



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 17. oktoober 2022
(OR. en)

13674/22
ADD 1

AVIATION 252

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Saaja:	Nõukogu peasekretariaat
Komisjoni dok nr:	COM(2022) 529 final - ANNEX
Teema:	LISA järgmise dokumendi juurde: KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE Euroopa lennundusohutusprogramm

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2022) 529 final - ANNEX.

Lisatud: COM(2022) 529 final - ANNEX



Brüssel, 17.10.2022
COM(2022) 529 final

ANNEX

LISA

järgmise dokumendi juurde:

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Euroopa lennundusohutusprogramm

Sisukord

1.	EUROOPA OHUTUSPÕHIMÕTTED, -EESMÄRGID ja -RESSURSID	6
1.1.	Euroopa lennundusohutussüsteem	6
1.2.	Euroopa lennundusohutussüsteem ja ICAO.....	6
1.3.	Liidu lennundusohutus- ja keskkonnakaitsealane õigusraamistik	7
1.3.1.	Liidu ohutusalase õigusraamistiku ülesehitus	7
1.3.2.	Määrus (EL) 2018/1139 ja sellega seotud normid	14
1.3.3.	Tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimine	22
1.3.4.	Tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamine ning juhtumite analüüs ja järeلمid	22
1.3.5.	Euroopa Liidu nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ELi piires tegevuskeeldu	22
1.4.	Ohutusülesanded ja vastutusalad Euroopa Liidus.....	23
1.4.1.	Otsustusprotsess Euroopa Liidus	23
1.4.2.	Lennundusohutuse pädevusvaldkonnad ja kohustused Euroopa lennundusohutussüsteemis	24
1.5.	Lennuõnnetuste ja intsidentide uurimine	33
1.5.1.	Kohaldatavad normid	33
1.5.2.	Ohutuse tagamise soovitused	33
1.5.3.	Koostöö muude üksustega.....	34
1.6.	Nõuete täitmise tagamine	35
1.6.1.	Nõuete täitmise tagamine liikmesriikide puhul.....	35
1.6.2.	Täitmise tagamine reguleeritavate tööstusharu organisatsioonide puhul.....	36
2.	EUROOPA OHUTUSRISKIDE JUHTIMINE.....	38
2.1.	Ohutusandmete kogumine, analüüsimine ja vahetamine	39
2.2.	Ohutusriskide juhtimine ELi tasandil – lennundusohutuse Euroopa tegevuskava väljatöötamise ja ajakohastamise menetlus.....	40
2.2.1	Lennundusohutuse Euroopa tegevuskava – rahvusvaheline mõõde	44
2.3.	Ohutusalase tulemuslikkuse jälgimine	46
2.3.1	Organisatsioonide ohutusalast tulemuslikkust käsitlev kokkulepe	46
2.3.2	Liikmesriikide ohutusalane tulemuslikkus.....	47
2.3.3	EASA iga-aastane ohutuaruanne	47
2.4.	Asutustele ja organisatsioonidele esitatavad ohutusjuhtimisnõuded	48
3.	OHUTUSE TAGAMINE EUROOPAS.....	49
3.1	Ohutusjärelevalve.....	49
3.1.1	Seire normide kohaldamise üle liikmesriikides	49
3.1.2	Sertifitseeritud organisatsioonide järelevalve	49

3.2	Ohutusandmetest lähtuv järelevalve suunamine suuremat tähelepanu vajavatele või suuremate vajadustega valdkondadele	50
3.2.1	Liikmesriikide üle tehtava seire suunamine ohutusandmete põhjal.....	50
3.2.2	Tööstuse üle tehtava järelevalve suunamine ohutusandmete põhjal.....	51
4.	OHUTUSE EDENDAMINE EUROOPAS	52
4.1	ELi tasandi meetmed.....	53
4.1.1	Ohutusteabe edastamine.....	53
4.2	Koolitus ELi tasandil.....	54
	Kasutatud akronüümid	55

Tabel 1. Kohaldatavad Euroopa Liidu lennundusohutus- ja keskkonnakaitsealased õigusaktid.....	9
---	---

Tabel 2. ELi normide kohaselt pädevad asutused.....	25
---	----

Joonis 1. Euroopa lennundusohutuse süsteemi sidusrühmade omavaheline seotus.....	28
--	----

Joonis 2. Euroopa ohutusriskide juhtimise protsess.....	42
---	----

Joonis 3. Euroopa lennundusohutusprogrammi (EASP), lennundusohutuse Euroopa tegevuskava (EPAS) ning muude programmide ja kavade seos.....	45
---	----

SISSEJUHATUS

Käesolevas dokumendis kirjeldatakse Euroopa lennundusohutusprogrammi (EASP); selleks antakse ülevaade liidu tasandil kohaldatavate lennundusnormide kogumist ning tegevustest ja menetlustest, mille abil tsiviillennundusohutust liidu tasandil ühiselt juhitakse.

ELi tasandil vastab EASP oma toimelt riigi lennundusohutusprogrammidele (SSP), mida on kirjeldatud Chicago konventsiooni 19. lisas. Määrusega (EL) 2018/1139 lisati lennundust käsitlevasse ELi õigusraamistikku kohustuslik uus peatükk lennundusohutuse juhtimise kohta. Muu hulgas on selles peatükis sätestatud, et Euroopa Komisjon võtab vastu Euroopa lennundusohutussüsteemi toimimist kirjeldava dokumendi (EASP), mis hõlmab norme, tegevusi ja protsesse, mida kasutatakse tsiviillennundusohutuse juhtimiseks liidus kooskõlas asjaomase õigusraamistikuga, avaldab kõnealuse dokumendi ja ajakohastab seda.

Programmis selgitatakse, kuidas lennundusohutust Euroopa seisukohast juhitakse. Kuna praegu võetakse paljud lennundusohutusega seotud normid ja tegevused vastu ning neid koordineeritakse ELi tasandil, peavad liikmesriigid oma vastavates SSP-des EASP-le viitama. Sel põhjusel sisaldab EASP vähemalt rahvusvahelistes standardites ja soovitustes kirjeldatud riiklike ohutusjuhtimisalaste ülesannetega seotud elemente. ELi tasandil on vastu võetud õigusaktid teatavates lennundusohutuse valdkondades ning liikmesriigid ei saa kirjeldada riiklikku ohutusjuhtimist ilma ELi mõõdet hõlmamata. Peale selle on riigid enamikus Chicago konventsiooni alla kuuluvates valdkondades delegeerinud oma pädevuse liidule. EASPs selgitatakse ka, kuidas EL tuleb toime rahvusvaheliste kohustustega, mis sellisest vastutuse delegeerimisest tulenevad.

EASP on viidud vormingult ja struktuurilt vastavusse SSP-ga, mida on üksikasjalikult kirjeldatud Chicago konventsiooni 19. lisas.

Samuti kirjeldatakse EASP-s lennundusohutuse Euroopa tegevuskava (EPAS) väljatöötamist, vastuvõtmist, ajakohastamist ja rakendamist.

EASP eesmärk on tagada, et Euroopa Liidu lennundusohutuse juhtimise süsteem aitab kogu liidus saavutada kõrgeimal tasemel ohutusalase tulemuslikkuse, mida aja jooksul suurendatakse, võttes arvesse ka muid asjakohaseid eesmärke, näiteks keskkonnakaitset.

EASPs kirjeldatakse Euroopa tasandil ühiseks ohutusjuhtimiseks kasutatavaid menetlusi ning seda, kuidas Euroopa Komisjon (edaspidi „komisjon“), liikmesriigid ja Euroopa Liidu Lennundusohutusamet teevad koostööd ohtude tuvastamiseks ning võtavad vajalikke meetmeid ohutusriskide maandamiseks – sellega aidatakse kaasa liidu tasandil kindlaks määratud ELi-üleste kõrgetasemeliste ohutuseesmärkide saavutamisele. Tänu sellele on kõik asjaosalised teadlikud oma kohustustest ning kehtestatud on kõik normid ja menetlused lennundusohutuse suurendamiseks, et aidata ära hoida lennuõnnetusi nii Euroopas kui ka mujal.

TERMINOLOOGIA

Selles dokumendis kasutatakse järgmisi termineid:

- kui viidatakse liikmesriikidele, peetakse silmas ELi 27 liikmesriiki;
- kui viidatakse EASA liikmesriikidele, peetakse silmas ELi 27 liikmesriiki ning lisaks Islandit, Liechtensteini, Norrat ja Šveitsi;
- kui viidatakse ICAO Euroopa piirkonna riikidele, hõlmab see kõiki ICAO Euroopa piirkonna 55 riiki, sealhulgas kõiki ELi liikmesriike;
- kui viidatakse alusmäärusele, peetakse silmas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet¹; ning
- kui viidatakse analüütikute võrgustikule, peetakse silmas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 376/2014 (mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järelemeid)² kohast lennundusohutusanalüütikute võrgustikku.

1 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (EMPs kohaldatav tekst); ELT L 212, 22.8.2018, lk 1.

2 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järelemeid, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 996/2010 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/42/EÜ ja komisjoni määrused (EÜ) nr 1321/2007 ja (EÜ) nr 1330/2007 (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 122, 24.4.2014, lk 18).

1. EUROOPA OHUTUSPÕHIMÕTTED, -EESMÄRGID JA -RESSURSID

1.1. Euroopa lennundusohutussüsteem

Euroopa lennundusohutussüsteem hõlmab norme ja menetlusi, mida kasutatakse tsiviillennundusohutuse juhtimiseks liidus kooskõlas määrusega (EL) 2018/1139. Nende normide ja menetlustega tagatakse kõrgel tasemel ohutus tsiviillennunduses, ühtlustatakse ohutusaspekte ning hõlbustatakse tsiviillennundusega seotud toodete, teenuste, isikute ja kapitali vaba liikumist.

Samuti aitab süsteem:

- parandada liidu lennundustööstuse konkurentsivõimet;
- edendada kulutõhusust, muu hulgas sellega, et süsteemiga välditakse topeldamist, suurendatakse reguleerimis-, sertifitseerimis- ja järelevalvemenetluste tõhusust ning soodustatakse seotud ressursside tõhusat kasutamist liidu ja liikmesriikide tasandil;
- abistada liikmesriike neile Chicago konventsiooniga ette nähtud õiguste kasutamisel ja kohustuste täitmisel, tagades konventsiooni sätete ühetaolise tõlgendamise ning ühetaolise ja õigeaegse rakendamise;
- edendada üleilmselt tsiviillennunduse standardeid ja norme käsitlevaid liidu seisukohti, seades sisse asjakohase koostöö kolmandate riikide ja rahvusvaheliste organisatsioonidega, ning
- edendada tehnilist ja käitamisalast koostalitlusvõimet ning parimate haldustavade jagamist.

Lennundusohutuse juhtimise süsteem põhineb komisjoni, Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (edaspidi „EASA“ või „amet“), liikmesriikide ja ka Euroopa lennundustööstuse tihedal koostööl.

Euroopa kodanike ja reisijate kaitstuse kõrge ja ühtne tase sõltub eelkõige ühiste ohutuskriteeriumide vastuvõtmisest, meetmetest, millega tagatakse ELi toodete, isikute ja organisatsioonide³ vastavus sellistele normidele, ning ühtlasi tõhusast ohutusriskide juhtimisest piirkondlikul, riigi ja tööstuse tasandil. Määruse (EL) 2018/1139 artikliga 85 on ette nähtud nõuete täitmise tagamise süsteem, mille raames amet aitab komisjonil jälgida, kuidas liikmesriigid kohaldavad seda määrust ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusakte ja rakendusakte.

Kõnealust süsteemi täiendavad usaldusväärsete lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise menetlused, mille abil saab kindlaks teha ohutuspuudujäägid ja võtta meetmeid nende kõrvaldamiseks. EASP-s kasutatakse ka senisest enam ennetus- ja tõenduspõhiseid elemente, mille eesmärk on teha kindlaks suurimad ohutusriskid ja võtta meetmeid nende riskide maandamiseks. Eeskätt kasutatakse süsteemis ära komisjoni toetatava ja EASA koordineeritava programmi „Data4Safety“ andmepõhiseid riskituvastus- ja hindamistulemusi (suurandmed); programmis osalevad asjaomased partnerid Euroopa lennundusvaldkonnast.

3 Käesolevas dokumendis mõeldakse organisatsioonide all lennundustooteid või -teenuseid pakkuvaid tööstussektori organisatsioone.

1.2. Euroopa lennundusohutussüsteem ja ICAO

Euroopa lennundusohutussüsteemi koordineeritakse hoolikalt Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) standardite ja soovitude väljatöötamise ja rakendamiseks.

Komisjon ja EASA järgivad nende väljatöötamise menetlust ja kavandavad seotud meetmed normide koostamiseks kohe, kui leiab kinnitust, et Euroopa õigusraamistik vajab muutmist. Selle töö käigus hinnatakse ICAO ettepanekuid lisade muutmise kohta (ICAO I tüüpi kiri riikidele) ning tehakse kindlaks ELi õigusraamistiku ja ICAO lisade vahelised erinevused (ICAO II tüüpi kiri riikidele ja nõuetele vastavuse kontroll-loendid). Liikmesriigid peavad erinevustest ICAO-le teatama ning EASA ja komisjon pakuvad liikmesriikidele erinevuste hindamisel abi. EASA hinnangu alusel teeb komisjon Euroopa Liidu Nõukogule ettepaneku võtta vastu otsus erinevustest teatamise kohta.

Peale selle teevad komisjon ja EASA koostööd ICAO Euroopa/Põhja-Atlandi piirkonna bürooga, et edendada piirkondlikku lähenemisviisi lennundusohutuse juhtimises, soodustada koostööpõhist riskijuhtimist ning saavutada ELi mitmesuguste ohutuse parandamise algatuste koostoime. Selles kontekstis on keskse tähtsusega Euroopa piirkonna lennundusohutuse tagamise kava (EUR RASP), mille väljatöötamisel on ICAO piirkondlik büroo, komisjon ja EASA koostööd teinud 2017. aastast ning mis põhineb lennundusohutuse Euroopa tegevuskavas (EPAS) kindlaks määratud meetmetel. Tänu sellele saavad kõik ICAO Euroopa piirkonna riigid kasu ohutusplaneerimiseks kehtestatud menetlusest ja selle eri väljunditest, sealhulgas reguleerimisega seotud materjalid, ohutuse edendamist käsitlevad dokumendid, suunised, töövahendid ja parim tava. Esimene EUR RASP avaldati 2019. aasta jaanuaris.

Komisjon ja EASA on samuti esindatud Euroopa lennundussüsteemi planeerimise rühmas (EASPG) ja asjaomases programmi koordineerimise rühmas (PCG). EASPG põhieesmärk on tagada Euroopa piirkonna aeronavigatsioonisüsteemide arengukavade ja lennundusohutuskavade jätkuv sidusus ja kokkusobivus naaberpiirkondade ja ka ICAO üldiste kavade ja hallata ja koordineerida nende kavade elluviimist. Peale selle on EASPG-l oluline ülesanne edendada ja hõlbustada Euroopa piirkonna allpiirkondlike ning riigi aeronavigatsiooni- ja ohutuslaste programmide ühtlustamist ning koordineerimist.

Komisjon ja EASA on esindatud ka ülemaailmse lennundusohutuse tagamise kava (GASP) uurimisrühmas ning aitavad seega hoida GASP-i, seotud juhendmaterjali ja töövahendeid ajakohasena. GASP-i põhieesmärk on järjepidevalt vähendada surmajuhtumite arvu ja riski ning suunata ühtlustatud lennundusohutusstrateegia väljatöötamist GASP-is kindlaksmääratud kuue eesmärgi ja nendega seotud sihttasemetel alusel, samuti piirkondlike ja riiklike lennundusohutuse tagamise kavade (RASP ja NASP) väljatöötamist ja rakendamist.

Peale selle edendab EASA riigi lennundusohutusprogrammide (SSP) ja ohutusjuhtimise rakendamist ülemaailmsel tasandil ELi tehnilise abi projektide raames ja koostöös ICAO piirkondlike büroodega, et toetada riike ja piirkondlikke ohutusjärelvalve organisatsioone. Nende projektide peamine eesmärk on parandada ohutust kogu maailmas ning aidata riikidel välja kujundada SSP-d, toetada riike ja piirkondlikke ohutusjärelvalve organisatsioone piirkondliku koostöö mehhanismide kehtestamisel ning tagada seeläbi ICAO standardite ja soovitude järgimine. Kogu selles tegevuses on võimalik piirkondlikul ja ülemaailmsel tasandil tulemuslikult edendada Euroopa ohutuspoliitikat ja -eesmärke.

1.3. Liidu lennundusohutus- ja keskkonnakaitsealane õigusraamistik

1.3.1. Liidu ohutuslase õigusraamistiku ülesehitus

Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELTL) artikli 4 lõike 2 punktis g on sätestatud, et Euroopa Liit ja selle liikmesriigid jagavad pädevust transpordi valdkonnas. Lisaks võivad Euroopa Parlament ja nõukogu ELTLi artikli 100 lõike 2 kohaselt kehtestada komisjoni ettepaneku alusel vajalikud sätted lennutranspordi kohta. ELTLi artikli 2 lõikes 2 on sätestatud, et kui aluslepingud annavad liidule teatud valdkonnas liikmesriikidega jagatud pädevuse, võivad nii liit kui ka liikmesriigid selles valdkonnas õiguslikult siduvaid akte menetleda ja vastu võtta ning liikmesriigid teostavad oma pädevust ainult niivõrd, kuivõrd liit ei ole oma pädevust teostanud.

Seega saab lennundusohutuse valdkonna õiguslikud nõuded kindlaks määrata liidu tasandil liidu õigusaktide vastuvõtmisega.

Liidu tsiviillennundusohutust käsitlev õigusraamistik koosneb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustest, mida vajaduse korral täiendatakse komisjoni delegeeritud ja rakendusmäärustega. Mehhanismid õigusaktide rakendamise ja tõhususe hindamiseks, mille tulemusena võidakse need läbi vaadata, on sätestatud asjaomastes õigusaktides ning seda hindab ka EASA liikmesriikide standardimiskontrolli abil.

Alljärgnevas tabelis on kokkuvõtlikult loetletud ELi tasandil vastu võetud kohaldatavad lennundusohutuslased õigusaktid.

Tabel 1. Kohaldatavad Euroopa Liidu lennundusohutus- ja keskkonnakaitsealased õigusaktid

<i>EASA alusmäärus ning seotud rakendus- ja delegeeritud määrused</i>		
Alusmäärus	(EL) 2018/1139	I lisa. Artikli 2 lõike 3 punktis d osutatud õhusõidukid II lisa. Lennukõlblikkuse olulised nõuded III lisa. Toodete keskkonnanõuetele vastavuse olulised nõuded IV lisa. Õhusõiduki meeskonda käsitlevad olulised nõuded V lisa. Lennutegevuse olulised nõuded VI lisa. Kvalifitseeritud üksustele esitatavad olulised nõuded VII lisa. Lennuvälju käsitlevad olulised nõuded VIII lisa. ATM/ANS-teenuseid ning lennujuhte käsitlevad olulised nõuded IX lisa. Mehitamata õhusõidukit käsitlevad olulised nõuded X lisa. Vastavustabel
Esmane lennukõlblikkus	Rakendusmäärus: (EL) nr 748/2012	I lisa. Osa 21 II lisa. Kehtetuks tunnistatud määrus koos muudatuste loeteluga III lisa. Vastavustabel
Lennutegevuse suhtes kohaldatavad täiendavad lennukõlblikkustingimused	Rakendusmäärus: (EL) 2015/640	I lisa. Osa 26
Jätkuv lennukõlblikkus	Rakendusmäärus: (EL) nr 1321/2014	I lisa. Osa M II lisa. Osa 145 III lisa. Osa 66 IV lisa. Osa 147 Va lisa. Osa T Vb lisa. Osa ML Vc lisa. Osa CAMO Vd lisa. Osa CAO
Õhusõiduki meeskond	Rakendusmäärus: (EL) nr 1178/2011	I lisa. FCL-osa II lisa. Muude kui ELi lubade konverteerimine III lisa. Kolmandate riikide välja antud load IV lisa. MED-osa V lisa. CC-osa VI lisa. ARA-osa VII lisa. ORA-osa VIII lisa. DTO-osa
Lennutegevus	Rakendusmäärus: (EL) nr 965/2012	I lisa. Mõisted II lisa. ARO-osa III lisa. ORO-osa IV lisa. CAT-osa V lisa. SPA-osa VI lisa. NCC-osa VII lisa. NCO-osa VIII lisa. SPO-osa
Õhupallid – lennutegevus	Rakendusmäärus: (EL) 2018/395	I lisa. DEF-osa II lisa. BOP-osa III lisa. BFCL-osa

Purilennukid – lennutegevus	Rakendusmäärus: (EL) 2018/1976	I lisa. DEF-osa II lisa. SAO-osa III lisa. SFCL-osa
---	--------------------------------	---

EASA alusmäärus ning seotud rakendus- ja delegeeritud määrused (jätk)

Kolmanda riigi käitajad	Rakendusmäärus: (EL) nr 452/2014	I lisa. TCO-osa II lisa. ART-osa
ATM/ANS-teenuste (lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste) osutamine	Rakendusmäärus: (EL) 2017/373	I lisa. Mõisted II lisa. Osa „ATM/ANS.AR“ III lisa. Osa „ATM/ANS.OR“ IV lisa. Osa „ATS“ V lisa. Osa „MET“ VI lisa. Osa „AIS“ VII lisa. Osa „DAT“ VIII lisa. Osa „CNS“ IX lisa. Osa „ATFM“ X lisa. Osa „ASM“ XI lisa. Osa „FPD“ XII lisa. Osa „NM“ XIII lisa. Osa „PERS“
Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgustiku koostalitlusvõime	Rakendusmäärus: (EL) nr 1079/2012 Rakendusmäärus: (EL) nr 1207/2011 Rakendusmäärus: (EL) nr 1206/2011 Rakendusmäärus: (EL) nr 29/2009 Rakendusmäärus: (EÜ) nr 262/2009 Rakendusmäärus: (EÜ) nr 633/2007 Rakendusmäärus: (EÜ) nr 1033/2006 Rakendusmäärus: (EÜ) nr 1032/2006	
Lennujuhid	Rakendusmäärus: (EL) 2015/340	I lisa. ATCO-osa II lisa. ATCO.AR-osa III lisa. ATCO.OR-osa IV lisa. ATCO.MED-osa
Õhuruumi kasutamise nõuded (ACAS II)	Rakendusmäärus: (EL) nr 1332/2011	Lisa. Õhukokkupõrke vältimise süsteem
Õhuruumi kasutamise nõuded (suutlikkusel põhinev navigatsioon, PBN)	Rakendusmäärus: (EL) 2018/1048	Lisa. PBN-alajagu
SERA	Rakendusmäärus: (EL) nr 923/2012	Lisa: standardsed Euroopa lennureeglid

Lennuväljad	Rakendusmäärus: (EL) nr 139/2014	I lisa. Mõisted II lisa. ADR.AR-osa III lisa ADR.OR-osa IV lisa. ADR.OPS-osa
Mehitamata õhusõidukite süsteemid (mehitamata õhusõidukite käitamise normid ja menetlused)	Rakendusmäärus: (EL) 2019/947	Lisa. Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamine avatud ja erikategoorias
Mehitamata õhusõidukite süsteemid ja mehitamata õhusõidukite süsteemide kolmanda riigi käitajad	Delegeeritud määrus: (EL) 2019/945	Lisa
U-space'i õigusraamistik	Rakendusmäärus: (EL) 2021/664	I lisa. Artikli 3 lõikes 4 osutatud suutlikkus- ja toimivusnõuete, käitamistingimuste ja õhuruumipiirangute kindlaks määramise kriteeriumid II lisa. Artikli 5 lõike 4 punktis a osutatud ühise teabe avaldamine III lisa. Artikli 5 lõike 4 punktis b ja artikli 7 lõike 5 punktis c osutatud andmete kvaliteedi, latentsuse ja kaitsega seotud nõuded IV lisa. Artikli 6 lõikes 4 osutatud UASi lennuloataotlus V lisa. Asjakohaste operatiivandmete ja -teabe vahetamine U-space'i teenuseosutajate ja lennuliiklusteenuse osutajate vahel vastavalt artikli 7 lõikele 3 VI lisa. Artikli 14 lõikes 3 osutatud U-space'i teenuseosutaja sertifikaat VII lisa. Artikli 14 lõikes 3 osutatud ühtse ühise teabeteenuse osutaja sertifikaat

