

**ARVAMUS nr 01/2007**

**EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMET**

**komisjoni määruse kohta, millega muudetakse komisjoni 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, et sätestada mõne liikmesriigi registreeritud õhusõiduki käitamise jätkamine**

## I. Üldosa

1. Käesoleva arvamuse eesmärgiks on teha komisjonile ettepanek muuta komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003<sup>1</sup> artiklit 2, et lubada jätkuvalt käitada mõnd õhusõidukit, mis on projekteeritud endises Nõukogude Liidus ning praegu liikmesriikides registreeritud. Nagu allpool selgitatud, ei ole amet paljude nende õhusõidukite suhtes suutnud määrata konstruktsioonitüübi heakskiitu (tüübisertifikaat või konkreetsed lennukõlblikkusnõuded), mida on vaja lennukõlblikkussertifikaadi väljaandmiseks selles määruses eritletud tingimustel. Et vältida nende õhusõidukite lendude keelamist üleminekuperioodi lõppedes, mille seadusandja on konstruktsioonitüübi heakskiidu määramiseks sätestanud (28. märts 2007), peab ajutise lahendusena võtma kiireloomulisi meetmeid.
2. Arvamus on vastu võetud ameti haldusnõukogu määratud korra<sup>2</sup> kohaselt kooskõlas määruse (EÜ) nr 1592/2002<sup>3</sup> artikli 14 sätetega.

## II. Kooskõlastamine

3. Arvamuse eelnõu komisjoni määruse kohta, millega muudetakse komisjoni määrust (EÜ) nr 1702/2003 (muudatusettepaneku teade NPA 17-2006), avaldati ameti kodulehel 14. novembril 2006. aastal lühendatud konsulteerimisajaga, võttes arvesse küsimuse kiireloomulisust.
4. Kommentaaride esitamise lõpptähtajaks 25. detsembriks 2006 sai amet riikide asutustelt, kutseorganisatsioonidelt ja erafirmadelt 107 kommentaari.
5. Kõik laekunud kommentaarid võeti arvesse ja koondati kommentaaride vastusdokumendi, mis avaldati ameti kodulehel 18. jaanuaril 2007. Kommentaaride vastusdokumendis on kõigi kommentaare esitanud isikute ja organisatsioonide loetelu ning ameti vastused kommentaaridele.
6. Enamik esitatud kommentaare pooldavad allpool kirjeldatud kavandatavat meedet. Mõnes kommentaaris küll nõustatakse vajadusega lahendada probleem praegu registreeritud õhusõidukite osas, kuid rõhutatakse, et meedet ei tohiks kasutada selleks, et veelgi suurendada õhusõidukite arvu, mis ei vasta täielikult Euroopa Liidu õigusaktidega kehtestatud lennukõlblikkuse korrale. Mõnes kommentaaris nõutakse isegi, et meetmega hõlmatud õhusõidukite praegust tegevust ei tohiks laiendada, eriti teiste liikmesriikide territooriumile.

<sup>1</sup> Komisjoni määrus (EÜ) nr 1702/2003, 24. september 2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 243, 27.9.2003, lk 6). Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 706/2006, 8. mai 2006 (ELT L 122, 9.5.2006, lk 16).

<sup>2</sup> Haldusnõukogu otsus ameti kohaldatava menetluse kohta arvamuste, sertifikaatide, spetsifikatsioonide ja juhendmaterjalide väljaandmisel. EASA MB/7/03, 27.6.2003 (eeskirjade koostamise menetlus).

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

Teistes kommentaarides seevastu rõhutatakse, et õhusõidukeid, mida meede puudutab, ei tohiks teistes liikmesriikides diskrimineerida ning nende turustusvõimalusi peaks olema lubatud laiendada. Samadele sidusrühmadele meeldiks ka, et meetmega kehtestataks rohkem paindlikkust, et ühenduses juba käitatavad õhusõidukid või ühenduse kodanike ostetavad õhusõidukid võiksid meetmest kasu saada. Mõni eelistaks, et meedet rakendataks kõikide õhusõidukite suhtes, mille tüüpi liikmesriik juba on tunnustatud.

