

EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI

ARVAMUS nr 02/2007

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,

JA

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

I. Üldosa

1. Käesoleva arvamuse eesmärk on teha komisjonile ettepanek muuta komisjoni määrusi (EÜ) nr 1702/2003¹ ja nr 2042/2003². Nende määruste muutmise põhjused on esitatud allpool.
2. Arvamus on vastu võetud ameti haldusnõukogu poolt kehtestatud korra³ kohaselt, vastavalt määruse (EÜ) nr 1592/2002⁴ artikli 14 sätetele.

II. Kooskõlastamine

3. Arvamuse kavand komisjoni määruse kohta, millega muudetakse komisjoni määrust (EÜ) nr 1702/2003 (muudatusettepaneku teade NPA 9/2006), avaldati ameti koduleheküljel 5. juulil 2006. aastal.
4. Kommentaaride esitamise lõpptähtajaks 5. oktoobriks 2006 laekus ametile riiklikelt ametkondadelt, kutseorganisatsioonidelt ja eraettevõtetelt kokku 235 kommentaari.
5. Kõik laekunud kommentaarid võeti arvesse ja need koondati kommentaaride vastusdokumendi, mis avaldati ameti koduleheküljel 11. detsembril 2006. Ajendatuna mitmest kommentaarist on esitatud muudatusettepanekuid muudetud ning see kajastub ka kommentaaride vastusdokumendis.
6. Kommentaare esitati lennuloa taotluste menetlusreeglite kohta. Vastavalt määruse (EÜ) 1592/2002 artiklile 15 on lennukõlblikkuse valdkonna ülesanded jagatud ameti ja riiklike lennuametite vahel. Seetõttu peavad nad mõlemad olema lennubade väljaandmise protsessi kaasatud. NPAs 9/2006 kirjeldatud menetluse kohaselt pidi amet kaasatama menetlusse riikliku lennuameti poolt, kellele oli laekunud taotlus, ent samal ajal pidi ka taotleja pöörduma otse ameti poole, esitades vajalikud dokumendid. Selline menetlus osutus segadustekitavaks. Amet tunnistab, et seda menetlust on võimalik tõhustada, kui viia sisse eraldi heakskiitmismenetlus, mis hõlmab ka ameti osalust.
7. NPAs 9/2006 nähti ette luua sertifitseeritud projekteerimisorganisatsioonidele ja sertifitseeritud tootjaorganisatsioonidele lennuloa väljaandmisel teatud võimalikud õigused. Mitmele kommentaarile tuginedes otsustas amet laiendada neid võimalikke õigusi ning anda õigused ka jätkuvat lennukõlblikkust tagavatele sertifitseeritud

¹ 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 tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 243, 27.9.2003, lk 6). Määrust on viimati muudetud komisjoni 8. mai 2006. aasta määrusega (EÜ) nr 706/2006 (ELT L 122, 9.5.2006 lk.16).

² 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 muudetud komisjoni 8. mai 2006. aasta määrusega (EÜ) nr 707/2006 (ELT L 122, 9.5.2006, lk 17).

³ Juhatuse otsus arvamuste, sertifikaatide, spetsifikatsioonide ja juhismaterjalide väljastamisel ameti poolt rakendatava korra kohta. EASA MB/7/03, 27.6.2003 (eeskirjade koostamise kord).

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1592/2002, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennundusohutusameti loomist (ELT L 243, 27.9.2003, lk 5). Määrust on viimati muudetud komisjoni 24. septembri 2003. aasta määrusega (EÜ) nr 1701/2003 (ELT L 243, 27.9.2003, lk 5).

organisatsioonidele. Kuna nende organisatsioonide suhtes kohaldatakse 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, tuleb muuta ka seda määrust.