Muud Euroopa Liidu Lennundusohutusameti tegevusega seotud määrused

Lõivud ja tasud	Rakendusmäärus: (EL) 2019/2153	Lisa
Trahid ja karistused	Rakendusmäärus: (EL) nr 646/2012	
Standardimiskontrollid	Rakendusmäärus: (EL) nr 628/2013	

Lennundusohutusosalased määrused, mis ei põhine EASA alusmäärusel

Lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamine	Rakendusmäärus: (EL) nr 376/2014	I lisa. Lennuohutust mõjutavate juhtumite kohustusliku ja vabatahtliku teatamise süsteemide nõuded II lisa. Huvitatud isikud III lisa. Euroopa keskest andmekogust teabe saamise taotlus
Euroopa ühine riskiklassifitseerimissüsteem	Delegeeritud määrus: (EL) 2020/2034, millega täiendatakse määrust (EL) nr 376/2014	Lisa. Euroopa ühine riskiklassifitseerimissüsteem (ERCS)
Selliste juhtumiliikide loetelu, millest vastavalt määrusele (EL) nr 376/2014 tuleb kohustuslikus korras teatada	Rakendusmäärus: (EL) 2015/1018	I lisa. Lennuohutust mõjutavad juhtumid, mis on seotud õhusõiduki käitamisega II lisa. Õhusõiduki tehnilise seisukorra, hoolduse ja remondiga seotud juhtumid III lisa. Aeronavigatsiooniteenuste ja rajatistega seotud juhtumid IV lisa. Lennuväljade ja maapealse teenindusega seotud juhtumid V lisa. Muude kui keerukate mootoriga õhusõidukitega, sealhulgas purilennukite ja õhust kergemate õhusõidukitega seotud juhtumid
Tsiivilennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimine ja ennetamine	(EL) nr 996/2010	Lisa. Tõsiste intsidentide näidete loetelu
Tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamine tsiivilennunduses	Nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91	
Ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu	(EÜ) nr 2111/2005	Lisa. Ühenduse tasandil ohutuspõhjustest tingitud tegevuskeeldu kaalumisel kasutatavad ühised kriteeriumid
Rakenduseeskirjad ühenduse nimekirja tarvis, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu	(EÜ) nr 473/2006	A-lisa. Teave, mis tuleb esitada liikmesriigil, kes esitab taotluse algmääruse artikli 4 lõike 2 alusel B-lisa. Liikmesriigi teatamine algmääruse artikli 6 lõike 1 alusel võetud erandlikest meetmetest oma territooriumil tegevuskeeldu kehtestamiseks C-lisa. Liikmesriigi teatamine erandlikest meetmetest, mis on võetud algmääruse artikli 6 lõike 2 alusel, et kehtestada või säilitada oma territooriumil tegevuskeeld, kui komisjon on otsustanud samasuguseid meetmeid ühenduse nimekirja mitte kanda

Ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu	(EL) nr 474/2006	A lisa. Nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu kogu nende tegevuse osas
		B lisa. Nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuspiiranguid
Ühtse Euroopa taeva raamistik	(EÜ) nr 549/2004	
Aeronavigatsiooniteenuste osutamine ühtses Euroopa taevas	(EÜ) nr 550/2004	I lisa. Nõuded tunnustatud organisatsioonidele II lisa. Sertifikaatidega seotud tingimused
Ühtne Euroopa taevas – õhuruumi korraldamine ja kasutamine	(EÜ) nr 551/2004	
Ühtne Euroopa taevas – ühisprojektid	Rakendusmäärus: (EL) nr 409/2013	
Tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem ühtse Euroopa taeva algatuse raames – ohutusega seotud põhilised tulemusnäitajad	Rakendusmäärus: (EL) 2019/317	I lisa. Põhilised tulemusnäitajad ja jälgimiseks kasutatavad näitajad II lisa. Artikli 10 lõikes 1 osutatud riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tasandi tulemuslikkuse kava vorm III lisa. Artikli 10 lõikes 5 osutatud võrgustiku tulemuslikkuse kava vorm IV lisa. Kriteeriumid tulemuslikkuse kavade ja tulemuseesmärkide hindamiseks riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tasandil V lisa. Kriteeriumid võrgustiku tulemuslikkuse kava projekti hindamiseks VI lisa. Selliste tulemuslikkusega seotud andmete loetelu, mis tuleb kooskõlas artikli 36 lõikega 1 ja artikliga 37 komisjonile tulemuslikkuse jälgimise jaoks esitada VII lisa. Kindlaksmääratud ja tegelikud kulud VIII lisa. Nõuded artiklis 25 osutatud marsruudi- ja terminaliteenuste ühikute arvutamiseks IX lisa. Ühikumäärad X lisa. Kriteeriumid hindamiseks, kas artikli 35 lõikes 1 viidatud teenuseid osutatakse turutingimustel XI lisa. Artikli 35 lõike 6 kohaselt komisjonile esitatavad aruandetabelid kulubaasi ja ühikumäärade kohta XII lisa. Artikli 24 lõikes 3 ja artikli 30 lõikes 1 osutatud konsultatsioonide olulised elemendid XIII lisa. Artikli 11 lõikes 3 osutatud stimuleerimiskavade erinõuded

Muud tsiviillennunduse valdkonna õigusaktid, mis on seotud keskkonnakaitsega

Müraga seotud käitamispiirangud liidu lennujaamades	Rakendusmäärus: (EL) nr 598/2014 ⁴	I lisa. Lennujaama mürataseme hindamine II lisa. Müraga seotud käitamispiirangute majandusliku tasuvuse hindamine
---	---	--

⁴ [EUR-Lex – 32014R0598 – ET – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Kohaldatavad liidu lennundusohutusalsed õigusaktid on kättesaadavad EUR-Lexi veebisaidil Euroopa Liidu õigusaktide loendi peatükis [07.40.30](#)⁵. Samuti avaldab amet õigusraamistiku ülevaate⁶.

Selleks et toetada ELi lennundusohutusõiguse rakendamist ja edendada seda ülemaailmsel tasandil, teeb EASA lennundusnormide konsolideeritud versioonid kättesaadavaks projekti „eRules“ raames, mille eesmärk on lennundusnormid digiteerida. **Lihtsasti juurdepääsetavate normidega** (*Easy Access Rules*) tutvustatakse lennundusõigust konsolideeritud ja kasutajasõbralikul viisil (nõuete täitmise aktsepteeritud meetodite, juhendmaterjali, sertifitseerimistingimuste ja üksikasjalike tehniliste kirjelduste kõrval esitatakse rakenduseeskirjad koos kõigi muudatustega).

Lihtsasti juurdepääsetavad normid on kättesaadavad kõigi lennundusvaldkondade kohta ning neid jagatakse PDF-vormingus ja kohandatava sisuga veebiväljaandena. Need on kättesaadavad järgmise lingi kaudu: <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>.

1.3.2. Määrus (EL) 2018/1139 ja sellega seotud normid

1.3.2.1. Õiguslikud nõuded

Määrus (EL) 2018/1139⁷ on ELi lennundusohutussüsteemi keskne element. Selle eesmärk on luua ja säilitada Euroopas tsiviillennundusohutuse ühtlaselt kõrge tase tsiviillennunduse valdkonna ühisnormide kehtestamisega. Lisaks on määrusega ette nähtud sertifikaatide vastastikune tunnustamine, kehtestatud standardimiskontrolli menetlus, et jälgida, kuidas liikmesriigid norme kohaldavad, ning loodud Euroopa Liidu Lennundusohutusamet.

Määruses (EL) 2018/1139 on kindlaks määratud olulised nõuded, millega kehtestatakse ametiasutustele, isikutele ja organisatsioonidele kõrgetasemelised eesmärgid ja kohustused, et saavutada määruse eesmärk. Oluliste nõuetega rakendatakse Chicago konventsiooni lisades sätestatud standardeid ja soovitusi. Need käsitlevad lennundustooteid, osi ja seadmeid, lennutranspordiga seotud käitajaid ja piloote ning nende koolituse ja tervisekontrolliga seotud isikuid, tooteid ja organisatsioone, lennupõlvu ning lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuseid (ATM/ANS-teenused), mida osutatakse Euroopa Liidu lepingu kohaldamisalasse kuuluva territooriumi õhuruumis, lennujuhte ja mehitamata õhusõidukeid.

Komisjon võttis määruse (EL) 2018/1139 kohaldamiseks vastu delegeeritud ja rakendusmäärused, sealhulgas punktis 1.3.1 esitatud tabelis loetletud õigusaktid.

Kõik kõnealused normid on liikmesriikides vahetult kohaldatavad ega vaja ülevõtmist siseriiklikku õigusesse.

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html>.

⁶ <https://www.easa.europa.eu/regulations>.

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

Euroopa Liidus vastutavad liidu õiguse kohaldamise eest eelkõige liikmesriigid. Enamikku määruse (EL) 2018/1139 ja selle rakenduseeskirjade kohaseid sertifitseerimis- või järelevalveülesandeid täidavad riigi tasandil seega liikmesriikide pädevad asutused. Teatavatel selgelt kindlaksmääratud juhtudel, näiteks projekteerimisorganisatsioonide sertifikaatide puhul, on aga pädev asutus EASA, kes on volitatud välja andma sertifikaate ja võtma seotud meetmeid nõuete täitmise tagamiseks.

Praegu teostab EL pädevust alljärgnevates lennundusohutuse valdkondades.

1) Lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimine

ELi norme kohaldatakse määruse (EL) 2018/1139 artikli 2 lõike 1 punktides a ja b osutatud õhusõidukite suhtes, mis ei ole mehitamata õhusõidukid, ning nende mootorite, propellerite, osade ja teisaldatava varustuse suhtes, mis peavad vastama selle määruse II lisas kehtestatud olulistele lennukõlblikkusnõuetele.

Nimetatud õhusõidukite ning nende mootorite, propellerite, osade ja teisaldatava varustuse heitkogused ja müra peavad vastama keskkonnakaitse nõuetele, mis sisalduvad korrapäraselt kohandatava Chicago konventsiooni 16. lisa viimatistes muudatustes. Määruse (EL) 2018/1139 III lisa kohaseid keskkonnastandardite vastavuse olulisi nõudeid kohaldatakse toodete, osade ja teisaldatava varustuse suhtes juhul, kui Chicago konventsiooni sätteid, millele on osutatud määruse (EL) 2018/1139 artikli 9 lõike 2 esimeses lõigus, ei sisalda keskkonnakaitse nõudeid.

Mis puudutab toodete, osade ja teisaldatava varustuse projekti, õhusõidukeid ning vastavalt vajadusele toodete, osade ja teisaldatava varustuse projekteerimise, tootmise, jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise ja hooldamise eest vastutavaid organisatsioone ning nendes tegevuses osalevaid vastutavaid töötajaid, siis on kohaldatavad teatavad esmase ja jätkuva lennukõlblikkusega seotud normid.

2) Keskkonnakaitse

EASA võtab heitkoguste ja müraga seotud meetmeid toodete projekti sertifitseerimise eesmärgil kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikliga 11, et hoida ära asjaomaste tsiviillennundustoodetega kliimale, keskkonnale ja inimeste tervisele tekitatavat märkimisväärset kahjulikku mõju. Nende meetmete elluviimisel võtab EASA nõuetekohaselt arvesse rahvusvahelisi standardeid ja soovitusi, kasu keskkonnale, tehnilist teostatavust ja majanduslikku mõju. Muu hulgas tagatakse keskkonnastandardite kättesaadavus, pidades silmas, et EL on juba algetapis kaasatud ICAO lennundusalase keskkonnakaitse komitee (CAEP) tööprotsessi. Peale selle on ELile määrusega (EL) 2018/1139 antud õigus kehtestada keskkonnastandardeid valdkondades, kus ICAO standardid puuduvad, sealhulgas hübriid-, elektriliste ja vesinikkütusega õhusõidukite puhul.

Üldjuhul määravad komisjon ja EASA tsiviillennunduse keskkonnakaitsepoliitika ja -meetmed kindlaks ning koordineerivad neid ELi tasandil. Sellega seoses innustatakse komisjoni, EASA-t, teisi ELi institutsioone, organeid ja asutusi ning ka liikmesriike tegema keskkonnaküsimustes koostööd. Koostöö hõlmab ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) ning kemikaalide registreerimise, hindamise, autoriseerimise ja piiramise (REACH) määrusega seotud tegevust⁸. Samuti aitab EASA ellu viia ELi keskkonnastrateegia meetmeid,

⁸ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2006. aasta määrus \(EÜ\) nr 1907/2006, mis käsitleb kemikaalide registreerimist, hindamist, autoriseerimist ja piiramist \(REACH\) ning millega asutatakse Euroopa Kemikaaliamet, muudetakse direktiivi 1999/45/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus \(EMÜ\) nr 793/93 ja komisjoni määrus \(EÜ\) nr 1488/94 ning samuti nõukogu direktiiv 76/769/EMÜ ja komisjoni direktiivid 91/155/EMÜ, 93/67/EMÜ, 93/105/EÜ ja 2000/21/EÜ.](#)

näiteks töötab amet säästva ja aruka liikuvuse strateegia raames⁹ välja lennunduse keskkonnamärgise programmi ning toetas paketi „Eesmärk 55“ väljatöötamist; pakett hõlmab komisjoni ettepanekut algatuse „ReFuelEU Aviation“ õigusraamistiku¹⁰ kohta, mille puhul EASA-le anti ülesanne jälgida säästvate lennukikütuste kasutuselevõttu ja esitada selle kohta aruanne.

Peale selle töötas EASA koos Euroopa Keskkonnaametiga (EEA) ühtse Euroopa taeva võrgustiku haldusasutuse toetusel välja keskkonnaülevaate, milles kirjeldatakse objektiivselt keskkonnakaitse olukorda liidu tsiviillennunduses. Kõnealune ülevaade, mis avaldatakse iga kolme aasta järel Euroopa lennunduse keskkonnuaruandes, sisaldab soovitusi eesmärgiga parandada liidus tsiviillennunduse valdkonnas keskkonnakaitse taset. Viimane aruanne avaldati 2022. aasta septembris¹¹.

Samuti on EASA-l kooskõlas määrusega (EL) nr 598/2014¹² volitus koguda ja kontrollida õhusõidukite müra- ja tulemusnäitajaid lennujaamade ümbruses esineva müra modelleerimise eesmärgil.

3) *Õhusõiduki meeskond*

Määruse (EL) 2018/1139 artikli 2 lõike 1 punktis b osutatud õhusõidukite (mis ei ole mehitamata õhusõidukid) käitamisega seotud piloodid ja salongitöötajad ning nimetatud pilootide ja salongitöötajate koolitamise, testimise, kontrollimise või tervisekontrolliga seotud lennutreeningseadmed, isikud ja organisatsioonid peavad vastama selle määruse IV lisas sätestatud olulistele nõuetele. Pilootidel peab olema lennule vastav piloodiluba ja piloodi tervisetõend, ärilises lennutranspordis osalevatel salongitöötajatel peab olema asjakohane tunnistus ja lennundusmeditsiinikeskustel ning pilootide ja salongitöötajate koolitusorganisatsioonidel peab olema heakskiit.

Pilootide koolituseks kasutatavate kõigi lennutreeningseadmete puhul on nõutavad sertifikaadid. Sertifikaat peab olema ka lennukoolituse, lennutreeningu või pilootide hindamise eest vastutavatel isikutel, samuti lennundusarstidel.

4) *Lennutegevus*

Määruse (EL) 2018/1139 kohaldamisalasse kuuluvate õhusõidukite puhul, mis ei ole mehitamata õhusõidukid, peab käitamine vastama selle määruse V lisas ning asjakohasel juhul VII ja VIII lisas sätestatud olulistele nõuetele. Õhusõiduki käitaja peab kas esitama deklaratsiooni selle kohta, et ta on suuteline täitma õhusõiduki käitamisega seotud kohustusi kooskõlas kohaldatavate ELi rakenduseeskirjadega ning et tal on selleks vastavad vahendid, või omama sertifikaati. Sertifikaadile märgitakse õhusõiduki käitajale antud õigused ning seda võib õiguste lisamiseks või äravõtmiseks muuta. Samuti võib sertifikaati piirata, selle peatada või kehtetuks tunnistada, kui sertifikaadi omanik ei vasta enam sellise sertifikaadi väljaandmist ja kehtivust käsitlevatele kohaldatavatele ELi normidele ja menetlustele.

5) *Lennuväljad ja maapealne teenindus*

⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330.

¹⁰ COM(2021) 561 final.

¹¹ https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 598/2014 müraga seotud käitamispääsude eeskirjade ja korra kehtestamise kohta liidu lennujaamades tasakaalustatud lähenemisviisi raames ning direktiivi 2002/30/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 173, 12.6.2014, lk 65–78).

Lennuväljad, ohutusega seotud lennuparvade varustus, lennuparvade käitamine ning maapealse teeninduse ja perroomiteenuste osutamine lennuparvadel peavad vastama määruse (EL) 2018/1139 VII lisas ja asjakohasel juhul VIII lisas sätestatud olulistele nõuetele. ELi normid on kohaldatavad aluslepingutega hõlmatud territooriumil asuvate lennuparvade suhtes, mis vastavad kõigile alljärgnevale kriteeriumidele:

- lennuparvade on üldsusele avatud;
- see teenindab ärilise lennutranspordi lende ning
- selle kattega instrumentaalraja pikkus on vähemalt 800 meetrit või
- see on mõeldud üksnes kopterite teenindamiseks instrumentaallähenedes- või väljumisprotseduuride abil.

ELi normid sisaldavad ühiseid nõudeid järgmiste aspektide kohta:

- lennuparvade, sealhulgas neil kasutatava ohutusega seotud varustuse
- projekteerimine, hooldamine ja käitamine;
- ELi normide kohaldamisalasse kuuluvatel lennuparvadel kasutatavate või seal kasutamiseks ette nähtud ohutusega seotud lennuparvavarustuse projekteerimine, tootmine, hooldamine ja käitamine ning kõnealustel lennuparvadel osutatav maapealne teenindus ja perroomiteenused ning
- lennuparvade ümbruse kaitsmine, ilma et see piiraks liidu ja siseriikliku keskkonnaõiguse ja maakasutuse planeerimise õiguse kohaldamist.

6) ATM/ANS-teenused, sealhulgas ühtse Euroopa taevalaenu rakendamise

Lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste (ATM/ANS-teenused) osutamine peab vastama VIII lisas ja asjakohasel juhul VII lisas sätestatud olulistele nõuetele. Ühtse Euroopa taevalaenu (SES) õhuruumis käitatavad õhusõidukid, välja arvatud määruse (EL) 2018/1139 artikli 2 lõike 3 punktis a osutatud tegevustega seotud õhusõidukid, peavad vastama VIII lisa punktis 1 sätestatud olulistele nõuetele. ATM/ANS-teenuste osutajatel peab olema sertifikaat, millele on märgitud antud õigused ja mis on välja antud pärast seda, kui on tõendatud vastavus kohaldatavatele ELi normidele. Samuti võidakse sertifikaadi omamist nõuda ATM/ANS-süsteemide ja ATM/ANS-koostisosade projekteerimise, tootmise või hooldamisega tegelevatelt organisatsioonidelt.

Teatavate ATM/ANS-teenuste osutajate ning ATCO koolitusorganisatsioonide (sealhulgas üleeuroopalised teenuseosutajad), samuti ATM/ANS-süsteemide ja ATM/ANS-koostisosade projekteerimise, tootmise või hooldamisega tegelevate organisatsioonide sertifitseerimise, järelevalve ja nõuete täitmise tagamise eest vastutab pädeva asutusena EASA.

Kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikliga 93 annab EASA taotluse korral komisjonile tehnilist abi ühtse Euroopa taevalaenu rakendamisel.

7) Lennujuhid

ATM/ANS-teenuste osutamisega seotud lennujuhid ning nende koolitamise, testimise, kontrollimise või tervisekontrolliga seotud isikud, organisatsioonid ja treeningseadmed peavad vastama määruse (EL) 2018/1139 VIII lisas sätestatud olulistele nõuetele. Lennujuhtidel peab olema lennujuhiluba ja lennujuhi tervisetõend, millele on märgitud antud õigused, ning neid võib õiguste lisamiseks või äraõõtmiseks muuta, samuti võib neid piirata, need peatada või kehtetuks tunnistada, kui nende omanik ei vasta enam sellise loa või tervisetõendi väljaandmise ja kehtivuse normidele ja menetlustele. Lennujuhtide koolitusorganisatsioonidel ja lennundusmeditsiinikeskustel peab olema sertifikaat. Teatavatele pädevusnõuetele peavad vastama ka lennujuhtide praktilise koolituse läbiviimise ning praktiliste oskuste hindamise eest vastutavad isikud ja lennundusarstid.

8) Mehitamata õhusõidukid

Mehitamata õhusõidukite ning nende mootorite, propellerite, osade, teisaldatava varustuse ja kaugjuhtimisseadmete projekteerimine, tootmine, hooldamine ja käitamine, samuti nende tegevustega seotud töötajad – kaasa arvatud kaugpiloodid – ja organisatsioonid peavad vastama määruse (EL) 2018/1139 [IX lisas](#) sätestatud olulistele nõuetele ning, kui see on asjakohane, II, IV ja V lisas sätestatud olulistele nõuetele Vöttes arvesse asjaomase tegevuse laadi ja sellega seotud riski, vastava mehitamata õhusõiduki käitamis- ja tegevuspiirkonna omadusi, võib mehitamata õhusõiduki ning selle mootorite, propellerite, osade, teisaldatava varustuse ja kaugjuhtimisseadmete projekteerimise, tootmise, hooldamise ja käitamise, samuti selle tegevusega seotud töötajate – kaasa arvatud kaugpiloodid – ja organisatsioonide puhul olla nõutav sertifikaat. Sertifikaadis täpsustatakse ohutuspiirangud, käitamistingimused ja õigused ning seda võib piirangute, tingimuste ja õiguste lisamiseks või äravõtmiseks muuta. Samuti võib seda piirata, selle peatada või kehtetuks tunnistada, kui sertifikaadi omanik ei vasta enam sellise sertifikaadi väljaandmise või kehtivuse tingimustele, normidele ja menetlustele.

9) Kolmandad riigid – käitamine

Määruse (EL) 2018/1139 [artikli 2 lõike 1 punktis c](#) osutatud õhusõidukid, nende meeskonnad ja käitamine peavad vastama kohaldatavatele ICAO standarditele. Nendes aspektides, mille kohta standardid puuduvad, peavad nimetatud õhusõidukid, nende meeskonnad ja käitamine vastama määruse (EL) 2018/1139 II, IV ja V lisas sätestatud olulistele nõuetele, kui tegemist on muu õhusõiduki kui mehitamata õhusõidukiga. Mehitamata õhusõidukid peavad vastama selle määruse [IX lisas](#) sätestatud olulistele nõuetele ja, kui see on asjakohane, II, IV ja V lisas sätestatud olulistele nõuetele.

10) Teadusuuringud ja innovatsioon

Määrusega (EL) 2018/1139 määrati EASA-le mitu uut olulist pädevusvaldkonda. Teadusuuringute ja innovatsiooni valdkonnas aitab amet komisjonil ja liikmesriikidel välja selgitada põhilised uurimisteemad tsiviillennunduse valdkonnas, et aidata tagada sidusus ja kooskõla avaliku sektori vahenditest rahastavate teadusuuringute ja arendustegevuse ning määruse kohaldamisalasse kuuluvate poliitikameetmete vahel. EASA toetab komisjoni liidu teadusuuringute ja innovatsiooni alaste asjakohaste raamprogrammide ning iga- ja mitmeaastaste tööprogrammide koostamisel ja täitmisel, sealhulgas hindamisel, rahastatud projektide läbivaatamisel ning teadus- ja innovatsiooniprojektide tulemuste rakendamisel. Samuti rakendab amet ELi teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammi tsiviillennundusega seotud osi ning osaleb sihtotstarbelistes teadusuuringutes, mis on kooskõlas ameti ülesannete ja määruse (EL) 2018/1139 eesmärkidega.