### III. Ameti arvamuse sisu

7. Käesoleva arvamuse eesmärk on teha komisjonile ettepanek muuta komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003<sup>4</sup> (edaspidi „komisjoni määrus”) artiklit 2, et lubada jätkuvalt käitada mõnd õhusõidukit, mis on projekteeritud endises Nõukogude Liidus ning praegu liikmesriikides registreeritud. Nagu üksikasjalikult on selgitatud eespool mainitud muudatusettepaneku teates, pidi amet määrama konstruktsioonitüübi heakskiidu (tüübisertifikaadi või konkreetse lennukõlblikkusnõuded), mida on vaja lennukõlblikkussertifikaadi andmiseks mitmele komisjoni määruse jõustumise ajal liikmesriikides registreeritud õhusõidukile, mis ei olnud sertifitseeritud sel ajal ühenduses kehtinud eeskirjade alusel<sup>5</sup>. Seda pidi tegema enne 28. märtsi 2007. Kahjuks ei saanud see määramine toimuda nende toodete projekteerijate poolse toetuse puudumise tõttu<sup>6</sup>. Selle tulemusena on praegu, kui nende õhusõidukite lõimimise tähtaeg läheneb, ainult väga vähestel võimalus olla õigeaegselt hõlmatud EASA konstruktsioonitüübi heakskiiduga ning paljude lennukid peaks keelama, kui ei tehta kiiresti midagi, et leida kohe lahendus lubada neid jätkuvalt käitada. Komisjon kutsus seepärast 19. juulil kokku EASA komitee erinõupidamise, kus lepiti kokku uurida küsimuse ulatust ja kaaluda võimalusi vältida õhusõidukite lendude keelamist ainult sel põhjusel, et õiguslik raamistik on muutunud.
8. Ameti tehtud uurimine näitab, et paljud liikmesriikides registreeritud Nõukogude päritolu õhusõidukid ei kuulu ühenduse pädevusse, sest nad vastavad algmääruse II lisa tingimustele. Nende õhusõidukite eest vastutavad seepärast täielikult registreerijariigid, kes vastavalt Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) konventsiooni 8. lisa nõuetele tegutsevad koostöös projekteerijariigiga. Kui registreerijariigid annavad neile jätkuvalt välja ICAO standardse lennukõlblikkussertifikaadi, jätkavad nad liikumisvabaduse kasutamist Chicago konventsiooni alusel. Kui nendeks õhusõidukiteks on lennukid, mida kasutatakse ärilises lennutranspordis,

<sup>4</sup> Komisjoni määrus (EÜ) nr 1702/2003, 24. september 2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 243, 27.9.2003, lk 6). Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 706/2006, 8. mai 2006 (ELT L 122, 9.5.2006, lk 16).

<sup>5</sup> Lihtsamalt väljendudes võib neid eeskirju käsitada eeskirjadena, millele on viidatud nõukogu määruses (EMÜ) nr 3922/91, 16. detsember 1991, tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses.

<sup>6</sup> Ühenduse kehtivas õigusraamistikus saab amet sertifitseerida õhusõiduki tüübi ainult siis, kui projekteerija seda taotleb.

kuuluvad need muudetud nõukogu määruse (EMÜ) 3922/91<sup>7</sup> nõuete reguleerimisalasse alates 18. juulist 2008. Need nõuded võivad mõjutada nende käitamise jätkamist (kui neid vahepeal ei muudeta), sest neil ei ole EASA lennukõlblikkussertifikaati.

9. Ligikaudu 300 Nõukogude päritolu õhusõidukit<sup>8</sup> (vt lisatud teavitav loetelu) kuuluvad täielikult komisjoni määruse kohaldamisalasse ja neil peaks olema määruse lisa (osa 21) kohaselt välja antud lennukõlblikkussertifikaat, et jätkuvalt kasutada liikumisvabadust ühenduses. Nende, eriti ärilises lennutegevuses kasutatavate õhusõidukite lendude keelamisel oleks oluline majandusmõju nende omanikele ja käitajatele, samuti olulisele osale majandusest liikmesriikides, kus nad on registreeritud. Enamik sidusrühmi tõlgendab seda ebaõiglasena, sest mõjutatud isikud ei vastuta otseselt sellise olukorra eest ja seda otsustavat tegevust ei saa põhjendada otsese mõjuga ohutusele. Käesoleva arvamuse eesmärk on pakkuda välja vastuvõetav lahendus, mis võimaldaks nende õhusõidukite käitamise jätkamist kuni ajani, mil amet saab määrata nendest enamiku jaoks konstruktsioonitüübi asjakohase heakskiidu. See nõuaks loomulikult projekteerijate ja projekteerijariigi volitatud esindajate toetust; ilma selle toetuseta ei oleks mõnda nendest õhusõidukitest enam õigust ühenduses käitada, kuid nende omanikel ja käitajatel oleks aega teha kohandusi ja võtta vajalikke meetmeid.
  
