

See lehekülg on tõlgitud masintõlkega [\[Linki\]](#). Masintõlkes võib olla vigu, mis võivad vähendada selgust ja õigsust; ombudsman ei vastuta mis tahes erisuste korral. Kõige usaldusväärsem ja õiguskindlam teave on algversioonis eespoolisel lingil (inglise keel). Lisateave on meie [keele- ja tõlkepoliitikas](#) [\[Linki\]](#).

Euroopa Ombudsmani otsus, millega lõpetatakse Euroopa Lennundusohutusameti vastu esitatud kaebuse 407/2010/(FS)BEH uurimine

Otsus

Juhtum 407/2010/BEH - **Alguskuupäev:** {0} 24/03/2010 - **Otsuse kuupäev:** {0} 23/11/2010
- **Asjassepuutuvad institutsioonid** Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (Institutsiooni poolt lahendatud) |

Kaebuse esitaja on lennundussektoris tegutsev Saksa äriühing. Selle üheks tegevuseks on turvavööde ja kaubavõrkude remont ja kontrollimine. Õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse tagamiseks annab EASA välja lennukõlblikkuseeskirju, mida õhusõiduki käitajad peavad täitma. Jaanuaris 2010 avaldas EASA lennukõlblikkust käsitleva direktiivi ettepaneku ja kutsus üles esitama märkusi kõigilt huvitatud isikutelt. PAD, mida kohaldatakse peamiselt turvavööde ja torso turvasüsteemide suhtes, märkis, et EASA-le on teatatud, et teatavad hooldusorganisatsioonid hooldavad või parandavad turvavöösid ja torso turvasüsteeme vastuolus kohaldatavate eeskirjadega. PAD nägi muu hulgas ette keelu paigaldada pärast direktiivi jõustumist seadmeid, mis ei ole direktiiviga kooskõlas. 2010. aasta veebruaris pöördus kaebuse esitaja, keda mainiti sõnaselgelt PAD-s, ombudsmani poole. Ta väitis, et kui EASA otsustas PADi väljastada, tegutses ta õigusvastaselt, ebaõiglaselt ja meelevaldselt. Kaebuse esitaja esitas oma väite toetuseks järgmised märkused: EASA ebasoodsas olukorras olevad Saksamaa äriühingud; põhjendus, mida ta kasutas, oli ekslik ja põhjendamatu; ja oli kahtlus, et otsus oli eduka lobitöö tulemus. Kaebuse esitaja väitis, et EASA peaks PADi tagasi võtma või teise võimalusena vabastama kaebuse esitaja PADi taotlusest. Märtsil 2010 algatas ombudsman kaebuse esitaja väidete ja väidete uurimise.

EASA väitis oma arvamuses, et PADi väljastamisel oli ta järginud standardmenetlust, mis hõlmas PADi esitamist sidusrühmadele märkuste esitamiseks. EASAt ei saa seega pidada õigusvastaseks, ebaõiglaseks või meelevaldseks tegutsemiseks. Lisaks selgitas EASA, et oli 2010. aasta aprillis PADi tagasi võtnud, ning märkis, et seetõttu leiab ta, et kaebuse esitaja taotlus rahuldati. Ombudsmani talitustega peetud telefonivestluses kinnitas kaebuse esitaja esindaja, et tema arvates on küsimus lahendatud kaebuse esitajat rahuldaval viisil.



Arvestades asjaolu, et EASA tühistas PADi, ja võttes arvesse kaebuse esitaja seisukohta, et küsimus lahendati rahuldavalt, leidis ombudsman, et EASA oli asja lahendanud, ja lõpetas juhtumi.

