



EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI

ARVAMUS NR 06/2012,

27. november 2012,

komisjoni määruse kohta, millega muudetakse komisjoni 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 komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrust (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008

Komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 vastavusse viimine määrusega (EÜ) nr 216/2008 ja ICAO 6. lisa inimteguri põhimõtete nõuetega, mida tuleb järgida õhusõiduki hooldusprogrammi kavandamisel ja rakendamisel

Kommenteeritud kokkuvõte

Algmääruse vastuvõtmine on tekitanud vajaduse vaadata läbi määrus (EÜ) nr 2042/2003, mis sisaldab jätkuva lennukõlblikkuse rakenduseeskirju, eesmärgiga kontrollida mõlema määruse kooskõla ja tagada, et komisjoni määrus (EÜ) nr 2042/2003 sisaldab algmääruses sätestatud oluliste nõuete täitmiseks sobivaid meetmeid.

Käesolev arvamus sisaldab Euroopa Liidu liikmesriigis registreeritud õhusõidukite jätkuva lennukõlblikkuse tagamise rakenduseeskirjade muudatusi (M-osa) ning Euroopa Liidu käitajate kasutatavate ja kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite jätkuva lennukõlblikkuse uusi nõudeid (T-osa). Lisaks sisaldab käesolev arvamus komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 (lennutegevuse kohta) muudatusi.

M-osa muudatused on seotud järgmisega:

- mõiste „suur õhusõiduk“ asendatakse mõistega „keerukas mootorõhusõiduk“;
- ärilise lennutegevuse nõuete kehtestamine, mille suhtes tunnustab amet Euroopa üldlennunduse ohutusstrateegia töörühma seisukohta ning asjaolu, et töörühma strateegiadokumendis soovitatav tegevus võib mõjutada käesoleva arvamuse sisu.

T-osas sisalduvate nõuete eesmärk on tagada, et Euroopa Liidu käitajate poolt käitatavate või Euroopa Liidus asuvate käitajate kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite jätkuv lennukõlblikkus vastaks algmääruse olulistele nõuetele. Nimetatud uue T-osa peamised omadused on järgmised:

- T-osa nõuded kehtivad üksnes kolmandas riigis registreeritud õhusõidukitele, mida kasutavad
 - käitajad, kellele ORO-osa või ORA-osa kohaselt kehtib sertifikaadinõue, v.a märgrendi- või koodijagamislepingu raames kasutatavad õhusõidukite korral, või
 - Euroopa Liidus asutatud või asuvad käitajad lendudel Euroopa Liitu, Euroopa Liidus või Euroopa Liidust välja.
- Lisaks registri riigi nõuetele kehtivad T-osa nõuded igale konkreetsele õhusõidukile.

Komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 (lennutegevuse kohta) muudatusi on vaja, et tagada järjepidevus M-osa ja T-osa muudatustega. Eelkõige mõjutavad need muudatused

- nii punktis ARO.OPS.100 kui ka punktis ORO.AOC.110 sisalduvaid kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite kuivrendile võtmise sätteid ning
- mitteärilise lennutegevuse (NCC) deklaratsiooni sisu, mis on määratletud ORO-osa I lisas.

I. Üldosa

1. Arvamuse eesmärk on teha komisjonile ettepanek muuta komisjoni määrust (EÜ) nr 2042/2003¹ ja komisjoni määrust (EL) 965/2012² (lennutegevuse kohta). Eeskirjade koostamise menetluse reguleerimisala on kirjeldatud pädevusdokumendis RMT.0244 MDM.047 ja üksikasjalikumalt allpool.
2. Arvamus on vastu võetud Euroopa Lennundusohutusameti (edaspidi „amet“) haldusnõukogu kehtestatud korra³ kohaselt kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008⁴ (edaspidi „algmäärus“) artikli 19 sätetega.
3. Kavandatavas eeskirjas on arvestatud Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õiguse (ICAO) arengut ning ühtlustamist Euroopa Liidu põhipartnerite muude asutuste normidega vastavalt algmääruse artiklis 2 sätestatud eesmärkidele.

II. Konsulteerimine

4. Muudatusettepaneku teade (NPA) 2010-10⁵, mis sisaldas arvamuse eelnõud komisjoni määrust (EÜ) nr 2042/2003 muutva komisjoni määruse kohta, avaldati ameti veebilehel 10. augustil 2010.
5. Kommentaaride esitamise lõpptähtpäevaks 10. detsembriks 2010 oli amet saanud 131 kommentaari 34 riiklikult lennuametilt, kutseorganisatsioonilt ja eraettevõttelt.
6. NPA 2010-10 käsitles nelja teemat.
 - 1. teema: komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 muutmine, et kooskõlastada see algmääruses sisalduvate keerukate mootorõhusõidukite jätkuva lennukõlblikkuse täiendavate nõuetega.
 - 2. teema: komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 muutmine, et kooskõlastada see algmääruses sisalduvate ärilise lennutegevuse jätkuva lennukõlblikkuse täiendavate nõuetega.
 - 3. teema: komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 muutmine, et lisada sellesse algmääruse artikli 4 lõike 1 punktis c nimetatud õhusõidukitele kehtivad nõuded.
 - 4. teema: komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 muutmine, et lisada sellesse inimteguri põhimõtete nõuded, mida tuleb järgida õhusõiduki hooldusprogrammi kavandamisel ja rakendamisel.
7. Kõik saabunud kommentaarid võeti teadmiseks ja koondati kahte kommentaaride vastusdokumenti (CRD):
 - CRD-1: 1., 2. ja 4. teema kommentaarid;
 - CRD-2: 3. teema kommentaarid.

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 viimati muudetud komisjoni 5. juuli 2012. aasta määrusega (EL) nr 593/2012 (ELT L 176, 6.7.2012, lk 38).

² Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1)

³ EASA haldusnõukogu 13. märtsi 2012. aasta otsus 01-2012 haldusnõukogu otsuse 08-2007 (ameti arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhendite väljaandmise korra (eeskirjade koostamise menetluse)) muutmise ja asendamise kohta

⁴ 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)

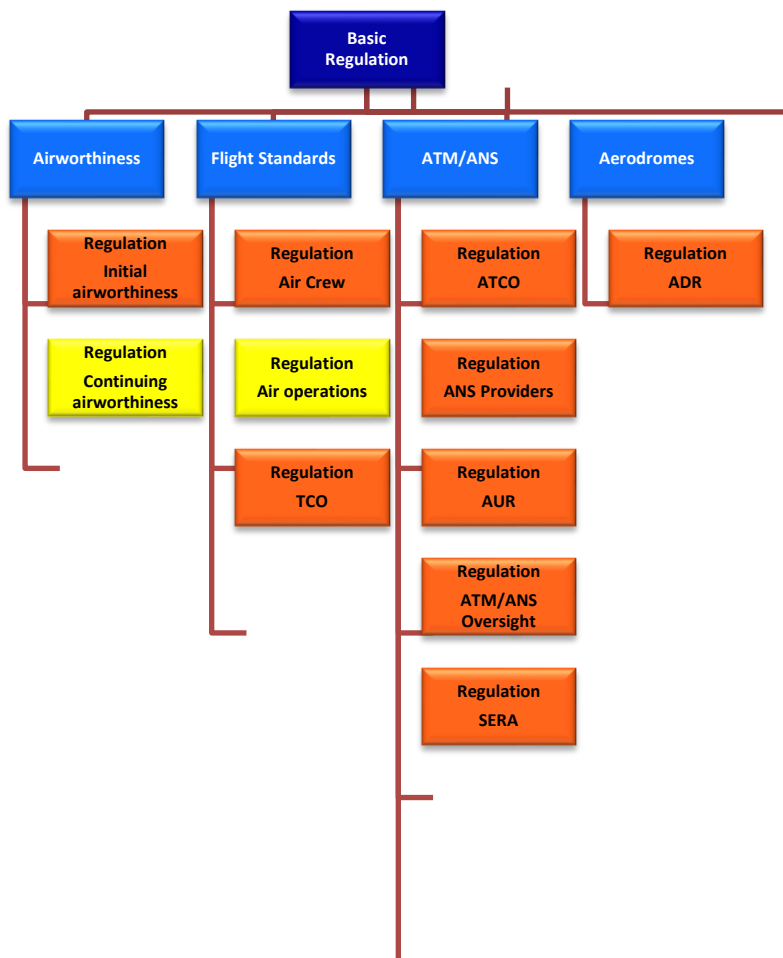
⁵ Vt eeskirjade koostamise arhiiv: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

8. CRD-1 avaldati ameti veebilehel 15. detsembril 2011 ning CRD-2 20. märtsil 2012. Kommentaaride vastusdokumendid sisaldavad kõikide ametile kommentaare esitanud isikute ja/või organisatsioonide loendit ning ameti vastuseid.

III. Märkuste ülevaade

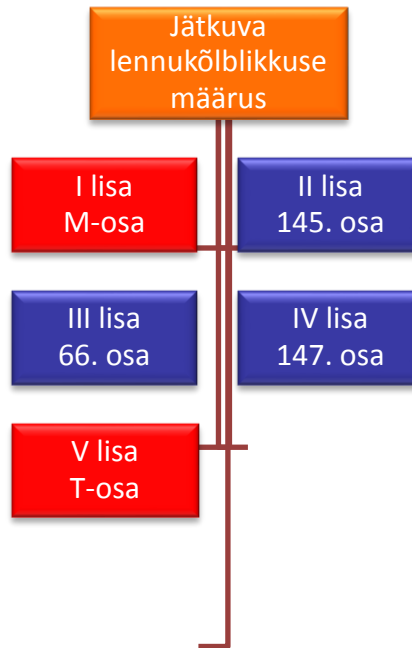
a) Sissejuhatus

9. Käesolevas arvamus pakutakse välja muudatused, mida teha komisjoni määrusesse (EÜ) nr 2042/2003 jätkuva lennukõlblikkuse kohta ja komisjoni määrusesse (EL) nr 965/2012 lennutegevuse kohta.



10. Jätkuva lennukõlblikkuse määruse kontekstis sisaldab käesolev arvamus järgmist:

- I lisa (M-osa) muudatused ning
- uus V lisa (T-osa).



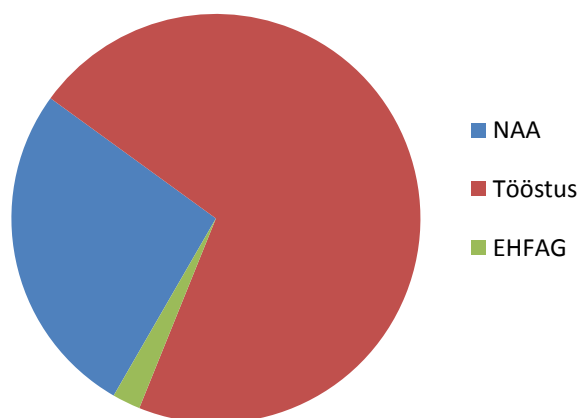
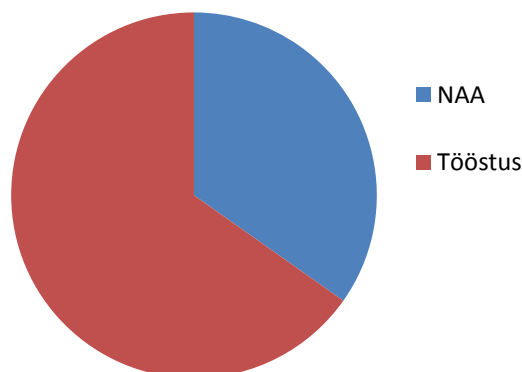
11. Lennutegevuse määruse kontekstis sisaldab käesolev arvamus ORO-osa ja ARO-osa muudatusi.



b) Märkuste ülevaade

Ametile laekus sidusrühmadelt ja pädevatelt asutustelt kokku 67 märkust. Lisaks esitas Euroopa inimtegurite nõuanderühm (EHFAG) CRD-1 kohta täiendava märkuse, mis käsitles ettepanekuga lisatud inimtegurite nõudeid.

