

**EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI**

**ARVAMUS nr 1/2006**

**komisjoni määruse kohta, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 1592/2002, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennundusohutusameti loomist,**

**JA**

**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,**

**millega kehtestatakse 7. detsembril 1944. aastal Chicagos sõlmitud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa I köite 8. muudatusest ja II köite 5. muudatusest tulenevad muutused**

## I. Üldosa

1. Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennunduse keskkonnakaitse komitee (*Committee on Aviation Environmental Protection, CAEP*) kuuendal istungil (CAEP/6) lepitati rahvusvaheliste standardite ja soovitatava praktika osas kokku muudatustes rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisas „Keskkonnakaitse: õhusõidukite müra ja õhusõidukite mootorite heitmed“. Pärast menetlemist ICAO süsteemis kinnitati need muudatused Chicago konventsiooniks nimetatava rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa ametlike muudatustena ning need jõustusid 24. novembril 2005. 16. lisas sisalduvad keskkonnanõuded on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1592/2002, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennundusohutusameti loomist<sup>1</sup> („põhimäärus“), artikli 6 lõike 1 kohaselt olulised keskkonnakaitseenõuded. Seega peab ühendus iga 16. lisa muudatuse korral otsustama, kas ta soovib oma nõudeid vastavalt kohandada, ja kui soovib, siis on vaja muuta artiklis 6 toodud viidet, et see oleks ICAO arengutega kooskõlas. Selline muudatus võib olla aluseks nimetatud artikli rakendamiseks komisjoni poolt vastavalt artikli 6 lõikele 3 vastu võetud eeskirjade edasistele muudatustele. Niisugune on ameti selle arvamuse eesmärk.

2. Et muuta ülalnimetatud Euroopa määrusi ja hoida need vastavuses 16. lisa viimase redaktsiooniga, on vaja teha kaks muudatust. Need on järgmised:

- põhimääruse artikli 6 muudatus, et uuendada viidet viimasele redaktsioonile; ja
- komisjoni määruse (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<sup>2</sup>, lisa („21. osa“) muudatus.

Käesolevas arvamuses käsitletakse neid kahte muudatust.

Kui need muudatused vastu võetakse, peab uuendama ka ameti poolt ühenduse õiguse rakendamise hõlbustamiseks põhimääruse artikli 14 kohaselt välja antud eeskirju. Need on:

- tegevdirektori otsus 2003/4/RM, milles käsitletakse sertifitseerimistingimusi õhusõidukite müranõuete täitmiseks vastuvõetavate viiside kohta (CS-36); ja
- tegevdirektori otsus 2003/1/RM õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja juhismaterjali kohta (AMC ja GM 21. osas).

Neid täiendavaid muudatusi ei saa algatada enne, kui on viidud sisse käesolevas arvamuses kirjeldatud muudatused.

<sup>1</sup> EÜT L 240, 7.9.2002, lk 1.

<sup>2</sup> ELT L 243, 27.9.2003, lk 6.

3. Käesolev arvamus võeti vastu vastavalt põhimääruse artiklile 14, järgides ameti juhatuse poolt määratud protseduureegleid<sup>3</sup>.

## II. Kooskõlastamine

4. Arvamuse eelnõu komisjoni määruse kohta, millega muudetakse põhimäärust, 21. osa, ning asjaomane tegevdirektori otsuste eelnõu avaldati kommenteerimiseks ameti kodulehel ([www.easa.eu.int](http://www.easa.eu.int)) 14. juulil 2005.
5. Kommentaaride esitamise lõpptähtajaks 14. oktoobriks 2005 sai amet riiklikelt lennuametitelt ja erafirmadelt 22 kommentaari.
6. Kõiki laekunud arvamused võeti arvesse ja need koondati lisatud kommentaaride vastusdokumendi. Kõik saadud kommentaarid toetasid ICAO 5. ja 8. muudatuse lõimimist ühenduse õigusesse ning asjakohaseid kohandusi artiklis 6 ja 21. osas.
7. Mitmes kommentaaris väljendati siiski muret ameti osade ettepanekute üle, mis puudutavad 8. muudatuses nimetatud müra sertifitseerimisega seotud dokumente, mida käitaja peab hoidma õhusõidukites. Eeldati, et liikmesriigid võivad selles osas valida ICAO heakskiidetud kolme võimaluse vahel. See aga oleks vastuolus põhimääruse sätetega, mis nõuab ühtseid standardeid kogu ühenduses. Nii ei oleks võimalik jätta liikmesriikide otsustada, millist võimalust nad eelistavad. Selle valiku peab tegema ühenduse tasandil ja seda peavad rakendama eranditult kõik ühenduse õhusõidukite käitajad.
8. Ameti muudatusettepanekus (NPA) sisalduv valikuvõimalus põhineb ainult 21. osa sisul, nagu see võeti vastu 2003. aasta septembris. Selle määruse kohaselt peavad pädevad asutused andma mürasertifikaadid välja vastavalt EASA vormile 45. See nõue kehtestati enne CAEP-i töö tulemuste, mis olid juba hästi teada, väljakuulutamist ja see tundus peegeldavat selle töörühma Euroopa liikmete enamuse seisukohta müra sertifitseerimisega seotud dokumentide süsteemi kohta. Kui rakenduseeskirjade eelnõu 2003. aastal kommenteerimiseks avaldati, ei esitatud sellel teemal mitte ühtegi kommentaari. Teisele haldussüsteemile üleminekut võib kaaluda, kuid kuna see oleks praegusest ühenduse õigusest oluline kõrvalekaldumine ning kuna see ei olnud NPA 15-2005 põhjal algatatud konsultatsiooni teemaks, tuleks läbida eraldi regulatiivmenetlus, mille käigus selgitatakse sellise muudatuse poolt- ja vastuargumendid ning palutakse huvitatud pooltel seda kommenteerida. Amet kavatses seetõttu esitada muudatusettepaneku täienduse (A-NPA), milles palutakse esitada arvamusi selle küsimuse kohta ning välja tuua eelistused ühe või teise valikuvariandi osas. Kui konsulteerimise tulemusena ilmneb, et muudatusel on piisavalt toetajaid, alustab amet selle põhjal müradokumentide väljaandmise süsteemi muutmiseks regulatiivset tööd. Et kiirendada ja viia miinimumini CAEP/6 muudatuste rakendamise algusaega, sest vaja on olla ICAO standarditega vastavuses, avaldatakse see arvamus ja kommentaaride vastusdokument samal ajal, et viia lõpule regulatiivse ülesande täitmine.

