

Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

► **B**

NÕUKOGU MÄÄRUS (EMÜ) nr 3922/91,

16. detsember 1991,

tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses

(EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
► <u>M1</u>	Commission Regulation (EC) No 2176/96 of 13 November 1996 (*)	L 291	15	14.11.1996
► <u>M2</u>	Commission Regulation (EC) No 1069/1999 of 25 May 1999 (*)	L 130	16	26.5.1999
► <u>M3</u>	Commission Regulation (EC) No 2871/2000 of 28 December 2000 (*)	L 333	47	29.12.2000
► <u>M4</u>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1592/2002, 15. juuli 2002	L 240	1	7.9.2002
► <u>M5</u>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1899/2006, 12. detsember 2006	L 377	1	27.12.2006
► <u>M6</u>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1900/2006, 20. detsember 2006	L 377	176	27.12.2006
► <u>M7</u>	Komisjoni määrus (EÜ) nr 8/2008, 11. detsember 2007	L 10	1	12.1.2008
► <u>M8</u>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 216/2008, 20. veebruar 2008	L 79	1	19.3.2008
► <u>M9</u>	Komisjoni määrus (EÜ) nr 859/2008, 20. august 2008	L 254	1	20.9.2008

(*) Käesolevat akti ei ole eesti keeles avaldatud.



NÕUKOGU MÄÄRUS (EMÜ) nr 3922/91,

16. detsember 1991,

tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviilennunduses

EUROOPA ÜHENDUSTE NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 84 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

võttes arvesse Euroopa Parlamendi arvamust, ⁽²⁾

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust ⁽³⁾

ning arvestades, et:

asutamislepingu artikli 8a kohaselt tuleb vastu võtta meetmed, et viia siseturu loomine järkjärguliselt lõpule 31. detsembriks 1992; siseturg on sisepiirideta ala, kus on tagatud kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine;

Euroopa tsiviilennunduses tuleks säilitada üldine kõrge ohutustase ning tõsta liikmesriikide tehnilised nõuded ja haldusprotseduurid kõrgeimale ühenduses seni saavutatud tasemele;

ohutus on ühenduse õhutranspordi peatingimuseks; tuleb arvesse võtta 7. detsembri 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviilennunduse konventsiooni, millega on ette nähtud õhusõidukite ohutu käitamise tagamiseks vajalike meetmete rakendamine;

praegu kehtivad piirangud õhusõidukite ja lennundustoodete ning teatavate lennundusalaste teenuste üleviimise suhtes liikmesriikide vahel põhjustaksid moonutusi siseturul;

Euroopa tsiviilennunduskonverentsi (ECAC) sidusorganisatsioon Ühinenud Lennuametid (*Joint Aviation Authorities*, JAA) on kindlaks määranud koostöökokkulepped ühtsete lennundusnõuete (*joint aviation requirements*, JAR) väljatöötamiseks ja rakendamiseks kõikides õhusõidukite ohutust ja ohutut käitamist puudutavates valdkondades;

ühise transpordipoliitika raames tuleks JAA poolt kehtestatud JARi koodeksi alusel ühtlustada õhusõidukite ohutust ja ohutut käitamist käsitlevad tehnilised nõuded ja haldusprotseduurid;

sellist ühtlustamist hõlbustaks kõigi liikmesriikide ühinemine JAAga ning komisjoni osalemine selle organisatsiooni töös;

⁽¹⁾ EÜT C 270, 26.10.1990, lk 3.

⁽²⁾ EÜT C 267, 14.10.1991, lk 154.

⁽³⁾ EÜT C 159, 17.6.1991, lk 28.

▼ B

ühenduse eesmärkide saavutamiseks seoses isikute ja toodete vaba liikumise ning ühise transpordipoliitikaga peaksid liikmesriigid ilma omapoolse tehnilise analüüsi või hindamiseta tunnustama toodete sertifikaate ja toodete konstrueerimise, valmistamise, hoolduse ja kasutamisega seotud organite ja isikute sertifikaate, kui need on kooskõlas ühiste tehniliste nõuete ja haldusprotseduuridega;

lennuohutuses võib tekkida probleeme ja sel juhul peavad liikmesriigid võtma kohe kõik vajalikud meetmed; meetmete valik peab olema nõuetekohaselt põhjendatud ja kui ühiste tehniliste nõuete või haldusprotseduuride puhul leitakse puudusi, peab komisjon oma rakendamisolulisi kasutades vastu võtma vajalikud parandused;

