



EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI

ARVAMUS NR 03/2010,

28. mai 2010,

**komisjoni määruse nr XXX/2010 kohta, millega kehtestatakse lennujuhilubade ja
-tervisetõendite andmise rakenduseeskirjad**

I. Üldist

1. Lennuliikluse pidevast suurenemisest Euroopas tuleneb palju raskusi, eelkõige seoses lennuväljade, lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste põhiliste ohutusteguritega. Seepärast tuleb kehtestada vajalikud riskide vähendamise meetmed, et tagada ohutus kõiki liikmesriike hõlmava ühtlustatud ja tervikliku regulatiivse lähenemisviisiga.
2. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega nr 216/2008¹ (edaspidi „algmäärus“), mida on muudetud määrusega (EÜ) nr 1108/2009,² kehtestatakse tsiviillennunduse üldiste tehniliste nõuete ja haldusmenetluste määramise ja rakendamise asjakohane ja terviklik raamistik. Seega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. aprilli 2006. aasta direktiiv 2006/23/EÜ ühenduse lennujuhiloa kohta,³ ilma et see mõjutaks kõnealuse direktiivi kohaselt juba sertifitseeritud või litsentsitud isikuid ja organisatsioone. Algmäärusega antakse komisjonile volitus võtta vastu lennujuhtide litsentsimist ja sellega seotud heakskiite käsitlevad rakenduseeskirjad, mis kajastavad lennujuhtide koolituse valdkonna tehnika taset ja häid tavasid ning teaduse ja tehnika arengut. Samuti nõutakse algmääruses, et rakenduseeskirjad töötataks välja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/23/EÜ (ühenduse lennujuhiloa kohta) sätete alusel.
3. Eeskirjade koostamise ulatust kirjeldatakse suunises ATM.003⁴ „EASA süsteemi laiendamine lennuliikluse korraldamise (ATM) ja aeronavigatsiooniteenuste (ANS) ohutusmäärusele – lennujuhtide litsentsimiseeskirjade väljatöötamine“. Nagu on aga selgitatud käesoleva arvamuse II peatükis, ei ole Euroopa Lennundusohutusameti (edaspidi „amet“) järgitav eeskirjade koostamise sisu ja protsess olnud täielikult kooskõlas eespool nimetatud suunisega. Käesoleva arvamuse sisu lähtub 3.–4. detsembril peetud ühtse Euroopa taeva komitee 33. koosolekul vastu võetud otsusest ja seda on ülevaatlikult kirjeldatud hilisemas Euroopa Komisjonilt ametile saadetud kirjas,⁵ milles määratletakse täpsemalt juba olemasolevate eeskirjade, sealhulgas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/23/EÜ (ühenduse lennujuhiloa kohta) kiirendatud ülevõtmise kiirmenetlust.
4. Eespool esitatut silmas pidades hõlmab käesolev arvamus kõnealuse direktiivi ülevõtmist vaid minimaalsete tehniliste ajakohastustega. Tuleb rõhutada, et käesoleva arvamuse sisu esindab Euroopa Komisjoni kirjas ettenähtud kaheetapilise protsessi esimest etappi, samas kui algmäärusest tulenevate nõuete täielik rakendamine ja selle määruse VI lisas loetletud olulistele nõuetele täielik vastamine kehtestatakse hilisemas etapis vastavalt ameti haldusnõukogu vastuvõetud eeskirjade koostamise menetlusele. Amet peaks eespool nimetatud suuniseid muutma, et need kajastaksid paremini sellist järkjärgulist lähenemist.
5. Seda tööd on teinud ameti asutatud eeskirjade koostamise töörühm. Eeskirjade koostamise töörühma koosseis määrati kindlaks vastavalt ameti eeskirjade koostamise korrale, eesmärgiga võtta arvesse ülesande keerukust, vajalikke kogemusi ja tööst

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 216/2008, 20. veebruar 2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT L 79, 19.3.2009, lk 1).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1108/2009, 21. oktoober 2009, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 216/2008 lennuväljade, lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste valdkonnas ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/23/EÜ (ELT L 309, 24.11.2009, lk 51).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/23/EÜ, 5. aprill 2006, ühenduse lennujuhiloa kohta (ELT L 114, 27.4.2006, lk 22).

⁴ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf

⁵ TREN F2/JP/sr D(2009) 74614, 9. detsember 2009.

potentsiaalselt mõjutatud sidusrühmi. Amet ise on täitnud eeskirjade koostamise töörühma sekretariaadi ülesandeid ning on sõnastanud käesoleva arvamuse.

6. Käesolevaga esitab amet komisjonile oma arvamuse, eesmärgiga saavutada esimese etapi kiirmenetluse abil vastavus algmääruse artiklite 8c ja 22b õigusnormidele.
7. Kavandatavad eeskirjad on välja töötatud, võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. aprilli 2006. aasta direktiivi 2006/23/EÜ ühenduse lennujuhiloa kohta, aga ka ühtse Euroopa taeva raamistikus juba olemasolevaid ühenduse õigusakte ning ICAO avaldatud Chicago konventsiooni artiklil 37 põhinevaid kohaldatavaid rahvusvahelisi standardeid ja soovitatavaid tavasid (st lisasid), tuginedes algmääruse artikli 2 punkti 2 alapunktile d, millega nõutakse liikmesriikide ametipoolset abistamist Chicago konventsioonist tulenevate kohustuste täitmisel, luues aluse selle sätete ühetaoliseks tõlgendamiseks ja ühtseks rakendamiseks ning tagades selle sätete nõuetekohase arvessevõtmise rakenduseeskirjade koostamisel.
8. Algmääruse eespool nimetatud artiklite täieliku rakendamise ning algmääruse Vb lisas kirjeldatud olulistele nõuetele täieliku vastavuse tagamiseks korraldab amet Euroopa lennujuhilubade andmise süsteemi hindamise ning ka lennunduse üldise süsteemse lähenemisviisi saavutamiseks vajalike lisatäienduste hindamise, eesmärgiga esitada teise etapina komisjonile arvamus, sealhulgas ka vajalikud rakendusmeetmed.
9. Käesolev arvamus on vastu võetud osaliselt vastavalt ameti haldusnõukogu⁶ väljatöötatud menetlusele kooskõlas algmääruse artikli 19 sätetega. Komisjoni ja ühtse taeva komitee nõutud kiirmenetluse kasutamisest tingitud erandid kõnealusest menetlusest on teatatud ameti haldusnõukogule, kes põhimõtteliselt kinnitas oma toetust sellise menetluse kasutamisele konkreetsel juhul ehk kehtivate õigusaktide olemasolul, eeldusel et olemasolevate eeskirjadega võrreldes ei tehta olulisi muudatusi.

II. Kooskõlastamine

10. Kiirmenetluse kasutamisest tingitud tihe ajakava nõuab esimeste rakenduseeskirjade vastuvõtmist 2010. aasta lõpuks. See omakorda tähendab, et amet peab käesoleva arvamuse esitama hiljemalt juuniks 2010, mistõttu ei olnud ametil võimalik järgida eeskirjade koostamise tavapäraseid etappe, eelkõige ametlikke avalikke konsultatsioone sidusrühmadega. Eeskirjade koostamise tavapärase menetluse järgimine oleks nõudnud ametilt muudatusettepaneku teate (NPA) avaldamist ja sellele järgnevat avalikku konsultatsiooni, mille kõige tõttu oleks alates muudatusettepaneku teate avaldamisest olnud vaja vähemalt kuut kuni seitset kuud märkuste vastusdokumendi (CRD) avaldamiseks ja arvamuse andmiseks. Kavandatav eeskirjaeelnou on sisuliselt juba olemasoleva direktiivi ülevõtmine ning ei ole tehtud ühtegi ameti otsust, mis sisaldaks vastuvõetavaid nõuete täitmise menetlusi või suuniseid. Nendel põhjustel tehti kiirmenetluse ettepanek ja arvamus esitatakse otse Euroopa Komisjonile ning avaldatakse.
11. Selleks et tagada sidusrühmade võimalikult ulatuslik teavitamine käesoleva arvamuse sisust, korraldavad amet ja Euroopa Komisjon käesoleva arvamuse sisu põhjalikuks tutvustamiseks erikonverentsi. Amet korraldab ka käesoleva arvamuse sisu tutvustamiseks eraldi teabeistungeid vähemalt järgmistele asutustele: ühtse taeva komitee (SSC), tööstusalane nõuandekomitee (ICB), EASA nõuandekogu, riiklike lennuametite nõuandekomitee (AGNA) ning ohutusnormide nõuandekomitee (SSCC).
12. Amet esitab konverentsi ja teabeistungite tulemuste kirjalikud kokkuvõtted Euroopa Komisjonile ning avaldab need lennuliikluse korraldamise ja lennujaamade (ATM & Airports) spetsiaalsel veebilehel.⁷

