



Euroopa Liidu  
Nõukogu

Brüssel, 17. oktoober 2022  
(OR. en)

13674/22

AVIATION 252

### SAATEMÄRKUSED

---

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

---

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2022) 529 final.

---

Lisatud: COM(2022) 529 final



Brüssel, 17.10.2022  
COM(2022) 529 final

**KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE**

**Euroopa lennundusohutusprogramm**

## KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE „EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSPROGRAMM“

### 1. KOMISJONI 2011. AASTA TEATIS JA EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSPROGRAMMI DOKUMENDI 2. VÄLJAANNE

Komisjoni teatises „Euroopa lennuohutusjuhtimissüsteemi loomine“,<sup>1</sup> mis avaldati 2011. aastal, kirjeldati probleeme, millega liit ja liikmesriigid peavad ohutuse tagamiseks tegelema, ning jõuti järeldusele, et senisest enam on vaja edendada ennetavat ja tõenditel põhinevat lähenemisviisi. Teatises kirjeldati üksikasjalikult mitut praktilist meetet kõnealuste probleemide lahendamiseks. Komisjoni teatisele oli lisatud Euroopa lennundusohutusprogrammi (EASP) kirjeldav dokument<sup>2</sup>.

Mitu nendest meetmetest viidi tol ajal ellu, eeskätt määruse (EL) nr 376/2014 (mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järeldusi)<sup>3</sup> vastuvõtmisega – ohutusanalüüsi täiustamine ELi tasandil, riskihindamisliigituse väljatöötamine, EASA regulatiivkomitee ja nõuandeorganite ulatuslik kasutamine põhilise foorumina, kus on võimalik pidada liikmesriikidega arutelu võetavate meetmete üle, lennundusohutuse Euroopa tegevuskava (EPAS) ajakohastatud versiooni avaldamine igal aastal, ohutsnäitajate väljatöötamine ja tihedam koostöö liidu naaberriikidega, et teha kindlaks ohutusprobleemid. Samuti soovitati komisjonil EASP-d korrapäraselt ajakohastada, et võtta arvesse muudatusi lennundusohutuse juhtimisel ELis.

EASP vaadati esimest korda läbi 2015. aastal (teine väljaanne<sup>4</sup>). Sellega loodi liidu tasandil lõimitud eeskirjade kogum koos tegevuste ja menetlustega, mida kasutatakse Euroopas ühiseks ohutusjuhtimiseks. See ei olnud tegevuskava, vaid oli pigem ette nähtud selleks, et kehtestada ELi tasandil dokument, mis vastab Chicago konventsiooni 19. lisa kohaselt ICAO poolt nõutavale riigi lennundusohutusprogrammile (SSP). Sellega pandi paika selge struktuur Euroopa ohutuspoliitika ja selle eesmärkide ning ohutusriskide juhtimise, ohutuse tagamise ja ohutuse edendamise kontseptsioonide selgitamiseks.

---

1 Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile – Euroopa lennuohutusjuhtimissüsteemi loomine, KOM(2011) 670 (lõplik).

2 Euroopa lennundusohutusprogramm, SEK(2011) 1261 (lõplik).

3 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järeldusi, 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).

4 Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile ja nõukogule „Euroopa lennundusohutusprogramm“, COM(2015) 599 final.

Määruse (EL) 2018/1139<sup>5</sup> II peatüki ja eeskätt selle artikliga 5 anti EASP-le õiguslik staatus Euroopa lennundusohutussüsteemi toimimist kirjeldava dokumendina, mis hõlmab norme, tegevusi ja protsesse, mida kasutatakse tsiviillennundusohutuse juhtimiseks liidus.

Sellele vastavalt on EASP teine ajakohastatud versioon – st kolmas väljaanne – üles ehitatud samamoodi nagu teine väljaanne ning on vormingult ja struktuurilt vastavusse viidud SSP raamistikuga, mida on kirjeldatud Chicago konventsiooni 19. lisas.

## **2. EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSPROGRAMMI DOKUMENDI 3. VÄLJAANNE**

Euroopa lennundusohutusprogrammi (EASP) dokumendis selgitatakse, kuidas ohutust ELis ja selle liikmesriikides juhitakse, muu hulgas liidu õigusaktidega ning ka muude põhimõtete, tavade ja meetmetega.