Kaebuse taust

1. Kaebuse esitaja on lennundussektoris tegutsev äriühing. Tema üheks tegevuseks on turvavööde ja kaubavõrkude remont ja kontrollimine vastavalt Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) väljastatud ja Saksamaa lennuameti Luftfahrtbundesamt (LBA) heakskiidetud hooldustõendile. Tema kaebus on seotud teatisega ettepaneku kohta anda välja lennukõlblikkuse direktiiv, mida kohaldatakse teatavate lennundustoodete suhtes.
2. Euroopa Lennundusohutusamet (EASA) annab välja lennukõlblikkust käsitlevaid direktiive määruse (EÜ) nr 216/2008 [1] alusel. Kooskõlas määruse (EÜ) nr 2042/2003 [2] I lisa M.A.301 osaga tagatakse õhusõiduki jätkuv lennukõlblikkus, järgides kõiki kohaldatavaid häiretasemeid. Sellest tulenevalt võib kõiki õhusõidukeid, mille suhtes kohaldatakse AD-kategooriat, käitada üksnes kõnealuse AD nõuete kohaselt, kui EASA ei ole määranud teisiti või kui selle riigi pädeva asutusega, kus õhusõiduk on registreeritud, ei ole kokku lepitud teisiti.
3. EASA avaldas 13. jaanuaril 2010 PAD 10–010 (edaspidi „PAAD“) ja palus kõigil huvitatud isikutel esitada oma märkused enne 10. veebruari 2010. PAD kehtib „kõikide õhusõidukitele paigaldatud turvavööde ja torso turvasüsteemide kõigi osade numbrid, kui neid hooldatakse või parandatakse“ ning see puudutab mitut tootjat, kellel on loa saanud (E)TSO [3] sertifikaadi omanikud.
4. PADi taustaks oli see, et EASA sai teada, et mõnedel turvavöösid ja torso turvasüsteeme hooldavatel või parandavatel organisatsioonidel ei ole heakskiidetud hooldusandmeid [4]. PADi sõnul oli see vastuolus määruse nr 2042/2003 II lisa 145. osa artikli 145 punktiga A.45. Kui selliseid andmeid ei hoita, võib see viia selleni, et (E)TSO heakskiit kaotab kehtivuse ja teatavate toodete paigaldamine õhusõidukitesse on keelatud, kuna turvavööde ebaõige hooldus või remont võib põhjustada süsteemirikke ja ohustada turbulentsi või hädamaandumise ajal ohutust.
5. PAD näeb ette, et hiljemalt kolm kuud pärast AD väljaandmise kuupäeva viiakse läbi kontroll, et kontrollida, kas turvavöösid ja torso turvasüsteeme hooldatakse või parandatakse kooskõlas kohaldatavate eeskirjadega. Seda sätet kohaldatakse kaebuse esitaja seadmete suhtes. PADiga nähakse ette ka võimalus asendada asjaomased süsteemid teenindatavate osadega. Peale selle peavad kõik paigaldatud seadmed pärast AD jõustumiskuupäeva vastama nimetatud AD nõuetele.
6. 1. veebruaril 2010 pöördus kaebuse esitaja, keda on sõnaselgelt nimetatud PAD-s, ombudsmani poole ja esitas mitu vastuväidet. Tema esitatud väited kajastuvad dateerimata kirjas „Deutori Aero Clubi märkused EASA PAD No: 10–010“. Kaebusele oli lisatud kirja koopia.



Uurimise ese

7. Kaebuses ombudsmanile esitas kaebuse esitaja järgmise väite ja väite:

Otsustades PADi väljastada, tegutses EASA õigusvastaselt, ebaõiglaselt ja meelevaldselt. Oma väite põhjendamiseks väidab kaebuse esitaja, et EASA asetas Saksamaa äriühingud ebasoodsasse olukorda; põhjendus, mida ta kasutas, oli ekslik ja põhjendamatu; ja oli kahtlus, et otsus oli eduka lobitöö tulemus [5].

EASA peaks PADi tagasi võtma või vabastama kaebuse esitaja PADi taotlusest.