Euroopa lennundustööstus on viimastel aastakümnetel jõudsalt arenenud ning viinud Euroopa konkurentsitihedal maailmaturul juhtpositsioonile. Olulisel kohal on Euroopa lennundust käsitlevad ELi teadus- ja innovatsiooniprogrammid ning ka liikmesriikide ja tööstuse teadustegevus. Need algatused on otseselt seotud nii EASP kui ka EPAS-e eesmärgiga tagada Euroopas kõrgeimal tasemel ohutus, julgeolek ja keskkonnakaitse.

Uute tehnoloogialahenduste ja kontseptsioonide arv kasvab enneolematu kiirusega. Euroopa ja riiklike teadus- ja innovatsiooniprogrammide, sealhulgas ühise tehnoloogialgatuse Clean Sky / Keskkonnahoidliku Lennunduse Ühissetevõtte ning SESARi raames töötatakse välja uusi lennunduskontseptsioone ja -lahendusi, mis vajavad enne Euroopas ja ka kolmandates

riikides kasutuselevõttu sertifikaati või heakskiitu. Peale selle on Euroopa lennundustööstuses, eeskätt mehitamata õhusõidukite sektoris uusi osalejaid – see nõuab omakorda uusi nõudeid ja liidu tasandi reguleerimismeetmeid.

Euroopa lennundusohutussüsteem toetab nende uute lahenduste kasutuselevõttu ning üldisemalt uute tehnoloogialahenduste ja kontseptsioonide ohutut integreerimist.

EPAS-e puhul keskendutakse tegevuskavaga hõlmatavates teadusprojektides prioriteetsetele teadusuuringute kavas kindlaks määratud küsimustele, mille jaoks on juba tagatud rahastus või mis saavad tõenäoliselt rahastuse EPAS-e vastava väljaande võrdlusperioodi alguseks¹³.

Programm „Data4Safety“ on kasulik allikas, kust saab asjakohaseid andmeid (lennu-, liiklus-, ilmaandmed, ohutusaruanded), mis on teadusuuringute toetamiseks kättesaadavad koondandmetena; see on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikliga 72, mille kohaselt peab EASA koguma ja analüüsima ohutusandmeid, et teha kindlaks riskid ja hinnata Euroopa lennundusohutussüsteemi ohutusalast tulemuslikkust.

11) Tsiivilennundusohutuse ja -julgestuse, sealhulgas küberturbe omavaheline seotus

Määruses (EL) 2018/1139 on sätestatud, et komisjon, amet ja liikmesriigid teevad koostööd tsiivilennundusega seotud julgestusküsimustes, sealhulgas küberturbe alal valdkondades, kus tsiivilennundusohutus ja -julgestus on vastastikku sõltuvad. Samuti võib EASA anda oma ohutusalase oskusteabe piires komisjonile tehnilist abi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 300/2008⁴¹ ning liidu õigusaktide muude asjakohaste sätete rakendamisel. Selleks et aidata kaitsta tsiivilennundust ebaseadusliku sekkumise eest, reageerib amet vajaduse korral põhjendamatu viivitusega kiireloomulistele probleemidele ning võtab selleks lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimisega seotud meetmeid, et käsitleda haavatavusi õhusõiduki projektis, ning soovib korrigeerivaid meetmeid liikmesriikide pädevatele asutustele või füüsilistele ja juriidilistele isikutele, kelle suhtes kohaldatakse määrust (EL) 2018/1139, ja/või levitab kõnealustele asutustele ja isikutele asjakohast teavet juhul, kui probleem mõjutab õhusõiduki käitamist, sealhulgas konfliktipiirkondadest tsiivilennundusele tulenevate ohtude puhul.

12) Rahvusvaheline koostöö

Lennundussektori rahvusvaheliste lepingutega laiendab EL oma õigusraamistikku kolmandatele riikidele ja piirkondadele üle maailma. Nende lepingute eesmärk on kas tagada täielik õigusnormide lähendamine kohaldatavatele ELi normidele, et laiendada ELi ühtset lennundusturgu nendele kolmandatele riikidele ja piirkondadele, või kehtestada sertifikaatide vastastikuse tunnustamisega seotud normid ja menetlused. Selles küsimuses tasub märkida, et komisjon ja EASA teevad olulisi jõupingutusi kolmandatele riikidele ja piirkondadele tehnilise abi osutamiseks, et toetada neid ELi kohaldatava lennundusõiguse rakendamisel. Selline abi aitab ühtlustada norme, tunnustada Euroopa tööstuse huvides vastastikku sertifikaate ning edendada Euroopa lennundusohutusstandardeid. Amet teeb koostööd kolmandate riikide pädevate asutuste ja rahvusvaheliste organisatsioonidega ning sõlmib nende asutuste ja rahvusvaheliste organisatsioonidega koostöökokkuleppeid.

¹³ Lisateave ameti teadustegevuse kohta on kättesaadav EASA veebisaidil: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>.

ICAO kontekstis aitab EASA liikmesriikidel kasutada oma õigusi ja täita oma kohustusi, mis tulenevad rahvusvahelistest lepingutest ning on seotud määrusega hõlmatud küsimustega, eelkõige Chicago konventsioonist tulenevaid õigusi ja kohustusi.

Amet tegutseb ICAO raamistikus piirkondliku ohutusjärelvalve organisatsioonina (vt punkt 1.2 eespool).

13) Kriisijuhtimine lennunduses

Komisjon ja ka EASA (määruse (EL) 2018/1139 artikli 91 alusel) võtsid oma pädevuse piires viivitamata meetmeid, et aidata õigeaegselt reageerida COVID-19 kriisile ning seda leevendada. EASA avaldas koostöös asjaomaste sidusrühmadega liikmesriikidele ja lennundussektori sidusrühmadele hulga nõudeid ja soovitusi ohutusdirektiivide, ohutusteabealaste dokumentide, suuniste ja ohutuse edendamise materjalide kujul.

Muu hulgas andsid EASA ning Haiguste Ennetamise ja Tõrje Euroopa Keskus (ECDC) välja ühise dokumendi, milles määrati kindlaks meetmed lennureisijate tervise ja ohutuse kaitseks siis, kui lennuettevõtjad taastavad pärast COVID-19 kriisist tingitud olulisi katkestusi oma tavapärase lennugraafiku¹⁴.

14) Tsiivilennundusohutuse ja sotsiaal-majanduslike tegurite omavaheline seotus

Määruse (EL) 2018/1139 artikliga 89 kehtestati nõue, et „[k]omisjon, amet, muud liidu institutsioonid, organid ja asutused ning liikmesriigid teevad oma vastava pädevuse ulatuses koostööd, et tagada tsiivilennundusohutuse ja seonduvate sotsiaal-majanduslike tegurite vastastikuse sõltuvuse arvessevõtmine, muu hulgas regulatiivmenetlustes, järelvalves ja [...] õiglase suhtumise rakendamisel, et käsitleda sotsiaal-majanduslikke riske lennundusohutusele“.

Samuti on selles artiklis sätestatud, et amet avaldab iga kolme aasta tagant „objektiivse ülevaate võetud meetmetest ja abinõudest, eelkõige nendest, mida võeti tsiivilennundusohutuse ja sotsiaal-majanduslike tegurite vastastikuse sõltuvuse käsitlemiseks“.

See on kooskõlas Euroopa ohutusriskide juhtimise protsessiga, mis põhineb ennetus- ja andmepõhisel lähenemisviisil ning mille eesmärk on teha süstemaatiliselt kindlaks ohutusprobleemid – sealhulgas sotsiaal-majanduslikest teguritest tulenevad probleemid – ning neid hinnata. EASA esimene artikli 89 kohane ülevaade avaldati 2021. aasta detsembris¹⁵. Ülevaates keskenduti eeskätt sellele, kuidas mõjutavad ohutust tööhõive ja töötingimuste, tervise, eluviisi ja haridusega seotud sotsiaal-majanduslikud tegurid. Samuti tehti selles kindlaks võimalikud edasised tegevused ja meetmed EPAS-e kontekstis.

1.3.2.2. Ameti võetavad meetmed

Määruse (EL) 2018/1139 ning selle rakendusaktide ja delegeeritud õigusaktide rakendamist toetatakse asjakohastel juhtudel sertifitseerimistingimuste ja muude üksikasjalike tehniliste kirjelduste, nõuete täitmise aktsepteeritud meetodite ja juhendmaterjaliga.

14 [EASA ECDC COVID-19 Aviation Health Safety Protocol | EASA \(europa.eu\)](#).

15 [„EASA publishes study of socio-economic factors in relation to aviation safety“ | EASA \(europa.eu\)](#).

Sertifitseerimistingimused on tehnilised standardid, mida saab kasutada määruse (EL) 2018/1139 ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide nõuetele vastavuse tõendamiseks. Nendest lähtutakse toodete, isikute ja organisatsioonide sertifitseerimisel. Teatavaid sertifitseerimistingimusi kasutab EASA sertifitseerimisalusena sertifikaatide väljaandmisel, kui see on määrusega (EL) 2018/1139 ette nähtud.

Üksikasjalikud tehnilised kirjeldused on mittesiduvad standardid, mida amet annab välja määruse (EL) 2018/1139 ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide teatavate sätete rakendamiseks, kui määrusega (EL) 2018/1139 on ette nähtud, et organisatsioon või isik peab esitama nõuetele vastavuse deklaratsiooni üksikasjalike tehniliste kirjelduste alusel.

Nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid on ameti välja antavad mittesiduvad standardid, mille alusel organisatsioonid tõendavad vastavust määrusele (EL) 2018/1139 ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidele ja rakendusaktidele või sertifitseerimistingimustele ja üksikasjalikele tehnilistele kirjeldustele.

Juhendmaterjal on ameti avaldatav mittesiduv materjal, milles esitatakse selgitusi delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide, sertifitseerimistingimuste või üksikasjalike tehniliste kirjelduste kohta ning millest lähtutakse määruse (EL) 2018/1139, selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide, sertifitseerimistingimuste ja üksikasjalike tehniliste kirjelduste tõlgendamisel.

1.3.2.3. Paindlikkusmeetmed

Kuna lennundus on keerukas valdkond, ei ole normidega võimalik hõlmata kõiki olukordi ja tuleb säilitada tegevuse elluviimise võimaldamiseks vajalik paindlikkus, kuid samas tagada piisav ohutustase.

Selleks sisaldab määrus (EL) 2018/1139 paindlikkussätteid, mis võimaldavad liikmesriikidel teha määruse kohaldamisalasse kuuluvale füüsilisele või juriidilisele isikule erandeid kohaldatavatest nõuetest, kui tegemist on seda isikut mõjutavate teatavate kiireloomuliste ettenägematute asjaolude või kiireloomuliste käitamisvajadustega ja kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

- neid asjaolusid või vajadusi ei ole võimalik kohaldatavaid nõudeid järgides käsitleda;
- tagatud on ohutus, keskkonnakaitse ning vastavus kohaldatavatele olulistele nõuetele, mille saavutamiseks võib vajaduse korral kohaldada leevendusmeetmeid;
- liikmesriik on võtnud kõik võimalikud meetmed erandi andmisest põhjustatud turumoonutuste leevendamiseks ning
- erandi ulatus ei ole suurem ja selle kestus ei ole pikem, kui on rangelt vajalik, ning erandit kohaldatakse mittediskrimineerival viisil.

Kui erand tehti ajavahemikuks, mis on pikem kui kaheksa järjestikust kuud, või kui liikmesriik on teinud sama erandi mitu korda ja nende kehtivusaeg kokku ületab kaheksat kuud, hindab amet eespool sätestatud tingimuste täitmist ja annab kolme kuu jooksul pärast teate kättesaamise kuupäeva komisjonile soovitusse seoses selle hindamise tulemustega. Seejärel hindab komisjon kõnealust soovitusse arvesse võttes, kas kõnealused tingimused on täidetud. Kui komisjon leiab, et tingimused ei ole täidetud, või kui ta ei ole ameti tehtud hindamise tulemustega nõus, võtab ta kolme kuu jooksul pärast kõnealuse soovitusse kättesaamise kuupäeva vastu rakendusakti, mis sisaldab sellekohast otsust. Pärast teate saamist rakendusakti kohta, milles kinnitatakse, et kõnealused tingimused ei ole täidetud, tunnistab asjaomane liikmesriik tehtud erandi viivitamata kehtetuks.

Kui liikmesriik leiab, et vastavust lisades sätestatud kohaldatavatele olulistele nõuetele saab tõendada selle määrase alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides ja rakendusaktides kehtestatud erinevate meetmetega ning et kõnealustel meetmetel on tsiviillennundusohutuse või selle määrase kohaldamisalasse kuuluvate isikute või asjaomaste ametite tulemuslikkuse seisukohalt märkimisväärsed eeliseid, võib asjaomane liikmesriik esitada komisjonile ja ametile põhjendatud taotluse asjaomase delegeeritud õigusakti või rakendusakti muutmiseks, mis võimaldaks kasutada nimetatud muid meetmeid. Sel juhul esitab amet komisjonile põhjendamatu viivituseeta soovitus selle kohta, kas liikmesriigi taotlus vastab eespool sätestatud tingimustele. Vajaduse korral kaalub komisjon viivitamata ja kõnealust soovitust arvesse võttes asjaomase delegeeritud õigusakti või rakendusakti muutmist.

1.3.3. Tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimine

Lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise puhul kohaldatavad normid on kindlaks määratud Euroopa tasandil määruses (EL) nr 996/2010¹⁶. Kõnealune määrus tagab Euroopa tsiviillennundusohutusalase uurimise tõhususe, otstarbekuse ja kvaliteedi kõrge taseme ning selle ainus eesmärk on lennuõnnetuste ja intsidentide ärahoidmine tulevikus, ilma et osutataks süüle või vastutusele. Määrusega tugevdatakse lennuõnnetuste uurimisorganite vahelist koostööd; selleks loodi tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustik (ENCASIA) ja nähti ette ohutuse tagamise soovitude ja nendega seotud vastuste salvestamine ELi keskandmebaasis.

Lisateavet lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise menetluste kohta Euroopa Liidus on esitatud [punktis 1.5](#).

1.3.4. Tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamine ning juhtumite analüüs ja järeلمid

Määrus (EL) nr 376/2014¹⁷ sisaldab lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise ning juhtumite analüüsi ja järeلمitega seotud norme, millega täiendatakse valdkondlikes rakendusmäärustes sätestatud valdkondlikke lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise norme. Kõnealuse õigusaktiga kehtestatud nõuete eesmärk on edendada häid aruandlustavasid. Samuti sätestatakse õigusaktis tööstuse, liikmesriikide ja EASA kohustused seoses lennuohutust mõjutavate juhtumite kohta teabe kogumise ja nende analüüsimisega ohutusjuhtimismenetluste toetamise eesmärgil. Lisaks tagatakse õigusaktiga teabe nõuetekohane kaitse ning selle jagamine liikmesriikide vahel ja EASA-ga. Samuti sisaldab määrus sätteid, mille eesmärk on edendada õiglase suhtumise põhimõtteid kõigis liikmesriikides.

Määrusega loodi analüütikute võrgustik, mille eesmärk on teha tõenduspõhiselt kindlaks liidu tasandil võetavad vajalikud meetmed. Võrgustiku töö tulemusi kasutatakse EASP-s. Selles tegevuses on võimalik lähtuda programmi „Data4Safety“ platvormil kättesaadavatest täppisanalüütika andmetest, samuti saab vajaduse korral liita lennuohutust mõjutavate

16 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta määrus (EL) nr 996/2010 tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 295, 12.11.2010, lk 35).

17 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järeلمeid, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 996/2010 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/42/EÜ ja komisjoni määrused (EÜ) nr 1321/2007 ja (EÜ) nr 1330/2007 (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 122, 24.4.2014, lk 18).

juhtumitega seotud andmed muude andmeallikatega, et tugevdada kõnealuse tegevuse andmepõhist mõõdet ning võimaldada paremini kindlaks teha ja hinnata süsteemiüleseid riske.

1.3.5. Euroopa Liidu nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ELi piires tegevuskeeldu

Määruses (EÜ) nr 2111/2005¹⁸ (edaspidi „määrus nr 2111/2005“) on kehtestatud normid, mis käsitlevad ühistel kriteeriumidel põhineva ELi nimekirja koostamist ja avaldamist lennuettevõtjate kohta, kelle suhtes kohaldatakse liidus ohutuskalutlustel tegevuskeeldu. Kõnealuse määruse alusel vastu võetud [keelatud lennuettevõtjate nimekiri](#)¹⁹ on samuti määrus ja on seega liikmesriikides vahetult kohaldatav. Keelatud lennuettevõtjate nimekiri on kehtestatud komisjoni määrusega (EÜ) nr 474/2006²⁰. Seda ajakohastatakse regulaarselt.

Nimekirja ajakohastamisel abistab komisjoni lennuohutuskomitee, mis koosneb kõigi EASA liikmesriikide tehnilistest ekspertidest lennuohutuse valdkonnas ja mida juhatab komisjon. Komisjoni ettepaneku põhjal võtab lennuohutuskomitee oma arvamuse vastu kvalifitseeritud häälteenamusega²¹.

Otsus lennuettevõtja (või samas riigis sertifitseeritud lennuettevõtjate grupi) nimekirja lisamise või sealt väljajätmise kohta võetakse vastu määruses (EÜ) nr 2111/2005 sätestatud ühistest ohutuskriteeriumidest lähtudes. Kõnealuste kriteeriumide puhul võetakse arvesse näiteks seda, kas lennuettevõtjal on ohutuspuudujääke, kas lennuettevõtja või tema järelevalve eest vastutavad asutused ei suuda või ei soovi ohutuspuudujääke kõrvaldada, kas kolmandad riigid on lennuettevõtja suhtes kehtestanud tegevuskeeldu, kolmandate riikide või rahvusvaheliste organisatsioonide (Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni) koostatud auditoriandmeid ning lennuõnnetustega seotud teavet. Kõik kriteeriumid põhinevad asjaomastel lennundusohutusstandarditel, st kolmanda riigi käitajate puhul ICAO standarditel ja soovitusel või Euroopa ettevõtjate puhul ELi õigusel.

1.4. Ohutusülesanded ja vastutusala Euroopa Liidus

1.4.1. Otsustusprotsess Euroopa Liidus

ELTLi artikli 100 lõikega 2 on lubatud vastu võtta meetmeid muu hulgas ka lennutranspordi ohutuse suurendamiseks; meetmeid käsitlevad õigusaktid võtavad seadusandliku tavamenetluse kohaselt vastu Euroopa Parlament ja nõukogu pärast konsulteerimist Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega ning Regioonide Komiteega.

18 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2005. aasta määrus (EÜ) nr 2111/2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu, koostamist ja lennureisijate teavitamist lendu teenindavast lennuettevõtjast ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiivi 2004/36/EÜ artikkel 9 (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 344, 27.12.2005, lk 15).

19 Lisateave on kättesaadav aadressil http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_et.htm.

20 Komisjoni 22. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse rakenduseeskirjad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatükis nimetatud ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 84, 23.3.2006, lk 14).

21 Menetluse üksikasjad on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määruses (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

Selliseid õigusakte käsitlevad ettepanekud teeb komisjon, kellel on algatusõigus ning kes esitab need Euroopa Parlamendile ja nõukogule, kellele sageli viidatakse kui kaasseadusandjatele. Euroopa kodanike valitud Euroopa Parlament ja liikmesriikide esindajatest koosnev nõukogu võivad aluslepingute nõuete kohaselt muuta komisjoni ettepaneku teksti. Selleks et kaasseadusandjad saaksid õigusakti vastu võtta, peavad nad lõppkokkuvõttes jõudma kokkuleppele õigusakti teksti suhtes.

Kui nii Euroopa Parlament kui ka nõukogu on lõpliku teksti heaks kiitnud, kirjutavad sellele ühiselt alla Euroopa Parlamendi president ja nõukogu eesistuja ning mõlema institutsiooni peasekretärid. Pärast allakirjutamist avaldatakse tekstid *Euroopa Liidu Teatajas*.

Määrused on kogu ELis vahetult siduvad alates kuupäevast, mis on sätestatud *Euroopa Liidu Teatajas* avaldatud versioonis.

Eespool kirjeldatud menetluse alusel vastu võetud õigusaktides võidakse komisjonile anda delegeeritud ja rakendusvolitused. Komisjonil on sellised volitused üksnes juhul, kui alusaktis on nii sätestatud.

Delegeeritud õigusaktide vastuvõtmiseks on moodustatud konkreetne eksperdirühm, mille raames komisjon võtab delegeeritud õigusaktid vastu pärast seda, kui ta on reguleerimist käsitlevaid ettepanekuid põhjalikult arutanud liikmesriike esindavate ekspertidega. Rakendusaktide vastuvõtmisega seoses on määruste (EL) 2018/1139 ja (EL) nr 376/2014 rakendusaktide eelnõude vastuvõtmiseks loodud spetsiaalne komitee,²² kus komisjon esitab määruste eelnõud, mis enamasti põhinevad EASA ettepanekutel (arvamused). Enne ettepanekute avaldamist konsulteerib amet nende asjus põhjalikult sidusrühmadega. Määruse eelnõu arutatakse kõnealusel regulatiivkomitees, kuhu kuuluvad esindajad ELi 27 liikmesriigist ning kus osalevad kooskõlas EMP lepingu²³ ning Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelise õhustranspordialase kokkuleppega²⁴ vaatlejatena Islandi, Liechtensteini, Norra, Šveitsi ja EFTA järelevalveameti esindajad. Kui komitee esitab komisjoni meetmettepaneku kohta positiivse arvamuse, võetakse rakendusmäärus vastu.

Tsiviillennunduse valdkonnas on asjakohane veel üks komitee, nimelt lennuohutuskomitee, mis tegeleb selliste lennuettevõtjate nimekirja ajakohastamisega, kelle suhtes on kehtestatud tegevuskeeld määruse nr 2111/2005 alusel. Samuti tegutseb ühtse taeva komitee, kus võetakse vastu tulemuslikkuse kava käsitlevad normid, sealhulgas ATM/ANS-teenuste ohutusnäitajad.

1.4.2. Lennundusohutuse pädevusvaldkonnad ja kohustused Euroopa lennundusohutussüsteemis

1.4.2.1. Euroopa lennundusohutussüsteemis kehtivate pädevusvaldkondade ja kohustuste kokkuvõte

22 Tsiviillennunduse valdkonna ühiste ohutusnormide kohaldamise komitee – Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (EASA) komitee.

23 Euroopa Majanduspiirkonna leping, EÜT L 1, 3.1.1994, XIII lisa, lk 1–101.

24 Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vaheline õhustranspordialane kokkulepe (EÜT L 114, 30.4.2002, lk 73–90).

Tabel 2. ELi normide kohaselt pädevad asutused

PÄDEVUSVALDKOND	LIIKMESRIIGID	EASA
Õhusõidukite lennukõlblikkus ja keskkonnakaitse, sh: - lennukid, - tiivikõhusõidukid, - purilennukid, - õhupallid, - õhulaevad, - vertikaalstardi ja -maandumisega elektrilised (e-VTOL) õhusõidukid.	Õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifitseerimine	Õhusõiduki, mootori ja propellerite tüübisertifitseerimine
	Õhusõiduki mürataseme sertifitseerimine	Osade ja seadmete sertifitseerimine
	Ei kohaldata	Projekteerimisorganisatsioonide sertifitseerimine ja järelevalve
	Tootmisorganisatsioonide sertifitseerimine ja järelevalve, v.a organisatsioonid, kelle puhul on pädev asutus EASA	Kolmandate riikide tootmisorganisatsioonide sertifitseerimine ja järelevalve Selliste ELi tootmisorganisatsioonide sertifitseerimine ja järelevalve, kelle sertifikaat anti üle kooskõlas alusmääruse artikliga 64 või 65 ²⁵
	Hooldusorganisatsioonide (osa 145) sertifitseerimine ja järelevalve, v.a organisatsioonid, kelle puhul on pädev asutus EASA	Kolmandate riikide hooldusorganisatsioonide (osa 145) sertifitseerimine ja järelevalve Selliste osas 145 osutatud ELi organisatsioonide sertifitseerimine ja järelevalve, kelle sertifikaat anti üle kooskõlas alusmääruse artikliga 64 või 65
	Kombineeritud lennukõlblikkust korraldavate organisatsioonide (osa CAO) sertifitseerimine ja järelevalve, v.a organisatsioonid, kelle puhul on pädev asutus EASA	Kolmandates riikides asuvate kombineeritud lennukõlblikkust korraldavate organisatsioonide (osa CAO) sertifitseerimine ja järelevalve Selliste osas CAO osutatud ELi organisatsioonide sertifitseerimine ja järelevalve, kelle sertifikaat anti üle kooskõlas alusmääruse artikliga 64 või 65
Jätkuvat lennukõlblikkust korraldavate organisatsioonide (osa CAMO) sertifitseerimine ja järelevalve, v.a organisatsioonid, kelle puhul on pädev asutus EASA	Kolmandates riikides asuvate jätkuvat lennukõlblikkust korraldavate organisatsioonide (osa CAMO) sertifitseerimine ja järelevalve	

25 Artikkel 64 „Vastutuse ümberjaotamine liikmesriigi taotlusel“, artikkel 65 „Vastutuse ümberjaotamine, kui taotluse esitab rohkem kui ühes liikmesriigis tegutsev organisatsioon“.