⁶ Haldusnõukogu otsus menetluse kohta, mida amet rakendab arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhismaterjali väljaandmisel („eeskirjade koostamise menetlus“), EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

⁷ <http://easa.europa.eu/atm/index.html>

III. Ameti arvamuse sisu

Taust

13. Eespool esitatud juhistel põhinevate eeskirjade koostamise ülesande täitmisel tuli arvesse võtta järgmisi keerulisi asjaolusid.
14. Olemasolev õigusakt on direktiiv, mis tuleb määrusesse üle kanda. Selline õigusliku olemuse muudatus tähendab juba märgatavat muudatust tulevase õigusakti sätete siduva jõu tasemes. Teisiti kui direktiivid, mis on oma olemuselt siduvad saavutatava tulemuse suhtes, aga jätvavad riikide ametiasutustele võimaluse valida vormi ja meetodid, nõudes seega ülevõtmist liikmesriikide riiklikku õigussüsteemi, on määrus üldkasutatav, tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.
15. Olemasoleva direktiivi võtsid vastu Euroopa Parlament ja nõukogu, tuginedes Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 80 lõikele 2, samas kui uute rakenduseeskirjade õiguslik alus on algmääruse artikkel 8c, kusjuures algmääruses volitatakse komisjoni võtma meetmeid kõnealuse artikli mitteolemuslike sätete muutmiseks, täiendades selleks artiklit. Volituste üleandmise eesmärgid, ulatus ja sisu on algmääruses selgelt määratletud ning need piiritlevad selgelt kõnealusel määrusel põhinevate rakenduseeskirjade jõustamise. Algmääruses kehtestatakse ka ühised olulised nõuded tsiviillennundusohutuse ühtse kõrge taseme saavutamiseks ning nõutakse, et komisjon võtaks vastu vajalikud rakenduseeskirjad, millega tagada nende ühtne kohaldamine.
16. Rakenduseeskirjade ühtne kohaldamine on peamine element tsiviillennundusohutuse ühtse kõrge taseme saavutamisel Euroopas ja seega ka peamine tegur algmääruses sätestatud eesmärkide saavutamisel. Seetõttu ei saa ühiste nõuete rakendamisel säilitada liikmesriikide otsustusõigust.
17. Euroopa Liidu lennujuhtide ühise loasüsteemi säilitamine ja täiendamine on Euroopa lennujuhtimissüsteemi oluline element. Ühise ühtse ohutustaseme ettenägemine tugevdab ka lubade vastastikust tunnustamist ning hõlbustab isikute ja teenuste vaba liikumist.

Olemasoleva direktiiviga võrreldes tehtud muudatused

18. Eeskirjade koostamise ülesande täitmisel ei ole amet teinud lennujuhilubade andmise süsteemis ega litsentsimisnõuetes olulisi muudatusi. Direktiivi mõnda sätet mõjutavad teatud muudatused olid aga möödapääsamatud eespool kirjeldatud **muutunud õigusliku aluse** tõttu ning kõrgema taseme määrusest tuleneva, selgelt määratletud volituste üleandmise eesmärkide, ulatuse ja sisu tõttu (vt eelkõige algmääruse artikli 8c lõige 10). Sellistel juhtudel oli nii ameti kui eeskirjade koostamise rühma ekspertide eesmärk leida lahendused, mis võimaldavad säilitada liikmesriikides praegu kehtiva korra ega põhjusta olulisi muudatusi nõuete tasemes.

Näited:

- (1) algmääruse kohaldamisala määratlus ei võimalda laiendada rakenduseeskirjade kohaldamisala vahetult lennujuhtidele, kes töötavad sellise aeronavigatsiooniteenuste osutaja vastutusalas, mis osutab teenuseid muul kui üldise lennuliikluse otstarbel (mis enamasti tähendab sõjaväelisi teenusepakkujaid). Selle asemel ja täielikus kooskõlas algmääruse sätetega tagavad liikmesriigid, et sõjaväelaste poolt üldsusele osutatavad või kättesaadavaks tehtud teenused on vähemalt võrdväärse ohutustasemega, ning võivad otsustada üldsusele vabatahtlikult teenuseid osutavatele sõjaväelastele kohaldada rakenduseeskirjade põhimõtteid;
- (2) koolitusorganisatsioonide juhtimissüsteemide selliste põhinõuete kasutuselevõtmine, mille korral selgelt eeldatakse vastutava juhi määramist, dokumenteerimiskohustust ja pädevale asutusele juurdepääsu võimaldamist vahenditele, et luua kohaldatavatele olulistele nõuetele ja ICAO eeskirjadele vastavuse alus.

19. Täiendavaid muudatusi oli vaja liikmesriikidele direktiiviga antud **otsustusõiguse käsitlemiseks**. Algmäärusega ettenähtud korra puhul ei saa seda õigust säilitada, sest see läheb määruse juhtpõhimõtetega vastuollu. Kompromisslahendusena soovitati säilitada mõni selline tingimus asjakohase üleminekukorra abil, selle asemel et kasutada üldisi sätteid, mis võimaldaksid liikmesriikidel edaspidigi määratleda riiklikke „variante”. Üleminekumeetmed võimaldaksid liikmesriikidel, kes on sellised variandid juba kehtestanud, kohaldada ka edaspidi oma riiklikke õigusakte, kuni olemasolevate variantide asendamiseks töötatakse välja ühiseeskirjad. See võimaldab liikmesriikidel jätkata oma praegust tava, ohustamata algmäärusega kehtestatud süsteemi ja võimaldamata neil kehtestada erandeid üldistest eeskirjadest väljaspool algmäärusega juba antud võimalusi.

Näited:

- (1) riiklike oskumärgete kasutamine;
 - (2) liikmesriikidele antud võimalus kehtestada üksuse oskumärke õiguse kasutamiseks vanusepiirang.
20. Liikmesriikidele antud otsustusõiguse muudele ilmingutele tuli läheneda teistsuguste meetoditega. Algmääruse artikli 14 lõigete 6 ja 7 paindlikkussätete alusel tehtavate **erandivõimaluste** korral ei ole nõuetest võimalik kõrvale kalduda muul õiguslikul viisil kui vaid nende sätete abil. Artikli 14 sätete rakendamine võimaldab liikmesriigil kalduda rakenduseeskirjades sätestatud standarditest kõrvale nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel, tagades samas võrdväärse ohutustaseme saavutamise ning võimaldades meetme vastastikust tunnustamist ja koguni sama meetme võtmist teises liikmesriigis sarnase juhtumi korral. See kehtib haridusstandardite ja vanuse alampiiri erandivõimaluste kohta.

Näited:

- (1) Seoses liikmesriikidele antud õigusega kalduda kõrvale ettekirjutatud haridusstandarditest, teeb amet ettepaneku muuta ja üldistada asjakohast haridusstandardeid käsitlevat nõuet, et ei tekiks vajadust kehtestada eraldi menetlust standardile mittevastavate juhtumite kohta, mis lahkneksid ka algmääruses endas pakutud erandivõimalusest.
 - (2) Võimalus lubada madalamat sisenemisvanust on aga keerulisem küsimus, sest see direktiivi praegusele korrale vastav erand võib mõjutada ka lubade vastastikust tunnustamist. Amet on arvamusel, et kui paindlikkussätete kasutamise tingimused on täidetud, antakse liikmesriikidele algmäärusega automaatselt sisenemisvanuse erandivõimalus. Samas nagu eespool selgitatud, eeldatakse algmääruse paindlikkussätetes selgesõnaliselt kõigi kohaldatavate ühiseeskirjade kohaselt välja antud lubade vastastikust tunnustamist, milline põhimõte kehtib ka paindlikkussätete kohaselt välja antud lubade kohta. Seetõttu poleks paindlikkussätete all välja antud lubade vastastikusest tunnustamisest keeldumise võimaluse säilitamine madalama vanusepiiri lubamiseks ei õiguslikult ega tehniliselt võimalik ega põhjendatav. Seda meeles pidades ja arvestades piiratud volitusi teha vaid minimaalseid tehnilisi ajakohastusi, soovib amet artikli 8 lõike 3 punktiga a seotud artiklis 29 esitatud kaht varianti, eelistades mõlemal juhul selgelt varianti A, mis on tehniliselt ja õiguslikult kindel lahendus ning samal ajal tagab ka vastavuse asjaomasele ICAO nõudele.
21. Teatud **toimetused muudatused** tuli teha sätete vahetu kohaldamise hõlbustamiseks ilma riiklike rakenduseeskirjadeta (1), rakenduseeskirja mõistete ühtlustamiseks algmääruse mõistetega (2) või mainitud kehtivusaegade ühtlustamiseks kogu tekstis (3).