Märkuste jaotumine:

CRD-1 märkusi kokku:**44****CRD-2 märkusi kokku:****23****c) CRD-1 kohta esitatud märkused**

Kommentaariadele vastamise vahendi (CRT) kaudu esitasid järgmised 14 sidusrühma ja pädevat asutust 44 märkust: Šveitsi Aeroklubi (Aero-Club der Schweiz), Euroopa purilennukitootjate ühing European Sailplane Manufacturers, Euroopa Kergõhusõidukite Tootjate Liit (LAMA Europe), Tšehhi Vabariigi Kergõhusõidukiliit (Letecká amatérská asociace ČR), hr Ralf Keil, Euroopa riiklike aeroklubide liit Europe Air Sports, hr Graham Hallet, Šveitsi Õhusõidukihooldajate Liit SVFB/SAMA, hr Werner Scholz, Rootsi üldlennundusühing AOPA-Sweden, Briti Õhupalli- ja Õhulaevaklubi, Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat (DGAC), Rootsi transpordiamet ning Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet. Lisaks esitas EHFAG ühe märkuse.

Märkused on rühmitatud järgmiste teemade kaupa.

1. Äriline lennutegevus ja äriline lennutransport

Muudatusettepaneku teate NPA 2010-10 kommentaaride vastusdokumendis CRD-1 esitatud märkuste enamik käsitleb ärilise lennutegevuse määratlust, kusjuures soovitatakse, et õhusõidukite teatud kategooriatega toimuvat tegevust ei tuleks pidada ärilisteks lennutegevuseks. Sellised märkused võeti teadmiseks, kuid neid ei kiideta heaks, sest käesolevas arvamus ei käsitleta küsimust, kas teatud tegevus tuleks liigitada äriliseks või mitteäriliseks lennutegevuseks. Ärilise lennutegevuse mõiste on määratletud algmääruse artiklis 3 ning seda ei saa muuta madalama rakenduseeskirjaga.

Sellele lisaks tunnustab amet Euroopa üldlennunduse ohutusstrateegia töörühma välja antud dokumenti ning selles soovitatud tegevust. Eelkõige kutsutakse liikmesriike tegevuse A.1 raames üles esitama tagasisidet sellise tegevuse kohta, mida nad oma praeguses süsteemis ärilise lennutegevusena ei liigita, ning pärast tagasiside saamist ametit ja komisjoni tegema ettepanekut muuta algmääruses oleva määratlus.

Ühes märkuses väidetakse, et käesolevas arvamus sisalduv ärilise lennutranspordi määratlus tuleb ühtlustada tulevases lennutegevuse määruuses oleva määratlusega. Märkus võeti teadmiseks, kuid seda ei kiidetud heaks. Nagu kommentaaride vastusdokumendis CRD-1 selgitati, mõjutaks ärilise lennutranspordi määratluse muutmine komisjoni määrusega (EÜ) nr 1056/2008⁶ kehtestatud leevendusi üldlennunduses.

2. Väikese jätkuvat lennukõlblikkust korraldava organisatsiooni (CAMO) kvaliteedisüsteem

Mitu muudatusettepaneku teate NPA 2010-10 kommentaaride vastusdokumendis CRD-1 esitatud märkust käsitlevad keerukate mootorõhusõidukite või ärilise lennutegevuse õhusõidukite jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise valdkonnas tegutsevate väikeste jätkuvat lennukõlblikkust korraldavate organisatsioonide (CAMO) kvaliteedisüsteemide nõuet. Need märkused kiideti heaks.

Algmääruse IV lisa punktis 8.a.4 nõutakse, et jätkuvat lennukõlblikkust kontrollivad organisatsioonid või keerukate mootorõhusõidukite või ärilise lennutegevuse õhusõidukite hooldusorganisatsioonid peavad rakendama haldussüsteemi. Sellist haldussüsteemi ei saa asendada kvaliteedisüsteemiga.

Haldussüsteemi elemendid lisatakse komisjoni määrusesse (EÜ) nr 2042/2003 ülesandega MDM.055⁷, mille kohta esitatakse muudatusettepaneku teade eeldatavasti veel 2012. aasta jooksul.

Põhimõtteliselt koostatakse määruse (EÜ) nr 2042/2003 muudatused ORO.GEN-osa II jaotise ja eelkõige punkti ORO.GEN.200 alusel. Sellega tagatakse, et heakskiidetud piloodikoolitusorganisatsioonide, lennundusmeditsiinikeskuste, käitajate, hooldusorganisatsioonide (M-osa F alajagu ja 145. osa, jätkuvat lennukõlblikkust korraldavad organisatsioonid ning hoolduskoolituse organisatsioonid, kes on 147. osa nõuete kohaselt heaks kiidetud) ohutusjuhtimise süsteeme rakendatakse ühetaoliselt.