8. Ombudsmani põhikirja artikli 2 lõike 4 kohaselt peavad ombudsmanile esitatavatele kaebustele eelnema asjakohased eelnevad lähenemisviisid. Oma kirjas, milles küsiti EASA arvamust (vt punkt 14 allpool), märkis ombudsman, et kaebuse esitaja ei ole EASAgagi ühendust võtnud. Arvestades, et Deutscher Aero Clubi esitatud märkustes, mis viitavad kaebuse esitajale nimeliselt, näivad olevat esitatud kaebuse esitaja poolt käesolevas kaebuses tõstatatud sisulised probleemid, leidis ombudsman, et kõnealune tingimus on täidetud. Samas kirjas märkis ombudsman veel, et EASA ei olnud enne kaebuse saamist juhtinud tähelepanu kõigile kaebuse esitaja väidetele oma väite toetuseks. Ombudsman pidas siiski asjakohaseks, et EASA-le tuleks anda võimalus esitada oma arvamus kaebuse kohta tervikuna, selle asemel et nõuda kaebuse esitajalt mõnede nende argumentide osas EASAgagi ühenduse võtmist.

9. Oma arvamuses (vt punkt 14 allpool) leidis EASA, et ombudsmani põhikirja artikli 2 lõikes 4 sätestatud tingimus *ei olnud kaebuse esitaja puhul „täielikult täidetud“*. Oma seisukoha toetuseks märkis ta, et kaebuse esitaja ei andnud EASA-le võimalust tema märkustele vastata. Kaebuse esitaja pöördus ombudsmani poole enne 12. aprilli 2010, mil EASA avaldas oma vastuse PADi kohta saadud märkustele. Lisaks väitis EASA, et kaebuse esitaja ei kasutanud oma hea haldustava juhendis (edaspidi „EASA koodeks“) [6] ette nähtud kaebuste esitamise menetlust. EASA sõnul on PADiga seotud konsulteerimise eesmärk anda adressaatidele ja potentsiaalselt mõjutatud isikutele võimalus esitada märkusi. See ei asenda siiski kaebuste esitamise korda. Võttes arvesse asjaolu, et kaebuse esitaja ei järginud EASA koodeksis ette nähtud kaebuste esitamise menetlust, leidis EASA, et tal ei olnud võimalik kaebuse esitaja väidet käsitleda enne, kui viimane esitas kaebuse ombudsmanile. EASA arvates ei kasutanud kaebuse esitaja seega enne ombudsmani poole pöördumist asjakohaseid halduslikke lähenemisviise, nagu on nõutud ombudsmani põhikirja artikli 2 lõikes 4.

10. Ombudsman mõistab, et EASA on vastu kahele küsimusele: i) ombudsmanile kaebuse esitamise aeg, mis eelnes EASA vastuse avaldamisele PADi kohta saadud märkustele, ja ii) asjaolu, et kaebuse esitaja ei kasutanud EASA koodeksis ette nähtud kaebuste esitamise menetlust.

11. **Esimese küsimuse** osas leiab ombudsman, et tema põhikirja artikli 2 lõige 4 nõuab kaudselt, et organile antaks piisavalt aega, et reageerida kaebusele, mis on talle teatavaks



tehtud, enne kui ta võib asjaomase kaebuse läbi vaadata. Arvestades, et PADis märgitud konsulteerimise lõpptähtaeg oli 10. veebruar 2010, võis väita, et EASA ei pidanud kaebuse esitaja poolt enne selle tähtaja möödumist esitatud kaebuse kohta seisukohta võtma. Kaebuses ei esitanud kaebuse esitaja siiski mitte ainult vastuväiteid haldusliku haldusdokumendi sisule, vaid väitis ka, et haldusomavoli endast kujutab endast halduslikku omavoli. Seda silmas pidades ja arvestades ombudsmani kirjas EASA-le esitatud tingimusi (vt eespool punkt 8), leiab ombudsman, et kaebuse esitamise aja osas on tema põhikirja artikli 2 lõikes 4 sätestatud tingimused täidetud.