Näited:

- (1) määruses sätestatakse, et loataotlus tuleb saata pädevale asutusele vastavalt selle asutuse nõutavale vormile ja viisile – selliseid menetlusnõudeid direktiivis ei

esinenud, sest selles sätestati üksnes riiklike rakenduseeskirjade abil saavutatavad eesmärgid;

- (2) mõiste „koolitusorganisatsioon“ kasutamine mõiste „koolituse korraldaja“ asemel, et ühtlustada mõisted algmääruse mõistetega; mõiste „pädev asutus“ kasutamine mõiste „riiklik järelevalveasutus“ asemel, sest teatud piiratud, ent selgelt määratletud ülesannete korral peab amet võtma üle riiklike ametiasutuste rolli, mis aga nõuab üldisema mõiste kasutamist;
- (3) mainitud kehtivusaegade ühtlustamine, kusjuures arvestamisel eelistatakse ajaühikuna kuud, mitte aastat.

22. **Minimaalsed tehnilised ajakohastused** tuli teha algmääruse artikli 8c lõikes 11 sätestatud nõudele vastamiseks ning lennujuhtide koolituse valdkonna tehnika taseme ja heade tavade ning teaduse ja tehnika arengu kajastamiseks. Need muudatused hõlmavad viidete vajalikku ajakohastamist (1) ning muid selgitusi, mida eeskirjade koostamise rühma eksperdid pidasid vajalikuks (2), (3).

Näited:

- (1) vastavas lisas ajakohastatakse viide uusimale Eurocontrol'i spetsifikatsioonide väljaandele *ATCO Common Core Content Initial Training*;
- (2) lennujuhiõpilastelt tuleb selgesti nõuda keeleoskumärke olemasolu, et ühtlustada selle valdkonna erinevaid riiklikke tavasid;
- (3) tervisetõendite pikendamist soovitatakse muuta selgemaks 45-päevase pikendamisaja juurutamisega, mis ei mõjutaks kehtivuse algus-/lõppkuupäeva.

23. Teha tuli ka täiendavad **struktuurimuudatused**. Põhinedes eespool viidatud juhistel, ei järgi rakenduseeskirja eelnõu algmääruse rakenduseeskirjade puhul ettenähtud horisontaalset struktuuri ning sisaldab ühes õigusaktis kõiki lennujuhtide litsentsimise asjakohaseid sätteid. Eelnõu tekst on nüüd jagatud peatükkideks ja artikliteks. Eesmärgiga võimaldada nende sätete hõlpsat kohaldamist ja hiljem ka nende lisamist rakenduseeskirjade horisontaalsesse struktuuri, on lennujuhtide tervisetõendite, koolitusorganisatsioonide nõuetele ning pädevate asutuste nõuete teave nüüd eri peatükkides. Igas peatükis on nõuded rühmitatud valdkondade järgi (1)(2).

Näited:

- (1) lennujuhiõpilase loaga seotud õigused ja tingimused on rühmitatud ühte artiklisse;
- (2) pädevuse kannete kehtivuse ja pädevusega seotud oskumärgete säte on nüüd jagatud kaheks sätteks ning neid käsitletakse vastavalt asjakohastes artiklites.

Teise etapi kavandamine

24. Oma erilise õigusliku olemuse tõttu jäetakse direktiiviga selles sisalduvate nõuete rakendamise liikmesriikide hooleks, teisiti kui määruse korral, sest määruse eesmärk on olla vahetult kohaldatav ning otseselt mõjutada liikmesriikide õiguskorda. Kiirmenetluse kasutamise tõttu ning ametile antud piiratud volituste tõttu teha vaid minimaalseid tehnilisi ajakohastusi, ei olnud võimalik käsitleda kõiki küsimusi, nõudeid ja menetlusi, mis algmääruses sätestatud nõuetele võrreldes puuduvad praegu direktiivist.
25. Lepiti kokku, et neid küsimusi saab täielikult käsitleda ja lahendada alles lennujuhtide litsentsimise rakenduseeskirjade väljatöötamise teises etapis, mille eesmärk on täielik vastavus algmäärusest tulenevatele nõuetele ning määruse Vb lisas loetletud olulistele nõuetele täieliku vastavuse tagamine.
26. Ameti ja eeskirjade koostamise rühma ekspertide koostööna tehtud hinnangus on juba praeguses etapis välja selgitatud hulk küsimusi, mis eespool toodud põhjustel vajavad täiendavaid õigusloomega seotud meetmeid, sealhulgas olemasolevaid sätteid täiendavate lisanõuete väljatöötamist. Küsimused hõlmavad muu hulgas järgmist:

- vanusepiiri ja hariduspädevuse nõuete ning keelenõuete ühtlustamine;
 - koolitusnõuete, samuti koolitusmoodulite ülevaatamine, et tagada täielik vastavus olulistele nõuetele ning kehtestada rakenduseeskirjad ja lennujuhikoolituse korral asjakohased vastuvõetavad nõuete täitmise viisid;
 - pädevuse hindamise korral rakendatavate üksikasjalike ja kohandatud eeskirjade kehtestamine juhendajatele ja hindajatele, võttes arvesse koolituse või hinnangu tüüpi, et tagada täielik vastavus olulistele nõuetele, ning ka nende sertifitseerimise suhtes kohaldatavate menetluste tüüpi;
 - rakenduseeskirjade ja lennujuhi tervisetõendite korral asjakohaste nõuete täitmise vastuvõetavate viiside kehtestamine;
 - täpsemate sätete kasutuselevõtmine seoses halvenenud terviseseisundiga ning psühhoaktiivsete ainete ja ravimite tarvitamisega;
 - täiendavate pädevuse kannete ja pädevusega seotud oskumärgete võimalik kasutuselevõtmine;
 - lubade ja sertifikaatide vormide kasutuselevõtmine;
 - pädevatele asutustele ja koolitusorganisatsioonidele esitatavate nõuete lisamine ameti poolt muudatusettepaneku teates NPA 2008-22 soovitatud horisontaalse eeskirjastruktuuri olulistesse osadesse;⁸
 - hindajate ja vajaduse korral ka eksamineerijate heakskiitmise nõuete ning kriteeriumide väljatöötamine;
 - juhtimissüsteemi nõuete täiendamine vastavalt mainitud muudatusettepaneku teates soovitatule ning ICAO 1. lisa ohutusjuhtimise nõuete rakendamine;
 - koolitusorganisatsioonide õiguste määratlemine seoses koolituskursuste, koolituskavade ning pädevuskavade heakskiitmiste ja muudatustega ning
 - lennutreeningseadmete nõuete väljatöötamine.
27. Sel eesmärgil teeb amet ettepaneku korraldada Euroopa lennujuhtide litsentsimissüsteemi ning lennunduse üldise süsteemse lähenemisviisi saavutamiseks vajalike täienduste hindamine, eesmärgiga esitada komisjonile teise etapina arvamus koos vajalike rakendusmeetmetega.
28. Nimetatud arvamus tuleks samuti käsitleda küsimusi, mille osas nüüd, kiirmenetluse kasutamisel, ei olnud võimalik lahknemise riiklike sätete asemel kehtestada ühiseeskirju, ning seega teeb amet ettepaneku säilitada võimalus asjakohasel juhul kohaldada üleminekuajal liikmesriikide riiklike õigusakte (vt lisaselgitus punktis 19).

⁸ Käesolevas muudatusettepaneku teates soovitatakse reguleeritud lennundusorganisatsiooni organisatsiooninõuded lisada ühisesse rakenduseeskirja, mida kohaldatakse kõigile reguleeritud lennundusorganisatsioonidele (osa OR). Need ühised organisatsiooninõuded, mida kohaldatakse kõigi organisatsioonide suhtes (nt juhtimissüsteemid, üldised personalinõuded, juurdepääs ruumidele/vahenditele, andmete säilitamine) on üldistatuna koondatud alajakku OR.GEN. Need igale lennundusorganisatsioonitüübile (nt aeronavigatsiooniteenuste pakkujad, koolitusorganisatsioonid, lennuettevõtjad, lennuväljade käitajad) omased erisätted sisaldavad täiendavaid organisatsiooninõudeid lisa-alajagudes (nt OR.ATO, OR.OPS). Soovitatud ohutusjuhtimise nõudeid sisaldab osa OR alajao OR.GEN jaotise 2 punkt OR.GEN.200. Praegu vaatab amet läbi käesoleva muudatusettepaneku teate avaliku konsultatsiooni ajal tehtud märkusi. Peagi avaldatakse märkuste vastusdokument ja muudatusettepaneku teate muudetud tekst.