	Hooldustöödega tegelevate volitatud lennundustehniliste töötajate litsentsimine	Selliste jätkuvat lennukõlblikkust korraldavate ELi organisatsioonide sertifitseerimine ja järelevalve, kelle sertifikaat anti üle kooskõlas alusmääruse artikliga 64 või 65
	Lennundustehniliste töötajate koolitusorganisatsioonide (osa 147) sertifitseerimine ja järelevalve, v.a organisatsioonid, kelle puhul on pädev asutus EASA	Ei kohaldata
Lennutegevus	Ei kohaldata	Kolmandates riikides asuvate lennundustehniliste töötajate koolitusorganisatsioonide (osa 147) sertifitseerimine ja järelevalve
	Ärilise lennutranspordiga tegelevate käitajate / lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) omanike sertifitseerimine ja järelevalve, v.a käitajad / sertifikaadi omanikud, kelle puhul on pädev asutus EASA	Selliste ELis asuvate lennundustehnilisi töötajaid koolitavate koolitusorganisatsioonide (osa 147) heakskiit, kelle sertifikaat anti üle kooskõlas alusmääruse artikliga 64 või 65
	Muude käitajate (mitteäriplaneeritud lennutegevus, erilennud) järelevalve / neile loa andmine, v.a käitajad, kelle puhul on pädev asutus EASA	Kolmandate riikide käitajatele (äriplaneeritud lennutransport) lubade andmine
Lennumeeskond ja meditsiin	Piloodilubade ja tervisetõendite väljaandmine	Selliste ärilise lennutranspordiga tegelevate käitajate sertifitseerimine ja järelevalve, kelle AOC anti üle kooskõlas alusmääruse artikliga 64 või 65
	Salongipersonali tunnistuste väljaandmine	Muude käitajate järelevalve / neile loa andmine, kui vastutus järelevalve eest anti üle kooskõlas alusmääruse artikliga 64 või 65
	Piloodikoolitusorganisatsioonide sertifitseerimine ja järelevalve, v.a organisatsioonid, kelle puhul on pädev asutus EASA	Ei kohaldata
		Ei kohaldata
		Kolmandate riikide piloodikoolitusorganisatsioonide sertifitseerimine ja järelevalve
		Selliste ELi piloodikoolitusorganisatsioonide sertifitseerimine ja järelevalve, kelle sertifikaat anti üle kooskõlas alusmääruse artikliga 64 või 65

	Lennundusmeditsiinikeskuste sertifitseerimine ja järelevalve, v.a organisatsioonid, kelle puhul on pädev asutus EASA	Kolmandate riikide lennundusmeditsiinikeskuste sertifitseerimine ja järelevalve
	Lennutreeningseadmete sertifitseerimine ja järelevalve, v.a lennutreeningseadmed, mille puhul on pädev asutus EASA	Järgmiste lennutreeningseadmete sertifitseerimine: – EASA sertifitseeritud koolitusorganisatsioonide kasutatavad lennutreeningseadmed; – kolmandas riigis asuvad lennutreeningseadmed; – liikmesriigis asuvad lennutreeningseadmed (liikmesriigi taotluse alusel).
	Instruktorite ja eksamineerijate ning lennundusarstide sertifitseerimine	Ei kohaldata
ATM/ANS-teenused	ATM/ANS-teenuste osutajate sertifitseerimine ja järelevalve, v.a organisatsioonid, kelle puhul on pädev asutus EASA	Kolmandate riikide ATM/ANS-teenuste osutajate sertifitseerimine ja järelevalve Üleeuroopaliste ATM/ANS-teenuste osutajate, sh võrgustiku haldaja ja andmeteenuste osutajate sertifitseerimine ja järelevalve
	Ei kohaldata	Sertifitseerimine ja järelevalve ohutusega seotud teatava ATM/ANS-varustuse sertifikaatide ning nendega seoses esitatud deklaratsioonide puhul
	Lennujuhtide (sh instruktorid ja tasemetestijad) lubade ja tervisetõendite väljaandmine	Ei kohaldata
	Lennujuhtide koolitusorganisatsioonide sertifitseerimine ja järelevalve, v.a organisatsioonid, kelle puhul on pädev asutus EASA	Kolmandas riigis asuvate lennujuhikoolitusorganisatsioonide sertifitseerimine
	Lennundusarstide ja meditsiinikeskuste sertifitseerimine	Ei kohaldata
Lennuväljad (sh kopteriväljakud ning vertikaalset õhkutõusu ja maandumist võimaldav taristu (<i>vertiport</i>))	Lennuväljade ja nende ohutusega seotud varustuse sertifitseerimine	Sertifitseerimine ja järelevalve ohutusega seotud teatava lennuväljavarustuse sertifikaatide ning nendega seoses esitatud deklaratsioonide puhul
	Lennuvälja käitajate ja nende lennutegevuse	Ei kohaldata

	sertifitseerimine	
Mehitamata õhusõiduki süsteem (mehitamata õhusõidukid)	Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajate ja sertifitseeritud mehitamata õhusõidukite süsteemide registreerimine	Erikategoorias kasutamiseks ette nähtud mehitamata õhusõidukite süsteemide projekteerimise kontrollimine
	Erikategoorias kasutamiseks ette nähtud mehitamata õhusõidukite süsteemide tegevuslubade väljastamine	Ei kohaldata
	Kerge mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja pädevustunnistuse (LUC) esmane väljaandmine ja pidev järelevalve	Ei kohaldata
	Mehitamata õhusõidukite süsteeme käitavate kaugpilotide lubade väljaandmine ja tervisetõendid	Ei kohaldata
U-space	Õhuruumiga seotud riskide hindamine, U-space'i õhuruumi määramine, õhuruumi dünaamiline ümberkujundamine ja seotud ülesanded	Ei kohaldata
	Ühtse ühise teabeteenuse osutaja määramine ja sertifitseerimine	Ei kohaldata
	Muude U-space'i teenuseosutajate sertifitseerimine	Üleeuroopaliste U-space'i teenuseosutajate ja kolmandate riikide U-space'i teenuseosutajate sertifitseerimine

Märkus.

Eri pädevusvaldkondade heakskiitmis-/sertifitseerimisülesanded hõlmavad vajaduse korral ka ohutusjuhtimist ja infoturbe haldust. Kohaldatavatele nõuetele vastavust kontrollitakse esmasel sertifitseerimisel/heakskiitmisel ja pideva järelevalve menetluste raames ning selle kohta ei anta eraldiseisvat heakskiitu / organisatsiooni sertifikaati. Seega vastab nende valdkondade ülesannete jaotus tabelis 2 kirjeldatule.

Joonis 1. Euroopa lennundusohutuse süsteemi sidusrühmade omavaheline seotus



1.4.2.2. Liikmesriigid

Seadusandliku tavamenetluse raames on liikmesriikide esindajatest koosnev nõukogu koos Euroopa Parlamendiga kaasseadusandja (vt [punkt 1.3.1](#)). Liikmesriigid (kuid mitte nõukogu tasandil) osalevad ka rakendusaktidega seotud otsustusprotsessis selleks kehtestatud komiteemenetluse kaudu (vt [punkt 1.4.1](#)).

Liidu õiguse kohaselt vastutavad liikmesriigid jätkuvalt järgmiste valdkondade reguleerimise eest:

- määruse (EL) 2018/1139 I lisas loetletud õhusõidukite (nt teatavad ajaloolised õhusõidukid, eksperimentaallennukid, kerged õhusõidukid jne) lennukõlblikkus;
- õhusõidukite käitamine sõjaväeliste, tolli, politsei, otsingu- ja pääste-, tuletõrje, rannikuvalve või muude samalaadsete tegevuste elluviimisel või teenuste osutamisel, kui kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 2 lõikega 6 ei ole otsustatud kohaldada ELi nõudeid;
- ATM/ANS-teenused, sealhulgas süsteemid ja koostisosad, mida osutab või mille teeb kättesaadavaks sõjavägi, kui liikmesriik ei ole kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 2 lõikega 6 otsustanud kohaldada ELi nõudeid;
- lennuväljad, mida kontrollib ja kasutab sõjavägi, kui liikmesriik ei ole kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 2 lõikega 6 otsustanud kohaldada ELi nõudeid;

Märkus. Ilma et see piiraks liikmesriikide julgeoleku- ja kaitsenõudeid, tagavad liikmesriigid, et punktis c osutatud ja tsiviillennuliikluse tarbeks osutatavate ATM/ANS-teenuste ning punktis d osutatud ja üldsusele avatud rajatiste ohutustase ja koostalitlusvõime tsiviilotstarbeliste süsteemidega on samaväärsed sellega, mis saavutatakse määruses (EL) 2018/1139 kehtestatud oluliste nõuete kohaldamisega.

- lennuväljad, mis ei vasta vähemalt ühele järgmistest kriteeriumidest:

- i) on üldsusele avatud;
- ii) teenindavad ärilise lennutranspordi lende;
- iii) lende teenindatakse instrumentaallähenemis- või väljumisprotseduuride abil ning
 - a. kattega lennuraja pikkus on vähemalt 800 meetrit või
 - b. teenindatakse üksnes koptereid;
- f) liikmesriigi otsuse alusel lennuväljad, mis vastavad kõigile punkti e alapunktides i–iii esitatud kriteeriumidele, kuid ei teeninda aastas üle 10 000 ärilise lennutranspordi reisija ja lennuväljal ei tehta aastas üle 850 lastimistoimingut;
- g) lennuaja piirangud valdkondade puhul, mis ei kuulu ELi õiguse kohaldamisalasse (vt määruse (EL) nr 965/2012 artikkel 8).

Määruse (EL) 2018/1139 artikli 2 lõike 6 kohaselt võib liikmesriik otsustada kohaldada III peatüki I, II, III või VII jagu eraldi või kombineerituna määruse artikli 2 lõike 3 punktis a osutatud kõigi või osa tegevuste suhtes ning kõnealuste tegevustega seotud töötajate ja organisatsioonide suhtes, kui ta leiab, et asjaomaste tegevuste, töötajate ja organisatsioonide eripära ning asjaomaste sätete eesmärki ja sisu arvesse võttes on kõnealuseid sätteid võimalik tulemuslikult kohaldada. Võimalus nõudeid kohaldada pakub liikmesriikidele paindlikkust otsustamisel, millistes valdkondades oleks otstarbekam kohaldada liidu õigust, et parandada ohutust, koostalitlusvõimet või tõhusust.

Kuigi suurem osa lennundusohutusosalastest õigusaktidest võetakse vastu Euroopa Liidu tasandil, vastutavad liikmesriigid lennundusohutuse tagamise eest oma territooriumil ja õhuruumis. Enamik määruse (EL) 2018/1139 ja selle rakenduseeskirjadega ette nähtud sertifitseerimistoiminguid, näiteks riiklike organisatsioonide sertifitseerimine ja töötajatele lubade väljaandmine, toimub riigi tasandil. Liikmesriigid teostavad kõnealuste isikute ja organisatsioonide üle järelevalvet, korraldavad auditeid, hindamist ja kontrolli ning võtavad meetmeid, et hoida ära nõuete rikkumist.

Teatavates valdkondades antakse sertifikaadid aga välja Euroopa Liidu tasandil. Kõnealustes valdkondades on liikmesriigid neile Chicago konventsiooniga ette nähtud kohustused delegeerinud ELile (vt täpsemalt joonis 2 eespool).

Määruse (EL) 2018/1139 artikli 64 lõike 7 kohaselt ei piira selle artikli kohane vastutuse ümberjaotamine liikmesriikide õigusi ega kohustusi, mis tulenevad Chicago konventsioonist. Kui liikmesriik jaotab selle artikli kohaselt ümber vastutuse talle Chicago konventsiooniga pandud ülesannete eest, teavitab ta ICAOd asjaolust, et talle Chicago konventsiooni alusel määratud funktsioone ja kohustusi täidab tema nimel amet või teine liikmesriik.

Samuti peavad liikmesriigid kooskõlas ICAO standarditega ja määruse (EL) 2018/1139 II peatüki alusel välja töötama riigi lennundusohutusprogrammi (SSP), mis peab olema vastavusse viidud EASPga ning mis toetab Euroopa lennundusohutussüsteemi elluviimist.

1.4.2.3. Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (EASA)

Euroopa Lennundusohutusamet loodi 2002. aastal selleks, et korraldada paremini kõiki määrusega (EL) 2018/1139 hõlmatud tegevusvaldkondi ning et teatavaid ELi tasandil täidetavaid ülesandeid teostaks üks spetsialiseeritud ekspertasutus. EASA-s töötab enam kui 800 lennunduseksperti ja ametnikku kõikidest liikmesriikidest. EASA peakorter asub Kölnis (Saksamaa) ning asutusel on büroo Brüsselis ja veel viis bürood – Washingtonis (USA), Montrealis (Kanada), Pekingis (Hiina), Panamás (Panama) ja Singapuris.

EASA on tehnilistes küsimustes sõltumatu ning õiguslikult, halduslikult ja majanduslikult autonoomne. EASA on juriidiline isik ning täidab talle määrusega (EL) 2018/1139 ette nähtud ülesandeid ja kohustusi.

EASA haldusnõukogu, kuhu kuuluvad ELi 27 liikmesriigi, Islandi, Liechtensteini, Norra, Šveitsi ja komisjoni esindajad, määrab kindlaks EASA tööprogrammi, koostab eelarve ja jälgib ameti tööd. Samuti kutsub haldusnõukogu oma aruteludele vaatlejaid ELi naaberriikidest, kes on sõlminud ELiga üldise lennunduslepingu, ning EASA nõuandekogu, kuhu kuuluvad tööstuse esindajad.

EASA tegutseb pädeva asutusena lennundusvaldkondades, mis on loetletud eespool joonisel 2. Sellega seoses vastutab EASA alates 2003. aastast õhusõidukite tüübisertifitseerimise eest ELis. EASA välja antud sertifikaat tõendab, et õhusõidukitüüp vastab ELi õigusaktides sätestatud ohutusnõuetele. EASA jälgib kasutusel olevaid õhusõidukite tüüpe kõnealuse tüübi projekti alusel toodetud õhusõidukite kogu kasutusaja vältel. Seepärast võib EASA anda volituse meetmete võtmiseks, kui on avastatud ohuolukord. Selleks annab EASA välja lennukõlblikkus-direktiive, mis on adresseeritud tüübisertifikaadi omanikule ja mida käitajad peavad õhusõidukite hooldamisel järgima.

EASA täidab ka eespool joonisel 3 loetletud eri ülesandeid ja kohustusi. Muu hulgas koostab amet arvamusi, millega aidatakse komisjonil ette valmistada delegeeritud ja rakendusmääruste tehnilisi osi, ning võtab need arvamused vastu.

Nende arvamuste koostamisel abistavad EASA-t nõuandvad organid, kes annavad samuti nõu EASA normide koostamise korra sisu, prioriteetide ja elluviimise alal EPAS-e kontekstis. Samuti kavandab amet ja võtab vastu meetmed (sertifitseerimistingimused ja muud üksikasjalikud tehnilised kirjeldused, nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid ja juhendmaterjal), millega toetatakse nende ühiste tehniliste eeskirjade rakendamist.

Lisaks korraldab EASA liikmesriikides standardimiskontrolle, et jälgida, kuidas liikmesriigid kohaldavad määruse (EL) 2018/1139 sätteid ja selle rakenduseeskirju (vt ka [punkt 3.1.1](#)). Amet annab aru komisjonile, kes teeb ametiga peetavate tehniliste ja juriidiliste konsultatsioonide alusel lõpliku otsuse selle kohta, kas nõuetele mittevastavuse korral võetakse meetmeid nõuete täitmise tagamiseks.

ATM/ANS-teenuste valdkonnas osutab EASA komisjonile tehnilist abi ühtse Euroopa taeva algatuse rakendamisel. Selleks teeb amet tehnilisi kontrolle ja uurimisi ning uuringuid, samuti aitab rakendada lennuliikluse korraldamise üldkava, sealhulgas aitab välja töötada ja rakendada SESARi programmi. Eeskätt aitab amet täita reguleerimise ja rakendamisega seotud vajadusi SESARi oluliste käitamisalaste muudatuste ja muud laadi tehnoloogilise arengu puhul, muu hulgas U-space'i tehnoloogialahendused, virtualiseerimine, pilvepõhine arhitektuur ja käitamine irdtorni abil; selleks toetab amet SESARi uute töömeetodite ja uue tehnoloogia kasutuselevõttu ning käitamise parandamist. Samuti toetab amet SESARi kogu innovatsioonitsükli sellega, et hindab kavandatavaid süsteeme ja teostab järelevalvet kasutusele võetud lahenduste üle. Need elemendid on Euroopa tulevase õhuruumi struktuuri alustalad, mis aitavad tagada ohutuse, tõhususe ja keskkonnategevuse tulemuslikkuse. Lisaks tagab EASA komisjoni nimel järelevalve ühtse Euroopa taeva lennuliikluse korraldamise võrgustiku haldusasutuse üle.

EASA toetab ka aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkuse kava rakendamist, eeskätt esitab juhendmaterjale ühtse Euroopa taeva lennuliikluse korraldamise tulemuslikkuse kava ohutusosalaste osade kohta (vt punkt 2.3.1).

EASA-l on samuti õigus anda lubasid kolmandate riikide kommertslennuettevõtjatele, kes lendavad EASA 31 liikmesriigis, -riiki või -riigist. EASA võtab üle üksnes välisriigi käitaja hindamise ohutusosalase osa. Tegevuslubade väljaandmise eest vastutavad jätkuvalt

liikmesriikide ametiasutused. Lisaks koordineerib EASA Euroopa seisuplatsil tehtava kontrolli programmi, st välismaiste õhusõidukite ohutuse hindamist (SAFA), mille raames hinnatakse liidu lennujaamu kasutatavate välismaiste õhusõidukite ohutust.

Üldisemalt annab EASA vajaduse korral tehnilist nõu komisjonile ja liikmesriikidele. Samuti osutab amet lennundusohutuse ja lennuliikluse korraldamisega seotud tehnilist abi kolmandatele riikidele ja piirkondadele, kellega EL on sõlminud lennunduslepingud ning kelle puhul EL on võtnud kohustuse kõnealust abi anda. Vastavalt vajadusele osutatakse abi ka ELi liikmesriikide lennuametitele.

Peale selle täidab EASA andmete kogumise, analüüsi ja teadusuuringutega seotud ülesandeid, et suurendada lennundusohutust. Selles töös toetab teda lennundusohutusanalüütikute võrgustik. Amet koordineerib programmi „Data4Safety“, mille üks keskne eesmärk on tagada Euroopa lennundussektori stabiilne riskijuhtimissuutlikkus ning suurendada seeläbi võimet teha lennundusohutuse eri valdkondades kaalutletud andmepõhiseid otsuseid. Programmi eesmärk on kasutada ära enneolematul hulgal spetsiifilisi teadmisi ja andmeid, et leida lahendusi Euroopa transpordisektori olulistele praegustele ja edasistele probleemidele ja sõlmküsimustele.

EASA kuulub Euroopa lennunduskriiside koordineerimisüksusse, mis koordineerib võrgustiku tegevuse kriisiolukordadele reageerimise juhtimist lennunduspiirkonnas. Amet aitab oma pädevuse piires õigeaegselt reageerida lennunduskriisidele ja neid leevendada ning koordineerib seejuures oma tegevust muude asjaomaste sidusrühmadega.

Samuti koostab EASA lennundusohutuse Euroopa tegevuskava (EPAS) ja võtab selle vastu²⁶.

Selleks et pidevalt suurendada tsiviillennundusohutust liidus, ennetada uusi ohutusriske ja kasutada piiratud tehnilisi vahendeid parimal viisil, on oluline rakendada usaldusväärseid ohutusjuhtimispõhimõtteid. Ehkki EPAS oli juba varem hästi toimiv vahend ohutusplaneerimiseks ELi tasandil, tunnustati seda dokumenti ametlikult ja õiguslikult alles määruses (EL) 2018/1139. Tegevuskavas käsitletakse ohutusküsimusi ammendaval ja terviklikul viisil.

Määruse (EL) 2018/1139 II peatükis, milles käsitletakse ohutusjuhtimist, on kehtestatud nõue vastu võtta Euroopa lennundusohutusprogramm (EASP) ja lennundusohutuse Euroopa tegevuskava (EPAS). Nende sätetega võeti ühtlasi ELi õigusesse üle ICAO 19. lisa standardid ja soovitusel seoses riigi lennundusohutusprogrammidega (SSP).

Peale selle on määruses (EL) 2018/1139 sätestatud teatavad põhimõtted, millest EASA, komisjon ja liikmesriigid saavad lähtuda tsiviillennundusohutuse reguleerimisel ja lennundusohutuse parandamisel. Nende põhimõtetega on eelkõige ette nähtud, et ohutusmeetmed ja -normid peaksid olema kooskõlas ja proportsionaalsed nendega hõlmatavate eri liiki õhusõidukite, lendude ja tegevuste laadi ning nendega seotud riskidega. Samuti peaksid sellised meetmed olema sõnastatud võimalikult eesmärgipäraselt, kuid viisil, mis võimaldab saavutada neid eesmärke mitmesuguste vahendite abil, ning edendada süsteemset lähenemisviisi tsiviillennundusele, võttes arvesse lennundusohutuse ja muude tehnikavaldkondade, sh küberturbe omavahelist seost. See peaks võimaldama tagada nõutava ohutustaseme kulutõhusamalt ning soodustama innovatsiooni.

26 Üksikasjalik teave EPAS-e, selle väljatöötamise ja vastuvõtmise kohta on esitatud [punktis 2.2](#). Inglise keeles kasutati „European Plan for Aviation Safety“ asemel varem nimetust „European Aviation Safety Plan“. Kava nimetust muudeti selleks, et mitte segi ajada nimetusi „European Aviation Safety Programme“ (EASP) ja „European Aviation Safety Plan“ (EASP).

1.4.2.4. Euroopa Komisjon

Komisjon koostab Euroopa seadusandlikke ettepanekuid seadusandliku tavamenetluse raames (vt ka [punkt 1.3.1](#)) ning koostab ja võtab vastu rakendusakte ja delegeeritud õigusakte, kui see on alusaktiga ette nähtud.

Kui ELi õigusakt on vastu võetud, kannavad liikmesriigid esmast vastutust selle nõuetekohase ja õigeaegse kohaldamise eest. Komisjon jälgib õigusaktide nõuetekohast kohaldamist liikmesriikides (vt ka [punkt 3.1.1](#)) ning amet toetab komisjoni selles töös standardimiskontrolli kaudu.

Sellega seoses võib komisjon võtta meetmeid, kui liikmesriiki kahtlustatakse liidu õiguse rikkumises. Kui varases etapis lahendust ei leita, võib komisjon – tavaliselt pärast EASA-ga konsulteerimist – algatada ametliku rikkumismenetluse ja lõppkokkuvõttes pöörduda liikmesriigi vastu Euroopa Kohtu poole (vt punkt 1.6).