▼ M5

lennu- ja tööaja piirangutega seotud sätete kohaldamine võib kaasa tuua olulisi tõrkeid nende ettevõtlusmudelite tööaja graafikute süsteemides, mis põhinevad eranditult õistel lendudel. Komisjon peaks asjaosaliste poolt esitatud tõendite alusel läbi viima hindamise ja tegema ettepaneku lennu- ja tööaja piirangutega seotud sätete korrigeerimiseks, et võtta arvesse neid erilisi ettevõtlusmudeleid;

▼ B

lennuohutuse suurendamiseks tehtavate uuringute rahastamist liikmesriikide poolt tuleks kooskõlastada, et tagada vahendite optimaalne kasutamine ja saada võimalikult suurt kasu;

▼ M5

Euroopa Lennuohutusamet peaks hiljemalt 16. jaanuar 2006. aasta viima läbi III lisa Q alajao ja vajaduse korral O alajao teadusliku ja meditsiinilise hindamise. Hindamise tulemuste põhjal ja vastavalt artikli 12 lõikes 2 osutatud korrale, peaks komisjon vajaduse korral viivitamata koostama ja esitama ettepanekud, et muuta asjakohaseid tehnilisi nõudeid;

Artiklis 8 a osutatud teatud sätete läbivaatamisel tuleks jätkata võetud suunda salongipersonali senini vastuvõetud koolitusnõuete täiendavaks ühtlustamiseks, et lihtsustada salongipersonali vaba liikumist ühenduses. Sellega seoses tuleks uuesti läbi vaadata võimalus ühtlustada täiendavalt salongipersonali kvalifikatsioone;

Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused. ⁽¹⁾

▼ B

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

▼B*Artikkel 1***▼M5**

1. Käesolevat määrust kohaldatakse tsiviillennunduse ohutuse valdkonnas õhusõidukite käitamise ja hoolduse ning nende ülesannetega tegelevate isikute ja organisatsioonidega seotud tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride ühtlustamise suhtes.

▼B

2. Lõikes 1 nimetatud ühtlustatud tehnilised nõuded ja haldusprotseduurid kehtivad kõigi liikmesriikides või kolmandates riikides registreeritud õhusõidukite kohta, mille käitaja on määratletud artikli 2 punktis a.

▼M5

3. Käesoleva määruse kohaldamist Gibraltari lennujaama suhtes ei käsitleta Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi asjakohaseid õiguslikke seisukohti piiravana vaidluses selle territooriumi suveräänsuse üle, kus lennujaam paikneb.

4. Käesoleva määruse kohaldamine Gibraltari lennujaama suhtes peatatakse kuni Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi välisministrite 2. detsembri 1987. aasta ühisdeklaratsioonis esitatud kord on ellu rakendatud. Hispaania ja Ühendkuningriigi valitsus teavitavad nõukogu nimetatud korra ellurakendamise kuupäevast.

▼B*Artikkel 2*

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *käitaja* - liikmesriigis elav füüsiline isik või liikmesriigis asutatud juriidiline isik, kes kasutab ühte või mitut õhusõidukit selles liikmesriigis kehtivate õigusaktide kohaselt, või ühenduse lennuettevõtja, nagu on määratletud ühenduse õigusaktides;
- b) *toode* - tsiviilõhusõiduk või selle mootor, propeller või seade;
- c) *seade* - mis tahes instrument, seadis, mehhanism, aparaat või lisand, mida kasutatakse või saab kasutada õhusõiduki lennu ajal ja mis on tsiviilõhusõidukisse paigaldatud, mida saab paigaldada või mis on tsiviilõhusõidukiga ühendatud, kuid ei ole õhusõiduki plaaneri, mootori ega propelleri osa;
- d) *detail* - punktide b ja c määratluse alla mitte kuuluv materjal, osa või konstruktsiooni osa, mis on mõeldud kasutamiseks tsiviilõhusõiduki, selle mootori, propelleri või seadmete juures;
- e) (*toote, teenuse, organisatsiooni või isiku*) *sertifitseerimine* - mis tahes seaduslik tunnustus, et kõnesolev toode, teenus, organisatsioon või isik vastab kehtivatele nõuetele. Selline sertifitseerimine koosneb kahest toimingust:
 - i) kontroll, et toode, teenus, organisatsioon või isik vastab tehniliselt kehtivatele nõuetele; seda nimetatakse „tehniliste järelduste tegemiseks”;