---

<sup>3</sup> Juhatuse otsus arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhendmaterjalide väljastamisel ameti poolt rakendatava korra kohta (regulatiivmenetlus). EASA MB/7/03, 27.6.2003.

### III. Ameti arvamuse sisu

9. Käesoleva arvamuse eesmärgiks on põhimääruse artikli 6 muutmine, et uuendada viidet 16. lisa viimasele redaktsioonile ning teha vastavad muudatused 21. osas. Järgnevalt selgitatakse nende muudatuste sisu.
10. 16. lisa I köite („Õhusõidukite müra“) 8. muudatuse võttis Rahvusvahelise Tsiviilennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu vastu oma 174. istungjärgu viiendal istungil 23. veebruaril 2005. See jõustus 24. novembril 2005. See vähendab veelgi lennunduse mõju keskkonnale, täiendades õhusõiduki müra vähendamisele selle tekkekohas suunatud meetmeid. Muudatus selgitab rakendamise põhimõtteid, sealhulgas muudatusi, mis võimaldavad 5. peatüki nõuetele vastavate lennukite taassertifitseerimist 4. peatüki rangemate nõuete alusel. Selgitatakse ka olukordi, kus ei nõuta müranõuetele vastavuse tõendamist. Samuti lisatakse selgitus müradokumentide haldamise kohta ning lisatakse uus liide G, mis sisaldab täpsemaid juhendeid müra sertifitseerimise dokumentide haldamise kohta, ning uus liide H, mis sisaldab juhendeid helikopterite müraandmete saamise kohta maakorralduse eesmärgil.
11. 16. lisa II köite („Õhusõidukite mootorite heitmed ja kütuse väljalase“) 5. muudatuse võttis ICAO nõukogu vastu samuti oma 174. istungjärgu viiendal istungil ja see jõustus 24. novembril 2005. See vähendab veelgi lennunduse mõju keskkonnale, täiendades õhusõiduki mootorite heitmete vähendamisele suunatud meetmeid. See sisaldab uut stanadrnit lämmastikoksiidide (NO<sub>x</sub>) kohta, mis on eelmises standardis sätestatud 12% väiksem.
12. 21. osa muudatuste eesmärk on kustutada kohustus, et mürateave peab sisalduma lennukäsiraamatus. Sellega viiakse 21. osa kooskõlla 16. lisa I köitega, millest seesama nõue on kustutatud. Tuleb märkida, et lennukäsiraamat võib siiski seda teavet sisaldada, kuid kuna vastav teave on toodud ka mürasertifikaadil, mis 21. osa kohaselt on Euroopa Liidus registreeritud õhusõidukitel kohustuslik, oleks tegu teabe tarbetu dubleerimisega. Peale selle on eesmärk teha mõned toimetuskorrad parandused EASA vormi 45, et viia see täielikku vastavusse ICAO 16. lisa soovitatud vorminguga.

### IV. EASA eeskirjade järgmised muudatused

13. 16. lisa I köitele lisati uus liide G, mis sisaldab juhendeid müra sertifitseerimise dokumentide haldamise kohta. Eesmärgiks on nende juhendite rakendamine, muutes ameti tegevdirectori 17. oktoobri 2003. aasta otsust 2003/1/RM õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja juhismaterjali kohta (AMC ja GM 21. osas).
14. Seoses muudatustega 16. lisa I köites tehti muudatusi ka ICAO dokumendis „Keskkonnaalane tehniline käsiraamat õhusõidukite müra sertifitseerimise menetluste kohta“ (*Environmental Technical Manual on the Use of Procedures in*

*the Noise Certification of Aircraft*), ICAO Doc 9501 AN/929. Nende muudatuste lisamine on kavandatud ameti tegevdiriectori 17. oktoobri 2003. aasta otsuse 2003/4/RM, milles käsitletakse sertifitseerimistingimusi õhusõidukite müra suhtes kohaldatavate nõuete täitmiseks vastuvõetavate viiside kohta (CS-36), muutmise käigus.

## **V. Määruse mõju hinnang**

### 15. Mõju ohutusele

Meetmed ei mõjuta ohutust.

### 16. Majanduslikud mõjud

Eeldatakse positiivseid majanduslikke mõjusid. ICAO standardite järgimise tulemusel võetakse Euroopa Liidus registreeritud õhusõidukeid maailma eri paikades lihtsamini vastu. Sellega seotud lennundusettevõtjate halduskulude vähenemisel ja müradokumentide haldamise selgemaks muutmisel on eeldatavasti positiivne majanduslik mõju.

### 17. Keskkonnamõjud

Muudatused parandavad ja tugevdavad keskkonnakaitse nõudeid.

### 18. Sotsiaalsed mõjud

Muudatustel ei ole sotsiaalseid mõjusid, välja arvatud kaudne mõju lennunduse negatiivse keskkonnamõju vähendamise näol.

Köln, 15. mai 2006

P. GOUDOU