Euroopa Parlament ja nõukogu võtavad vastu ELi aastaelarve ning komisjon vastutab selle täitmise eest. Sellega seoses tagab komisjon, et EASA-le eraldatakse piisavalt rahalisi vahendeid ELi rahastamisest sõltuvaks tegevuseks.

Lisaks koostab komisjon EASP, võtab selle vastu ja ajakohastab seda. Kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 5 lõikega 1 ajakohastab komisjon EASPd vastavalt vajadusele, et võtta arvesse programmis tehtud muudatusi, ning konsulteerib sel eesmärgil ameti ja liikmesriikidega.

1.5. Lennuõnnetuste ja intsidentide uurimine

1.5.1. Kohaldatavad normid

Lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise eest – selleks et teha lennundusohutuse suurendamiseks kindlaks nende põhjused ja esitada ohutuse tagamise soovitusi, et hoida ära nende kordumist – vastutavad endiselt liikmesriigid.

Õiguslik alus lennuõnnetuste ja intsidentide uurimiseks ja ennetamiseks on ELi tasandil ette nähtud määrusega (EL) nr 996/2010. See tagab Euroopa tsiviillennundusohutusalauste uurimiste tõhususe, kiiruse ja kõrge kvaliteedi ning selle ainus eesmärk on lennuõnnetuste ja intsidentide ennetamine tulevikus, ilma et osutataks süüle või vastutusele. Kõnealuste normidega tagatakse eelkõige, et lennuõnnetuste ja intsidentide uurimist juhtiv asutus (lennuõnnetuste uurimisorgan) on sõltumatu riigi muudest lennundusorganisatsioonidest ja kõigist teistest isikutest või üksustest, kelle tegevus võiks olla vastuolus lennuõnnetuste uurimisorganile usaldatud ülesandega või mõjutada tema objektiivsust. Normidega on ette nähtud, et lennuõnnetuste uurimisorganile usaldatud ülesanded võivad hõlmata ka lennundusohutusega seotud teabe kogumist ja analüüsimist, eriti lennuõnnetuste ennetamiseks. Kõnealuste tegevuste, uuringute või eri uurimiste analüüsi tulemusena võidakse anda ka ohutuse tagamise soovitusi, mida asjaomane adressaat peab arvesse võtma ja mille alusel ta peab vastavalt vajadusele meetmeid võtma, et nõuetekohaselt ennetada lennuõnnetusi ja intsidente tsiviillennunduses.

1.5.2. Ohutuse tagamise soovitusel

Määruse (EL) nr 996/2010 kohaselt peab ohutuse tagamise soovitusel adressaat teavitama soovitusel andnud lennuõnnetuste uurimisorganit 90 päeva jooksul pärast vastava kirja kättesaamist meetmetest, mida on võetud või mida kaalutakse, vajaduse korral meetmete võtmiseks vajalikust ajast ning juhul, kui meetmeid ei võeta, siis põhjustest, miks meetmeid ei võeta. 60 päeva jooksul pärast vastuse kättesaamist teavitab lennuõnnetuste uurimisorgan

adressaati sellest, kas ta peab vastust piisavaks, ja esitab põhjendused, kui ta ei ole nõus otsusega meetmeid mitte võtta.

Lennuõnnetuste uurimisorganid kehtestavad menetlused ohutuse tagamise soovitudele esitatud vastuste registreerimiseks ning ohutuse tagamise soovitude saanud üksused kehtestavad menetlused, mille abil jälgitakse saadud soovitude tulemusena võetud meetmete kulgu. EASA menetleb ametile adresseeritud soovitusi ohutuse tagamiseks ning esitab nende soovitude menetlemise kohta eduaruandeid ja statistikat.

Kõnealuse õigusaktiga on samuti kehtestatud nõue, et ohutuse tagamise soovitud ja asjaomased vastused registreeritakse komisjoni hallatavas Euroopa keskses andmekogus. Samamoodi registreerivad lennuõnnetuste uurimisorganid Euroopa keskses andmekogus kõik sellised ohutuse tagamise soovitud, mille on andnud kolmandad riigid.

Arvestades, et määruse (EL) nr 996/2010 üldeesmärk on vähendada lennuõnnetuste arvu ja edendada ohutusega seotud intsidentide kohta tehtud järelduste levitamist, on üldsusel õigustatud vajadus saada juurdepääs ohutuse tagamise soovitudele (ning nende kohta esitatud vastustele). Kuna turvalisusega seotud põhjustel ei tohiks üldsusel olla otsejuurdepääsu Euroopa keskele andmekogule, tehakse kõik Euroopa keskses andmekogus sisalduvad ohutuse tagamise soovitud ja neile antud vastused kättesaadavaks eraldiseisval avalikul veebisaidil – ECCAIRS 2 keskandmebaasis (www.aviationreporting.eu). Euroopa Liidu ühtse lennuohutust mõjutavast juhtumist ettekandmise süsteemi (ECCAIRS) eesmärk on pakkuda digitaalset platvormi määruses (EL) nr 376/2014 kehtestatud sätete rakendamiseks. ECCAIRS toetab lennuameteid ohutusalase teabe kogumisel, jagamisel ja analüüsimisel, et lõppkokkuvõttes parandada lennundusohutust. EASA osutab komisjonile abi Euroopa keskse andmekogu haldamisel.

1.5.3. Koostöö muude üksustega

Määrusega nr 996/2010 tugevdatakse veelgi lennuõnnetuste uurimisorganite vahelist koostööd – selleks loodi tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustik (ENCASIA), kuhu kuulub iga liikmesriigi lennuõnnetuste uurimisorgani juht ja/või mitme transpordiliigiga tegeleva organi korral selle lennundusharu juht või nende kummagi esindaja. ENCASIA eesmärk on veelgi parandada lennuõnnetuste uurimisorganite korraldatavate uurimiste kvaliteeti ja suurendada nende sõltumatust, soodustades uurimismeetodite ja uurijate väljaõppe rangete standardite rakendamist. Eelkõige annab ENCASIA ELi institutsioonidele nõu kõikides ohutusalase uurimisega seotud küsimustes, edendab lennundusohutuse suurendamiseks vajaliku teabe jagamist, koordineerib ja korraldab vastastikuste eksperdi hinnangute andmist ja koolitusi ning edendab parimaid ohutusalase uurimise tavasid. Samuti on ENCASIA-le antud ülesanne analüüsida ELi liikmesriikide antud või vastu võetud soovitusi ohutuse tagamise kohta, et teha kindlaks kogu liidu jaoks olulised ohutuse tagamise soovitud.

Määrusega (EL) nr 996/2010 pannakse ELi lennuõnnetuste uurimisorganitele kohustus vastavalt Chicago konventsiooni 13. lisale kutsuda ohutusalasel uurimisel osalema EASA ja asjaomase liikmesriigi (asjaomaste liikmesriikide) tsiviillennundusamet(id). EASA ülesanne on tegutseda nõuandjana ning toetada uurimist teostava või selles osaleva lennuõnnetuste uurimisorgani juhtivuurijat või volitatud esindajat, kuid mitte mõjutada uurimise sõltumatust. Ohutusalastel uurimistel saavad nõuandjana osaleda ka ELi liikmesriikide tsiviillennundusametid. EASA ja liikmesriikide tsiviillennundusametid toetavad nende osalusel toimuvat uurimist ka seeläbi, et varustavad uurimist juhtivat lennuõnnetuste uurimisorganit vajaliku teabe, nõustajate ja seadmetega.

Samuti on määruse eesmärk tõhustada koostööd lennuõnnetuste uurimisorganite ja muude ohutusalaselt uurimises tõenäoliselt osalevate asutuste, nagu õigus-, tsiviillennundus-, otsingu- ja päästeasutuste vahel.

1.6. Nõuete täitmise tagamine

1.6.1. Nõuete täitmise tagamine liikmesriikide puhul

Euroopa Liidu lepingu artikli 17 lõike 1 kohaselt tagab komisjon aluslepingute ja ELi institutsioonide poolt aluslepingute alusel võetud meetmete rakendamise ning teostab järelevalvet liidu õiguse kohaldamise üle Euroopa Liidu Kohtu kontrolli all. ELTLi artiklis 258 on kehtestatud ELi üldine nõuete täitmise tagamise menetlus, nimelt on komisjonile antud õigus algatada liikmesriikide suhtes rikkumismenetlusi, kui ta leiab, et liikmesriik ei ole täitnud oma kohustusi. Võimalikke rikkumisi saab kindlaks teha mitmel viisil. Enamasti lähtutakse EASA korraldatud standardimiskontrolli tulemustest. Standardimiskontrolliga aidatakse komisjonil jälgida lennundusohutusõiguse rakendamist. Samuti lähtutakse kaebustest, mille komisjon on saanud mitmesugustest allikatest – üksikisikutelt või institutsioonidelt.

Amet jälgib ELi lennundusohutusõiguse ja ATM/ANS-teenuste valdkonna õigusraamistiku enamiku nõuete täitmist, pidades silmas, et määruse (EL) 2018/1139 artikliga 85 on talle volitatud ülesanne aidata komisjonil jälgida, kuidas liikmesriigid kohaldavad kõnealust määrust ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusakte ja rakendusakte. Samuti volitas komisjon EASA-t täitma sama ülesannet ka määruse (EL) nr 376/2014 ja selle rakendusmääruse puhul.

Konkreetses rakendusmääruses (EL) nr 628/2013 kehtestatud sätete ja menetluste alusel jälgib EASA, kuidas liikmesriikide pädevad asutused kohaldavad eespool osutatud määruisi, delegeeritud õigusakte ja rakendusakte, ning korraldab standardimiskontrolle. Peale selle tehakse alates 2022. aastast standardimiskontrolle ka selleks, et hinnata liikmesriikide riigi lennundusohutusprogramme (SSP), mis peavad olema kooskõlas lennundusohutuse Euroopa tegevuskavaga (EPAS) ja sisaldama ICAO 19. lisas kirjeldatud elemente. SSP-s esitatakse või sellele lisatakse ka lennundusohutuse riiklik tegevuskava (SPAS), milles tehakse kindlaks asjaomase riigiga seotud peamised ohutusriskid ja kirjeldatakse nende riskide maandamiseks vajalikke meetmeid, sealhulgas EPAS-es osutatud riskid ja meetmed.

EASA koostab iga standardimiskontrolli kohta kontrolliaruande, kus käsitletakse kontrolli käigus avastatud puudusi ning mis saadetakse asjaomasele liikmesriigile ja komisjonile. Kui avastatud rikkumistest tulenevate puudustega nõuetekohaselt ei tegeleta, teatatakse juhtumist komisjonile, kes võib algatada rikkumismenetluse ELTLi artikli 258 alusel.

Lisaks standardimiskontrollile teevad komisjon ja EASA seiret määruse (EL) 2018/1139 ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide kohaselt ameti või liikmesriigi pädeva asutuse välja antud sertifikaatide ning füüsilise ja juriidilise isiku esitatud deklaratsioonide üle. Kui komisjon leiab, et juriidiline või füüsiline isik, kellele on välja antud sertifikaat või kes on esitanud deklaratsiooni, ei vasta enam selle määruse või selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide kohaldatavatele nõuetele, nõuab komisjon ameti soovitusel alusel kõnealuse isiku üle järelevalve teostamise eest vastutavalt liikmesriigilt, et see võtaks asjakohaseid korrigeerivaid ja kaitsemeetmeid, mis hõlmavad sertifikaadiga antud õiguste piiramist või selle kehtivuse peatamist (vt punkt 1.6.2.2 allpool).

1.6.2. Täitmise tagamine reguleeritavate tööstusharu organisatsioonide puhul

1.6.2.1. Trahvid ja karistused

Kehtivates lennundusohutust käsitlevates määrustes nõutakse, et liikmesriigid kehtestaksid trahvid ja karistused kõnealuste määruste ja nende rakenduseeskirjade (kui neid on) rikkumise eest. Need trahvid ja karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

Lisaks võib komisjon määruse (EL) 2018/1139 ja selle rakenduseeskirjade rikkumiste korral, kui amet on pädev asutus ja teeb organisatsiooni üle järelevalvet, määrata EASA taotluse korral rahatrahve või perioodilisi karistusmaksid isikutele ja ettevõtjatele, kellele EASA on välja andnud sertifikaadi. Need rahatrahvid või karistusmaksed peavad olema hoiatavad ja proportsionaalsed nii juhtumi tõsiduse kui ka asjaomase sertifikaadiomaniku majandussuutlikkuse suhtes ning nende puhul võetakse eelkõige arvesse seda, kui suurt ohtu kujutab juhtum ohutuse seisukohast. Komisjon koostab praegu kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 84 lõikega 4 delegeeritud õigusakti, milles sätestatakse trahvide ja perioodiliste karistusmaksete suuruse kehtestamise üksikasjalikud kriteeriumid ja meetodid ning nende kogumise kord, sealhulgas järelepärimisi, aruandlust ja kaitseõigusi käsitlevad normid.

1.6.2.2. Sertifikaatidega seotud toimingud ja muud meetmed

Määruse (EL) 2018/1139 kohaselt peavad liikmesriigid, komisjon ja EASA tegema koostööd, et tagada vastavus kõnealusele määrusele ja selle rakenduseeskirjadele. Liikmesriigid peavad lisaks nende välja antud sertifikaatide või saadud deklaratsioonide üle tehtavale järelevalvele teostama uurimisi, sealhulgas õhusõiduki kontrolli seisuplatsil, ning võtma kõik vajalikud meetmed, sealhulgas õhusõidukile lennukeelu kehtestamine. Kui pädev asutus (liikmesriigi asutus või EASA) on kindlaks teinud, et sertifikaadi omanik on nõudeid rikkunud, või pädevat asutust on sellest teavitatud, on tal õigus või kohustus sertifikaati muuta (piirata), see peatada või kehtetuks tunnistada vastavalt määruse (EL) 2018/1139 ja selle rakenduseeskirjade asjakohasele sättele.

Kui komisjon leiab, et füüsiline või juriidiline isik, kellele on välja antud sertifikaat või kes on esitanud deklaratsiooni, ei vasta enam kohaldatavatele nõuetele, nõuab komisjon ameti soovitusel sellelt liikmesriigilt, kes vastutab järelevalve teostamise eest, et võetaks asjakohaseid korrigeerivaid ja kaitsemeetmeid, mis hõlmavad sertifikaadiga antud õiguste piiramist või selle kehtivuse peatamist. Komisjon võtab vastu rakendusakti, mis sisaldab sellekohast otsust, ning pärast jõustumist ei ole teistel liikmesriikidel enam kohustust vastavat sertifikaati või deklaratsiooni vastastikku tunnustada. Kui komisjonil on piisavalt tõendeid selle kohta, et on võetud asjakohaseid korrigeerivaid meetmeid, võtab ta vastu otsuse vastastikuse tunnustamise taastamise kohta.

Samuti on EASA-l volitus ilma põhjendamatu viivitusega reageerida määruse (EL) 2018/1139 kohaldamisalasse kuulvale kiireloomulisele ohutusprobleemile, määrates kindlaks korrigeerivad meetmed, mille peavad võtma füüsilised ja juriidilised isikud, kelle suhtes amet tegutseb pädeva asutusena, ning levitades kõnealustele isikutele seonduvat teavet, sealhulgas suuniseid (ohutusdirektiivid) või soovitusi.

Ülesannete puhul, millega seoses vastutab sertifitseerimise ja järelevalve eest liikmesriik, määrab EASA kiireloomulise ohutusprobleemi tuvastamisel kindlaks saavutatavad ohutuseesmärgid ja soovib korrigeerivaid meetmeid, mida liikmesriikide pädevad asutused peaksid võtma. Sel juhul teavitavad liikmesriikide pädevad asutused EASA-t põhjendamatu viivitusega meetmetest, mis on võetud ameti kindlaksmääratud ohutuseesmärkide saavutamiseks.

Lisaks nendele meetmetele on liikmesriigid kehtestanud siseriiklikud poliitikapõhimõtted, et tagada õigusaktide nõuetekohane kohaldamine riigi tasandil. Chicago konventsiooni 19. lisa soovitus 3.2.1.2 on sõnaselgelt sätestatud, et riigid peaksid kehtestama nõuete täitmise tagamise poliitika, kus määratakse kindlaks tingimused ja asjaolud, mille korral on ohutusjuhtimissüsteemi rakendavatel teenuseosutajatel lubatud tegeleda teatavate ohutusküsimustega seotud sündmustega ja lahendada need küsimused organisatsioonisiselt oma ohutusjuhtimissüsteemi raames ning asjaomasele riigi ametiasutusele vastuvõetaval viisil.

2. EUROOPA OHUTUSRISKIDE JUHTIMINE

Määruse (EL) 2018/1139 kohaselt on oluline rakendada usaldusväärseid ohutusjuhtimis põhimõtteid, et pidevalt suurendada tsiviillennundusohutust liidus, ennetada uusi ohutusriske ja kasutada piiratud tehnilisi vahendeid parimal viisil. Määruses on järeldatud, et seepärast on vaja kehtestada ohutuse suurendamise meetmete kavandamise ja rakendamise ühine raamistik. Sel eesmärgil tuleks liidu tasandil koostada lennundusohutuse Euroopa tegevuskava (EPAS) ja Euroopa lennundusohutusprogramm (EASP). Samuti peaks iga liikmesriik koostama riigi lennundusohutusprogrammi (SSP) vastavalt Chicago konventsiooni 19. lisa nõuetele. Kõnealusele programmile tuleks lisada kava, milles kirjeldatakse meetmeid, mida liikmesriik võtab kindlakstehtud ohutusriskide maandamiseks.

Seda silmas pidades on määruse (EL) 2018/1139 II peatükiga „Lennundusohutuse juhtimine“ kehtestatud uus siduv õigusraamistik. Määruse artiklis 5 on sätestatud, et pärast ameti ja liikmesriikidega konsulteerimist võtab komisjon vastu Euroopa lennundusohutussüsteemi toimimist kirjeldava dokumendi, mis hõlmab norme, tegevusi ja protsesse, mida kasutatakse tsiviillennundusohutuse juhtimiseks liidus kooskõlas määrusega (EASP), avaldab kõnealuse dokumendi ja ajakohastab seda vastavalt vajadusele. Programm sisaldab vähemalt rahvusvahelistes standardites ja soovitustes kirjeldatud riiklike ohutusjuhtimisalaste ülesannetega seotud elemente. Selles kirjeldatakse ka määruse artiklis 6 osutatud EPAS-e väljatöötamist, vastuvõtmist, ajakohastamist ja rakendamist, mida tehakse tihedas koostöös liikmesriikide ja asjaomaste sidusrühmadega.

Määruse (EL) 2018/1139 artiklis 6 on sätestatud, et amet töötab tihedas koostöös liikmesriikide ja asjaomaste sidusrühmadega välja EPAS-e, võtab selle vastu, avaldab selle ja ajakohastab seda vähemalt kord aastas. Asjakohase ohutusteabe hindamise ning programmi „Data4Safety“ andmepõhiste väljundite alusel tehakse EPAS-es kindlaks Euroopa lennundusohutussüsteemi mõjutavad peamised ohutusriskid ning esitatakse kõnealuste riskide maandamiseks vajalikud meetmed. Samuti on selles artiklis sätestatud, et amet määrab – taas kord tihedas koostöös liikmesriikide ja asjaomaste sidusrühmadega – sihtotstarbelises ohutusriskiportfellis kindlaks artiklis osutatud ohutusriskid ja jälgib, kuidas asjaomased isikud rakendavad seonduvaid leevendusmeetmeid, sealhulgas kehtestab vajaduse korral ohutusnäitajad.

EPAS-es määratakse määruse (EL) 2018/1139 artiklis 1 sätestatud eesmärgi arvesse võttes kindlaks liidus kohaldatav ohutusalase tulemuslikkuse tase. Praktikas määratakse sel otstarbel kindlaks ohutuseesmärk, mille poole püüelda, ning see kombineeritakse tulemus- (käitamise seotud) ja protsessipõhiste ohutusnäitajatega ühtse Euroopa taeva lennuliikluse korraldamise tulemuslikkuse kava põhjal. Tulemuspõhised ohutusnäitajad määratakse kindlaks EASA iga-aastaselt ohutusalases ning neid jälgitakse Euroopa ohutusriskide juhtimise abil. Protsessipõhised ohutusnäitajad määratakse kindlaks EPAS-e 4. peatükis ning neid jälgitakse EASA standardimismenetluste kaudu. EASA tulemuslikkuse seire raamistiku põhimõtted ja tehniline suunitlus on vastavuses ühtse Euroopa taeva tulemuslikkuse kava ühe põhilise tulemusvaldkonnaga – ohutusega. Tulemusnäitajad töötab välja ameti juhitav tööühik ning neid toetavad vastavad nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid ja juhendmaterjalid. Nende näitajatega mõõdetakse organisatsiooni tasandi ohutusjuhtimise tõhusust ja seejärel jälgitakse ohutusega seotud tulemusi, lähtudes Euroopa keskses andmekogus sisalduvatest andmetest.

Komisjon, amet ja liikmesriigid püüavad ühiselt kõnealust ohutusalase tulemuslikkuse taset saavutada.

Määruse (EL) 2018/1139 artikliga 7 sätestati liikmesriikidele ametlik kohustus koostada riigi lennundusohutusprogramm (SSP). Selles on sätestatud, et iga liikmesriik koostab ja järgib

asjaomaste sidusrühmadega konsulteerides riigi ohutusprogrammi tsiviillennundusohutuse juhtimiseks oma vastutusalasse kuuluvate lennundustegevuste suhtes (riigi lennundusohutusprogramm, SSP); see programm peab olema kooskõlas vastava tegevuse ulatuse ja keerukusega ning EASP-ga. SSP sisaldab vähemalt rahvusvahelistes standardites ja soovitudes kirjeldatud riiklike ohutusjuhtimisalaste ülesannetega seotud elemente. Samuti määratakse SSP-s kindlaks asjaomase liikmesriigi vastutusalasse kuuluvate lennundustegevuste ohutuseesmärgid, mis tuleb riigi tasandil saavutada.

Määruse (EL) 2018/1139 artikli 8 kohaselt esitatakse SSP-s või sellele lisatakse lennundusohutuse riiklik tegevuskava (SPAS). Asjakohase ohutusteabe hindamise põhjal teeb iga liikmesriik asjaomaste sidusrühmadega konsulteerides selles kavas kindlaks oma tsiviillennundusohutussüsteemi mõjutavad peamised ohutusriskid ning esitab nende maandamiseks vajalikud meetmed.

Samuti on artiklis 8 täpsustatud, et SPAS hõlmab selliseid EPAS-es kindlaks tehtud riske ja meetmeid, mis on asjaomase liikmesriigi jaoks olulised, ning et liikmesriik teatab ametile sellistest EPAS-es kindlaks tehtud riskidest ja meetmetest, mis tema arvates ei ole riigi lennundusohutussüsteemi jaoks olulised, ning lisab vastavad põhjendused. See teave esitatakse tavaliselt otse SPAS-is. EPAS-e meetmeid, mida liikmesriigid peavad kaaluma, nimetatakse liikmesriikide ülesanneteks. Selleks et aidata liikmesriikidel välja selgitada SPAS-i seisukohast olulised EPAS-e elemendid, on sihtotstarbelise liikmesriikide ülesannet hõlmava meetme kirjelduses loetletud peamised põhilised riskivaldkonnad, mida liikmesriigid peaksid kaaluma. Nende põhiliste riskivaldkondade kaalumise kõrval on liikmesriikidel soovitatav vaadata läbi valdkondlikud ohutusriskiportfellid, mis sisaldavad terviklikku loetelu eri valdkondade prioriteetsetest ohutusküsimustest vastavalt EPAS-e III kõitele.

Kõnealuse uue peatükiga (II peatükk) täidetakse määrusega (EL) 2018/1139 rahvusvahelisi nõudeid, mis on kehtestatud Chicago konventsiooni 19. lisas ning mille kohaselt peab teenuseosutajatel olema asjaomase sertifitseerimise eest vastutavale riigile vastuvõetav ohutusjuhtimissüsteem. Peale selle peavad liikmesriigid ICAO 19. lisa kohaselt välja töötama ohutusjuhtimisprogrammi, st SSP, mille jaoks tuleb muu hulgas ette näha esmased lennundusõigusaktid, selged põhimõtted, eesmärgid ja ressursid, riiklik ohutusriskide juhtimise ja ohutuse tagamise süsteem ja funktsioonid ning ohutuse edendamise tegevused.