▼B

- ii) nõuetele vastavuse ametlik tunnustamine sertifikaadi, loa, kinnituse või muu dokumendi väljastamisega siseriiklike õigusaktide kohaselt; seda nimetatakse „õiguslike järelduste tegemiseks”;
- f) *hooldus* - ülevaatused, teenindus, modifitseerimine ja remont õhusõiduki kogu tööea jooksul, et tagada õhusõiduki vastavus tüübisertifikaadile ja kõrge ohutustase igas olukorras; see hõlmab eelkõige modifikatsioone, mille on ette näinud punktis h nimetatud kokkulepete osapoolteks olev asutus kooskõlas lennukõlblikkuse kontrolli põhimõtetega;
- g) *siseriiklik säte* - teatava riigi poolt lisaks JARile või selle asemel kehtestatud siseriiklik eeskiri või norm;
- h) *kokkulepped* - Euroopa tsiviillennunduse konverentsi (ECAC) raames väljatöötatud kokkulepped koostööks ühtsete nõuete väljatöötamisel ja rakendamisel kõikides õhusõidukite ohutust ja ohutut käitamist puudutavates valdkondades. Need kokkulepped on toodud I lisas;

▼M5

- i) Lennuamet III lisas tähendab pädevat asutust, mis on välja andnud lennuettevõtja sertifikaadi.

Artikkel 3

1. Ilma et see piiraks artikli 11 kohaldamist, rakendatakse ühenduses lennukiga teostatava ärilise transpordi suhtes III lisas toodud ühiseid tehnilisi nõudeid ja haldusprotseduure.

2. Viiteid III lisa M alajaole või selle sätetele loetakse viideteks komisjoni 20. novembri 2003. aasta määruse (EÜ) nr 2042/2003 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta ⁽¹⁾ M osale või selle asjakohastele sätetele.

▼B*Artikkel 4***▼M5**

1. Valdkondades, mis ei ole hõlmatud III lisaga, võetakse ühised tehnilised nõuded ja haldusprotseduurid vastu asutamislepingu artikli 80 lõike 2 kohaselt. Komisjon esitab esimesel võimalusel sobivad ettepanekud asjakohastes valdkondades.

▼B

2. Kuni lõikes 1 nimetatud ettepanekute vastuvõtmiseni võivad liikmesriigid kohaldada oma kehtivate siseriiklike õigusnormide vastavaid sätteid.

⁽¹⁾ ELT L 315, 28.11.2003, lk 1.

▼B*Artikkel 5*

Liikmesriigid tagavad, et nende vastutavad tsiviillennundusasutused täidavad kokkulepetes nimetatud tingimusi, mis on vajalikud JAA liikmeks astumiseks, ja kirjutavad kõnesolevatele kokkulepetele ilma reservatsioonideta alla enne 1. jaanuari 1992.

▼M5*Artikkel 6*

Õhusõidukeid, mida käitatakse liikmesriigi poolt kooskõlas ühiste tehniliste nõuete ja haldusprotseduuridega antud loa alusel, võib samadel tingimustel käitada teistes liikmesriikides ilma nende teiste liikmesriikide poolsete täiendavate tehniliste nõuete või hindamiseta.

Artikkel 7

Liikmesriigid tunnustavad käesoleva määruse kohaselt teise liikmesriigi või tema nimel tegutseva organi poolt selle liikmesriigi jurisdiktsiooni ja ülemvõimu all olevatele organitele ja isikutele antud toodete hooldamise ja õhusõidukite käitamisega seotud sertifikaate.

Artikkel 8

1. Artiklite 3 kuni 7 sätted ei takista liikmesriiki viivitamata reageerimast käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluva toote, isiku või organisatsiooniga seotud ohutusküsimusele.

Kui ohutusküsimuse põhjuseks on ebapiisav ohutustase ühiste tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kohaldamisel või puudused neis nõuetes ja protseduurides, teatab liikmesriik viivitamata komisjonile ja teistele liikmesriikidele võetud meetmetest ja nende põhjustest.