Sisu

1. peatükk – Põhiprintsiibid

29. Käesolev peatükk sisaldab kogu määruses kohaldatavaid põhiprintsiipe. Artiklites 1 ja 2 määratletakse määruse **eesmärgid, objekt ja kohaldamisala**. Objekt on selgitada, mida õigusaktis käsitletakse, samas kui kohaldamisala viitab tegelike või õiguslike olukordade kategooriatele ja isikutele, kelle kohta õigusakt kehtib. Peatükk sisaldab ka mõistete loendit ning pädeva asutuse määratlust. Nende artiklite mõisted tuli ühtlustada Lissaboni lepingu uute mõistetega. Rakenduseeskirja kohaldamisala ja objekt sõltuvad algmääruse kohaldamisalast ja objektist ning seega ei saa neid laiendada nii, et see ületab volitusi üle andva õigusakti kohaldamisala ja objekti.
30. Algmääruse kohaldamisala määratlus ei võimalda laiendada rakenduseeskirjade kohaldamisala vahetult lennujuhtidele, kes töötavad sellise aeronavigatsiooniteenuste osutaja vastutusalas, mis osutab teenuseid muul kui üldise lennuliikluse otstarbel (mis enamasti tähendab sõjaväelisi teenusepakkujaid). Selle asemel ja täielikus kooskõlas algmääruse sätetega tagavad liikmesriigid, et sõjaväelaste poolt üldsusele osutatavad või kättesaadavaks tehtud teenused on vähemalt võrdväärse ohutustasemega (lõige 3). On oluline rõhutada, et sõjaväe selge väljajätmise tõttu algmääruse kohaldamisalast ei ole võimalik käesoleva rakenduseeskirjaga laiendada ühiseeskirjade kohaldamist sõjaväe osutatavatele teenustele. Kompromissina soovib EASA seetõttu rõhutada nii põhitekstis kui ka põhjendustes, et liikmesriigid võivad otsustada kohaldada määruse põhimõtteid (st tsiviileeskirjade põhimõtteid) vabatahtlikkuse alusel ka oma sõjaväe lennujuhtidele, kui nad soovivad teha seda võrdväärse ohutustaseme säilitamiseks (lõige 4).
31. Mõisted ühtlustatakse algmääruse mõistetega. Ehkki need erinevad, arvatakse, et mõiste „üldsus“ („üldsusele osutatavad või kättesaadavaks tehtud teenused“) kasutamine on võrdväärse ohutustaseme tagamiseks piisavalt laia katvusega. Tuleb märkida, et mõiste „tõhus“ on muudetud mõisteks „võrdväärne“, et jääda võimalikult sarnaseks direktiivi tekstiga. Tõlgendamise hõlbustamiseks on seadusandja kavatsuste selgitused samuti paigutatud põhjenduste hulka.
32. Artikkel 3 sisaldab **mõisteid**, kus tehti vaid toimetustlikke parandusi, et tagada nende kooskõla algmääruse mõistetega, samuti et piirata neid määratluse vajalike elementidega, mis tähendab nii normatiivi kui ka hiljem korduvate elementide väljajätmist näiteks mõistest „pädevuse kanded“. Seoses teise etapiga tuleb märkida, et algmääruses kasutatakse juhendajate ja hindajate korral läbivalt mõistet „sertifikaat“, aga selle mõiste kasutuselevõttu ei nähtud kiirmenetluse juures ette. Samuti tuleb märkida, et mõiste „juhendaja oskumärged“, mida peaks nimetama sertifikaadiks, ulatus on algmääruses ettenähtuga seoses väga piiratud.
33. Artiklis 4 võetakse kasutusele ja määratletakse mõiste **pädev asutus**. Direktiivis kasutatud viited riiklikele järelevalveasutustele asendatakse viidetega pädevatele asutustele. Selle muudatuse põhjus on vajadus laiema lähenemise ja laiema mõiste järele, sest teatud selgelt määratletud juhtudel on amet volitatud tegutsema pädeva asutusena. Artiklis selgitatakse sellist ühist töökoormust ning sellele järgneb mõiste „pädev asutus“ järjepidev kasutus kogu rakenduseeskirja eelnõu tekstis. Samuti tuleb rõhutada, et see sõnastuse muudatus ei mõjuta praeguste riiklike järelevalveasutuste staatust ega järjepidevust. Tõlgendamise hõlbustamiseks on lisatud ka asjakohane põhjendus.

Peatükk 2 – Litsentsimis põhimõtted

34. Peatüki eesmärk on sätestada ja rühmitada lennujuhtide litsentsimise **põhiprintsiibid**.
35. Artiklis 5 eeldatakse, et pädev asutus on kehtestanud taotlustega tegelemise menetlused ja taotlusevormi. Taotlustele tuleb lisada taotleja oskusi kinnitavad tõendid. Oluline on, et luba või sertifikaat peab sisaldama kogu asjakohast teavet selle dokumendiga antud õiguste kohta. Ka peab luba nagu varemgi jääma selle isiku omandusse, kellele see on

antud, et hõlbustada lennujuhtide vaba liikumist, ning artiklis määratletakse loa peatamise või kehtetuks tunnistamise juhud.

36. Uue lisatud artikli 6 eesmärk on üksnes kinnitada litsentsimise olulisimat põhiprintsiipi: selles sätestatakse, et loa antud õigused sõltuvad alati pädevuse kannete, oskusmärgete ja tervisetõendi kehtivusest.

Peatükk 3 – Load, pädevuse kanded ja pädevusega seotud oskusmärke

37. Peatüki eesmärk on rõhutada lubade, pädevuskannete ja oskusmärgetega seotud õigusi ja tingimusi, samuti rühmitada asjaomaseid nõudeid (näiteks kehtivusaegu) ja nendega seotud teemasid.
38. Artiklis 7 liigitatakse rühmadesse **lennujuhiõpilase loa** antavad õigused (lõige 1) ja selle loa saamise tingimused (lõige 2), mis varem asusid direktiivi artiklites 4 ja 5.
39. Lennujuhiõpilase loa saamise nõuetesse ei ole märkimisväärseid muudatusi tehtud. Tuli siiski läbi vaadata lähenemine minimaalsele nõutavale haridusstandardile, et kaotada liikmesriikidele direktiiviga antud võimalus otsustada võimalike erandite kasuks. Et liikmesriikides kasutatavad erinevad lähenemised ja menetlused võivad kahjustada ühiseeskirjade soovivat mõju, tehakse nüüd ettepanek üldistada asjakohaseid haridusstandardite nõudeid, et ei tekiks vajadust kehtestada konkreetsetele juhtumitele erinevaid menetlusi ja jääks teatud manööverdamisruum hindamisel, kas taotleja suudab koolituse edukalt läbida.
40. Lõikes 3 tehti teatavad tehnilised ja toimetusalikud muudatused, et selgitada kohustust lisada õpilase loale ka keeleoskusmärke ning seda, et mõiste „vajaduse korral” seostub pädevusega seotud oskusmärke kohta tehtud pädevuskandega, mitte ei paku teenuseosutajale valikuvõimalust.
41. Artiklis 8 liigitatakse rühmadesse **lennujuhiloaga** antavad õigused (lõige 1) ja selle loa saamise tingimused (lõige 3). Lõikesse 2 lisatud uues sättes käsitletakse olukordi, kus lennujuht peab läbima täiendkoolituse kas teise riiki või teise üksusesse siirdumise tõttu. Siin peetakse oluliseks, et sellistel juhtudel saab lennujuhiõpilane tugineda oma lennujuhiloale, mis loomulikult hõlmab ka lennujuhiõpilase loa antavaid õigusi.
42. Lennujuhiloa saamise nõuetesse ei ole märkimisväärseid muudatusi tehtud. Lähenemist vanuse alampiiri nõudele tuleb siiski kohandada algmääruse filosoofia ja põhimõtetega, sest see on juriidiliste kohustuste kõrgema taseme allikas. Algmääruse kohaselt on liikmesriikidel võimalus rakendussätetes kehtestatud nõuetest kõrvale kalduda, kui nad kasutavad algmääruse artikli 14 lõikes 6 ja lõikes 7 kirjeldatud menetlust ehk niinimetatud paindlikkussätteid. See juba võimaldab liikmesriikidel standardist kõrvale kalduda nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel, tagades samas võrdväärse ohutustaseme saavutamise ning võimaldades meetme vastastikust tunnustamist ja koguni sama meetme võtmist teises liikmesriigis sarnase juhtumi korral. Seetõttu ei ole mingit vajadust (ega ka õiguslikku võimalust) kehtestada selle rakenduseeskirjaga veel üht menetlust kõnealusest nõudest erandite käsitlemiseks. Amet soovib ka rõhutada, et lennujuhiloa taotlejate vanuse alampiir 21 eluaastat on ICAO standard, mis ainult süvendab vajadust nõuetekohaselt põhjendada erandit ning leevendada sellest tulenevaid võimalikke tagajärgi ohutusele. Nendele põhjendustele vaatamata soovitab amet nüüd kaaluda kaht varianti, et ületada ametile antud vastuolulistest volitustest tulenevad raskused. Artikli 8 lõike 3 punktis a mainitud variant A piirdub ühe lausega, mis sisaldab selget vanusepiiri 21 eluaastat; see põhineb asjaomasel ICAO nõudel ja siin puudub mis tahes erandivõimalus. Varianti B on lisatud aga direktiivist kopeeritud vanuse alampiiri erandivõimalus.
43. ICAO ettekirjutatud vanuse alampiiri erandi tagajärgedega seoses tuleb rõhutada veel üht menetlusküsimust. Erand algmääruse pakutavate paindlikkussätete alusel eeldab automaatselt võimaliku erandi vastastikust tunnustamist, kui see erand on põhjendatud ja heaks kiidetud, mis iseenesest on teistsugune lähenemine kui direktiivis: direktiivis on liikmesriikidel lubatud mitte tunnustada alla vanuse alampiiri jäävaid lennujuhiloa