Et ORO-osas välja pakutud haldussüsteemi nõudeid rakendada, on vaja läbi vaadata ja kohendada olemasolevad haldussüsteemi, kvaliteedisüsteemi, organisatsioonikorralduse, sisekontrolli ja muud nõuded. See tähendab, et kehtestatakse haldussüsteemi nõuded, mis muu hulgas käsitlevad ka ohutusjuhtimist ja nõuete täitmise järelevalvet. Väga väikeste organisatsioonide nõuete täitmise järelevalve kontekstis soovitakse teha ettepanek kasutada nõuete proportsionaalse täitmise kava, säilitades sõltumatuse põhimõtte (st auditeerivad asutusevälised isikud).

Punkti M.A.712 alapunkti f kavandatav muudatus tühistatakse.

3. Hooldusleping

Mitu muudatusettepaneku teate NPA 2010-10 kommentaaride vastusdokumendis CRD-1 esitatud märkust on seotud vajadusega selgitada, millal vajatakse jätkuvat lennukõlblikkust korraldava organisatsiooni või käitaja lepingut, ning selgitada lepingulise hooldusorganisatsiooni nõudeid. Eelkõige väidetakse märkustes, et

⁶ Komisjoni 27. oktoobri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1056/2008, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2042/2003 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 283, 28.10.2008, lk 5)

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

- tuleb selgitada sätteid, millal on vaja hooldusorganisatsiooniga kirjalikku lepingut;
- jätkuvat lennukõlblikkust korraldava organisatsiooni ja hooldusorganisatsiooni lepingu heakskiitmine pädevas asutuses on liigne halduskoormus.

Mõlemat märkust arvestati ja kavandatavat teksti muudeti. Jätkuvat lennukõlblikkust korraldava organisatsiooni ja hooldusorganisatsiooni lepingu tehnilised nõuded tuleb lisada jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamatusse (CAME), mispärast kiidetakse leping heaks koos jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamatuga ning ei vaja pädeva asutuse eraldi heakskiitu.

4. Tehniline päevik

Kommentaaride vastusdokumendi CRD-1 kohta esitatud kahes märkuses arvatakse, et tehnilise päeviku pidamine on ärilise lennutegevuse teatud liikide korral halduskoormus. Amet leiab siiski, et tehniline päevik on vahend, millega saab süstemaatiliselt koguda ja esitada teatud teavet, mida on vaja käitamisel ja jätkuva lennukõlblikkuse korraldamisel (nt kasutusaeg, hooldustõend ja ülekantud defektid). Tehnilise päeviku süsteem ei pea olema keeruline ning see tuleb kohandada õhusõiduki liigi ja tegevuse järgi.

5. Hooldusprogrammi inimtegurid

EHFAG märkis, et M-ossa tuleb inimtegurite sätteid lisada järjekindlalt, ja tegi ettepaneku oodata inimtegurite mis tahes nõuete lisamisega eeskirjade koostamise ülesandesse MDM.055. Nende märkuste tulemusena punkti M.A.302 alapunkti h kavandatav muudatus tühistatakse.

d) CRD-2 kohta esitatud märkused

Kommentaaridele vastamise vahendi kaudu esitasid järgmised 5 sidusrühma ja pädevat asutust 23 märkust: Rahvusvaheline Lennutranspordiettevõtjate Ühendus (IACA), Madalmaade tsiviillennundusamet, Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat (DGAC), Rootsi transpordiamet ja Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet. Neist märkustest mitu toetab kommentaaride vastusdokumendis CRD-2 olnud ettepanekut. Märkuste põhiteemad on järgmised.

1. Määruse kohaldatavus

Kaks kommentaaride vastusdokumendi CRD-2 kohta esitatud märkust käsitlevad määruse kohaldatavust kolmandas riigis registreeritud nendele õhusõidukitele, mida käitavad käitajad, kelle peamine tegevuskoht on Euroopa Liit. Ühes märkuses toetatakse kavandatavaid eeskirju, kuid teises arvatakse, et määrus ei tohi kehtida õhusõidukitele, mis on registreeritud kolmandas riigis ja mida käitavad Euroopa Liidu käitajad väljaspool Euroopa Liitu (nt pilootide koolitusorganisatsioonid, kes korraldavad koolitust väljaspool Euroopa Liitu kolmandas riigis registreeritud õhusõidukitega, või ärilise lennutranspordi käitajad, kes käitavad välisriikides registreeritud õhusõidukeid väljaspool Euroopa Liitu).

Viimast märkust ei kiidetud heaks. Käesoleva määruse kohaldatavus on kindlaks määratud algmääruse artikli 4 lõike 1 punktis c nimetatud kohaldatavusega, arvestades määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa) esitatud märgrendi ja koodijagamise sätteid, mille tõttu hõlmab määruse reguleerimisala järgmist:

- kolmandas riigis registreeritud õhusõidukid, mida kasutavad käitajad, kellele kohaldatakse määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa) või määruse (EL) nr 1178/2011 VII lisa (ORA-osa) kohast sertifitseerimiskohustust; see ei kehti õhusõidukitele, mida kasutatakse märgrendi või koodijagamise kokkulepete alusel olenemata õhusõidukite käitamise kohast;
- kolmandas riigis registreeritud õhusõidukid, mida kasutavad Euroopa Liidus asutatud või asuvad käitajad lendudel Euroopa Liitu, Euroopa Liidus või Euroopa Liidust välja. See välistab kolmandas riigis registreeritud õhusõidukid, mida kasutavad Euroopa Liidus asutatud või asuvad käitajad üksnes väljaspool Euroopa Liitu.

2. Määruse rakendamine

Ühes kommentaaride vastusdokumendi CRD-2 kohta esitatud märkuses väidetakse, et määruse rakendamise järelevalve on muude kui keerukate mootorõhusõidukitena kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite korral väga keerukas, sest käitajail ei ole kohustust oma tegevust pädevale asutusele deklareerida ja selle majandusmõju pädevatele asutustele on lisanduva ohutusega võrreldes ebaproportsionaalne. Märkuste esitaja soovib selliste õhusõidukite järelevalveks kasutada välisriikide õhusõidukite ohutuse hindamise (SAFA) programmi.