10. Praegu on liiga hilja ja liiga ebakindel kavandada täielikku seadusandlikku menetlust algmääruse üleminekusätete muutmise kavandamiseks<sup>9</sup> või selleks, et jätta kõik need õhusõidukid välja ühenduse pädevusest, muutes algmääruse II lisa. Ainuke lahendus on seega lubada jätkata nende õhusõidukite käitamist piiratud lennukõlblikkussertifikaatide alusel tingimusel, et need vastavad ka kõikidele teistele jätkuva lennukõlblikkuse ja keskkonnakaitsega seotud nõuetele. Siiski on praktiliselt võimatu, et amet suudaks enne 28. märtsi (vt ka punkt 7 ülal) määrata igal üksikjuhul konkreetsed lennukõlblikkussõuded, nagu on nõutud algmääruse artikli 5 lõikega 3, artikliga 4 ning osaga 21A.184. Kavandatav meede näeb seepärast ette muuta komisjoni määrust nii, et konkreetsed lennukõlblikkussõuded määratakse projekteerijariikide konstruktsioonitüübi heakskiitudele viidates, hõlmates ka jätkuva lennukõlblikkuse teabe (lennukõlblikkusedirektiivid). Selline meede on tegelikult sarnane artikli 2 lõike 3 punktis a sisalduvaga, millega jäeti kehtima liikmesriikide poolt tuntud toodetele antud tüübisertifikaadid ja nende kehtivustõendid. Et selline meede aga ei võimalda ametil saada põhjalikke teadmisi asjakohaste toodete konstruktsiooni kohta, saab seda meetet kasutada ainult siis, kui need teadmised annab projekteerijariigi volitatud esindaja vastavalt asjakohasele korrale, mis tagab ka konkreetsete

<sup>7</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1900/2006, 20. detsember 2006, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3922/91 tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses (ELT 27.12.2006).

<sup>8</sup> 45 suurt lennukit, mida kasutatakse ärilises lennutegevuses (peamiselt Antonov-24, 26, 28 72 ja 74), 190 rasket kopterit (Kamov) ja 80 üldlennunduses kasutatavat lennukit (peamiselt Suhhoi-26/31 ja Jak-18/55)

<sup>9</sup> Pikim ajavahemik, mille jooksul ühenduse õiguse kohaldamisalasse kuuluv õhusõiduk võib jääda siseriikliku kontrolli alla – 42 kuud –, on sätestatud algmääruse artiklis 56. Seda saab muuta ainult seadusandja – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega.

lennukõlblikkusnõuete kaasajastamiseks vajaliku jätkuva lennukõlblikkuse teabe olemasolu.