omanikke (vt artikli 15 lõige 1 lennujuhilubade vastastikuse tunnustamise kohta). Ametile antud vastuolulistest volitustest tulenevate raskuste ületamiseks soovib amet edasiseks kaalutamiseks kaht varianti. Eelnõu artiklis 29 esitatud variandis A, mis koosneb vaid ühest lausest, kinnitatakse vastastikuse tunnustamise põhimõtet ilma ühegi lisapiiranguta. Variandiga B aga jäetakse lisaks alles liikmesriikide võimalus piirata nende lennujuhtide õigusi, kes ei ole veel saavutanud vanuse alampiiri 21 eluaastat. Et vastastikuse tunnustamise põhimõtet mitte rikkuda, on see piirang sõnastatud veidi teistmoodi ning piirab nende lennujuhtide õiguste kasutamist selles liikmesriigis töötamisega, kes nende load andis.

44. Tuginedes eespool toodud selgitustele, eelistab amet mõlemal puhul selgelt varianti A, mis on tehniliselt ja õiguslikult kindel lahendus ning ühtlasi tagab ka vastavuse asjakohasele ICAO nõudele.
45. Artikkel 9 sisaldab **pädevuse kannete** kirjeldust, mida ei ole muudetud, ning artikli lõikes 2 ka pädevuse kannete kehtivusaega järjepidevuse ja hõlpsa loetavuse huvides.
46. Artikkel 10 sisaldab **pädevusega seotud oskumärgete** kirjeldust, mida ei ole samuti muudetud, ning artikli lõikes 4 ka pädevusega seotud oskumärgete kehtivusaega järjepidevuse ja hõlpsa loetavuse huvides.
47. Pädevusega seotud oskumärgete teema suhtes tuli liikmesriikidele direktiiviga antud olulist otsustusõigust käsitleda vastavalt uutele õiguslikele oludele. Nagu eespool lõikes 19 kirjeldatud, ei saa algmäärusega kehtestatud korra puhul seda õigust säilitada, sest see läheb vastuollu määruse juhtpõhimõtetega. Kompromisslahendusena soovitatakse jätta välja direktiivi artikli 7 lõige 4 ning säilitada riiklike oskumärgete võimalus asjakohase üleminekukorra ajal, et liikmesriigidki saaksid jätkata siseriiklike variantide kohaldamist. Selline üleminekumeede võimaldab liikmesriikidel, kes on juba kehtestanud riiklikud oskumärked, jätkata nende kohaldamist vastavalt riiklikele õigusaktidele, kuni tekib piisavalt aega kehtestada lahknevate riiklike sätete asemel ühiseeskirjad. Kõnealuse lähenemise eelis on, et liikmesriigid saavad jätkata oma praeguseid tavasid, kuid ei saa enam kehtestada üldistest eeskirjadest erandeid väljaspool algmäärusega pakutud võimalusi. Samuti on selle eeliseks ooteaja loomine, mis hõlbustab ühiste nõuete väljatöötamist teises etapis.
48. Artiklis 11 käsitletakse nüüd **üksuse oskumärkeid**, sealhulgas ka nende kehtivusaega ning järjepidevuse huvides nende kehtivuse pikendamise menetlust. Lõigetes 3 ja 4 tehti direktiivi vastavasse teksti toimetuslikke parandusi, millega tagatakse, et üksuse oskumärkeid ei saa pikendada üksnes ühe korra „järgnevas 12 kuuks“, vaid „järgmiseks 12-kuiseks ajavahemikuks“. Samuti peetakse seda vajalikuks tehniliseks muudatuseks loaomanike õiguse määratlemisel koguda andmeid tegelike töötundide kohta. Lõikesse 4 tehtud lisandus käsitleb vastutuse määramist nende tundide arvu vähendamisel vastavalt praegustele tavadele.
49. Mis puutub direktiivi artikli 10 teise lausesse, millega võimaldatakse üksuse oskumärke õiguste kasutamiseks võtta kasutusele vanuse ülempiir, siis tuleb selgelt kinnitada, et selline otsustusõigus ei ole algmäärusega kooskõlas ning seda ei saa sellisel kujul säilitada. Nagu muudatustega seoses juba selgitatud, saavad liikmesriigid kalduda algmäärusest ja selle rakenduseeskirjadest kõrvale määruse artiklis 14 pakutud paindlikkussätte abil, eeldusel et saavutatakse vähemalt võrdväärne ohutustase, aga seda ei tohiks kasutada täiendavate nõuete loomiseks. Seetõttu ei ole seda küsimust artikli 14 lõikes 6 käsitletud. Kompromisslahendusena soovitatakse sarnaselt riiklike oskumärgete küsimusega säilitada üleminekuajal võimalus kasutada olemasolevaid riiklike erandeid, kuni tekib piisavalt aega ühiseeskirjade kehtestamiseks. Alles kehtestamisel olevate ühiseeskirjadega seoses tuleb märkida, et kohanemisaega nõuab peale kehtestamise ka rakendamine, tagamaks, et aeronavigatsiooniteenuste osutajatel on võimalus kohandada oma personali- ja tegevusplaanid muutuivate nõuetega.
50. Artiklis 12 käsitletakse keeleoskusega seotud nõudeid. Uue lisatud lõike 1 eesmärk on rõhutada põhinõuet, et lennujuhi- või lennujuhiõpilase loa õiguste kasutamiseks peab loal

kohustuslikuna olema inglise **keele oskuse märke**. Endise artikli 8 lõike 1 viimase lause viimine artikli lõppu (lõige 4) peaks aitama selgitada, et see nõue kehtib nii inglise kui ka kohaliku keele kohta.

51. Kooskõlas algmääruse Vb lisa lõike 4 punkti d alapunktiga ii säilitavad liikmesriigid vabaduse kehtestada kohaliku keele nõuded, kui neid peetakse ohutuse seisukohast vajalikuks. Selle viimase nõudega seoses soovitatakse ühtlustamise ja võrdse kohtlemise huvides tuua sisse täiendavad läbipaistvus- ja menetlusnõuded.
52. Direktiivi III lisa tekst lisatakse lõike 3 nõuete hulka, et rõhutada nende üldist kohaldatavust ning et kõik kohaldatavad nõuded oleksid loetletud samas kohas. Sellel toimetusel muudatusel on kindlasti mõju III lisale, millest tuleb korrata vaid keeleoskusetasemete skaala tabelit.
53. Lõikes 5 käsitletakse võimalust nõuda keeleoskusetasemete skaala edasijõudnute keeleoskusetaset (5. tase), nagu direktiiviga juba kehtestatud. Direktiiviga üldiselt liikmesriikidele pandud ülesannete ja kohustuste selge jaotamise huvides arvatakse, et see ülesanne on kõige mõttekam anda aeronavigatsiooniteenuste osutajatele koos põhjendamiskohustusega ja samade garantiidega, nagu direktiivis juba kehtestatud, ning pädeva asutuse heakskiiduga.
54. Keeleoskuse märgete kehtivuse eeskirjad on järjepidevuse huvides paigutatud artikli lõikesse 6. Tekst on ekspertide soovitude järgi ümber sõnastatud, et selle mõisted oleksid kooskõlas kehtivusaegu käsitlevate muude tekstiosade mõistetega. Soovitatakse kinnitada ajavahemikud 3 ja 6 aastat (tekst „ei ole pikem kui“ kustutatakse) õigusliku kindluse huvides ja ka selleks, et lennujuhtidel ei tekiks aeronavigatsiooniteenuse osutaja äranägemisel kohustust läbida keeleteste lühemate ajavahemike järel.
55. **Juhendaja oskumärke** nõuded on nüüd rühmitatud artiklisse 13, eesmärgiga selgitada, et juhendaja oskumärke, mida mainiti direktiivis, on asjakohane üksnes töökohakoolituse korral. Tuleb märkida, et algmäärusega seotud olulised nõuded järgivad ühte muud üksikasjalikumalt lähenemist juhendajate sertifitseerimisele ning selles kasutatud mõisted seostuvad samuti juhendajatega (nende teoreetiliste teadmistega). Et esimeses etapis on selle rakenduseeskirja eesmärk võtta üle juba olemasolevad nõuded, ei olnud võimalik välja töötada juhendajate sertifitseerimiseks vajalikke üksikasjalikke ja eristuvaid nõudeid.
56. Peale eelmise lõike tehti teatud toimetustlike parandusi ka nende nõuete määratlemisel, millele juhendaja oskumärke taotlejad peavad vastama. Lõike 2 punkt b täiendus peab selgitama, et lennujuhiõpilane ei ole juhendaja oskumärke saamiseks piisava kvalifikatsiooniga. Tuleb märkida, et eksperdid on välja selgitanud vajaduse võtta kasutusele rangemad, ohutusnõudel ESARR 5 põhinevad nõuded seoses lõike 2 punktis b nõutud ajavahemikuga, aga on samas ka leidnud, et pädeval asutusel on vaja töötada välja paindlik lähenemine, mis võimaldaks teatud olukorras lühemat ajavahemikku. Neid küsimusi tuleks põhjalikumalt käsitleda teises etapis.
57. Sellesse artiklisse on järjepidevuse huvides paigutatud ka juhendaja oskumärke kehtivuse säte. Pikendamise ja kehtivuse taastamise tingimused tuleb välja töötada teises etapis.

