 000 eurot.

Köln, 13. detsember 2011

P. GOUDOU  
tegevdirektor