Komisjon otsustab artikli 12 lõikes 2 osutatud korra kohaselt, kas käesoleva lõike esimese lõigu kohaselt vastuvõetud meetmete jätkuv rakendamine on põhjendatud seoses ebapiisava ohutustaseme või puuduste tõttu ühistes tehnilistes nõuetes ja haldusprotseduurides. Sellisel juhul võtab komisjon ka vajalikke meetmeid asjaomaste ühiste tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride muutmiseks vastavalt artiklile 4 või artiklile 11. Kui leitakse, et liikmesriigi meetmed ei ole põhjendatud, tunnustab liikmesriik kõnealused meetmed kehtetuks.

2. Ettenägematutes kiireloomulistes olukordades või seoses ajaliselt piiratud tegutsemisvajadustega võib liikmesriik teha erandeid käesolevas määruses nimetatud tehnilistest nõuetest ja haldusprotseduuridest.

Komisjoni ja teisi liikmesriike peab korduvalt tehtud eranditest teavitama või kui need on antud pikemaks tähtajaks kui kaks kuud.

Kui komisjoni ja teisi liikmesriike teavitatakse vastavalt teisele lõigule liikmesriigi tehtud eranditest, kontrollib komisjon, kas erandid on käesoleva määruse üldiste ohutuseesmärkide ja kõikide muude ühenduse õiguse sätetega kooskõlas.

▼ M5

Kui komisjon leiab, et tehtud erandid ei ole kooskõlas käesoleva määruse üldiste ohutuseesmärkide või mis tahes muu asjakohase ühenduse õiguse sättega, teeb ta otsuse kaitsemeetmete kohta artiklis 12a nimetatud korras.

Sel juhul tunnistab asjaomane liikmesriik erandi kehtetuks.

3. Kui III lisa toodud ühiste tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride rakendamisega saavutatavat ohutustaset on võimalik saavutada muude vahenditega, võivad liikmesriigid, hoidudes taotlejate diskrimineerimisest riikkondsuse alusel ja võttes arvesse vajadust hoiduda konkurentsimoonutustest, anda heakskiidu nendest sätetest kõrvale kaldudes.

Sellistel juhtudel teavitab asjassepuutuv liikmesriik komisjoni, et ta kavatses sellise heakskiidu anda, esitab selle põhjused ning samaväärse ohutustaseme saavutamise tagamiseks kehtestatud tingimused.

Kolme kuu jooksul pärast liikmesriigilt teate saamist algatab komisjon artikli 12 lõikes 2 nimetatud menetluse, et otsustada, kas ettepanud meetme heakskiidu võib anda.

▼ M6

Sellisel juhul teavitab komisjon oma otsusest kõiki liikmesriike, kel kõigil on õigus seda meetet kohaldada. Meetmega vastavusse viimiseks võib vastavalt artiklile 11 muuta ka III lisa asjaomaseid sätteid.

▼ M5

Kõnealuse meetme suhtes kohaldatakse artikleid 6 ja 7.

4. Olenemata lõigete 1, 2 ja 3 sätetest võib liikmesriik vastu võtta või säilitada III lisa Q alajao OPS 1.1105 punktiga 6, OPS 1.1110 punktidega 1.3 ja 1.4.1, OPS 1.1115 ning OPS 1.1125 punktiga 2.1 seonduvaid sätteid niikaua kui kehtestatakse teaduslikul teadmisel ja parimatel tavadel põhinevad ühenduse eeskirjad.

Liikmesriik teavitab komisjoni sätetest, mis ta on otsustanud säilitada.

Siseriiklike sätete osas, mis erinevad esimeses lõigus nimetatud OPS 1 sätetest ja mida liikmesriigid kavandavad vastu võtta pärast III lisa kohaldamiskuupäeva, algatab komisjon kolme kuu jooksul pärast liikmesriigilt teate saamist artikli 12 lõikes 2 nimetatud menetluse, et otsustada, kas need sätted on kooskõlas käesoleva määruse üldiste ohutuseesmärkide ja kõikide muude ühenduse õiguse sätetega ning kas neid võib hakata kohaldama.

▼ M6

Sellisel juhul teavitab komisjon oma otsusest kõiki liikmesriike, kel kõigil on õigus seda meetet kohaldada. Meetmega vastavusse viimiseks võib vastavalt artiklile 11 muuta ka III lisa asjaomaseid sätteid.