Peatükk 4 – Tervisetõend

58. **Tervisetõendite** küsimusele soovitatakse pühendada eraldi peatükk. Tervisetõendite väljastamisega ning tõendite väljastamiseks vajalike nõuetega seoses ei tehtud muid muudatusi peale teatud toimetustlike muudatuste.
59. Mis puutub meditsiinivaldkonna **institutsioonilisse külge**, siis tehti mõned mõistemuudatused, et viia tekst kooskõlla MED-osas kasutatud mõistetega ning ajakohastada seda Eurocontrol'i 3. klassi tervisenõuetega. Viidatud nõudeid, mis peavad sertifikaadi saamiseks olema täidetud, ei muudeta.

60. **Tervisetõendite kehtivusega** seoses on tehtud märkimisväärne uuendus, eesmärgiga hõlbustada vastutaval meditsiinilisel personalil tõendite pikendamist ja nende kehtivuse taastamist, aga samas tagada ka tervisetõendite kogu kehtivusaja kaitsmine, mis tähendab seda, et taotleja ei riski läbivaatuse kuupäevast sõltuva kehtivusaja väärtuslike päevade või nädalate kaotamisega. Uus tekst põhineb ICAO 1. lisa sättel töötajate litsentsimise kohta, milles sätestatakse, et tervisekontrolli kehtivusaega võib lube väljastava asutuse äranägemisel pikendada kuni 45 päevani. Samuti soovib ICAO jätta tervisekontrolli aegumise kalendripäeva jätta aasta-aastalt samaks, nii et veel kehtiva tervisekontrolli aegumiskuupäev võiks olla uue kehtivusaja alguskuupäev ning seda eeldusel, et tervisekontroll tehakse veel kehtiva tervisekontrolli kehtivusajal, aga mitte enam kui 45 päeva enne selle aegumist.
61. Direktiivi tekstiga võrreldes tuli selgitada ülesannete ja kohustuste jaotamist **halvenenud terviseseisundi** korral. Sellekohaseid vastavaid rolle ja kohustusi silmas pidades peab käesoleva määrusega panema lennujuhtidele esiteks kohustuse halvenenud terviseseisundi korral oma õigusi mitte kasutada. Järelikult tuleb teha selgeks, et loaomaniku teatamiskohustus ei sõltu tema teenusepakkuja kehtestatavast või kehtestamata jäetud menetlusest. Kolmandaks on vaja, et teenusepakkuja kehtestaks menetluse halvenenud terviseseisundi juhtudega tegelemiseks.

Peatükk 5 – Koolitusorganisatsioonidele esitatavad nõuded

62. Käesoleva peatüki nõuded tulenevad direktiivi 2006/23/EÜ artiklist 13 ja IV lisa esimesest lõikest. Kõnealused nõuded on korraldatud kolme artiklisse:
- artikkel 17 „Koolitusorganisatsioonide sertifitseerimine“;
 - artikkel 18 „Koolitusorganisatsioonide juhtimissüsteem“;
 - artikkel 19 „Koolituskursustele, alg- ja üksuse koolituskavadele ning üksuse pädevuskavadele esitatavad nõuded“.
63. Mõiste „koolituse pakkuja“ on kogu eelnõu tekstis asendatud mõistega „koolitusorganisatsioon“. Selle toimetusliku paranduse põhjuseks on asjaolu, et Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu (edaspidi „seadusandja“) võtsid selle mõiste algmääruses kasutusele. Pealegi kasutatakse seda mõistet ka ICAO 1. lisa.
64. **Koolitusorganisatsioonide sertifitseerimist** käsitleva artikliga 17 seoses tuleb märkida, et direktiivi artikli 13 lõige 1 on juba hõlmatud algmääruse artikli 8c lõigetega 6 ja 7. Õigusakti eelnõu koostamisel on üldpõhimõtteks, et kõrgema taseme õigusaktiga juba reguleeritud küsimusi rakenduseeskirjades ei korrata. Praegusel juhul on algmääruse artiklis 8c juba nõutud, et koolitusorganisatsioon tuleb sertifitseerida. Koolitusorganisatsioonide tehnilise ja tegevuspädevuse nõudeid sisaldav direktiivi artikli 13 lõige 2 on nüüd hõlmatud kavandatava artikli 17 teise lõikega. Direktiivi artikli 13 lõikes 3 määratakse kindlaks pädev asutus, kellele koolitusorganisatsioon peab taotluse esitama. See on nüüd viidud kavandatavasse artiklisse 4 ehk artiklisse, kus üldiselt määratakse kindlaks pädev asutus, kellele koolitusorganisatsiooni sertifikaadi taotleja peab avalduse esitama. Oluline on rõhutada, et vastavalt algmääruse artiklile 22b on väljaspool liikmesriikide territooriumi asuvate, aga oma õigusi liikmesriikides kasutama hakkavaid lennujuhte koolitavate koolitusorganisatsioonide suhtes pädevaks asutuseks amet.
65. Kavandatav artikkel 17 algab nüüd üldsättega, millega nõutakse taotlejalt taotluse esitamist asjaomasele pädevale asutusele selle päeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil. See üldsäte on organisatsioonide sertifitseerimisel tüüpiline nõue ning tugineb põhimõttele, et pädev asutus peab taotlejatele, kes soovivad saada sertifikaati, kehtestama menetlused ja vormid ning taotlejad peavad neid taotlemisel järgima. Oma õigusliku olemuse tõttu ei sisaldanud direktiiv sellist sätet, kuid amet on arvamusel, et iga liikmesriik on välja töötanud sellised menetlused ja seonduvad eeskirjad, mida taotlejad peavad järgima. Teine lõige on direktiivi IV lisast tulenev tingimus (olla nõuetekohaselt varustatud personali ja vahenditega) koolitusorganisatsiooni sertifikaadi

saamiseks. Artikli 17 viimane lõige on direktiiviga võrreldes uus element, mida on vaja algmääruse Vb lisa lõike 5 punkti b alapunkti i oluliste nõuete rakendamiseks. On äärmiselt oluline, et koolitusorganisatsiooni järelevalve eest vastutaval pädeval asutusel oleks juurdepääs koolitusorganisatsiooni ruumidele ja järelevalveülesande täitmiseks vajalikele asjaomastele andmetele.