11. Kavandatav meede piirdub õhusõidukitega, mis on juba liikmesriikides registreeritud. Sama tüüpi õhusõidukeid ei saa rohkem registreerida, välja arvatud juhul, kui neile on välja antud EASA konstruktsioonitüübi heakskiit (tüübisertifikaat või konkreetsed lennukõlblikkusnõuded), mille alusel nad lõimitakse täielikult EASA ohutussüsteemi. Vältimaks olukorda, kus käesoleva eeskirja välja töötamise ajavahemikku (alates selle avalikustamise kuupäevast pärast punktis 7 nimetatud komitee erinõupidamist kuni 28. märtsini 2007) kasutatakse ära selleks, et kasutusele võtta rohkem Nõukogude päritolu õhusõidukeid, kohaldatakse meedet ainult nende õhusõidukite suhtes, mis olid liikmesriikide registrites 1. juulil 2006. Mõnes kommentaaris on seda kritiseeritud, sest tundub, et on õhusõidukeid, mis olid selleks kuupäevaks juba ostetud ja mis ootavad registreerimist. Amet siiski ei muutnud oma ettepanekut selles küsimuses, sest kardeti, et sellise nõutava paindlikkuse kehtestamine avaks võimaluse kuritarvitusteks. Väga raske oleks kontrollida, kas õhusõiduk on ostetud ja kas seda tehti kavatsusega see liikmesriigis registreerida. Lisaks oleks raske eritleda, kes peaks olema selle õhusõiduki nõuetekohane ostja; kodakondsusega seotud tingimuste kehtestamist võiks tõlgendada diskrimineerimise või asutamisoigusega vastuollu minekuna.
12. Kavandatavat meedet kohaldatakse ainult õhusõidukite suhtes, millele liikmesriik on andnud eespool nimetatud kuupäevaks lennukõlblikkussertifikaadi. Selle piirangu eesmärgiks on tagada, et meedet rakendatakse ainult nende õhusõidukite suhtes, mille ohutust on rahvusvaheliselt tunnustatud ja mille jätkuvat lennukõlblikkust toetab ametlikult projekteerijariik. Eesmärk on minimeerida ohte, mis on seotud sellega, et ametil on piiratud andmed nende konstruktsiooni kohta. Sel juhul jääks muidugi meetme kohaldamisalast välja mõni õhusõiduk, mida käitatakse praegu riiklike piiratud lennukõlblikkussertifikaatide või lennulubade alusel. Rööbiti käesoleva arvamusega annab amet välja arvamuse lennulubade kohta, mis peaks, kui komisjon selle vastu võtab, pakkuma lahenduse selliste õhusõidukite jaoks. Nimetatud arvamuses tehaksegi ettepanek, et liikmesriikide määratud kõnealuste sertifikaatide väljaandmise tingimused jäävad kehtima ja et seonduvad lennukõlblikkussertifikaate loetakse osa 21 kohaselt välja antud lennulubadeks kuni märtsini 2008. Pärast seda kuupäeva peab neid lennulube pikendama ja need peab välja andma konstruktsioonitüübi alusel, mille amet on selgelt heaks kiitnud.
13. Kavandatav meede on ajaliselt piiratud; sel viisil määratletud konkreetsed lennukõlblikkusnõuded kehtivad ainult 5 aastat. Selle põhjuseks on ohutuskaalutlused ja nimelt asjaolu, nagu eespool mainitud, et meede ei võimalda ametil saada vajalikku tehnilist teavet õhusõiduki konstruktsiooni kohta. Piirang tekitab seega projekteerijates huvi abistada ametit vajaliku kinnitatud projekti määramisel, et lõimida nende õhusõidukid täielikult EASA süsteemi. Kui amet ei suudaks pärast üksikasjalikku tehnilist hindamist selle ajavahemiku jooksul konstruktsioonitüübi heakskiitu määrata, võib juhtuda, et mõni õhusõiduk ei saa lennukõlblikkussertifikaati ja neil ei ole enam õigust liikmesriikide territooriumil lennata. Seda piirangut peeti mõnes kommentaaris küsitavaks. Mõnele kommentaari esitajale meeldiks, kui üleminekupeerioid

kestaks lepingulistel põhjustel kuni 2012. aasta suvehooaja lõpuni<sup>10</sup>. Mõni teeb ettepaneku rakendada meetet paindlikult, mis võimaldaks selle pikendamist hinnatavate õhusõidukite osas, kui hindamise lõpuleviimiseks on vaja veel veidi aega. Ühes kommentaaris soovitatakse meede vahepeal läbi vaadata, et hinnata õigel ajal piirangu tagajärge. Ka seekord ei muutnud amet oma ettepanekut, sest komisjoni määrust saab arenguid silmas pidades vajaduse korral muuta, kui komisjon peab seda asjakohaseks. Sellest seisukohast vaadates on meetme vahepealne läbivaatamine mõistlik soovitus, kuid seda võib teha amet, ilma et oleks vaja lisada määrusesse vastav säte. Pealegi tundub asjakohatu eeldada, et vältimatult tuleb kavandada meetme pikendamist.