Seega on määrusega (EL) 2018/1139 antud liikmesriikidele ELi tasandil ülesanne koostada SSP ja seda järgida. Peale selle on EL asjaomaste ICAO standardite põhimõtteid varem arvesse võtnud mitmes Euroopa määruses, eelkõige määruse (EL) 2018/1139 rakenduseeskirjades.

2.1. Ohutusandmete kogumine, analüüsimine ja vahetamine

Ohutusteave on oluline vahend ohutusprobleemide kindlakstegemiseks. Mitme ELi määrusega on tagatud, et vajaduse korral kogutakse, analüüsitakse ja vahetatakse asjakohaseid andmeid ja asjakohast teavet. See hõlmab eelkõige tsiviillennunduses toimunud, lennuohutust mõjutavaid juhtumeid käsitlevat teavet (2021. aasta lõpuks oli Euroopa keskses andmekogus üle 2 400 000 kirje), ELi ja kolmandate riikide lennuettevõtjaid käsitlevat teavet õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise ELi programmi raames (2021. aasta lõpuks oli SAFA andmebaasis üle 160 000 aruande, arvestatuna ajast, mil SAFA süsteemist sai õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise ELi programm), ohutuse tagamise soovitusi käsitlevat teavet ohutuse tagamise soovitude infosüsteemi (SRIS) raames (2021. aasta lõpuks oli SRISis üle 4 100 soovituset) ning teavet, mis on kogutud ning mida on analüüsitud ja vahetatud seoses kolmandate riikide lennuettevõtjatele lubade andmise ning Euroopa keelatud õhusõidukite ohutusnimekirjaga.

ELis on lennuohutust mõjutavaid juhtumeid käsitleva teabe kogumine, analüüsimine ja vahetamine reguleeritud määrusega (EL) nr 376/2014. Selle õigusakti kohaselt peavad organisatsioonid, liikmesriigid ja EASA looma süsteemi, mis võimaldab koguda ja talletada teavet asjaomaste lennuohutust mõjutavate juhtumite kohta. Lennuohutust mõjutavate juhtumite kohta kogutud teavet analüüsitakse ja vajaduse korral võetakse leevendusmeetmeid. Kõik lennuohutust mõjutavate juhtumite üksikasjad ning ka nende analüüsi ja järeldemitega seotud teave edastatakse Euroopa kesksesse andmekogusse.

Euroopa keskses andmekogus esitatud teave lennuohutust mõjutavate juhtumite kohta tehakse kättesaadavaks liikmesriikidele (liikmesriikide lennuametid ja lennuõnnetuste uurimisorganid), EASA-le ja komisjonile. Euroopa keskses andmekogus sisalduvat teavet peab analüüsima määruse (EL) nr 376/2014 alusel loodud lennundusohutusanalüütikute võrgustik, et toetada Euroopa ohutusriskide juhtimist ja seega EPAS-e täiendamist.

Määrusega (EL) nr 376/2014 on asutustele ja EASA-le samuti pandud kohustus kasutada Euroopa ühist riskiklassifitseerimissüsteemi (ERCS)²⁷. ERCSiga mõõdetakse teatatud lennuohutust mõjutavate juhtumite ohutusriski kahemõõtmelise maatriksi abil.

- Esiteks hinnatakse maatriksiga raskusastet (read), st kindlaks tehakse õnnetuse halvim tõenäoline tagajärg juhul, kui hinnatav lennuohutust mõjutav juhtum oleks eskaleerunud õnnetuseks. Sel eesmärgil selgitatakse välja nii see, millist liiki õnnetus kõige tõenäolisemalt aset leiaks, kui ka võimalike inimohvrite arvu kategooria, lähtudes õhusõiduki suurusest ja selle asukohast asustatud või suure riskiga piirkondade suhtes.
- Teiseks hinnatakse võimalikkust/tõenäosust, st seda, kui lähedal oli lennuohutust mõjutav juhtum kõnealuse tagajärjega õnnetusele. Võimalikkuse/tõenäosuse kindlakstegemisega hinnatakse olemasolevate ohutussüsteemi barjääride tõhusust.

ERCSi kohaldamine aitab veelgi tõhustada ohutusjuhtimist ELi ja riigi tasandil, sealhulgas ohutusandmetest lähtuvat järelevalve suunamist (vt punkt 3.2.2).

Määruse (EL) nr 376/2014 alusel loodud süsteemis mängib olulist rolli ohutusteabe pideva kättesaadavuse tagamiseks rakendatav nn õiglane suhtumine, mille eesmärk on luua usalduslik keskkond, kus inimesed saavad end lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatades kindlalt tunda. Selline õiglasel suhtumisel põhinev keskkond tugineb määruses (EL) nr 376/2014 sätestatud olulistele põhimõtetele, mille hulka kuulub kaitse süüdistamise ja karistuse eest (välja arvatud tahtliku üleastumise või vastuvõetamatu käitumise korral).

Seda süsteemi täiendab programm „Data4Safety“, mille raames kogutakse vabatahtlikkuse alusel täiendavaid andmeid, näiteks lennu-, liiklus- ja ilmaandmed. Samuti aitab see suurendada analüütilist võimekust ning toetab edasiste riskide prognoosimist.

2.2. Ohutusriskide juhtimine ELi tasandil – lennundusohutuse Euroopa tegevuskava väljatöötamise ja ajakohastamise menetlus

Lennundusohutuse Euroopa tegevuskava (EPAS) hõlmab kuni 11. väljaandeni (2022–2026) viieaastast perioodi ning see anti välja jooksva kavana, mida igal aastal ajakohastati. Alates 12. väljaandest lühendati seda perioodi kolmele aastale, et viia tegevuskava vastavusse

²⁷ ERCS on osa määruse (EL) nr 376/2014 õigusraamistikust, eelkõige komisjoni 6. oktoobri 2020. aasta delegeeritud määruse (EL) 2020/2034 ja ka komisjoni 26. novembri 2021. aasta rakendusmääruse (EL) 2021/2082 kaudu, mis jõustub 1. jaanuaril 2023.

ülemaailmse lennundusohutuse tagamise kava (GASP) võrdlusperioodiga. I köites esitatavad strateegilised prioriteedid määratakse kindlaks kolmeaastaseks võrdlusperioodiks ning need vaadatakse vahepeal läbi, et tagada jätkuv asjakohasus. Kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 6 lõikega 1 vaadatakse EPAS-e II köide, milles kirjeldatakse EPAS-e meetmeid, ja ka III köide, mis sisaldab valdkondlikke ohutusriskiportfelle, ka edaspidi läbi ja neid ajakohastatakse kord aastas.

Tegevuskava põhineb – nii strateegiliste prioriteetide kui ka meetmete osas – asjaomastes sidusrühmadest koosnevates rühmades tehtaval töö, eeskätt:

- liikmesriikide nõuandeorgan ja sidusrühmade nõuandeorgan annavad nõu strateegiliste prioriteetide küsimuses;
- tehnilised/sektoriorganid (tehniline organ ja tehniline komitee – sektorikomiteed, mis koosnevad vastavalt liikmesriikide ja tööstuse esindajatest) pakuvad tehnilist ja käitamise seotud nõu, samuti tagasisidet rakendamise kohta; ning
- EASA ja tema ohustustegevuse partnerite (eelkõige programm „Data4Safety“) tehtav koostöö, millega toetatakse ohutusriskiportfellide väljatöötamist.

EPAS-e tavapärane programmiüksus koosneb kahest etapist ning kummaski etapis konsulteeritakse sihtotstarbeliselt sidusrühmadega.

I etapp:

- I etapis arutatakse Euroopa lennundusstrateegial põhinevaid strateegilisi prioriteete ning Euroopa ohutusriskide juhtimise protsessi abil kindlaks määratud ohusprioriteete EASA nõuandeorganitega ning need kinnitatakse. Liikmesriikide nõuandeorgan ja sidusrühmade nõuandeorgan koondavad oma valdkondlike allkomiteede kogutud sisendandmed ning esitavad EASA-le liikmesriikide/tööstuse seisukohad prioriteetide kohta. See etapp algatatakse iga kolme aasta tagant uue võrdlusperioodi esimesele aastale eelneva aasta alguses.

II etapp:

- kokkulepitud ohusprioriteetide alusel määratakse EASA ühtse programmi töö menetluse kohaselt kindlaks vahe-eesmärgid EPAS-e individuaalsete meetmete kavandamiseks või neid ajakohastatakse. Seejärel koostatakse EPAS-e projekt, mis esitatakse kõigile nõuandeorganitele üksikasjalike märkuste esitamiseks. Pärast nõuandeorganitega konsulteerimist ja märkuste analüüsi koostatakse EPAS-e lõplik projekt ning lisatakse III köide. See köide koostatakse Euroopa ohutusriskide juhtimise protsessi tulemusena ning selles esitatakse kõik valdkondlikud ohutusriskiportfellid, sealhulgas iga kindlakstehtud ja prioriteetseks määratud ohutusküsimuse kirjeldus.

Seejärel esitatakse kõigist kolmest köitest koosnev EPAS-e lõplik projekt heakskiitmiseks EASA haldusnõukogule. Pärast ametlikku heakskiitmist haldusnõukogus avaldatakse see EASA veebisaidil.

Lisateave EPAS-e väljatöötamise, sealhulgas komisjoni parema õigusloome põhimõtete kohaldamise ning eri rühmade kohta, kes EPAS-e väljatöötamisel osalevad, on kättesaadav siin:

- [„How EPAS is developed“](#);
- [„Working groups and Bodies having a role in EPAS“](#);

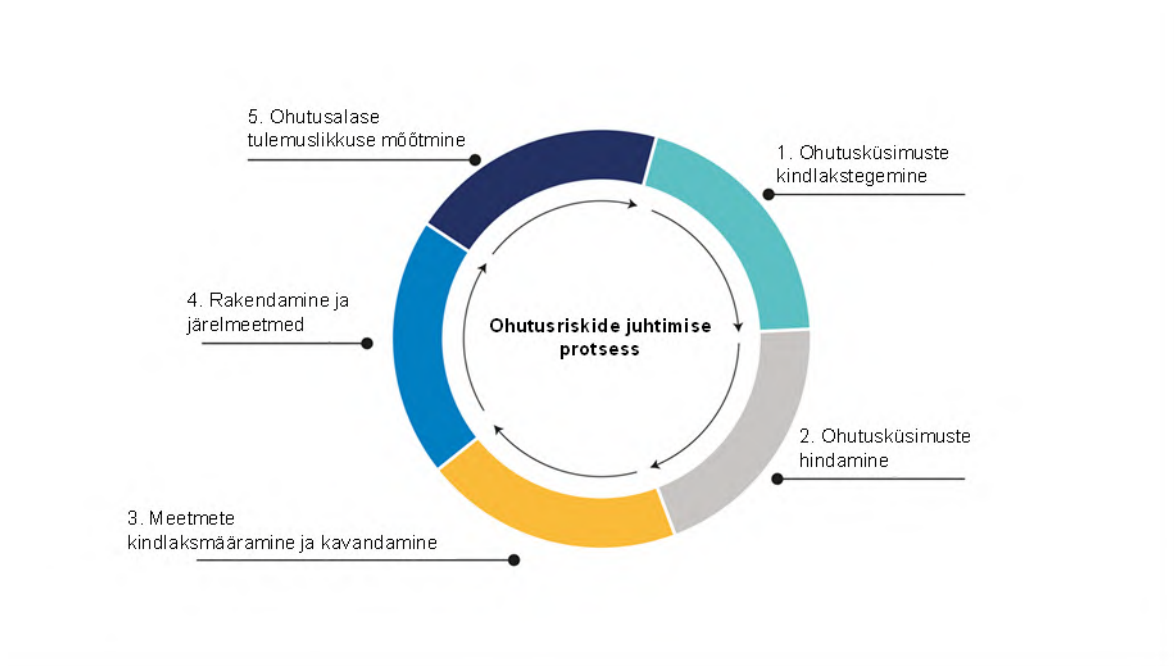
EPAS-e ohusprioriteedid ja nendega seotud meetmed määratakse kindlaks Euroopa ohutusriskide juhtimise protsessi abil, milles osalevad liikmesriigid, tööstus, komisjon ja EASA.

Euroopa ohutusriskide juhtimise protsess

Lennundusohutuse Euroopa tegevuskavas (EPAS) arvesse võetavad peamised ohutusriskid ja vastavad leevendusmeetmed määratakse kindlaks Euroopa ohutusriskide juhtimise protsessi abil. See protsess hõlmab teatavaid menetlusi, mille eesmärk on selgitada välja ohutusküsimused ja asjaomased leevendusmeetmed ning jälgida rakendamistegevust. Protsessi käigus analüüsitakse andmeid, mis on saadud eri allikatest ning riikide lennundusametites ja tööstuses ohutusküsimustega tegelevate partneritega (programmi „Data4Safety“ kaudu) ja lennundusohutusanalüütikute võrgustikuga tehtud koostöö tulemusena.

Euroopa ohutusriskide juhtimise protsess koosneb viiest konkreetsest etapist.

Joonis 2. Euroopa ohutusriskide juhtimise protsess



Ohutusküsimuste kindlakstegemine: see on ohutusriskide juhtimise protsessi esimene etapp, mille käigus analüüsitakse lennuohutust mõjutavate juhtumitega seotud andmeid, muud ohutusalast teavet ja tõendavat teavet, mis on saadud ohutusküsimustega tegelevate partneritega, eelkõige programmi „Data4Safety“ kaudu tehtud koostöö tulemusena. Amet registreerib need võimalikud ohutusküsimused ja seejärel läbivad need ohutustaseme esialgse hindamise. Selle hindamise tulemuste alusel otsustatakse, kas vastav ohutusküsimus tuleks ametlikult lisada asjaomasesse ohutusriskiportfelli või võtta muid meetmeid. Nõu annavad partnerid programmist „Data4Safety“ ning lennundusohutusanalüütikute võrgustik. Selle etapi tulemusena valmivad valdkondlikud ohutusriskiportfellid. Nendes portfellides järjestatakse nii põhilised riskivaldkonnad kui ka ohutusküsimused prioriteetsuse alusel. Valdkondlikud ohutusriskiportfellid avaldatakse EPAS-e III köites.

Ohutusküsimuste hindamine: kui ohutusküsimus on kindlaks tehtud ja kantud ohutusriskiportfelli, esitatakse selle kohta tehniline ohutustaseme hinnang. Need hinnangud esitatakse portfellis prioriteetsuse alusel. Hindamismenetlust koordineerib EASA ning seda toetavad programm „Data4Safety“ ja lennundusohutusanalüütikute võrgustik. Lisaks kutsutakse hindamisel osalema rühmade liikmeid. Sedalaadi koostöö ohutusküsimustega

tegelevate ameti partneritega on keskse tähtsusega, et saavutada parimad võimalikud tulemused. Selle tulemusena koostatakse ohutusküsimuse kohta hinnang, millel omakorda põhinevad võimalikud leevendusmeetmed EPAS-e jaoks.

Ohutusmeetmete kindlaksmääramine ja kavandamine: see etapp hõlmab mõjuhindangut, mis esitatakse parima sekkumise strateegia dokumendis, kus määratakse kindlaks võimalikud leevendusmeetmed, hinnatakse iga võimaliku meetme mõju ja kasutegureid ning esitatakse soovitusel parima(te) leevendusmeetme(te) kohta, mis EPAS-e alusel võetakse. Ohutusküsimuse hinnangu / parima sekkumise strateegia koonddokumendi alusel esitatakse EPAS-e meetmeid käsitlevad ametlikud ettepanekud nõuandeorganitele osana parima sekkumise strateegia ja/või EPAS-ega seotud konsulteerimisest.

EPAS hõlmab eri liiki meetmeid, näiteks normide koostamise ülesanded, ohutuse edendamise ülesanded või liikmesriikide ülesanded. EPAS-e eri liiki meetmete üksikasjalik kirjeldus ja nendega seotud vormid on kättesaadavad EASA veebisaidil EPAS-e lehel:

- [„EPAS action types and templates“](#).

Pärast arutelu ja kokkuleppele jõudmist lisatakse meetmed seejärel EPAS-e järgmise väljaandesse. Meetmed, mille kulud on väikesed või mis nõuavad kiiremat sekkumist, võetakse sageli kiirkorras ning need avaldatakse EPAS-e järgmises kättesaadavaks tehtavas ajakohastatud versioonis, ilma parima sekkumise strateegia dokumendita. Mõnel juhul on vaja kiireloomulisemaid ohutusmeetmeid, mis võidakse võtta enne EPAS-e järgmise väljaande avaldamist. Neid meetmeid EPAS-esse mõistagi ei lisata. Selliste meetmete puhul võidakse muu hulgas avaldada ohutusteabealane dokument või viia need viivitamata ellu ohutuse edendamise tegevusena.

Rakendamine ja järelmeetmed: menetluse järgmine etapp kätkeb endas EPAS-ega ette nähtud meetmete rakendamist ja järelmeetmeid.

EASA jälgib meetmete õigeaegset rakendamist ühtse programmi töö menetluse raames kindlaks määratud põhiliste tulemusnäitajate alusel. Edusammude kohta esitatakse korrapäraselt tagasisidet nõuandeorganite kohtumistel.

Määruse (EL) 2018/1139 artikli 8 kohaselt peavad liikmesriigid oma lennundusohutuse riiklikus tegevuskavas (SPAS) arvesse võtma asjaomaseid EPAS-e meetmeid ja seotud riske ning esitama põhjenduse, kui nad leiavad, et need meetmed ei ole nende jaoks asjakohased. Seda silmas pidades on SPAS endiselt oluline vahend, mille abil liikmesriigid saavad esitada teavet meetmete rakendamise kohta. Liikmesriigid peaksid oma SPAS-id läbi vaatama vähemalt kord aastas ning, kui SPAS-i ei ajakohastata igal aastal, säilitama andmeid asjaomaste EPAS-e meetmete rakendamise kohta, sealhulgas põhjendused juhtudel, mil neid meetmeid ei peeta asjakohaseks.

EASA hindab korrapäraselt riigi lennundusohutusprogrammi (SSP) rakendamist üksikute liikmesriikide tasandil osana ameti tegevusest valdkonna SYS standardimisel. Hindamise eesmärk on teha kindlaks tugevad küljed ja parandamist vajavad valdkonnad ning aidata seeläbi kaasa SSP-de rakendamise edasisele arengule Euroopas, et saavutada GASP-i ja EPAS-e eesmärgid seoses SSP-de tulemusliku elluviimisega 2025. aastaks. Sellega kaasneb riigi tasandil toimuva ohutusmeetmete planeerimise protsesside ja tulemuste hindamine. Peale selle korraldatakse nende EPAS-e meetmete puhul, mis on ühtlasi lisatud Euroopa piirkonna lennundusohutuse tagamise kavasse (EUR RASP), igal aastal rakendamisuuringud, mida haldab ICAO Euroopa piirkonna büroo. Sellise seire tulemusi arutatakse vastavalt nõuandeorganite ja Euroopa piirkonna ohutusalase eksperdirühma (RESG) kohtumistel.

Ohutusalase tulemuslikkuse mõõtmine: ohutusriskide juhtimise protsessi viimase etapina mõõdetakse ohutusalast tulemuslikkust. Selle eesmärk on teha kindlaks:

- 1) konkreetsed muutused, mida ohutusmeetmete rakendamine on kaasa toonud; ning
- 2) lennundussüsteemi võimalikud süsteemsed muutused, mis võivad vajada lisameetmeid.

Tulemuslikkust mõõdetakse ohutusalase tulemuslikkuse raamistiku alusel, mille abil jälgitakse:

- 1) eri valdkondi valdkonnaüleselt, kusjuures põhilisi riskivaldkondi analüüsitakse valdkonna tasandil; ning
- 2) konkreetseid ohutusküsimusi.

Ohutusalase tulemuslikkuse raamistiku kohta esitatakse igal aastal ülevaade EASA iga-aastases ohutuaruandes. Selles tehakse kindlaks ohutusega seotud suundumused, prioriteetsed valdkonnad, põhilised riskivaldkonnad ja ohutusküsimused. Pärast seda etappi algab ohutusriskide juhtimise protsess uuesti. EASA iga-aastase ohutuaruande kohta vt täpsemalt punkt 2.3.3.

2.2.1 Lennundusohutuse Euroopa tegevuskava – rahvusvaheline mõõde

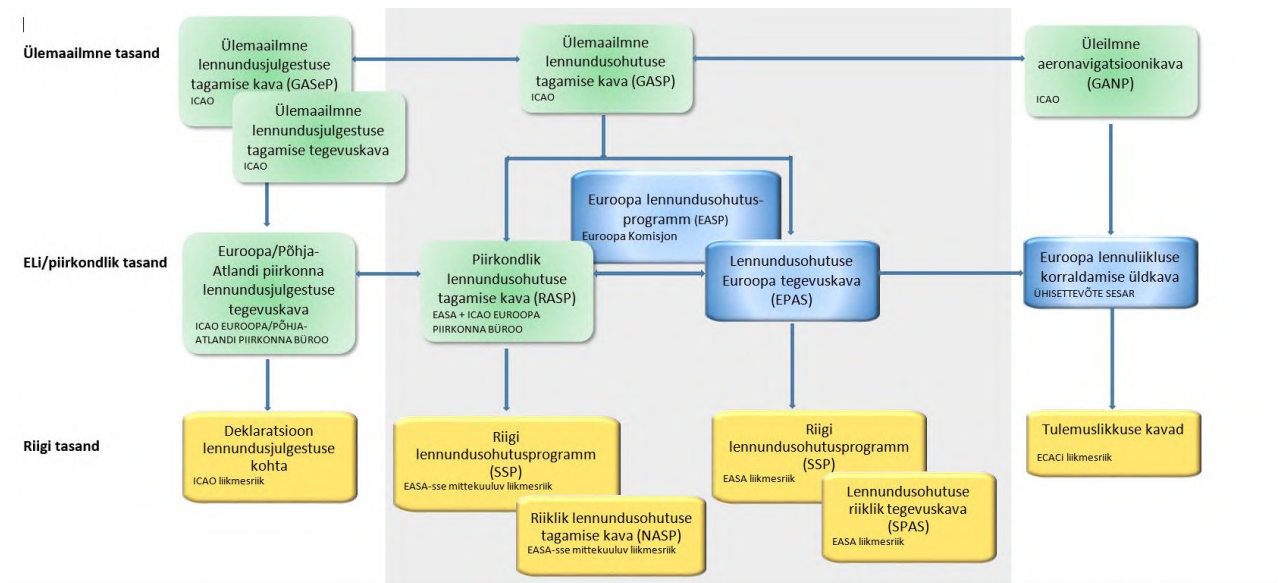
Lennundusohutuse Euroopa tegevuskavaga (EPAS) toetatakse ülemaailmse lennundusohutuse tagamise kava (GASP) eesmäärke ja prioriteete. GASP-i eesmärk on järjepidevalt vähendada surmajuhtumite arvu ja riski ning suunata ühtlustatud lennundusohutusstrateegia väljatöötamist, samuti piirkondlike ja riiklike lennundusohutuse tagamise kavade (RASP ja NASP) väljatöötamist ja rakendamist. Ohutu lennundussüsteem soodustab riikide ja tööstusharude majanduslikku arengut. GASP-i abil edendatakse riigi ohutusjärelvalvesüsteemi rakendamist, soodustades riskipõhist ohutusjuhtimist ning ka koordineeritud lähenemisviisi riikide, piirkondade ja tööstuse koostööle. Lisaks süsteemsele ohutusele käsitletakse GASP-is lennuohutust mõjutavate juhtumite kõrge riskitasemega üldkategoriaid, mida käsitatakse ülemaailmsete ohutusprioriteetidena. Nende kategooriate kindlaksmääramisel lähtuti varasemates lennuõnnetustes hukkunute statistikast, suurest surmajuhtumite riskist lennuõnnetuse kohta või lennuõnnetuste ja intsidentide arvust. Euroopa ohutusriskide juhtimise protsessi tulemusena kindlaks tehtud põhiliste riskivaldkondade hulgas on viis lennuohutust mõjutavate juhtumite kõrge riskitasemega üldkategoriat, st:

- juhitava õhusõiduki kokkupõrge maa- või veepinnaga;
- juhitavuse kaotus lennu ajal;
- õhukokkupõrge;
- lennurajalt kõrvalekaldumine ja
- lennuraja loata hõivamine.