66. **Koolitusorganisatsioonide juhtimissüsteemi** käsitlev kavandatav artikkel 18 sisaldab peamiselt direktiivi IV lisa lõikest 1 tulenevaid nõudeid. Artikliga rakendatakse algmääruse Vb lisa lõike 5 punkti b alapunkti ii olulised nõuded. Need nõuded on viidud kooskõlla ICAO I lisa 2. ja 4. liites sisalduvate nõuetega, milles nõutakse koolitusorganisatsioonidelt ohutuse juhtimissüsteemide (SMS) kasutuselevõtmist. Samal ajal kui ICAO I lisa 2. liide nõuab ohutusjuhtimise ja kvaliteedi tagamise süsteeme, kindlustamaks, et koolitusorganisatsioonid vastavad kohaldatavatele nõuetele, ei ole seadusandja nõudnud kaht sõltumatut süsteemi, vaid juhtimissüsteemi, mis võimaldab organisatsioonidel korraldada oma tegevus nii, nagu neile ohutuseesmärkide saavutamiseks kõige paremini sobib. See on põhimõte, mida amet soovitas oma muudatusettepaneku teates NPA 2008-22 kohaldada ka seoses muude lennukoolitusorganisatsioonidega. Arvestades asjaolu, et amet peab piirduma direktiivi sätetesse minimaalsete muudatuste tegemisega, sisaldab ettepanek üksnes kolme muudatust, mida peetakse selles etapis tehniliselt vajalikuks:

- (1) Mõiste „juhtimissüsteem“ kasutuselevõtmine algmääruse rakendamiseks. See tähendab, et juhtimisstruktuuri ja kvaliteedisüsteemi olemasolu nõudeid käsitletakse nii, nagu need oleksid algmääruse Vb lisa lõike 5 punkti d alapunktis ii esitatud oluliste nõuete kohase juhtimissüsteemi rakendamise ja käigushoidmise nõude osad. Seda lähenemist peegeldavad ka kavandatavad muudatused.
- (2) Nõue, et organisatsioonid määraksid vastutava juhi. Amet on arvamusel, et vastutavale juhile otsese vastutuse määramine ohutuse eest on väga oluline ohutuse nõue. See nõue on kooskõlas ka ICAO I lisa 4. liite lõikega 1.2.
- (3) Andmete säilitamise nõude kasutuselevõtmine algmääruse Vb lisa lõike 5 punkti d alapunkti i oluliste nõuete rakendamiseks. Kuigi lennunduse kvaliteedisüsteemi standardid võivad seda nõuet praktikas juba hõlmata, on ameti arvates vaja tagada, et asjaomane pädev asutus saab koolitusorganisatsioone inspekteerides jälgida nende tegevusi.

Amet oleks küll eelistanud juhtimissüsteemi puudutavaid olemasolevaid direktiivisätteid veelgi täiendada, aga nüüd on kavandatavad muudatused piiratud üksnes tingimata vajalikega.

67. **Koolituskursuste, alg- ja üksuse koolituskavade ning üksuse pädevuskavade nõudeid** käsitleva kavandatava artikli 19 sätted on otse üle võetud direktiivi IV lisa lõike 1 punktist c. Peale tavaliste muudatuste (mõiste „riiklik järelevalveasutus“ on asendatud mõistega „pädev asutus“ ja mõiste „koolituse pakkuja“ mõistega „koolitusorganisatsioon“) soovitatakse toimetusetliku muudatuse, nagu „üksusekoolituse“ ette lisada tekst „kui see on asjakohane“ ning mõistele „hindaja“ lisada „eksamineerija“. Tekst „kui see on asjakohane“ lisati eesmärgiga selgitada, et koolitusorganisatsioon võib pakkuda ka ainult algkoolitust ning sellisel juhul ei ole kindlasti vaja esitada üksuse koolituskavu. Mõistet „eksamineerija“ kasutati direktiivis, ent nüüd kasutatakse algmääruses mõistet „hindaja“. Direktiiv aga ei sisalda ühtegi eksamineerijate või hindajate heakskiitmise tingimuste kriteeriumi. Ehkki algmäärus sisaldab hindajate kohta selgeid kriteeriume, on amet nii eespool viidatud juhistele kui ka ekspertide rühma seisukohale tuginedes jõudnud arvamusel, et hindajatele ja vajaduse korral ka eksamineerijatele esitatavate tingimuste ja nõuete edasine rakendamine ja kindlaksmääramine tuleb edasi lükata teise etappi.

68. Direktiivi IV lisa lõike 2 sätted jäävad muutmata ja need paigutatakse kavandatava määruse IV lissasse. Et lisa sisu on kohandatud, muudetakse ka selle pealkirja, nii et see viitaks konkreetselt **koolitusorganisatsioonide sertifikaatide nõuetele**.

Peatükk 6 – Pädevatele asutustele esitatavad nõuded

69. Käesoleva peatüki nõuded tulenevad direktiivi 2006/23/EÜ artikli 3 lõikest 2, artikli 3 lõikest 3, artikli 4 lõikest 6, artikli 4 lõikest 7, artikli 13 lõikest 5, artikli 13 lõikest 6, artiklist 14 ja artiklist 15. Need nõuded on järgmistes artiklites:
- artikkel 20 „Pädeva asutuse sõltumatus“;
 - artikkel 21 „Pädevate asutuste ülesanded“;
 - artikkel 22 „Lubade, pädevuse kannete, pädevusega seotud oskumärgete ja sertifikaatide väljastamine ning säilitamine“;
 - artikkel 23 „Pädevuse hindamine“;
 - artikkel 24 „Andmete säilitamine“;
 - artikkel 25 „Teabevahetus“;
 - artikkel 26 „Koolitusorganisatsioonide sertifitseerimise menetlus“;
 - artikkel 27 „Koolitusorganisatsioonide tegevuste jälgimine ja heakskiitmine“;
 - artikkel 28 „Kvalifitseeritud üksused“;
 - artikkel 29 „Lennujuhilubade vastastikune tunnustamine“.
70. Nagu teisteski peatükkides, on mõiste „koolituse pakkuja“ asendatud mõistega „koolitusorganisatsioon“ ja mõiste „riiklik järelevalveasutus“ mõistega „pädev asutus“.
71. Ameti arvates on direktiivi artikli lõike 2 ja lõike 3 sätteid vaja, et tagada **pädeva asutuse sõltumatus** aeronavigatsiooniteenuste pakkujast ja koolitusorganisatsioonist. Pädevate asutuste nimedest ja aadressidest ning nende muudatustest tuleb nüüd teatada ametile ja mitte Euroopa Komisjonile. See muudatus tehti põhjusel, et amet vajab seda teavet algmääruse artikli 54 kohaselt toimuvate standardimiskontrollide tegemiseks. Pärast Euroopa Komisjoniga peetud arutelusid lepidi kokku, et liikmesriigid ei pea seda teavet esitama kaks korda (Euroopa Komisjonile ja ametile), vaid ainult ühe korra (ametile). Pealegi, kui amet esitab oma standardimisaruanded Euroopa Komisjonile, esitab ta seega ka pädevaid asutusi käsitleva asjakohase teabe.
72. **Pädevate asutuste ülesandeid** käsitlev kavandatav artikkel 21 tugineb direktiivi artiklile 14. Leiti, et kõnealuse artikli sisu kajastamiseks on mõttekas muuta selle pealkirjaks „Pädevate asutuste ülesanded“. Kuigi amet on seisukohal, et selle artikli sisu ei pane pädevatele asutustele lisakohustusi, võrreldes nendega, mida käesoleva määruse eelnõu muudes artiklites juba nõutakse, otsustas amet selle loendi alles jätta, et viia direktiivi teksti tehtud muudatused miinimumini. Selle kaalutluse ja järjepidevuse vajaduse tõttu anti pädevale asutusele lisaülesanne (punktis h): nimelt kiita heaks selle aeronavigatsiooniteenuse osutaja taotlus, kes soovib enda juures töötavatelt lennujuhtidelt nõuda edasijõudnute keeleoskusetaset (5. tase). Seda nõuet on vaja, et täiendada kavandatava artikli 12 lõike 5 sätteid ning tagada selle tava kasutamine mittediskrimineerival, proportsionaalsel, läbipaistval ning objektiivselt põhjendatud viisil.
73. Kolm esimest uut lõiget on artiklisse 22 lisatud kavatsusega täiendada direktiivi artikli lõigete 6 ja 7 sätteid **lubade ja nendega seotud pädevuskannete, pädevusega seotud oskumärgete ja tervisetõendite väljastamise**, aga ka nende pikendamise ja kehtivuse taastamise kohta. Need nõuded on pädevatele asutustele ühised litsentsimisnõuded, mida on vaja taotlejatele loa saamiseks esitatavate nõuete täiendamiseks (nt nõuded taotlemise, väljastamise, pikendamise ja kehtivuse taastamise menetluste kehtestamiseks, nõuded protsessile, mida pädev asutus peab pärast taotluse kättesaamist järgima). Oma õigusliku olemuse tõttu direktiiv neid sätteid ei sisaldanud. Amet on aga arvamusel, et neid üldisi litsentsimisnõudeid on direktiivi ülevõtmisel rakendusmäärusesse vaja. Teises etapis hõlbustavad need kavandatavad sätted ka pädevatele asutustele esitatavate nõuete lisamist ameti poolt muudatusettepaneku teates NPA 2008-22 soovitatud horisontaalsesse eeskirjastruktuuri, eelkõige nende

üldosa alajakku AR.GEN, mida kohaldatakse kõigile pädevatele asutustele kõigi nende lennundusorganisatsioonide ja ametikohtade järelevalve osas, kellel peab olema luba.