Märkus kiideti osaliselt heaks. Käesoleva määruse eesmärk on rahuldada algmääruses väljendatud vajadus tõhusalt tagada Euroopa Liidus tegutsevate kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite ohutus. Välisriikide õhusõidukite ohutuse hindamise kontrolle võib kasutada nende järelevalveprogrammi osana.

3. Kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite kuivrendile võtmine

Kommentaaride vastusdokumendi CRD-2 kohta esitati kolm märkust, mis käsitlevad kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite kuivrendile võtmist Euroopa Liidu käitajate poolt.

Neist ühes toetatakse asjaolu, et ettepaneku kaudu võimaldataks Euroopa Liidu ärilise lennutranspordi käitajail kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite kuivrendile võtmist jätkata. Märkus võeti teadmiseks.

Teises märkuses tehti ettepanek muuta punkti ARO.OPS.110 alapunkti c teksti, et välistada võimalus, et Euroopa Liidu käitajad saaks kuivrendile võtta komisjoni määrusest (EÜ) nr 2111/2005 tuleneva tegevuskeeluga liikmesriigis registreeritud õhusõidukid. Märkus kiideti heaks.

Kolmandas märkuses nõutakse Euroopa Liidu ärilise lennutranspordi käitajate poolt kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite kuivrendile võtmist käsitleva punkti T.A.205 lõike 1 sätete selgitamist. Märkus võeti teadmiseks ning selgitus lisatakse nõuete täitmise vastuvõetavatesse meetoditesse ja juhendmaterjali.

4. Käitaja deklaratsioon

Üks kommentaaride vastusdokumendi CRD-2 kohta esitatud märkus seondub nendele käitajatele kehtiva deklaratsiooni nõudega, kes käitavad äriliseks lennutegevuseks mittekasutatavaid kolmandas riigis registreeritud keerukaid mootorõhusõidukeid. Märkuste esitaja leiab, et deklaratsioon oleks neile käitajatele suurem halduskoormus kui Euroopa Liidus registreeritud õhusõidukite käitajatele. Märkus kiideti heaks, sest arvamus 04/2011 olid juba

- äriliseks lennutegevuseks mittekasutatavaid keerukaid mootorõhusõidukeid käitavatele käitajatele kehtiva deklaratsiooni (ORO.DEC.100) sätted ning
- pädevale asutusele esitatava deklaratsiooni vorm (ORO-osa I lisa).

Käesolevas arvamus 06/2012 tehakse ettepanek vormi muuta, lisades sellesse jätkuva lennukõlblikkuse kontekstis asjakohase teabe.

5. Vastavus ameti avaldatud kohustuslikule teabele

Mitu kommentaaride vastusdokumendi CRD-2 kohta esitatud märkust käsitles punkti T.A.201 lõike 1 alapunkti g, kus nõutakse, et kolmandates riikides registreeritud õhusõidukid peavad vastama kohaldatavatele registririigi mis tahes kohustuslikele nõuetele ja ameti kohustuslikule ohutusteabele, sh lennukõlblikkusdirektiividele). Amet tunnistas, et teatud juhtudel võivad registririigi kohustuslikud nõuded ja ameti kohustuslik ohutusteave olla vastuolus. Sellisel juhul peavad käitajad kaaluma alternatiivseid lahendusi.

IV. Käesoleva arvamusena määruse tehtavad peamised muudatused

Komisjoni määruse (EÜ) 2042/2003 (üldmäärus) muudatused

Artiklit 1 muudetakse, et täpsustada algmääruse artikli 8 lõike 1 kohaselt määruse reguleerimisala.

Artiklit 2 muudetakse, et lisada ärilise lennutranspordi tähendust selgitav määratlus komisjoni määrusesse (EÜ) 2042/2003 ning täpsustada, et artiklis 2 sisalduvaid mõisteid kavatsatakse kasutada komisjoni määruse (EÜ) 2042/2003 reguleerimisalas.

Artiklit 3 muudetakse, et tagada järjepidevus artikli 1 muudatustega ning selgitada, mis sätted õhusõidukite iga kategooria korral kehtivad. Et määrus (EÜ) nr 1702/2003 tunnistati määrusega (EL) nr 748/2012 kehtetuks, ajakohastatakse ka 3. punkti viidet.

Artikli 4 lõiget 1 muudetakse, et selgitada, mis sätteid tuleks kasutada hooldusorganisatsioonide sertifikaatide väljastamisel.