8. Pärast kommentaaride vastusdokumendi avaldamist laekus riiklikelt ametkondadelt, kutseorganisatsioonidelt ja eraettevõtetest kokku 11 vastukaja. Pärast vastukajade läbivaatamist otsustas amet asendada punkti 21A.708 alapunktis c ja punktis 21A.713 termini „põhjendamine” (*justification*) terminiga „põhistamine” (*substantiation*) ning täiendada punkti 21A.710, sätestades selgelt ameti, pädevate asutuste ja sertifitseeritud organisatsioonide pädevuse ja kohustused seoses lennuloa lennutingimuste heakskiitmisega. Teistest vastukajadest tulenevalt tehti määrusesse nr 2042/2003 veel muudatusi: täiendati jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni võimalikke õigusi, lisades töötajaid puudutavaid sätteid ja muutes sertifikaadi vormi.
9. Pärast viimast ametisisest läbivaatust otsustas amet viia õiguskindluse ning sisemise ja välise järjepidevuse huvides sisse veel järgmised täiendavad muudatused.
Üks lennuloa saamise alusena asjakohaseks peetav asjaolu (21A.701(a)16) kustutatakse ning muudetakse teist (21A.701(a)15). Nendes sätetes anti ametile õigus otsustada lennuloa saamise õiguse üle igal üksikul juhul eraldi. Õiguskindluse põhimõtte kohaselt peab õigusaktides kehtestama kindlad asjaolud, mille puhul võib lennuloa välja anda. Muudetakse lennuloa taotlemise õigust käsitlevat punkti, lisades õiguse taotleda lennutingimuste heakskiitmist. See on kooskõlas lennutingimuste eraldi heakskiitmise kontseptsiooniga.
Punktis 21A.710 kustutatakse akrediteeritud riiklikele lennuametitele antud võimalus lennutingimusi heaks kiita. Ameti õigus delegeerida teatud ülesanded riiklikele lennuametitele ning sellega seotud akrediteerimise protsess on praegu sätestatud ameti protseduurides ning selle tõstmist õigusakti tasemele ei peeta asjakohaseks.

III. Ameti arvamuse sisu

10. Määruse (EÜ) nr 1592/2002 artikli 5 lõike 3 punkti a kohaselt antakse lennuluba välja erandina lennukõlblikkussertifikaadi väljaandmise nõuetest. Lennuluba antakse üldiselt välja siis, kui lennukõlblikkussertifikaat on ajutuselt kehtetu (näiteks rikke tulemusena) või kui lennukõlblikkussertifikaati ei saa välja anda (näiteks kui õhusõiduk ei vasta lennukõlblikkuse olulistele nõuetele või kui vastavust ei ole veel tõestatud), kuid õhusõidukiga võib siiski ohutult lennata. Komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 ettevalmistamise ajal tõdeti, et on vaja ühiseid lennulukade väljaandmise nõudeid. Ajapuudusel ei töötatud aga välja üksikasjalikke ja kompleksseid nõudeid ning nõuete täitmise vastuvõetavaid viise ega juhendamaterjale. Seepärast kehtestati 28. märtsini 2007 üleminekuperiood, mille kestel riiklikud lennuametid vastutavad endiselt kõigi lennuloaga seotud aspektide eest, andes ametile aega valmistada ette arvamus määruse 1702/2003 muutmiseks. Paljud komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 esialgse variandi kooskõlastamise käigus osa 21 punkti 21A.185 („Lennulukade väljaandmine”) eelnõu kohta esitatud kommentaarid lükati edasi, et käsitleda neid käesolevas muudatuses. Käesolev arvamus sisaldab kõiki neid küsimusi puudutavaid ettepanekuid.
11. Käesolev arvamus põhineb määruse (EÜ) nr 1592/2002 kehtival versioonil. Amet tunnustab, et on tehtud ettepanek määruse (EÜ) nr 1592/2002 artikli 15 muutmiseks, mis võib pikaajaliselt mõjutada lennulukade väljaandmise õiguslikku alust. Seda ettepanekut

arutab praegu Euroopa seadusandja, enne kui sellest saab lõplik muudatus, ning see ettepanek võib enne vastuvõtmist muutuda. Seepärast lepiti kokku, et seda ettepanekut ei võeta käesoleva arvamuse aluseks. Kui määruse (EÜ) nr 1592/2002 lõplik muudatus on vastu võetud, hindab amet vajadust muuta ka komisjoni määrust nr 1702/2003.