Täiendavad põhilised riskivaldkonnad tehakse kindlaks EPAS-e (vt EPAS-e III köide, 17. peatükk) raames, näiteks tulekahju, suits, rõhulangus, maa peal tekkivad kahjustused, takistusega kokkupõrge õhus, muud vigastused ja julgestus.

Alates 2017. aastast on ICAO Euroopa/Põhja-Atlandi piirkonna büroo ja EASA teinud koostööd, et töötada EPAS-e alusel välja piirkondlik lennundusohutuse tagamise kava (RASP). Euroopa piirkonna esimene RASP avaldati 2019. aasta jaanuaris. EUR RASP-i ajakohasena hoidmise ja selle täitmise seire eest vastutab Euroopa piirkonna ohutusalane eksperdirühm (EUR RESG). EUR RESG töö juhib EASA ja tööstuse sidusrühmad (praegu IATA). EUR RESG annab aru Euroopa lennundussüsteemi planeerimise rühmale (EASPG). Kui EPAS-e puhul määratakse ohutusnäitajad kindlaks Euroopa ohutusriskide juhtimise käigus, siis EUR RASP sisaldab GASP-i eesmärkidel ja sihttasemetel (mille jaoks kogub andmeid ICAO) põhinevaid Euroopa piirkonna ohutusnäitajaid ja -eesmäärke.

Joonis 3. Euroopa lennundusohutusprogrammi (EASP), lennundusohutuse Euroopa tegevuskava (EPAS) ning muude programmide ja kavade seos



2.3. Ohutusalase tulemuslikkuse jälgimine

Ohutusalase tulemuslikkuse all mõeldakse piirkonna, riigi või organisatsiooni ohutusalaseid saavutusi, mida hinnatakse kvantitatiivselt ja/või kvalitatiivselt.

Saavutatav ohutusalase tulemuslikkuse tase ei tohiks olla siduv, vaid peaks pigem vastama liidu ja selle liikmesriikide üldeesmärgile tsiviillennundusohutuse valdkonnas vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artiklile 6.

Märkus:

riikide ja tööstuse sidusrühmade soovitude alusel jäetakse ICAO 19. lisa (teine väljaanne) standardist 3.4.2.1 järgmises väljaandes välja ohutusalase tulemuslikkuse vastuvõetava taseme mõiste. Selle asemel juhitakse tähelepanu vajadusele tagada ohutusalase tulemuslikkuse aktiivne jälgimine ja juhtimine ohutuseesmärkidest lähtuvate näitajate alusel.

EASA lisasuunised ohutusalase tulemuslikkuse juhtimise kohta on kättesaadavad siin:

- [suunised ohutusalase tulemuslikkuse vastuvõetava taseme, ohutusalase tulemuslikkuse juhtimise ja ohutuse tagamise kohta.](#)

2.3.1 Organisatsioonide ohutusalast tulemuslikkust käsitlev kokkulepe

ELi liikmesriigid peavad korrapäraselt hindama organisatsioonide juhtimissüsteeme, sealhulgas hindama oma jurisdiktsioonis, kus selline juhtimissüsteem on nõutav, seda, kuidas organisatsioonid ohutusalast tulemuslikkust jälgivad. Saavutatavat ohutusalase tulemuslikkuse taset tuleks hinnata ohutuseesmärkide alusel, kaaludes riskide maandamise meetmete tõhusust, ning jälgimisel tuleks lähtuda mitmesugustest ohutuseesmärkidel põhinevatest protsessi- ja tulemuspõhistest näitajatest.

Tagada tuleb sidusus riigi (st riigi lennundusohutusprogramm (SSP) / lennundusohutuse siseriiklik tegevuskava (SPAS) vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artiklitele 7 ja 8) ja reguleeritavate üksuste ohutuseesmärkide vahel, ühtlasi seoses sellega, kuidas nende eesmärkide saavutamist jälgitakse. Jälgimine põhineb ohutusalase tulemuslikkuse juhtimise riigi ja organisatsioonide tasandi protsessidel ning ka riski-/tulemuspõhisel järelevalvel. Kõnealune metoodika võimaldab saavutatavat ohutusalase tulemuslikkuse taset järjepidevalt tõsta. Kui ohutusalane tulemuslikkus ei ole tagatud, peaksid riik ja organisatsioon koostöös võtma meetmeid, et olukorda parandada.

Ohutusalase tulemuslikkuse jälgimine muutub aja jooksul üha tõhusamaks, arvestades rakendamistegevuse edenemist ning riigi ja järelevalve all olevate organisatsioonide regulaarset kasulikku teabevahetust.

ELi ohutusjuhtimisraamistikus on sõnaselged ohutusalase tulemuslikkusega seotud eesmärgid praegu kindlaks määratud ühes valdkonnas: ELi tasandil on kehtestatud ühtse Euroopa taeva lennuliikluse korraldamise tulemuslikkuse kava,²⁸ mille eesmärk on aidata kaasa lennutranspordisüsteemi kestlikule arengule, suurendades aeronavigatsiooniteenuste üldist tõhusust neljas põhilises tulemusvaldkonnas, milleks on ohutus, keskkonnakaitse, läbilaskevõime (hilinemised) ja kulutõhusus. Kavaga nähakse ette kogu liitu hõlmavate

28 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 549/2004 (millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus)) artikkel 11, ELT L 96, 31.3.2004, lk 1, ning komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem (ELT L 56, 25.2.2019, lk 1).

tulemuseesmärkide kehtestamine fikseeritud 3–5aastasteks võrdlusperioodideks neljas põhilises tulemusvaldkonnas. Liikmesriigid peavad töötama välja tulemuslikkuse kavad, mis hõlmavad riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tasandil siduvaid eesmärke ning on kooskõlas kogu liitu hõlmavate tulemuseesmärkidega.

Ühtse Euroopa taeva lennuliikluse korraldamise tulemuslikkuse kava rakendamisel abistab komisjoni sõltumatu tulemuslikkuse hindamise asutus, mis on määratud komisjoni rakendusotsuse 2014/672/EL²⁹ alusel.

2.3.2 Liikmesriikide ohutusosalane tulemuslikkus

ELi liikmesriikide suhtes kehtivad samad põhimõtted nagu on kirjeldatud punktis 2.3.1: saavutatavat ohutusosalase tulemuslikkuse taset tuleks hinnata ohutuseesmärkide põhjal ning arvesse tuleks võtta riigi tasandil ohutusriskide juhtimisest (SSP) tulenevate ning SPAS-is (st määruse (EL) 2018/1139 artiklid 7 ja 8) kindlaks määratud leevendusmeetmete tõhusust, arvestades nõuetekohaselt neid EPAS-es kindlaks tehtud riske ja meetmeid, mida peetakse riigi jaoks oluliseks (vt määruse (EL) 2018/1139 artikkel 6 ja artikli 8 lõige 2).

ELi tasandil ei ole kokku lepitud, milline peab olema liikmesriigi ohutusosalase tulemuslikkuse tase, ning ELi õiguses ei ole liikmesriikidele praegu sätestatud konkreetseid ohutusosalase tulemuslikkuse sihttasemeid.

2.3.3 EASA iga-aastane ohutusaruanne

Määruse (EL) 2018/1139 artikli 72 lõike 7 kohaselt avaldab amet selleks, et teavitada avalikkust liidu tsiviillennundusohutuse üldisest tasemest, igal aastal ning erijuhtude korral ohutusosalase ülevaate. See ülevaade sisaldab üldist ohutusosalast analüüsi lihtsas ja kergesti arusaadavas sõnastuses ning selles märgitakse, kas ohutusriskid on suurenenud või mitte.

Peale selle on määruse (EL) nr 376/2014 artikli 14 lõikes 4 sätestatud, et amet lisab selle artikli lõike 1 kohase teabeanalüüsi tulemusi käsitleva teabe määruse (EL) 2018/1139 artikli 72 lõikes 7 osutatud iga-aastaselt ohutusaruandes: „Komisjon, amet ja liikmesriikide pädevad asutused teevad korrapäraselt koostööd Euroopa keskses andmekogus hoitava teabe vahetamisel ja analüüsimisel.“

EASA on nende nõuete täitmiseks iga-aastaseid ohutusaruandeid avaldanud alates 2005. aastast. Selles aruandes esitatud analüüsist lähtutakse lennundusohutuse Euroopa tegevuskava (EPAS) jaoks nõutavas otsustusprotsessis. Ühelt poolt esitatakse iga-aastases ohutusaruandes statistiline kokkuvõte lennundusohutusest EASA liikmesriikides ning teisalt tehakse selles kindlaks kõige olulisemad ohutusprobleemid, millega Euroopa lennunduses silmitsi seistakse.

Iga lennundusvaldkonna kohta esitatakse eelnenud aastate töö põhinevad andmestikud, mis kajastavad lennuohutust mõjutavate juhtumite andmetes tuvastatud põhjuslikke ja soodustavaid tegureid ning sisaldavad ristviiteid põhilistele riskivaldkondadele (või lennuõnnetuste peamistele tagajärgedele), millega need on seotud.

²⁹ Komisjoni 24. septembri 2014. aasta rakendusotsus 2014/672/EL ühtset Euroopa taevast käsitleva algatuse tulemuslikkuse hindamise asutuse ametiaja pikendamise kohta (ELT L 281, 25.9.2014, lk 5).

Iga-aastases ohutusaruandes esitatavas analüüsis keskendutakse lennundusohutuse riskidele lennuohutust mõjutavate juhtumite andmete põhjal. Kõnealune töö moodustab osa käimasolevast Euroopa ohutsriskide juhtimise protsessist. Sellega toetatakse valdkondlike ohutsriskiportfellide väljatöötamist ja määratakse kindlaks põhilised riskivaldkonnad, mille alusel seada EPAS-e meetmed prioriteetsuse järjekorda.

Nii nagu EASA, peavad iga-aastase ohutusaruande avaldama ka liikmesriigid. Määruse (EL) nr 376/2014 artiklis 13 („Lennuohutust mõjutavate juhtumite analüüsimine ja järelmeetmete võtmine riigi tasandil“) on sätestatud, et üldsuse teavitamiseks tsiviillennunduse ohutuse tasemest avaldavad kõik liikmesriigid vähemalt kord aastas ohutusaruande. See ohutusaruanne sisaldab:

- a) koondatud ja anonüümistatud teavet selliste lennuohutust mõjutavate juhtumite liikide ja muu ohutusalase teabe kohta, mille kohta on kogutud teavet riigis kehtestatud kohustusliku ja vabatahtliku teatamise süsteemi alusel;
- b) arengusuundade kirjeldust;
- c) võetud meetmete loetelu.

2.4. Asutustele ja organisatsioonidele esitatavad ohutsjuhtimisnõuded

Määruse (EL) 2018/1139 rakenduseeskirjade väljatöötamisega on vastu võetud kaks eraldiseisvat nõuete kogumit, mis on adresseeritud vastavalt asutustele ja organisatsioonidele.

- a. Asutustele suunatud nõuete puhul on nõuetekohaselt arvesse võetud ohutsjärelvalvesüsteemi kaheksat olulist aspekti, mis on kindlaks määratud Chicago konventsiooni 19. lisa 1. liites; need aitavad kaasa riikide lennundusohutsprogrammide (SSP) rakendamisele ning määruses (EL) 2018/1139 sätestatud standardimiseesmärgi saavutamisele. Lisaks sisaldavad kõnealused nõuded elemente, mis on olulised ELi ja liikmesriikide ohutsjuhtimisülesandeid hõlmava igakülgse lennundusohutsjuhtimissüsteemi loomiseks ELi tasandil.
- b. Organisatsioonidele suunatud nõuded käsitlevad enamjaolt lennundusvaldkondi, mis hõlmavad (ohuts)juhtimissüsteemide konsolideeritud üldnõudeid. Tänu sellele, et 2021/2022. aastal võeti vastu normid, mille kohaselt on nõutavad juhtimissüsteemid esmase ja jätkuva lennukõlblikkuse valdkonnas,³⁰ vastab ELi õigusraamistik Chicago konventsiooni 19. lisa 4. peatükile, kus on kindlaks määratud ohutsjuhtimissüsteemi nõuded. Need organisatsioonidele esitatavad nõuded on välja töötatud nii, et need hõlmaksid ICAO 19. lisa standardeid ja soovitusi, et tagada kooskõla olemasolevate juhtimissüsteemidega ja edendada integreeritud juhtimist. Juhtimissüsteeme käsitlevad nõuded võimaldavad paindlikkust, et kohendada süsteemi lennundusorganisatsioonide tegevuse ulatuse, laadi ja keerukusega, ning sobivad kõigi järgitavate ärimudelitega, olles seega sobivad proportsionaalseks kohaldamiseks.

Juhtimissüsteeme käsitlevate üldnõuete eesmärk on edendada ühtset ohutsjuhtimisraamistikku kõikide määruse (EL) 2018/1139 kohaldamisalasse kuuluvate heakskiidu saanud organisatsioonide jaoks. Eri tehnilistes valdkondades täiendavad kõnealuseid asutustele ja organisatsioonidele suunatud nõudeid veel konkreetsemad nõuded (näiteks lennuettevõtjatele esitatavad lennuandmete seire nõuded).

³⁰ Esmane lennukõlblikkus: 10. detsembri 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2022/201 ja 14. veebruari 2022. aasta rakenduseeskirjad (EL) 2022/203; jätkuv lennukõlblikkus: 8. novembri 2021. aasta rakenduseeskirjad (EL) 2021/1963.

Peale selle täiendavad neid asutustele ja organisatsioonidele suunatud nõudeid konkreetsed infoturbe haldust käsitlevad sätted.

Lisaks kõnealustele nõuetele on määrusega (EL) nr 376/2014 tagatud, et organisatsioonid ja pädevad asutused teevad kindlaks ohud ja juhivad ohutusriske tsiviillennunduses toimunud, lennuohutust mõjutavaid juhtumeid käsitleva teabe kogumise ja analüüsimise ning nende suhtes järelmeetmete võtmisega. Selle määruse kohaselt peavad asutused ja EASA kasutama alates 2023. aasta jaanuarist Euroopa ühist riskiklassifitseerimissüsteemi (vt punkt 2.1).

2019. aastal hinnati määruse (EL) nr 376/2014 toimimist. Selle tulemusena järeldati, et määrus on endiselt asjakohane isegi lennundussektori hiljutisi arengusuundumusi silmas pidades, näiteks mehitamata õhusõidukite käitamine kiire kasv ning ka järjest suuremad küberturbeohud. Ehkki hindamise tulemuste kohaselt pakub määrus piisavat paindlikkust, et selliste arengusuundumustega tõhusalt toime tulla, tunnistatakse samavõrd, et kaaluda tuleks komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/1018 muutmist, st teatamisele kuuluvate juhtumite loendi ja kohustuslike andmeväljade ajakohastamist, et hõlbustada nende uute lennundusvaldkondade ohutusandmete kogumist.

3. OHUTUSE TAGAMINE EUROOPAS

3.1 Ohutusjärelvalve³¹

Euroopa Liidu ohutusjärelvalve hõlmab järelvalvet ja seiret EASA ning liikmesriikide heakskiidetud organisatsioonide üle. Samuti hõlmab see liikmesriikide jälgimist, et tagada Euroopa lennundusohutusosalaste õigusaktide nõuetekohane kohaldamine.

3.1.1 Seire normide kohaldamise üle liikmesriikides

Komisjoni rakendusmäärusega (EL) nr 628/2013³² on kehtestatud töömeetodid standardimiskontrollide korraldamiseks ning selle jälgimiseks, kuidas liikmesriikide pädevad asutused kohaldavad asjaomaseid ohutusosalaseid õigusakte. Kõnealuse standardimiskontrolli ja selle järelkontrolli korraldamise eest vastutab EASA (vt ka punktid [3.2.1](#) ja [1.6.1](#)).

3.1.2 Sertifitseeritud organisatsioonide järelvalve

Ohutusjärelvalve on osa ohutusjuhtimismenetlusest, mille eesmärk on tagada liidu õigusaktides sätestatud ohutusnõuete ja nendega seotud menetluste tõhus täitmine.

Ohutusjärelvalvega tagatakse, et Euroopa lennundustööstuse ohutustase vastab liidu normides ettenähtule. Seega moodustavad liikmesriikide ja EASA ohutusjärelvalve

³¹ Käesolevas dokumendis tähendab järelvalve nii vastava pädeva asutuse tehtavat järelvalvet sertifitseeritud organisatsioonide üle kui ka EASA standardimiskontrollide raames teostatavat seiret normide kohaldamise üle EASA liikmesriikides.

Ohutusjärelvalve on ELis reguleeritud peamiselt määrusega (EL) 2018/1139 ja selle rakenduseeskirjadega (lisateave kohaldatavate õigusaktide kohta on esitatud joonisel 1).

³² Komisjoni 28. juuni 2013. aasta rakendusmäärus (EL) nr 628/2013, milles käsitletakse Euroopa Lennundusohutusameti töömeetodeid standardimiskontrollide korraldamisel ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 eeskirjade kohaldamise järelvalvel ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EÜ) nr 736/2006 (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 179, 29.6.2013, lk 46).

teostamise kohustused aluse, millel põhineb lennundusohutus ning lubade ja sertifikaatide vastastikune tunnustamine Euroopa Liidus.

Asutustele suunatud nõuete kehtestamise tulemusena hõlmab kõnealune järelevalve organisatsioonide ohutusalase tulemuslikkuse pidevat jälgimist, mille puhul võetakse arvesse nende tegevusest tulenevaid konkreetseid riske (vt ka [punkt 3.2.2](#)).

3.2 Ohutusandmetest lähtuv järelevalve suunamine suuremat tähelepanu vajavatele või suuremate vajadustega valdkondadele

3.2.1 Liikmesriikide üle tehtava seire suunamine ohutusandmete põhjal

ELis järgib amet liikmesriikides korraldatava standardimiskontrolli puhul riskipõhist lähenemisviisi ning kontrolli teostamise sagedus, uurimise ulatus ja põhjalikkus ning ka meeskonna suurus ja koosseis on kohandatud vastavalt iga riigi ja sektori konkreetsele olukorrale.

Seiret teostatakse pidevalt, see hõlmab kogu lennundussüsteemi, on riskipõhine ja selle puhul võetakse arvesse EASA-le kättesaadavat kogu teavet. Selleks hindab EASA pädevate asutuste suutlikkust täita ohutusjärelevalve kohustusi. See hõlmab andmete kogumist ja analüüsi, vajaduse korral kontrollide tegemist ning nende järelduste alusel järelemeetmete võtmist, et tagada asjakohaste paranduste ja korrigeerivate meetmete õigeaegne rakendamine.

Standardimine on osa ELi tasandi ohutusandmete kogumisest, mida on vaja ohtude kindlakstegemiseks ja mis võimaldab suunata järelevalvet ohutusandmete põhjal valdkondadele, mis vajavad suuremat tähelepanu või kus vajadused on suuremad.

Standardimisstrateegia keskendub järgmistele põhivaldkondadele.

- **Pideva seire põhimõtte rakendamine:** Määrusega (EL) nr 628/2013 on kehtestatud Euroopa lennundusohutuseeskirjade ühetaolise kohaldamise seire süsteem, mida tuleks laiendada lennunduse kõikidele valdkondadele.
- **Standardimiskontrollide riskipõhine kavandamine:** pideva seire põhimõtte kohaselt on kontrolli teostamise sagedus, ulatus ja põhjalikkus ning meeskonna suurus ja koosseis kohandatud vastavalt iga liikmesriigi ja sektori konkreetsele olukorrale. See muudab ressursside kasutamise paindlikumaks ja tõhusamaks ning vähendab koormust nende riikide jaoks, kelle tulemused on head ja keda võib seega kontrollida harvemini. Õigusnormidele vastavuse kontrollimine on järk-järgult ühendatud süsteemi/menetluste tulemuslikkuse jälgimisega, mille puhul vaadeldakse pädevate asutuste juhtimissüsteemide ja riigi lennundusohutusprogrammide (SSP) tulemuslikkust.
- **EASA standardimistegevuse ning ICAO üldise ohutusjärelevalve auditiprogrammi integreerimine:** praegune töökord soodustab tihedamat koostööd ning EASA ja ICAO vahelise tegevuse integreerimist. Sel otstarbel on töövahenditena kindlaks tehtud pidev dialoog, teabe ja andmete vahetamine ning osalemine teineteise kontrollides ja auditites, selleks et nii ELi kui ka ICAO nõudeid ja standardeid saaks võimalikult suures ulatuses täita ainult ühe integreeritud protsessi abil.
- **SSP rakendamise hindamise integreerimine EASA standardimistegevusse:** alates 2022. aastast kasutatakse standardimiskontrolle ka selleks, et hinnata liikmesriikide SSP-de ja vastavate lennundusohutuse riiklike tegevuskavade (SPAS) rakendamise tõhusust. Koosõlas ICAO vastuvõetud tulemuspõhise lähenemisviisiga, millega soodustatakse ja toetatakse SSP järkjärgulist rakendamist, hindab amet SSP

rakendamise taset ICAO SSPIA (SSP rakendamise hindamise) meetodikas kindlaksmääratud viie arengutaseme põhjal.

- **Pädevate asutuste töötajate osalus standardimistegevuses:** vajalik ennetava standardimise saavutamiseks ning personali piisava kvalifikatsiooni edendamiseks kõikjal Euroopas. Lisaks on standardimiskoosolekud kohaks, kus lepatakse kokku ühises arusaamas nõuete kohta, pakutakse tõlgendusi ja jagatakse parimat tava, aidates seega kaasa normide ühetaolisele rakendamisele.
- **Reguleerimist käsitleva tagasiside täiustatud mehhanism:** praegust tagasisidemehhanismi ühtlustatakse ja tõhustatakse, et süstemaatiliselt hinnata normide tõhusust ja tagada, et standardimistulemus avaldaks mõju ohutusjuhtimisele, normide koostamisele ja ohutuse edendamisele.

3.2.2 Tööstuse üle tehtava järelevalve suunamine ohutusandmete põhjal

ELi õiguses sisaldavad asutustele esitatavad nõuded volitust töötada välja järelevalveprogramm, võttes arvesse organisatsiooni konkreetset olemust, tegevuse keerukust, varasema sertifitseerimis- ja/või järelevalvetegevuse tulemusi ning hinnangut seotud riskide kohta. Alates 2023. aastast muutub seotud riskide hindamine lihtsamaks tänu sellele, et pädev asutus hakkab lennuohutust mõjutavate juhtumite puhul kohaldama Euroopa ühist riskiklassifitseerimissüsteemi.

Kui on tõendeid selle kohta, et organisatsiooni ohutusalane tulemuslikkus ja õigusnormidele vastavuse määr on vähenenud, lühendab asutus järelevalve planeerimistsüklit. Kui organisatsiooni ohutusalane tulemuslikkus ja õigusnormidele vastavuse määr on tõendite alusel suur, võib asutus järelevalve planeerimistsüklit pikendada. Selline riski- ja tulemuspõhine järelevalve suunamine aitab tagada, et nii liikmesriikidele kui ka EASA-le kättesaadavaid järelevalveressursse kasutatakse kõige tõhusamal viisil.

Peale selle soodustab riski- ja tulemuspõhine järelevalve ohutusjuhtimisest lähtuvat mõtteviisi, aitab organisatsioonidel juhtida riske, mida ei ole käsitletud õigusnormides, ning stimuleerib tõhusat ohutusjuhtimise rakendamist tänu järelevalvekoormuse võimalikule vähendamisele. Seepärast toetab see organisatsioonidele suunatud rakenduseeskirjades sisalduvate juhtimissüsteeme käsitlevate sätete tõhusat rakendamist.