▼ M5

Kõnealuse meetme suhtes kohaldatakse artikleid 6 ja 7.

Artikkel 8a

1. Hiljemalt 16. jaanuar 2009. aasta viib Euroopa Lennuohutusamet läbi III lisa Q alajao ja vajaduse korral O alajao nõuete teadusliku ja meditsiinilise hindamise.

▼ M5

2. Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1592/2002, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennuohutusameti loomist, ⁽¹⁾ artikli 7 kohaldamist, abistab Euroopa Lennuohutusamet komisjoni III lisa O ja Q alajaos toodud kehtivate tehniliste nõuete muutmissettepanekute ettevalmistamisel.

▼ B*Artikkel 9*

Liikmesriigid astuvad vajalikke samme, et oma uurimisprogramme tsiviilõhusõidukite ja nende käitamise ohutuse tõstmiseks kooskõlastada ning komisjoni sellest informeerida. Pärast liikmesriikide konsulteerimist võib komisjon nende riiklike uurimisprogrammide edendamiseks võtta mis tahes asjakohaseid meetmeid.

Artikkel 10

Liikmesriigid teatavad komisjonile:

- a) igast uuest või muudetud nõudest või protseduurist, mis on välja töötatud või vastu võetud kokkulepetes sätestatud korras;
- b) igast muudatusest kokkulepetes;
- c) tööstusringkondadega ja teiste huvitatud asutustega peetud konsultatsioonide tulemustest.

*Artikkel 11***▼ M6**

1. Meetmed, mis on mõeldud käesoleva määruse vähemoluliste sätete muutmiseks, täiendades seda, et teha teaduse ja tehnika arengust tulenevaid vajalikke muudatusi, ning mis muudavad III lisa loetletud ühiseid tehnilisi nõudeid ja haldusprotseduure, võetakse vastavalt artikli 12 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. Tungiva kiireloomulisuse korral võib komisjon kohaldada artikli 12 lõikes 4 osutatud kiirmenetlust.

▼ B

2. Kui lõikes 1 nimetatud muudatused sisaldavad teatava liikmesriigi jaoks siseriiklikku sätet, otsustab komisjon ► **M6** artikli 12 lõikes 3 ◀ sätestatud korras, kas kõnesolev siseriiklik säte arvatakse ühiste tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride hulka või mitte.

▼ M6*Artikkel 12*

- 1. Komisjoni abistab lennuohutuskomitee (edaspidi „komitee”).
- 2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artiklit 8.

⁽¹⁾ EÜT L 240, 7.9.2002, lk 1. Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 1701/2003 (ELT L 243, 27.9.2003, lk 5).

▼M6

Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse kolm kuud.

3. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artiklit 8.

4. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1, 2, 4 ja 6 ning artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artiklit 8.

▼M5*Artikkel 12a*

Kui viidatakse käesolevale artiklile, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artiklis 6 sätestatud kaitsemeetmete menetlust.

Enne otsuse vastuvõtmist konsulteerib komisjon komiteega.

Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 6 punkti b tähenduses kehtestatakse kolm kuud.

Kui liikmesriik suunab komisjoni otsuse nõukogule, võib nõukogu kvalifitseeritud häälteenamusega võtta vastu sellest erineva otsuse kolme kuu jooksul.

▼B*Artikkel 13*

1. Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva määruse rakendamisel ja rakendamise kontrollimisel.

2. Lõikes 1 nimetatud vastastikuse abi korras vahetavad liikmesriikide pädevad asutused korrapäraselt kogu kättesaadavat informatsiooni:

- käesoleva määruse rikkumise kohta mitteresidentide poolt ja nende suhtes kehtestatavate sanktsioonide kohta,
- sanktsioonide kohta, mille liikmesriik on kehtestanud oma residentide suhtes kõnesolevate rikkumiste eest teistes liikmesriikides.

Artikkel 14

Käesolev määrus jõustub 1. jaanuaril 1992.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

▼ B

I LISA

Artikli 2 lõike 1 punktis h nimetatud kokkulepped

Arrangements Concerning the Development, the Acceptance and the Implementation of Joint Aviation Requirements (ühiste lennundusnõuete (JAR) väljatöötamist, vastuvõtmist ja rakendamist käsitlevad kokkulepped), vastu võetud Küprosel 11. septembril 1990.

▼ M4

▼ M8