EASP dokumendis esitatakse ülevaade kõigist normidest ja menetlustest, millega aidatakse terviklikul viisil kaasa lennuõnnetuste ärahoidmisele ja lennundusohutuse tagamisele liidus.

EASP dokumendi eesmärk ei ole asendada liikmesriikide koostatavaid riigi lennundusohutusprogrammi (SSP) dokumente, vaid pigem neid täiendada. Kuna paljud lennundusohutusega seotud normid ja tegevused võetakse vastu ning neid koordineeritakse ELi tasandil, peavad liikmesriigid oma vastavas SSP dokumendis EASP dokumendile viitama, et põhjalikult selgitada, kuidas riigi territooriumil lennundusohutust Chicago konventsiooni nõuete kohaselt juhitakse. Pidades silmas, et ELil tasandil on vastu võetud õigusaktid paljudes lennundusohutuse valdkondades ning kasutusele võetud Euroopa ohutusriskide juhtimise protsess, ei saa liikmesriigid kirjeldada ohutusjuhtimist ilma ELi mõõdet käsitlemata.

Peale selle on riigid teatavates Chicago konventsiooni alla kuuluvates valdkondades delegeerinud oma pädevuse liidule. EASP dokumendis selgitatakse, kuidas EL tuleb toime rahvusvaheliste kohustustega, mis sellisest vastutuse üleandmisest tulenevad.

Dokumendis kirjeldatakse Euroopa tasandil ühiseks ohutusjuhtimiseks kasutatavaid menetlusi ning seda, kuidas Euroopa Komisjon, liikmesriigid ja EASA teevad koostööd, et teha kindlaks ohud ja ohutuspuudujäägid, ning võtavad meetmeid seotud ohutusriskide maandamiseks, et selgitada, kes vastutab ELis eri ohutusküsimuste eest ning kuidas on võimalik tagada kõikjal ELis nõuetekohane ohutusalane tulemuslikkus ja seda alal hoida. Samuti aitab see muuta Euroopa Liidu süsteemis praegu kehtivad rollid ja vastutusala, pädevusvaldkondade jaotuse, põhimõtted ja protsessid kõigi ohutusest huvitatud sidusrühmade jaoks läbipaistvamaks.

EASP dokument on üles ehitatud järgmiselt.

---

5 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).

- Dokumendi esimeses osas käsitletakse Euroopa ohutuspõhimõtteid, -eesmärke ja -ressursse. Eelkõige kirjeldatakse Euroopa lennundusvaldkonna õigusraamistikku ning selgitatakse pädevusvaldkondade jaotust liikmesriikide ja mitmesuguste ELi tasandi osalejate vahel. Lisaks kirjeldatakse ELi õigusaktide täitmise tagamiseks kasutatavaid mehhanisme.
- Dokumendi teises osas keskendutakse Euroopa ohutusriskide juhtimisele. Siin kirjeldatakse tööstuse ja liikmesriikide suhtes kohaldatavaid kehtivaid ohutusjuhtimisnõudeid ning selgitatakse, kuidas ELis ohutusriske kollektiivselt hinnatakse ja maandatakse.
- Kolmandas osas käsitletakse ohutuse tagamise Euroopa mõõdet ning eelkõige selgitatakse, kuidas teostatakse ELis ja selle liikmesriikides ohutusjärelvalvet.
- Viimases, neljandas osas kirjeldatakse üksikasjalikult Euroopa tasandi tegevust ohutuse edendamise valdkonnas, sealhulgas koolituse ja rahvusvahelise koostöö alal.

### **3. MÄÄRUSE (EL) 2018/1139 MÕJU EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSPROGRAMMILE**

Alates Euroopa lennundusohutusprogrammi (EASP) dokumendi kahe esimese väljaande avaldamisest 2011. ja 2015. aastal on ELi õigusaktides tehtud mitu muudatust, eeskätt on jõustunud uus raammäärus (EL) 2018/1139. Sellel määrusel on põhjanev mõju, pidades silmas, et selle kohaselt on oluline rakendada usaldusväärseid ohutusjuhtimispõhimõtteid, et pidevalt suurendada tsiviillennundusohutust liidus, ennetada uusi ohutusriske ja kasutada piiratud tehnilisi vahendeid parimal viisil. Määruses on järelstatud, et vaja on kehtestada ohutuse suurendamise meetmete kavandamise ja rakendamise ühine raamistik. Sel eesmärgil tuleks liidu tasandil koostada lennundusohutuse Euroopa tegevuskava (EPAS) ja EASP. Samuti peaks iga liikmesriik selle alusel koostama riigi lennundusohutusprogrammi (SSP) vastavalt Chicago konventsiooni 19. lisa nõuetele. Kõnealusele programmile tuleks lisada kava, milles kirjeldatakse meetmeid, mida liikmesriik võtab kindlakstehtud ohutusriskide maandamiseks.