12. Seoses teise küsimusega võtab ombudsman teadmiseks EASA koodeksi artiklis 27 ette nähtud kaebuste esitamise menetluse. Selle menetluse kohaselt võib EASA koodeksis sätestatud eeskirjade ja põhimõtete väidetava rikkumise kohta esitada kaebuse, millele EASA vastab kahe kuu jooksul alates selle kättesaamisest. Ühe kuu jooksul pärast EASA vastuse saamist võib kaebuse esitaja esitada EASA tegevdirektorile läbivaatamistaotluse. Tegevdirektor vastab ühe kuu jooksul alates sellise taotluse saamisest. Seadustiku artikli 27 lõikes 6 on sätestatud, et „*üldsusel on samuti õigus esitada need kaebused Euroopa Ombudsmanile [...]*“. Tegevusjuhendis tunnistatakse seega sõnaselgelt, et kaebuse esitajatel on võimalik valida, kas esitada kaebus EASA-le või ombudsmanile.

13. Eespool toodut arvesse võttes jääb ombudsman seisukohale, et käesolev kaebus on vastuvõetav.

Uurimine

14. Kaebus edastati EASA tegevdirektorile arvamuse saamiseks. EASA arvamus edastati kaebuse esitajale 31. augustiks 2010 märkuste esitamise kutsega. Nimetatud kuupäevaks ega pärast seda märkusi ei esitatud. Ombudsmani talitustega 1. oktoobril 2010 peetud telefonivestluses esitas kaebuse esitaja esindaja oma seisukoha EASA arvamuse kohta.

Ombudsmani analüüs ja järeldused

Sissejuhatavad märkused

15. Arvestades nende faktilist seost, on asjakohane analüüsida kaebuse esitaja väidet ja väidet koos.

A. Kaebuse esitaja väide ja väide

Ombudsmanile esitatud argumendid



16. Kaebuses esitas kaebuse esitaja oma väite ja väite toetuseks sisuliselt järgmised argumendid:

- Kuni 1. aprillini 2009, mil määrus (EÜ) nr 2042/2003 Saksamaal täielikult jõustus, siseriiklike eeskirjade kohaselt hooldatud ja parandatud tooted tuleks PADist vabastada;
- EASA ei põhjendanud oma väidet, mida kaebuse esitaja peab põhjendamatuks ja meelevaldseks, et tal ei ole heakskiidetud hooldusandmeid. Kaebuse esitaja väitis, et tal on kehtiv käitamissertifikaat EASA vorm 1, mille on heaks kiitnud juhtiv pädev asutus, ning osa 145 kohane tüübikinnitussertifikaat. Lisaks ei ole kunagi olnud kaebusi kõnealuste toodete kvaliteedi kohta ning EASA väiteid peab kinnitama sõltumatu ekspert;
- PAD puudutab eranditult Saksamaa hooldusettevõtjaid ja seega diskrimineerib neid. Teistes liikmesriikides asuvad asjaomased äriühingud, kellel ei pruugi olla heakskiidetud tehnilisi andmeid, ei ole PADis loetletud;
- PAD-i oleks oluline majanduslik mõju Saksamaa ettevõtjatele ning see tooks kaasa kuni ühe miljoni euro suuruse võimaliku kaotuse ja paljud töökohad.

Seda arvesse võttes väitis kaebuse esitaja, et kui EASA otsustas väljastada PADi, tegutses ta õigusvastaselt, ebaõiglaselt ja meelevaldselt. Kaebuse esitaja väitis, et EASA peaks PADi tagasi võtma või teise võimalusena vabastama selle PADi taotlusest.