EASA toetab tööstuse üle tehtava järelevalve ohutusandmetel põhinevat suunamist sellega, et EPAS-es loetletakse iga valdkonna peamised riskid ja ohutusküsimused ning kirjeldatakse neid. Samuti tehti liikmesriikidele kättesaadavaks riskipõhise järelevalve tavad, mida korrapäraselt arutatakse ohutusjuhtimisega tegeleva tehnilise organiga³³.

33 [EASA aruande vorm \(europa.eu\)](https://easa.europa.eu).

4. OHUTUSE EDENDAMINE EUROOPAS³⁴

Ohutuse edendamine on ohutusprogrammi ja tõhusa ohutusjuhtimise oluline element. Ohutusriske on võimalik maandada ohutuskogemuste alase teadlikkuse suurendamise, parima tava jagamise ning ohutusmenetluste ja -normide selgitamise teel. Euroopa lennundussüsteemis on see osa hea ohutuskultuuri alalhoidmisest.

Võimaluse korral kasutatakse ohutuse edendamist lihtsa ja tõhusa alternatiivina normide koostamisele ja järelevalvele. See soodustab tsiviillennundusalaste ELi õigusnormide paremat mõistmist ning täiendab ohutusteavet ja analüüsitulemusi. Kõnealuse strateegia raames esitatakse järjepidevalt teavet mitmesuguste valdkondlike ohutusküsimuste kohta, kusjuures tehniline sisu on kohandatud sihtrühmale (täpsem teave erialaspetsialistidele ja põhiteave üldsusele). Ohutussõnumite levitamiseks kasutatakse mitmesuguseid kommunikatsioonivahendeid, sealhulgas sotsiaalmeediat.

Ohutuse edendamine hõlmab üldist või sihipärast tööd, mille käigus edastatakse ohutusteavet ning levitatakse seda lennunduse sidusrühmade seas. See tegevus põhineb Euroopa ohutusriskide juhtimise protsessil, mille raames analüüsitakse andmeid ja töötatakse välja ohutusriskide maandamise meetmed, nagu on kirjeldatud [2. peatükis](#).

Teatavaid ohutuse edendamise tegevusi korraldavad liikmesriigid riigi tasandil; neid kirjeldatakse liikmesriikide koostatavates riigi lennundusohutusprogrammides (SSP). Seda tegevust koordineerib EASA ohutuse edendamise võrgustiku kaudu, mis loodi EASA, liikmesriikide ja muude lennundusorganisatsioonide vabatahtliku partnerlusena. Ohutuse edendamise võrgustiku eesmärk on suurendada Euroopas lennundusohutust ning pakkuda sel eesmärgil raamistikku ohutuse edendamise tegevusega seotud koostööks liikmesriikides.

Selleks et tagada vastastikune kasu ja saavutada ühine eesmärk, vahetavad ohutuse edendamise võrgustiku liikmed teavet, koordineerivad tegevust, teevad koostööd, korraldavad ühissettevõtmisi ja püüavad üheskoos suurendada suutlikkust tegevuse elluviimiseks, sealhulgas ohutusteabe kavandamiseks, koostamiseks, avaldamiseks, tõlkimiseks ja levitamiseks. Samuti uurib ohutuse tagamise võrgustik võimalust kasutada ühiseid töövahendeid ja töötab välja vahendeid selleks, et mõõta ohutuse edendamiseks levitatud toodete tõhusust.

Euroopa tasandil juhib ja koordineerib enamikku ohutuse edendamise tegevusi EASA. Sellega seoses on EASA välja kujundanud integreeritud programmitöö, mis aitab tagada, et ohutuse edendamise ja reguleerimismeetmetega käsitletakse ohutusriske võimalikult tõhusal viisil ning et meetmed on teatavates valdkondades vastastikku täiendavad. Samuti koostab EASA konkreetseid Euroopa ohutuse edendamise pakette vastavalt tegevusvaldkonnale ja edendatavatele ohutusküsimustele, et ohutuse edendamise tooted jõuaksid võimalikult suure sihtrühmani. See tegevus toimub algatuse „Together4Safety“ (kutsetegevus, kommertslennundus) ning kogukonna „The Aviator’s Club“ (erapiloodid, üldlennundus) kaudu. Samal ajal tugevdatakse ohutusosalaseid partnerlussuhteid kõigi operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmadega eri valdkondadest, sh kommertslennud (k.a lennuväljad ja lennuliikluse korraldamine), tiivikõhusõidukid, üldlennundus ja mehitamata õhusõidukid. Selline valdkonnapõhine lähenemisviis aitab tagada, et ohutuse edendamisega on võimalik täita kõigi lennunduskogukonnas osalejate konkreetseid vajadusi, võttes arvesse, et lennunduse eri sidusrühmadel on teabe- ja kommunikatsioonikanalite osas väga erinevad

34 <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>.

vajadused. EASA veebisaidil on igal valdkonnal eraldi jaotis ning kolmel esimesena nimetatud valdkonnal on ka kogukonnasaidid, et tugevdada koordineerimist sidusrühmadega.

2019. aasta alguses käivitas EASA uue ohutuse edendamise strateegia, milles EASA on Euroopa lennunduskogukonnaga suhtlemiseks kasutusele võtnud senisest enam ennetusel põhineva lähenemisviisi. EASA algatuse „Together4Safety“ ja kogukonna „The Aviator’s Club“ (üdlennundus) eesmärk on tagada, et amet oleks ohutuse edendamisel juhtpositsioonil nii Euroopas kui ka kogu maailmas ning et tema kaubamärk oleks laialdaselt tuntud, huvipakkuv ja kaasav ning aitaks suurendada ohutust.

4.1 ELi tasandi meetmed

4.1.1 Ohutusteabe edastamine

Ohutusteabe edastamine aitab kaasa tugeva ohutuskultuuri loomisele. Euroopa Liidus on ohutusteabe edastamise vahenditeks ohutusanalüüside aruanded, dokumendid, infolehed ja plakatid, audiovisuaalne materjal, töövahendid, teatmikud ja juhendid, kavad ja programmid, seminarid ja muud ohutusosalased üritused. Iga ülesande jaoks koostatakse ohutuse edendamise sisu lehterdiagramm, milles kombineeritakse asjaomase ohutusküsimusega seotud väljundite kõige tõhusamad paketid. Väljundeid edendatakse sotsiaalmeedia ja ka EASA koostööpartnerite kaudu, et ohutussõnumid jõuaksid võimalikult suure sihtrühmani.

4.1.1.1 Kohustuslik ohutusteabe edastamine

Määruse (EL) 2018/1139 kohaselt peab EASA avaldama [iga-aastase ohutuaruande](#),³⁵ et teavitada üldsust tsiviillennunduse üldisest ohutustasemest. Iga-aastane ohutuaruanne sisaldab teavet Euroopa ja kogu maailma tsiviillennundusohutuse kohta (vt [punkt 2.3.3](#)).

Määrusega (EL) nr 996/2010 on ette nähtud ohutuse tagamise soovitude andmebaasi loomine. See andmebaas on üldsusele kättesaadav [internetis](#)³⁶.

4.1.1.2 Mittekohustuslik ohutusteabe edastamine

EASA avaldab sidusrühmade teavitamiseks [ohutusteabealaseid dokumente](#)³⁷. Ohutusteabealased dokumendid on üldsusele kättesaadavad ning neid vaadatakse läbi ja ajakohastatakse korrapäraselt. Amet avaldab ka ülevaateid [ohutuse tagamise soovitude](#)³⁸ alusel võetud järelemeetmete puhul tehtud edusammudest.

4.1.1.3 Ohutusosalased seminarid ja konverentsid

EASA korraldab ohutuskampaaniaid, et käsitleda konkreetseid ohutusküsimusi lennuohutust mõjutavatest juhtumitest, kindlakstehtud ohutusriskidest, esilekerkinud probleemidest või ohutusauditite tulemustest lähtudes.

35 <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>.

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/default.asp>.

37 <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>.

38 <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>.

Samuti viib EASA korrapäraselt läbi seminare ja konverentse, et levitada Euroopa sidusrühmade seas ohutusteavet ning pakkuda võimalust arutada ohutusosalastel teemadel, sealhulgas kontrollimistulemuste teemal. Lisaks korraldab amet igal aastal ohutuskonverentsi.

Komisjon korraldab regulaarselt lennundusohutusega seotud küsimustele keskenduvaid konverentse ja seminare. Peale selle korraldab komisjon seminare ja muid ettevõtmisi teatavate ohutuskohustuste, näiteks määrustes (EL) nr 376/2014 ja (EL) nr 996/2010 esitatud kohustuste nõuetekohase levitamise ja mõistmise toetamiseks.

4.1.1.4 Teave internetis

Suur hulk teavet ja dokumente on üldsusele kättesaadavad [EASA veebisaidil](#)³⁹ ja komisjoni veebisaidil, mis on pühendatud [Euroopa lennundusohutuspoliitikale](#)⁴⁰.

Sageli kasutatakse EASA, komisjoni ja liikmesriikide teabevahetuseks ning ka teabevahetuseks tööstusega piiratud juurdepääsuga võrke.

4.2 Koolitus ELi tasandil

ELis hõlmab koolitustegevus Euroopa lennundusohutusprogrammi (EASP) rakendamisel osalevaid lennundusorganisatsioone: liikmesriikide pädevad asutused, lennuõnnetuste uurimisorganid ja tööstus.

Määruse (EL) nr 376/2014 kohaselt peavad komisjon ja amet toetama liikmesriike asjakohase koolitusega.

Määruse (EL) 2018/1139 kohaselt vastutavad organisatsioonid ja pädevad asutused oma personali koolituse taseme säilitamise eest, et töötajatel oleks ülesannete nõuetekohaseks täitmiseks piisav oskuste tase. Lisaks peavad pädevad asutused – kui see on teostatav või vajalik – pakkuma organisatsioonidele asjakohast haridust või koolitust, et hõlbustada juhtimissüsteemi rakendamise kohustuste täitmist.

Samuti töötatakse välja uusi koolitusvõimalusi, et kõigil osalejatel oleks sobivad oskused tulemuspõhise lähenemisviisi edukaks rakendamiseks.

Amet teeb kõik selleks, et tagada kõrgel tasemel teadmised ja pädevus ning püsida seejuures kursis oma tegevusvaldkonda mõjutavate uusimate arengusuundumustega lennunduse valdkonnas. EASA kavandab ja korraldab oma töötajatele ja liikmesriikide pädevate asutuste töötajatele koolituskursusi.

Samuti on amet välja töötanud küsimuste andmebaasil põhineva e-eksamite süsteemi, mis on kättesaadav ameti veebisaidi kaudu, ning haldab seda. Seda saavad eksamikeskuste süsteemi kaudu vabatahtlikkuse alusel kasutada koolitusorganisatsioonide õppurid või iseõppijad, kellel on võimalus saada sertifikaat.

Lisaks abistab EASA partnerasutusi nende rahvusvaheliste kohustuste (nt ICAO, ELi määrused) täitmisel ja rakendab ELi tsiviillennunduse koostööprojekte mitmes maailma piirkonnas, sealhulgas ELi naaberriikides, Aasia ja Vaikse ookeani piirkonnas, Aafrikas ja Ladin-Ameerikas.

39 <http://easa.europa.eu/>.

40 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm.

KASUTATUD AKRONÜÜMID

ABs	<i>advisory bodies</i> (nõuandeorganid)
ACAS	<i>airborne collision avoidance system</i> (õhukokkupõrke vältimise süsteem)
ALoSP	<i>Acceptable Level of Safety Performance</i> (ohutusalase tulemuslikkuse vastuvõetav tase)
AMC	<i>acceptable means of compliance</i> (nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid)
AMS	<i>apron management services</i> (perrooniteenused)
ANS	<i>air navigation services</i> (aeronavigatsiooniteenused)
AOC	<i>air operator certificate</i> (lennuettevõtja sertifikaat)
ASR	<i>Annual Safety Review</i> (iga-aastane ohutusaruanne)
ATM	<i>air traffic management</i> (lennuliikluse korraldamine)
BIS	<i>best intervention strategy</i> (parima sekkumise strateegia)
BR	<i>Basic Regulation</i> (alusmäärus)
CAEP	<i>Committee on Aviation Environment Protection</i> (ICAO lennundusalase keskkonnakaitse komitee)
CAMO	<i>continuing airworthiness management organisation</i> (jätkuvat lennukõlblikkust korraldav organisatsioon, komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 Vc lisa (osa CAMO))
CAO	<i>combined airworthiness organisation</i> (kombineeritud lennukõlblikkust korraldav organisatsioon, komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 Vd lisa (osa CAO))
CC	<i>cabin crew</i> (salongipersonal, komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 V lisa (CC-osa))
CS	<i>certification specification</i> (sertifitseerimistingimused)
DAT	<i>data service providers</i> (andmeteenuste osutajad, määruse (EL) 2017/373 VII lisa)
DR	<i>delegated regulation</i> (delegeeritud määrus)
DS	<i>detailed specification</i> (üksikasjalik tehniline kirjeldus)
DTO	<i>declared training organisation</i> (deklaratsiooni esitanud koolitusorganisatsioon)

EASA	<i>European Union Aviation Safety Agency</i> (Euroopa Liidu Lennundusohutusamet)
EASP	<i>European Aviation Safety Programme</i> (Euroopa lennundusohutusprogramm)
EASPG	<i>European Region Aviation System Planning Group</i> (ICAO Euroopa piirkonna lennundussüsteemi planeerimise rühm)
ECCAIRS	<i>European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems</i> (Euroopa Liidu ühtne lennuohutust mõjutavast juhtumist ettekandmise süsteem)
ECDC	<i>European Centre for Disease Prevention and Control</i> (Haiguste Ennetamise ja Tõrje Euroopa Keskus)
ECHA	<i>European Chemicals Agency</i> (Euroopa Kemikaaliamet)
ECR	<i>European Central Repository</i> (Euroopa keskne andmekogu)
EEA	<i>European Environment Agency</i> (Euroopa Keskkonnaamet)
EFTA	<i>European Free Trade Association</i> (Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon)
ENCASIA	<i>European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities</i> (tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustik)
EPAS	<i>European Plan for Aviation Safety</i> (lennundusohutuse Euroopa tegevuskava)
HKS	heitkogustega kauplemise süsteem (EL)
EL	Euroopa Liit
EUR RASP	<i>European Regional Aviation Safety Plan</i> (ICAO Euroopa piirkonna lennundusohutuse tagamise kava)
EUR RESG	<i>EUR Regional Expert Safety Group</i> (ICAO Euroopa piirkonna ohutusalane eksperdirühm)
EUR/NAT	Euroopa/Põhja-Atlandi piirkond (ICAO piirkondlik büroo)
EVT	<i>evaluation task</i> (hindamisülesanne EPAS-e raames)
FAB	<i>functional airspace block</i> (funktsionaalne õhuruumiosa)
FSTD	<i>flight simulation training device</i> (lennutreeningseade)
GANP	<i>Global Air Navigation Plan</i> (ICAO üleilmne aeronavigatsioonikava)

GASeP	<i>Global Aviation Security Plan</i> (ülemaailmne lennundusjulgestuse tagamise kava)
GASP	<i>Global Aviation Safety Plan</i> (ICAO ülemaailmne lennundusohutuse tagamise kava)
G-HRCs	<i>global high-risk categories of occurrences</i> (lennuohutust mõjutavate juhtumite kõrge riskitasemega kategooriad)
GM	<i>guidance material</i> (juhendmaterjal)
IATA	<i>International Air Transport Association</i> (Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon)
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization</i> (Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon)
IR	<i>implementing regulation</i> (rakendusmäärus)
LUC	<i>light UAS operator certificate</i> (kerge mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja pädevustunnistus)
MAB	<i>Member States Advisory Body</i> (liikmesriikide nõuandeorgan)
MB	<i>Management Board</i> (haldusnõukogu)
MST	<i>Member State task</i> (liikmesriigi ülesanne EPAS-e raames)
NASP	<i>national aviation safety plan</i> (riiklik lennundusohutuse tagamise kava)
NCA	<i>national competent authority</i> (riigi pädev asutus)
NCC	<i>non-commercial air operations with complex motor-powered aircraft</i> (keerukate mootorõhusõidukite mitteäriiline lennutegevus; komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 VI lisa (NCC-osa))
NoAs	<i>network of aviation safety analysts</i> (lennundusohutusanalüütikute võrgustik)
Osa 21	määruse (EL) nr 748/2012 I lisa. Õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimine
Osa 145	määruse (EL) nr 1321/2014 II lisa. Hooldusorganisatsiooni sertifikaadid
Osa 147	määruse (EL) nr 1321/2014 IV lisa. Lennundustehniliste töötajate koolitusorganisatsioonidele esitatavad nõuded
Osa 26	määruse (EL) 2015/640 I lisa. Lennutegevuse suhtes kohaldatavad täiendavad lennukõlblikkustingimused

Osa 66	määruse (EL) nr 1321/2014 III lisa. Lennundustehnilised töötajad
Osa „AIS“	määruse (EL) 2017/373 VI lisa. Erinõuded aeronavigatsiooniteabe teenuste osutajatele
ARA-osa	määruse (EL) nr 1178/2011 VI lisa. Asutuse nõuded õhusõiduki meeskonnale
ARO-osa	määruse (EL) nr 965/2012 II lisa. Nõuded asutustele
ART-osa	määruse (EL) nr 452/2014 2. lisa. Nõuded asutustele seoses kolmandate riikide käitajatele antavate lubadega
Osa „ASM“	määruse (EL) 2017/373 X lisa. Erinõuded õhuruumi korraldusteenuste osutajatele
Osa „ATFM“	määruse (EL) 2017/373 IX lisa. Erinõuded lennuliiklusvoo juhtimisteenuse osutajatele
Osa „ATM/ANS.AR“	määruse (EL) 2017/373 II lisa. Nõuded pädevatele asutustele – teenuste osutamise järelevalve ja muud lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonid
Osa „ATM/ANS.OR“	määruse (EL) 2017/373 III lisa. Ühtsed nõuded ATM/ANS-teenuste osutajatele
Osa „ATS“	määruse (EL) 2017/373 IV lisa. Erinõuded lennuliiklusteenuste osutajatele
BFCL-osa	määruse (EL) 2018/395 III lisa. Õhupallimeeskonna liikmetele lubade väljaandmise nõuded
BOP-osa	määruse (EL) 2018/395 II lisa. Õhupallilennud
Osa CAMO	määruse (EL) nr 1321/2014 Vc lisa. Jätkuvat lennukõlblikkust korraldavad organisatsioonid
Osa „CNS“	määruse (EL) 2017/373 VIII lisa. Erinõuded side-, navigatsioonivõi seireteenuste osutajatele
Osa „DAT“	määruse (EL) 2017/373 VII lisa. Erinõuded andmeteenuste osutajatele
DEF-osa	määruse (EL) 2018/395 I lisa. Mõisted (õhupallid) määruse (EL) 2018/1976 I lisa. Mõisted (purilennukid)
FCL-osa	määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa. Lennumeeskonnaliikme lubade väljaandmine
Osa „FPD“	määruse (EL) 2017/373 XI lisa. Erinõuded lennuprotseduuride kavandamise teenuste osutajatele

Osa M	määruse (EL) nr 1321/2014 I lisa. Jätkuva lennukõlblikkuse nõuded
MED-osa	määruse (EL) nr 1178/2011 IV lisa. Nõuded seoses järgmisega: pilootide tervisetõendite väljaandmine, salongipersonali tervise seisundi, lennundusarsti tunnistuste väljaandmine ning üldarstide ja töötõrvihoiuarstide kvalifikatsioon
Osa „MET“	määruse (EL) 2017/373 V lisa. Erinõuded meteoroloogiateenuste osutajatele
Osa ML	määruse (EL) nr 1321/2014 Vb lisa. Jätkuva lennukõlblikkuse lihtsustatud nõuded
NCC-osa	määruse (EL) nr 965/2012 VI lisa. Keerukate mootorõhusõidukite mitteäriline lennutegevus
NCO-osa	määruse (EL) nr 965/2012 VII lisa. Muude kui keerukate mootorõhusõidukite mitteäriline lennutegevus
Osa „NM“	määruse (EL) 2017/373 XII lisa. Erinõuded võrgustiku haldajale
ORA-osa	määruse (EL) nr 1178/2011 VII lisa. Nõuded organisatsioonile
ORO-osa	määruse (EL) nr 965/2012 III lisa. Nõuded organisatsioonidele
Osa „PERS“	määruse (EL) 2017/373 XIII lisa. Nõuded teenuseosutajatele seoses personali koolitamise ja pädevuse hindamisega
SAO-osa	määruse (EL) 2018/1976 II lisa. Purilennukilennud
SFCL-osa	määruse (EL) 2018/1976 III lisa. Purilennukimeeskonna liikmetele lubade väljaandmise nõuded
SPA-osa	määruse (EL) nr 965/2012 V lisa. Eriload
SPO-osa	määruse (EL) nr 965/2012 VIII lisa. Erilennud
Osa T	määruse (EL) nr 1321/2014 Va lisa. Selliste kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite jätkuv lennukõlblikkus, mida käitavad ELi käitajad või ELis elavad käitajad
TCO-osa	määruse (EL) nr 452/2014 1. lisa. Kolmandate riikide käitajad
PCG	<i>Programme Coordination Group</i> (ICAO programmi koordineerimise rühm)
R&I	<i>research & innovation</i> (teadusuuringud ja innovatsioon)
REACH	<i>Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals</i> (kemikaalide registreerimist, hindamist, autoriseerimist ja piiramist käsitlev määrus)

RES	<i>research task</i> (uurimisülesanne EPAS-e raames)
RMT	<i>rulemaking task</i> (normide koostamise ülesanne EPAS-e raames)
RSOO	<i>Regional Safety Oversight Organisation</i> (piirkondlik ohutusjärelvalve organisatsioon)
SAB	<i>Stakeholders Advisory Body</i> (sidusrühmade nõuandeorgan)
SAFA	<i>Safety Assessment of Foreign Aircraft</i> (välismaiste õhusõidukite ohutuse hindamine)
SARPs	<i>Standards and Recommended Practices</i> (ICAO standardid ja soovitusel)
SERA	<i>Standardised European Rules of the Air</i> (standardised Euroopa lennureeglid, määrus (EL) nr 923/2012)
SES	<i>Single European Sky</i> (ühtne Euroopa taevas)
SESAR	<i>Single European Sky ATM Research</i> (Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteem)
SIA	<i>safety investigation authority</i> (lennuõnnetuste uurimisorgan)
SIB	<i>safety information bulletin</i> (ohutusteabealane dokument)
SMS	<i>safety management system</i> (ohutusjuhtimissüsteem)
SPAS	<i>State Plan for Aviation Safety</i> (lennundusohutuse riiklik tegevuskava)
SPI	<i>safety performance indicator</i> (ohutusnäitaja)
SPN	<i>Safety Promotion Network</i> (ohutuse edendamise võrgustik)
SWF	<i>safety promotion task</i> (ohutuse edendamise ülesanne EPAS-e raames)
SRIS	<i>Safety Recommendations Information System</i> (ohutuse tagamise soovitusete infosüsteem)
SRM	<i>safety risk management</i> (ohutusriskide juhtimine)
SSP	<i>State Safety Programme</i> (riigi lennundusohutusprogramm)
SSPIA	<i>State Safety Programme Implementation Assessment</i> (riigi lennundusohutusprogrammi rakendamise hindamine)
SYS 2.0	standardimiskontroll valdkonnas „Systemic enablers for safety management“ (SYS) (ohutusjuhtimise süsteemsed võimaldid). 2.0 viitab II etapile, mille puhul esialgse kontrolli ulatust on

	laiendatud SSP ja SPAS-i tõhusa rakendamise hindamisele.
TCO	<i>third-country operator</i> (kolmanda riigi käitaja)
TeB	<i>technical body</i> (tehniline organ, liikmesriikide nõuandeorgani allüksus)
TeC	<i>technical committee</i> (tehniline komitee, sidusrühmade nõuandeorgani allüksus)
ELTL	Euroopa Liidu toimimise leping
UAS	<i>unmanned aircraft system</i> (mehitamata õhusõiduki süsteem)
USOAP	<i>Universal Safety Oversight Audit Programme</i> (ICAO üldine ohutusjärelvalve auditiprogramm)
USSP	<i>U-space service provider</i> (U-space'i teenuseosutaja)