14. Kuigi arvamused valmistati ette selleks, et käsitleda Nõukogude süsteemis projekteeritud õhusõidukeid, ei määratleta seda kavandatavas meetmes selge sõnaga. Järelikult kohaldatakse seda ka õhusõidukite suhtes, mille kohta ei kehti senised õigused või mille lennukõlblikkussertifikaati ei ole EASA veel määranud, seni kuni need vastavad kehtivatele tingimustele. Peab siiski rõhutama, et on väga vähe õhusõidukeid, mis ei ole veel EASA süsteemi üle võetud. Nendeks eranditeks on õhusõidukid, mille osas ei saa kindlaks määrata projekteerimisorganisatsiooni, mis teeks ametiga koostööd. Sellistel juhtudel peab amet tavapäraseks määrata konkreetsed lennukõlblikkusnõuded igal üksikjuhtumil eraldi, samuti nagu kavandatakse teha õhusõidukitega, mille konstruktsioonitüübil ei ole omanikku (edaspidi „konstruktsioonitüübi omanikuta õhusõiduk”) ja millel osa 21 kohaselt ei ole õigust saada tüübisertifikaati, kuid mille kohta on esitatud piisavalt tõendatud dokumendid ohutuse kohta, et olla edaspidigi õigusega lennata.
15. Õhusõidukeid, mis on projekteeritud riikides, mis ühinesid ühendusega pärast algmääruse jõustumist, ei ole plaanis kavandatava meetmega hõlmata. Asjaomaste riiklike lennuametite toetusel on algatatud rööpne menetlus, et lõimida need täielikult EASA süsteemi. Kui ettenähtud aja jooksul ei saa määrata tüübisertifikaati või kui need õhusõidukid on jäänud ilma nende konstruktsioonitüübi omanike toetusest (konstruktsioonitüübi omanikuta õhusõidukid), võib nendele õhusõidukitele anda üksikjuhtudel piiratud lennukõlblikkussertifikaadi. Amet kaalub vajalike konkreetsete lennukõlblikkusnõuete väljaandmist asjaomaste riiklike lennuametite abiga.
16. Vajalike konkreetsete lennukõlblikkusnõuete määratlemisega annab kavandatav meede riiklikele lennuametitele õigusliku aluse piiratud lennukõlblikkussertifikaatide väljaandmiseks. Need konkreetsed lennukõlblikkusnõuded on konstruktsioonitüübi heakskiidud koos kõikide vajalike tingimuste ja piirangutega, mis on vajalikud tagamaks ohutuse ja keskkonnakaitse samaväärset taset, kui saavutatakse osaga 21 ettenähtud sertifitseerimistingimuste kontrollimisel. Amet ei näe mingit põhjust kehtestada nende konkreetsete lennukõlblikkusnõuete piiranguid, mis takistaksid kasutamast asjaomaseid õhusõidukeid praeguses tegevuses. Peale selle kaotaks meede selliste piirangute kehtestamisega oma eesmärgi. Täiendavaid piiranguid oleks igal juhul raske põhjendada, sest nende õhusõidukite suhtes ei rakendataks samu piiranguid, juhul kui õhusõidukid oleksid registreeritud

<sup>10</sup> Põllumajandustööl kasutatavate õhusõidukite käitajad.