17. EASA märkis oma arvamuses, et PADi väljastamisel järgis ta standardmenetlust, mis hõlmas PADi esitamist sidusrühmadele märkuste esitamiseks. Seega ei saa asuda seisukohale, et EASA tegutses õigusvastaselt, ebaõiglaselt või meelevaldselt. EASA märkis ka, et PAD ei kujuta endast siduvat otsust. Seega ei olnud adressaadid kohustatud seda järgima. Samuti ei tekitanud see mingeid kohustusi teistele mõjutatud isikutele. Konsultatsioonimenetluse eesmärk oli võimaldada EASA-l võtta nõuetekohaselt arvesse mõjutatud väliste isikute seisukohti ja muuta vastavalt oma lähenemisviisi, kui seda peetakse põhjendatuks.

18. Lisaks selgitas EASA, et tühistas PADi 12. aprilli 2010. aasta „*PAD 10–010 väljaastumise avaldusega*“. PAD asendati ohutusteabe bulletääniga, milles rõhutatakse teatavate hooldustööde ebaseaduslikkust. EASA märkis kokkuvõtteks, et ta leiab, et PADi tühistamine rahuldab kaebuse esitaja taotluse.

19. Ombudsmani talitustega 1. oktoobril 2010 peetud telefonivestluses teatas kaebuse esitaja esindaja, et tema arvates on küsimus lahendatud kaebuse esitajat rahuldaval viisil.

Ombudsmani hinnang

20. Ombudsman leiab, et PADi tagasivõtmisega rahuldab EASA kaebuse esitaja nõude. Võttes arvesse PADi tagasivõtmist ja kaebuse esitaja seisukohta, et küsimus on seega rahuldavalt lahendatud, leiab ombudsman, et EASA on juhtumi lahendanud.

B. Järeldused



Selle kaebuse uurimise põhjal lõpetab ombudsman selle järgmise järelدusega:

EASA lahendas juhtumi kaebuse esitajat rahuldaval viisil.

Sellest otsusest teavitatakse kaebuse esitajat ja EASAt.

P. Nikiforos Diamandouros

Strasbourg, 23. november 2010

[1] 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, lk 1).

[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, lk 1; ELT eriväljaanne 07/06, lk 342).

[3] (E)TSO tähistab Euroopa tehnilist standardit.

[4] Osa 145 (määruse (EÜ) nr 2042/2003 II lisa) artikli 145 A.45 punktis b on esitatud järgmine tehniliste andmete määratlus: „Käesoleva osa kohaldamisel on kohaldatavad tehnilised andmed järgmised:

1. Kõik kohaldatavad nõuded, protseduurid, käitamisjuhised või teave, mille on välja andnud õhusõiduki või komponendi järelevalve eest vastutav asutus;
2. Kõik kohaldatavad lennukõlblikkust käsitlevad eeskirjad, mille on välja andnud õhusõiduki või komponendi järelevalve eest vastutav asutus;
3. Jätkuvat lennukõlblikkust käsitlevad juhised, mille on välja andnud tüübisertifikaadi omanikud, täiendava tüübisertifikaadi omanikud, mis tahes muud organisatsioonid, kellelt nõutakse 21. osa kohaselt selliste andmete avaldamist, ning kolmandatest riikidest pärit õhusõidukite või komponentide puhul lennukõlblikkusandmed, mille on volitanud õhusõiduki või komponendi järelevalve eest vastutav asutus;
4. Kõik kohaldatavad standardid, näiteks, kuid mitte ainult, hooldusstandardid, mida amet tunnustab hea hooldusstandardina;
5. Mis tahes kohaldatavad andmed, mis on välja antud kooskõlas punktiga d. “



[5] Ombudsman mõistab, et viidates lobitööle, väidab kaebuse esitaja, et EASA tegutses vääralt kolmanda isiku algatusel, kes võib olla huvitatud PADist.

[6] EASA koodeksi tekst on esitatud aadressil:

[http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Agency_Mesures/Agency_Decisions/2009/ED%20Decision%202009_078_E%](http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Agency_Mesures/Agency_Decisions/2009/ED%20Decision%202009_078_E%20)

[Linki]