M-osa muudatused

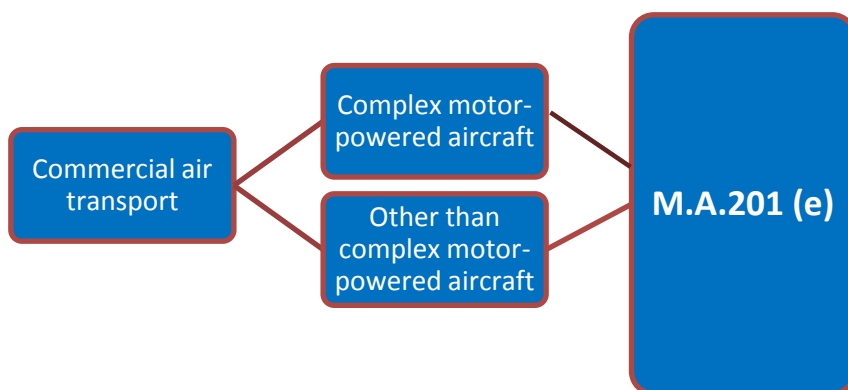
M.1 Pädev asutus

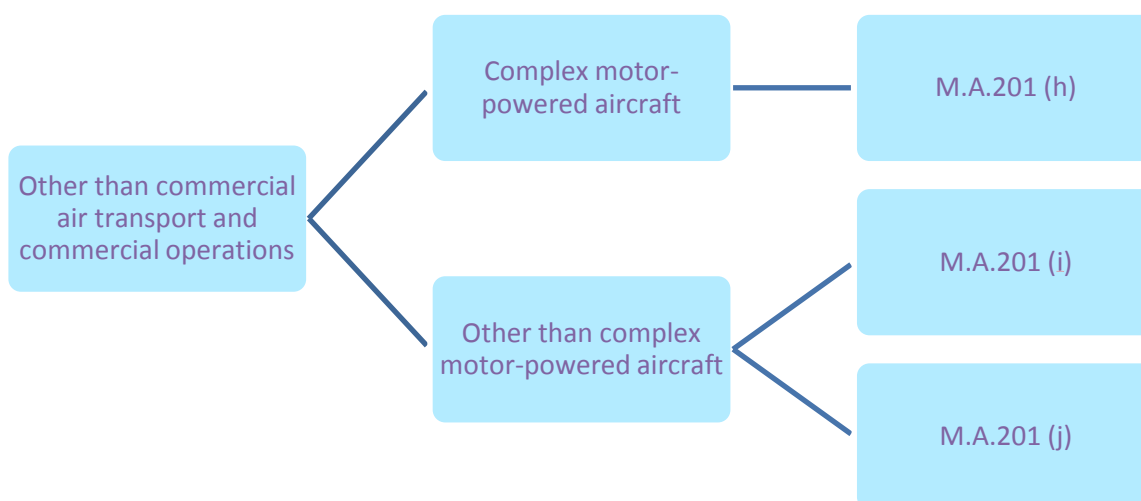
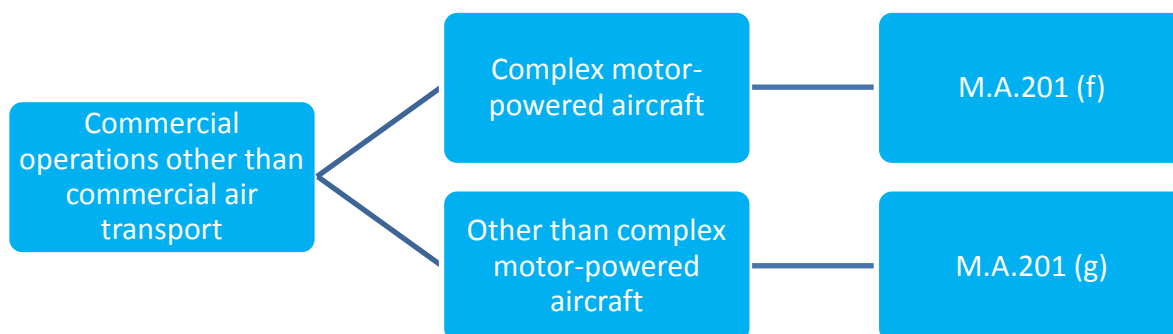
Punkti M.1 lõiget 4 muudetakse, et lihtsustada hooldusprogrammi kinnitava pädeva ameti määramise sätteid.

M.A.201 Kohustused

Punkti M.A.201 alapunkte e–k muudetakse järgmiselt:

- asendatakse mõiste „suur õhusõiduk“ mõistega „keerukas mootorõhusõiduk“;
- lisatakse ärilise lennutegevuse põhimõtte;
- märgitakse õhusõidukite iga kategooria ja lennutegevuse iga liigi kohta jätkuvat lennukõlblikkust korraldava organisatsiooni vajaduse, jätkuvat lennukõlblikkust korraldava organisatsiooni ja käitaja/omaniku lepingu vajaduse, hooldusorganisatsiooni vajaduse ning sellise hooldusorganisatsiooniga sõlmitava lepingu nõuded.





M.A.301 Jätkuva lennukõlblikkuse tagamisega seotud ülesanded

Punkti M.A.301 lõiget 2 muudetakse, et viia see säte vastavusse võimalusega vabatahtlikult koostada mitteärilise lennutegevuse mittekeerukate mootorlennukite miinimumvarustuse loetelu (MEL), mis on ette nähtud ka lennutegevuse rakenduseeskirjade punktiga NCO.GEN.155.

Punkti M.A.302 lõigetes 4 ja 7 asendatakse mõiste „suur õhusõiduk“ mõistega „keerukas mootorõhusõiduk“.

M.A.302 Õhusõiduki hooldusprogramm

Punkti M.A.302 alapunkti c muudetakse, et tagada järjepidevus punkti M.1 muudatustega.

Punkti M.A.302 alapunktis f asendatakse mõiste „suur õhusõiduk“ mõistega „keerukas mootorõhusõiduk“.

M.A.305 Õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse dokumenteerimise kord

Punkti M.A.302 alapunkti b muudetakse, et tagada järjepidevus punkti M.A.306 alapunkti a muudatustega.

M.A.306 Käitaja tehniline päevik

Et tagada järjepidevus käesoleva määruse muudes alajagudes ja lennutegevuse määruks kasutatud terminoloogiaga, asendatakse käesoleva punkti senine pealkiri „käitaja tehniline päevik“ pealkirjaga „õhusõiduki tehniline päevik“.

Punkti M.A.306 alapunkti a muudetakse, et laiendada tehnilise päeviku nõudeid äriliseks lennutegevuseks kasutatavatele õhusõidukitele. Amet leiab, et ärilise lennutegevuse käitaja peab tagama õhusõiduki tehnilise päeviku olemasolu, et koguda ja esitada teatud teavet, mida on vaja käitamisel ja jätkuva lennukõlblikkuse korraldamisel (nt kasutusaeg, hooldustõend ja parandamata defektid).