- kolmandas riigis. Järelikult on meetmega hõlmatud õhusõidukitel edaspidi õigus vedada inimesi ja kaupa, kui neil on praegu selline õigus olemas. Asjakohased piiratud lennukõlblikkussertifikaadid on vastavalt algmäärusele välja antud sertifikaadid ja vastavad selle artikli 8 sätete nõuetele. Kõik liikmesriigid peavad neid tunnustama ega või asjaomaste õhusõidukite käitamise kohta kehtestada rohkem tingimusi, kui sisaldavad konkreetseid lennukõlblikkusnõudeid.
17. Piiratud lennukõlblikkussertifikaadiga õhusõidukite kasutamine ärilisel eesmärgil ei ole praegu tavaks. Määruse nr 3922/91 hiljuti heaks kiidetud muudatus, mis laiendab selle kohaldamisala õhusõidukitega toimuvale ärilisele lennutranspordile, nõuab, et nendel õhusõidukitel oleks vastavalt määrusele välja antud standardne lennukõlblikkussertifikaat. Kuigi sõna „standardne” määruuses ei määratleta, võib aru saada, et see tähendab tavapäraselt lennukõlblikkussertifikaati ning seega ei hõlma see piiratud lennukõlblikkussertifikaati. See parandus tuleks teha enne määruse jõustumist (arvatavasti juunis 2008). Amet kavatses seda küsimust käsitleda, kui töötatakse välja rakenduseeskirjad algmääruse laiendamiseks lennutegevusele, ja esitab sobival ajal komisjonile ettepanekud.
18. Kommentaarides on nimetatud, et rahvusvahelise tava kohaselt arvestatakse, et piiratud lennukõlblikkussertifikaadiga õhusõidukitel ei ole õigust kasutada Chicago konventsiooni alusel antavat vaba liikumise õigust. Järelikult võivad teised Rahvusvahelise Tsiiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) liikmesriigid seada piiranguid Euroopas registreeritud õhusõidukitele, millel on piiratud lennukõlblikkussertifikaat. Selle taustal tahab amet selgitada, et kuni ollakse täielikus kooskõlas ICAO 8. lisa vähimstandarditega, otsustas ühendus kehtestada rangemad nõuded, sest kehtivad ICAO lennukõlblikkusstandardeid peeti ebapiisavaks, et tagada ühenduse kodanike piisav kaitse. Nõnda toimides sätestatakse määruse 1592/2002 I lisa sisalduvate oluliste nõuetele vastavus ICAO standarditega, samal ajal kui vastupidine ei pruugi kehtida. See võib tähendada, et õhusõidukite puhul, mis ei vasta ühenduse olulistele nõuetele, kuid sellele vaatamata vastavad ICAO standarditele, ei piirata Chicago konventsiooni ja, kui see on kohaldatav, ka kahepoolsete lennunduslepingute alusel antud vaba liikumise õigusi. Selline on olukord käesoleva meetmega hõlmatud õhusõidukite suhtes, kui neile on andnud standardse lennukõlblikkussertifikaadi mitu ICAO liikmesriiki ja keegi ei ole vaidlustanud nende vastavust kehtivatele ICAO standarditele. Arusaamatuste vältimiseks kantakse piiratud sertifikaatidele märge, et need vastavad ICAO standarditele. Selle peaksid heaks kiitma kõik ICAO liikmesriigid, sest oleks diskrimineeriv, kui ühte tüüpi õhusõidukit koheldaks erinevalt olenevalt sellest, kas see on registreeritud Euroopa Liidu liikmesriigis või muus ICAO liikmesriigis.
19. Jätkuva lennukõlblikkuse osas kohaldatakse piiratud lennukõlblikkussertifikaadiga õhusõidukite suhtes komisjoni määruse 2042/2003 õhusõidukite hooldusega seotud (M osa) sätteid. Seepärast antakse neile lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaat, mille kehtivus on kooskõlas selle määruse asjakohaste nõuetele. Peab märkima, et kõnealustest õhusõidukitest need, mida kasutatakse ärilises lennutranspordis, peavad nendele nõuetele juba vastama ja kahjuks on projekteerimisandmete puudumine teinud peaaegu võimatuks nendega seotud

osa 145 kohaste sertifikaatide ja osa 66 kohaste lubade väljaandmise. Selle tulemusena lendavad need õhusõidukid ebaseaduslikult. Sama juhtub ka kõikide teiste õhusõidukitega, kui M osa 28. septembril 2008. aastal täielikult jõustub. Seepärast teevad amet ja mõned enim mõjutatud liikmesriigid paralleelselt tööd, et leida lahendus algmääruse artikli 10 lõigete 5 ja 6 sätete alusel. Kuigi selline erand puudutaks ainult õhusõidukite An-26 hooldust, saaks seda sarnastel tingimustel kohandada ka teistele õhusõidukitüüpidele. See võimaldaks kavandatava meetme alusel välja antud piiratud lennukõlblikkussertifikaadiga õhusõidukite hooldada nõuetekohaselt piisavalt kontrollitud keskkonnas.