Määruse (EL) 2018/1139 II peatükis on kehtestatud lennundusohutuse juhtimise ELi õigusraamistik ning selle neljas artikkel käsitletakse vastavalt EASP-d, EPAS-t, SSP-d ja lennundusohutuse riiklikku tegevuskava (SPAS). Sellega on need neli mõistet ELi õiguses heaks kiidetud.

EASP-d käsitlevas artiklis 5 on sätestatud, et pärast Euroopa Liidu Lennundusohutusameti ja liikmesriikidega konsulteerimist võtab komisjon vastu Euroopa lennundusohutussüsteemi toimimist kirjeldava dokumendi, mis hõlmab norme, tegevusi ja protsesse, mida kasutatakse tsiviillennundusohutuse juhtimiseks liidus kooskõlas määrusega (Euroopa lennundusohutusprogramm), avaldab kõnealuse dokumendi ja ajakohastab seda vastavalt vajadusele. EASP sisaldab vähemalt rahvusvahelistes standardites ja soovitusetes kirjeldatud riiklike ohutusjuhtimisalaste ülesannetega seotud elemente. Samuti kirjeldatakse EASP-s artiklis 6 osutatud EPAS-e väljatöötamist, vastuvõtmist, ajakohastamist ja rakendamist; see tegevuskava täiendab programmi.

EPAS-t käsitlevas artiklis 6 on sätestatud, et Euroopa Liidu Lennundusohutusamet töötab tihedas koostöös liikmesriikide ja asjaomaste sidusrühmadega välja lennundusohutuse Euroopa tegevuskava, võtab selle vastu, avaldab selle ja ajakohastab seda vähemalt kord aastas. Asjakohase ohutusteabe hindamise põhjal tehakse EPAS-es kindlaks Euroopa

lennundusohutussüsteemi mõjutavad peamised ohutusriskid ning esitatakse kõnealuste riskide maandamiseks vajalikud meetmed. EPAS-e väljatöötamise ja vastuvõtmise menetlust on pidevalt täiendatud, et võtta arvesse esimeste rakendustsüklite käigus saadud õppetunde. Tegemist on ELi tasandi ohutusjuhtimissüsteemi olulise osaga. Kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 5 lõikega 2 kirjeldatakse EASP-s EPAS-e väljatöötamist, vastuvõtmist, ajakohastamist ja rakendamist.

Lisaks õigusraamistiku muutmisele on arendatud ohutusjuhtimist muudes valdkondades. Näiteks on Euroopa Liidu Lennundusohutusamet laiendanud oma tegevust standardimiskontrollide raames, eelkõige on arendatud pädevust tavapärastes valdkondades, nagu lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenused (ATM/ANS-teenused), ning määrusega (EL) 2018/1139 lisandunud uutes valdkondades, nagu mehitamata õhusõidukid, keskkond, maapealne teenindus ning lennundusohutuse ja -julgestuse omavaheline seotus, mille puhul pööratakse erilist tähelepanu küberturbele.

Selleks et ka edaspidi tõhusalt ära hoida lennuõnnetusi ja maandada riske, tuleb ohutusjuhtimist pidevalt kohandada lennundussüsteemi muudatustega, tehnoloogia arenguga, uute ärimudelite ning uute ohutusriskide tekkega. EASP dokumenti tuleb nende muudatuste arvessevõtmiseks seega korrapäraselt ajakohastada. Määruse (EL) 2018/1139 artikli 5 lõikes 1 on sätestatud, et dokumenti ajakohastatakse vastavalt vajadusele.

EASP dokumendi kolmas väljaanne, milles on arvesse võetud eespool nimetatud muudatusi ning kus kirjeldatakse lennundusohutuse praegust juhtimist Euroopa Liidus ja selle liikmesriikides, on esitatud käesoleva aruande lisas.