M.A.403 Defektide kõrvaldamine

Punkti M.A.403 alapunkti b muudetakse, et viia see vastavusse punkti NCO.GEN.155 sätetega, millega nähakse ette vabatahtliku ja pädeva asutuse heakskiitu mittevajava miinimumvarustuse loetelu koostamise võimalus. Tekstis tehakse ka muid muudatusi, et

- selgitada, et miinimumvarustuse loetelu saavad defektide kõrvaldamiseks kasutada ka volitatud lennundustehnilised töötajad;
- jätta välja säte „pädev asutus loeb õhusõiduki defekte aktsepteeritavaks“.

Punkti M.A.403 alapunkti c muudetakse, et selgitada, et kõrvaldatud defektide kõrvaldamine peab toimuma hooldusandmetes või miinimumvarustuse loetelus määratud ajavahemiku jooksul.

M.A.504 Järelevalve kasutuskõlbmatute komponentide üle

Punkti M.A.504 alapunktis b asendatakse mõiste „suur õhusõiduk“ mõistega „keerukas mootorõhusõiduk“.

M.A.708 Jätkuva lennukõlblikkuse tagamine

Punkti M.A.708 alapunkti c muudetakse, jagades nõuded kahte alapunkti – punkti M.A.708 alapunktidesse c ja d.

Punkti M.A.708 alapunktis c sätestatakse, et keerukate mootorõhusõidukite ja äriliseks lennutegevuseks, sh äriliseks lennutranspordiks kasutatavate õhusõidukite korral peab jätkuvat lennukõlblikkust korraldava organisatsioon ja sobiv hooldusorganisatsioon sõlmima lepingu. Muudatus on kooskõlas punkti M.A.201 muudatustega.

Punkti M.A.708 alapunkt d sisaldab sätet, millega lubatakse punkti M.A.708 alapunktist c teatud juhtudel erandeid.

M.A.801 Õhusõiduki hooldustõend

Punkti M.A.801 alapunktis c asendatakse mõiste „suur õhusõiduk“ mõistega „keerukas mootorõhusõiduk“.

M.A.803 Omanik-piloodi volitus

Punkti M.A.803 alapunkti b muudetakse, et tagada järjepidevus kogu määruks kasutatud terminoloogiaga.

M.A.901 Õhusõiduki lennukõlblikkuse kontroll

Punkti M.A.901 alapunkti g muudetakse, et viia see vastavusse punkti M.A.201 muudatustega.

M.B.105 Vastastikune teabevahetus

Punkti M.B.105 muudetakse, et ajakohastada viidet algmääruse artiklile 15.

I liide Jätkuva lennukõlblikkuse leping

I liidet muudetakse järgmiselt:

- mõiste „kokkulepe” asendatakse mõistega „leping”;
- lisatakse lühend CAMO, millega viidatakse jätkuvat lennukõlblikkust korraldavale organisatsioonile, kes on heaks kiidetud vastavalt M-osa G alajaole;
- viited määrusele (EÜ) nr 1702/2003 asendatakse viidetega määrusele (EL) nr 748/2012;
- 3. punkti muudetakse, et nõuda lepingus lennutegevuse liigi nimetamist;
- 4. punktis parandatakse pädeva asutuse nimetus;
- 4. punktis asendatakse sõna „tõendab” sõnaga „kinnitab”, sest selles lauses kasutatakse sertifitseerimise mõistet teises tähenduses kui on määratletud algmääruse artikli 3 punktis e;
- punktis 5.1 sõnastatakse lõige 7 uuesti, et selgitada jätkuvat lennukõlblikkust korraldava organisatsiooni kohustusi õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrolli kontekstis.

VI liide Jätkuvat lennukõlblikkust korraldava organisatsiooni sertifikaat

Sertifikaadi 1. lehekülge muudetakse, et viidata vastavusele V lisa (T-osa) nõuetega nende organisatsioonide korral, kelle kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite jätkuva lennukõlblikkuse tagamise korra on pädev asutus heaks kiitnud.

Uue T-osa sisu

Lisatava T-osaga sätestatakse Euroopa Liidu käitajate kasutatavate kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite jätkuva lennukõlblikkuse nõuded. Nagu on selgitatud muudatusettepaneku teates NPA 2010-10, sarnaneb T-osa ülesehituse poolest võimalikult palju M-osaga, seega on selles jaotised A ja B.

T-osa põhinõuete eesmärk ja kommentaaride vastusdokumendi CRD-2 2010-10 märkuste alusel teksti tehtud muudatused on järgmised.

T.1 Pädev asutus

T-osa selles punktis määratakse T-osa nõuetele vastavuse järelevalve eest vastutavad pädevad asutused.

A jaotis

A jaotises on tehnilised nõuded, mida kohaldatakse õhusõidukitele, käitajaile, jätkuvat lennukõlblikkust korraldavatele organisatsioonidele ja hooldusorganisatsioonidele, ning see koosneb järgmistest alajagudest:

A alajagu

A alajaos sätestatakse käesoleva lisa (mis käsitleb Euroopa Liidu käitajate käitatavad kolmandas riigis registreeritud õhusõidukeid) reguleerimisala.

B alajagu

B alajaos on kaks punkti – T.A.201 (millega sätestatakse käesoleva osa reguleerimisalasse kuuluvate kõigi õhusõidukite ühised nõuded) ja T.A.205 (millega kehtestatakse äriliseks lennutegevuseks kasutatavate õhusõidukite ja keerukate mootorõhusõidukite täiendavad nõuded).