12. Käesoleva arvamuse ettevalmistamisel oli peamiseks probleemiks ameti ja liikmesriikide pädevate asutuste vahelise kohustuste jaotuse käsitlemine. Amet on selgelt vastutav kõigi projekti heakskiitmisega seotud küsimuste eest, liikmesriikide ülesandeks on aga tõestada, et üksikõhusõidukid vastavad ameti poolt heaks kiidetud projektile. Traditsiooniline lennuluba hõlmas mõlemaid elemente ühel loal. Kuna aga enamik lennulube antakse välja õhusõidukitele, mis ei vasta heakskiidetud konstruktsioonile, võib liikmesriigi pädev asutus lennuloa välja anda ainult pärast seda, kui amet on kindlaks teinud, et õhusõidukiga saab ohutult lennata. Seepärast tuli reeglite ettevalmistamisel arvesse võtta neid kahte vastutusala, kuid üritades samal ajal säilitada protsess, mis toimiks igapäevasel rakendamisel. Tulenevalt sellest ja püüdes võtta arvesse kõiki neid erisusi, on ettepanek lisada määruse (EÜ) nr 1702/2003 lisasse (osa 21) uus alajagu P, mis käsitleb selgelt lennuloa taotlemise tingimusi, koos erinevate seonduvate asjaoludega.
13. Ettepanekus toodud alajagu P sisaldab lennuloa taotlemise ja väljaandmise üksikasjalikke reegleid.

Õigus lennuloa taotlemiseks piirduv konkreetsete juhtudega, et välistada olukorda, kus lennuluba kasutatakse lennukõlblikkussertifikaadi nõuetest möödahiilimiseks. Üks spetsiaalne lennuloa taotlemise võimalus on taotleda lennuloa teatud õhusõidukitele, mis ei saa lõpuni vastata lennukõlblikkussertifikaadi nõuetele, kuid mille puhul ollakse arvamusel, et teatud tingimustel võivad need ohutult lennata. See kehtib teatud õhusõidukite kohta, millel ei ole enam organisatsiooni, mis vastutab nende jätkuva lennukõlblikkuse eest („orbõhusõidukid” – „*orphan aircraft*”).

Taotleja esitab lennuloa taotluse riiklikule lennuametile, kuid lennuloa saamiseks peab ta ka veenduma, et lennutingimused kiidetakse heaks. Need kiidetakse heaks eraldi menetluse teel, milleks tuleb esitada eraldi avaldus. Lennutingimused võivad heaks kiita projektiga seotud juhtudel amet või projekterimisorganisatsiooni sertifikaadi omanik ning juhtudel, mis ei ole projektiga seotud, riiklik lennuamet või tootjaorganisatsiooni sertifikaadi omanik või sertifitseeritud jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon.

Lennuloa võib välja anda riiklik lennuamet, projekterimisorganisatsiooni sertifikaadi omanik, tootjaorganisatsiooni sertifikaadi omanik või sertifitseeritud jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon.
14. Et tagada sujuv üleminek kehtivatelt riiklikelt eeskirjadelt uutele ühenduse reeglitele, jäävad olemasolevad lennuload kehtima maksimaalselt üheks aastaks. Lennuloa tingimused jäävad kehtima määramata ajaks, kui amet ei otsusta teisiti. Õiguskindluse parandamiseks lisati ajavahemik, mille jooksul amet võib nendega mitte nõustuda.

Köln, 8. veebruar 2007

P. GOUDOU
Tegevdirektor