20. Amet tõdes komisjoni määruse 1702/2003 eespool kirjeldatud meetet kajastavat muudatust ette valmistades, et muudetud artikli tekst, mis on juba praegu raskesti mõistetav, oleks liiga keeruline, kui ei kasutata võimalust artikli ülesehitust muuta. Samuti arvati, et on asjakohane selgitada, kuidas tõlgendada artikli 2 lõike 3 esimest lauset, sest osa õhusõidukeid on projekteeritud ajal, mil tüübisertifikaadi mõistet ei olnud olemas. See ei ole põhjuseks nende konstruktsioonitüübi heakskiidu kehtivust edaspidi mitte tunnustada, sest sel ajal välja antud lennukõlblikkussertifikaadil oli sama väärtus kui tüübisertifikaadil. Määruse lisatud muudatus on ette nähtud nende eesmärkide täitmiseks, ilma et see mõjutaks seadusandja esialgset kavatsust rohkem, kui on vaja lubamaks jätkata õhusõidukite käitamist, mida muul viisil ei saa EASA süsteemi üle tuua. Siiski peab märkima, et artikli 2 lõigete 10 ja 11 sätteid jäetakse välja, sest need kehtivad ainult 27. märtsini 2007.
21. Konkreetsete lennukõlblikkussõuete mõiste kohta esitatud kommentaaride põhjal tõdes amet tekkinud segadust seoses asjaoluga, et osa 21 punkti 21A.173 alapunkti b lõige 2 ja punkt 21A.184 ei kajasta õigesti algmääruse artikli 5 lõike 3 punktis b ja artikli 15 lõike 1 punktis b sätestatud nõudeid, sest seal on märgitud, et piiratud lennukõlblikkussertifikaadi aluseks on „teatavad sertifitseerimistingimused”. See on kindlasti teksti koostamise viga, mis tuleb osa 21 kõnealuste sätete muutmiselega parandada.

#### **IV. Meetmete mõju hinnang**

22. Muudatusettepaneku teates NPA 17 sisalduvas meetmete mõju hinnangus esitati viis kõnealuse küsimuse käsitlemise võimalust. Pärast arutelu nende teostatavuse üle piiratud ajaga jõuti siiski järeldusele, et nendest ainult kaht saab tegelikult teostada: eespool kirjeldatu ja senise olukorra jätkamine. Muudatusettepaneku teates toodud üksikasjaliku hinnangu põhjal, mida üheski esitatud kommentaar ei vaidlustanud, teeb amet järelduse, et senise olukorra jätkamist ei saa praktikas rakendada. Selle negatiivne majandus-, sotsiaal- ja rahvusvaheline mõju ületab tunduvalt vähese võimaliku ohutus- ja keskkonnakasu. Seega ollakse meetmete mõju hinnangus arvamusel, et meede, mis võimaldab nimetatud õhusõidukite käitamist jätkata piiratud lennukõlblikkussertifikaadi alusel, on parim lahendus tingimustel, et meede sisaldab asjakohaseid kaitsemeetmeid, millega välditakse Nõukogude päritolu õhusõidukite arvu kasvu liikmesriikide õhusõidukiparkides ning soodustatakse



nende tüüpide lõimimist EASA õigusüsteemi. See ongi käesolevale arvamusele lisatud komisjoni määruse muudatuse eesmärk.

Köln, 30. jaanuar 2007

P. GOUDOU  
Tegevdirektor

## Osa 21 nõuetega hõlmatavad Nõukogude päritolu õhusõidukid

Loetelus on esitatud õhusõidukitüübid, millele liikmesriigid on andnud lennukõlblikkussertifikaadid või lennuload. Loetelu on koostatud ametile kättesaadava teabe alusel; see ei ole ametit kohustav ametlik dokument.

Märkus: arvamuses kirjeldatud meetmega hõlmatakse ainult need õhusõidukid, millele on antud osas 21 määratletud lennukõlblikkussertifikaat (selle määratlus ei sisalda piiratud lennukõlblikkussertifikaati).

### Suured transpordiõhusõidukid

- Antonov
  - An-24
  - An-24B
  - An-26
  - An-26B
  - An-28
  - An-72-100
  - An-72-100D
  - An-74
  - An-74-200
  - An-74-TK-100
- Tupolev
  - Tu-154M
- Jakovlev
  - Jak-40

### Tiivikõhusõidukid

- Kamov
  - Ka-26
  - Ka-32
  - Ka-32A11BC
  - Ka-32AO
  - Ka-32C
  - Ka-32T

### Üdlenndus

- Interavia Servis
  - 62TA
  - 70TA
  - 80TA
  - 82TA
- Suhhoi
  - Su-26\*
  - Su-26M\*
  - Su-26M2\*
  - Su-29
  - Su-31
  - Su-31M

- Jakovlev
  - Jak-18T
  - Jak-54
  - Jak-55
  - Jak-55M

\* EASA andmetel on liikmesriigid andnud nendele õhusõidukitele ainult piiratud lennukõlblikkussertifikaadi või lennuloa.