Punkti T.A.205 muudeti kommentaaride vastusdokumendi CRD-2 2012-10 kohta esitatud märkuse tulemusena ning deklaratsiooni nõuded kustutati.

C alajagu Hooldusprogramm

C alajaos sätestatakse käesoleva lisa reguleerimisalasse kuuluvate õhusõidukite hooldusprogrammi täidetavad nõuded.

E alajagu Hooldusorganisatsioon

Käesolevas alajaos kehtestatakse keerukate mootorõhusõidukite või äriliseks lennutegevuseks kasutatavate õhusõidukite hooldusorganisatsiooni nõuded. Punkti T.A.501 muudeti kommentaaride vastusdokumendi CRD-2 2012-10 kohta esitatud mõne märkuse tulemusena, et selgitada juhtumitest teatamise korra sätteid ja samuti elemente, mida jätkuvat lennukõlblikkust korraldav organisatsiooni peab kontrollima.

G alajagu – Lisanõuded I lisa (M-osa) G alajao kohaselt sertifitseeritud jätkuvat lennukõlblikkust korraldavatele organisatsioonidele

Keerukate mootorõhusõidukite ja äriliseks lennutegevuseks kasutatavate õhusõidukite korral nõutakse algmääruse IV lisa punktis 8.g jätkuva lennukõlblikkuse korraldamisel asjakohase organisatsiooni kasutamist. Selline organisatsioon on jätkuvat lennukõlblikkust korraldav organisatsioon, kes lisaks M-osa G alajao nõuetele peab järgima käesolevas G alajaos esitatud nõudeid.

Käesolevas alajaos eritletakse jätkuva lennukõlblikkuse tagamise käsiraamatusse lisatavad spetsiifilised menetlused, organisatsiooni töötajate teadmiste nõuded, kvaliteedisüsteemi nõuded ja dokumentide nõuded. Samuti sisaldab see õigusi, mille organisatsioon võib saada T-osa nõuete täitmise korral.

Punktis T.A.708 loetletakse organisatsiooni täidetavad ülesanded. Punkti muudeti kommentaaride vastusdokumendi CRD-2 2012-10 kohta esitatud mõne märkuse tulemusena, et lisada säte, millega nõutakse T-osa I lisa kohase lepingu sõlmimist juhul, kui jätkuvat lennukõlblikkust korraldava organisatsiooniga sõlmitakse õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise leping.

B jaotis – Lisamenetlused pädevatele asutustele

B jaotises on täiendavad haldusnõuded pädevatele asutustele.

Komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 (lennutegevuse kohta) muudatused**II lisa (ARO-osa) muudatused****ARO.OPS.110 Rendilepingud**

Punkti ARO.OPS.110 alapunkti c lisatakse säte, mis käsitleb pädevate asutuse poolt kuivrendi lepingu peatamist või kehtetuks tunnistamist, kui õhusõiduk on registreeritud tegevuskeeluga liikmesriigis.

III lisa (ORO-osa) muudatused

Punkti ORO.AOC.100 alapunkti c ning punkti ORO.AOC.110 alapunkte b ja d muudetakse, et tagada kooskõla komisjoni määrusega (EÜ) nr 2042/2003 kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite kontekstis.

Punkti ORO.AOC.130 alapunktides a ja b asendatakse mõiste „lennuandmete jälgimise süsteem“ mõistega „lennuandmete jälgimise programm“, et tagada selle mõiste järjekindlus punktide ORO.AOC.130 ja ORO.FC.A.245 nõuete täitmise vastuvõetavates meetodites ja juhendites kasutatava mõistega. Mõistet „lennuandmete jälgimise programm“ kasutati määruse (EÜ) nr 859/2008 (EL-OPS) punkti 1.037 alapunkti a alapunktis 4 ja juhendis „Temporary Guidance Leaflet“ nr 44 (JAR OPS 1, 13. muudatus, 2. jaotis). Mõiste „lennuandmete jälgimise programm“ on lennuandmete seire juhendite (nt Ühendkuningriigi tsiviillennundusameti juhendis CAP 739) tavapärane mõiste ning selle tähendus on kõikidele sidusrühmadele selge.

I liitesse (käitaja deklaratsioon) lisatakse jätkuva lennukõlblikkuse mõistes asjakohane teave.

V. Jõustumine

Komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 ja komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 kavandatavate muudatuste jõustumisel ja kohaldamisel tuleb arvestada, et lennundussektorile ja liikmesriikide haldusasutustele tuleb anda piisavalt aega kohaneda uue õigusraamistikuga ning tuleb tagada lennutegevuse määruse kohaldamise ja kavandatavate muudatuste (eelkõige NCC-osa) kooskõla. Sel põhjusel tehakse ettepanek järgida järgmist kohaldamise ajakava:

- M-osa muudatuste, ärilises lennutranspordis kasutatavatele õhusõidukitele T-osa kohaldamise ning määruse (EL) nr 965/2012 punkti ARO.OPS.110 alapunkti c ja punktide ORO.AOC.100, ORO.AOC.110 ning ORO.AOC.130 muudatuste kohaldamise tähtpäev on 28. oktoober 2014. Sellega tagatakse, et muudatusi saab liikmesriikides kohaldada määruse (EL) nr 965/2012 kehtivuse ajal.
- Ärilises lennutranspordis mittekasutatavatele õhusõidukitele T-osa kohaldamise tähtpäev on 28. oktoober 2015.
- Määruse (EL) nr 965/2012 III lisa I liite muudatuste kohaldamise tähtpäeva tuleb kooskõlastada äriliseks lennutegevuseks mittekasutatavate keerukate mootorõhusõidukite lennutegevuse määruse vastuvõtmisega (arvamus 04/2011).

Köln, 27. november 2012

P. GOUDOU
tegevdirektor