74. **Pädevuse hindamist, andmete säilitamist ja teabevahetust** käsitlevate artiklite 23, 24 ja 25 kavandatavad sätted on üle võetud direktiivi artikli 14 lõikest 4, lõikest 3 ja lõikest 2. Leiti, et pädevate asutuste ülesannete järjestust arvestades on kavandatav järjekord kõige loogilisem. Kavandatavaid sätteid tuleb hinnata ja lõpuks teises etapis ka läbi vaadata, kui kõik asutusele esitatavad nõuded kokku koondatakse. On aga oluline taas rõhutada, et kavandatav määrus ei sisalda eksamineerijate kohta olulisi nõudeid ega ka pädeva asutuse väljastatava heakskiidu nõudeid ega kriteeriume. Nagu eespool juba öeldud, töötatakse need nõuded välja teises etapis. Samuti tuleb rõhutada, et artikli 25 sätted teabevahetuse kohta on juba hõlmatud algmääruse artikliga 15; seetõttu tuleks kõnealune artikkel käesolevast rakenduseeskirjast välja jätta, kuigi rakenduseeskiri ei vasta ametile kiirmenetluseks antud piiratud volitustega kehtestatud kriteeriumidele.
75. **Koolitusorganisatsioonide sertifitseerimise menetlust ja koolitusorganisatsioonide tegevuse jälgimist** käsitlevate artiklite 26 ja 27 kavandatavad sätted põhinevad direktiivi artikli 13 lõikel 3, lõikel 5 ja lõikel 6 ning artikli 14 lõikel 5. Artiklile 26 lisatud lõiget 1 peetakse vajalikuks koolitusorganisatsioonide sertifitseerimisel asjakohaste nõuete täiendamiseks pädevate asutuste seisukohast. Seetõttu nõutakse pädevalt asutuselt asjakohaste menetluste kehtestamist koolitusorganisatsioonide sertifikaatide taotlemiseks, väljastamiseks ja kehtivuse säilitamiseks. Direktiiv selliseid sätteid küll ei sisaldanud, aga kavandatavat nõuet on vaja direktiivi ülevõtmisel rakendusmäärusesse. See nõue koos pädevale asutusele esitatava nõudega kehtestada menetlused käitamisel osalevate lennujuhtide (ATCO) litsentsimiseks viiakse kooskõlla käesoleva peatüki nõuete integreerimisel horisontaalsesse eeskirjastruktuuri; sel kujul on need nõuded osa pädevatele asutustele esitatavatest juhtimissüsteemi nõuetest.
76. Artikli 27 lõikesse 3 lisatud toimetuslik parandus on mõiste „kohapealsed kontrollid“ asendamine mõistega „etteteatamata kontrollkäigud“. Mõiste „kohapealsed kontrollid“ oli ekspertide arvates mitmeti mõistetav, sest see ei ole mõiste, mida pädevate asutuste ohutusjärelevalve ülesannete kirjeldamisel tavaliselt kasutatakse. Pealegi on algmääruse ja selle rakenduseeskirjades kasutatud ameti nõuete kontekstis mõisteid „kontrollkäigud“ ja „etteteatamata kontrollkäigud“. Ameti korraldatud hindamise põhjal ei avalda kavandatav muudatus mõju ei pädevatele asutustele ega koolitusorganisatsioonidele, sest see ainult selgitab nõude eesmärki. Samuti ei ole direktiivis määratletud mõiste „kontrollid“ ulatust, samas kui algmäärusest võib üldiselt leida „kontrollkäigu“ üldtähtsuse (nt algmääruse artiklist 54).
77. Samuti tuleb märkida, et artikli 27 lõige 5 käesoleva määruse kohaselt väljastatud sertifikaatide vastastikuse tunnustamise kohta on üleliigne, võttes arvesse algmääruse artiklit 11. Õigusakti eelnõu koostamise seisukohast ei tule kõrgema taseme õigusaktis juba kehtestatud sätteid rakenduseeskirjas korrata ning seega tuleks see lõige välja jätta. Need kaalutlused ei vasta aga ametile kiirmenetluse puhuks antud piiratud volitustega kehtestatud kriteeriumidele.
78. **Kvalifitseeritud üksusi** käsitlev kavandatava määruse artikkel 28 põhineb direktiivi artikli 14 lõikel 6. Algmääruse artikkel 13 lubab pädeval asutusel anda üle sertifitseerimisega seotud mis tahes ülesande. Tuginedes algmääruses kasutatud mõiste „sertifitseerimine“ sisule, käsitletakse koolitusorganisatsioonidega seotud mis tahes järelevalveülesannet kui sertifitseerimisega seotud ülesannet, sest neid ülesandeid on vaja sertifikaadi saamiseks või selle kehtivuse säilitamiseks. Seetõttu soovitatakse jätta välja konkreetne viide pädeva asutuse vastavale ülesandele. Algmääruse artikli 13 põhjal saab pädev asutus anda üle mis tahes ülesande, välja arvatud lubade ja sertifikaatide väljastamine (ning nende piiramine, peatamine ja kehtetuks tunnistamine). Samuti on viide määruse (EÜ) nr 550/2004 artiklile 3 asendatud viitega algmääruse artiklile 13, sest see määrus on käesoleva rakenduseeskirja õiguslik alus. Samuti on oluline rõhutada, et määruse (EÜ) nr 550/2004 artiklit 3 on muudetud määrusega (EÜ) nr 1070/2009 ning

asendatud mõiste „tunnustatud organisatsioonid“ mõistega „kvalifitseeritud üksused“. Teises etapis hindab amet vajadust artikkel säilitada, võttes arvesse, et selle sätted on algmäärusega juba hõlmatud ning et põhimõtteliselt võiks selle lõike välja jätta.

79. **Lennujuhilubade vastastikust tunnustamist** käsitlev artikkel 29 on üle võetud direktiivi artiklist 15. Esiteks tuleb märkida, et määruse sätete kohaselt väljastatud lubade ja sertifikaatide vastastikuse tunnustamise sätted on üleliigsed, võttes arvesse algmääruse artiklit 11. Õigusakti eelnõu koostamise seisukohast ei tule kõrgema taseme õigusaktis juba kehtestatud sätteid rakenduseeskirjas korrata ning seega tuleks kõnealune lõige välja jätta. Need kaalutlused ei vasta aga ametile kiirmenetluse puhuks antud piiratud volitustega kehtestatud kriteeriumidele. Samas piiratakse direktiivis vastastikust tunnustamist rohkem kui algmääruses, sest direktiivis antakse liikmesriikidele võimalus mitte tunnustada nende lennujuhtide lube, kes ei ole veel saavutanud vanuse alampiiri 21 eluaastat. Nagu eespool selgitatud, ei ole selline piirang kooskõlas algmääruse põhimõtetega ning tekitab õiguslikke küsimusi, sest rakenduseeskirja korral ei ole lubatud kalduda kõrvale kõrgema taseme õigusaktist.
80. Ametile antud vastuolulistest volitustest tulenevate raskuste ületamiseks soovib amet poliitiliseks lepitamiseks kaht varianti. Eelnõu tekstis esitatud variandi A lõige 1 koosneb vaid ühest lausest, millega kinnitatakse vastastikuse tunnustamise põhimõtet ilma ühegi lisapiiranguta. Variandiga B aga jäetakse alles ka teine lause, millega antakse liikmesriikidele võimalus piirata nende lennujuhtide õigusi, kes ei ole veel saavutanud vanuse alampiiri 21 eluaastat. Et vastastikuse tunnustamise põhimõtet mitte rikkuda, on see piirang direktiiviga võrreldes sõnastatud veidi teistmoodi ning piirab 21 eluaastat veel mitte saavutanud lennujuhtide õiguste kasutamist selles liikmesriigis töötamisega, kes nende loa väljastas. Vanuse alampiiri nõude erandi lubamise või mittelubamisega seoses saab selle artikli variandi B valida loomulikult vaid koos artikli 8 lõike 3 punktis a esitatud variandiga B.
81. Kavandatava artikli 29 lõigetesse 2, 3 ja 4 on kopeeritud direktiivi artikli 15 ülejäänud osad. Nõuetega reguleeritakse nendel juhtudel järgitavaid menetlusi, kui loaomanik kasutab oma loa õigusi muus kui loa väljastanud liikmesriigis. Nende lõigete sisu ja kirjeldatud menetlust ei ole muudetud.

Peatükk 7 – Lõppsätted

82. Et muutunud on nii õiguslik olemus, ajastus kui ka liikmesriikide kohustuste olemus, ei ole üle võetud mõningaid aegunud sätteid, näiteks artikli 14 lõiget 7, mille kohaselt tuleb iga kolme aasta järel esitada aruanne direktiivi kohaldamise kohta. Et direktiiv on juba tunnustatud kehtetuks ja arvestades käesoleva määruse eeldatavat jõustumist, on üleliigne esitada direktiivi kohaldamise aruannet. Teisest küljest pakuvad standardimiskontrollid, mida amet teeb käesolevale rakenduseeskirjale tuginedes, komisjonile vajalikku teavet käesoleva määruse kohaldamise kohta.
83. Samamoodi peetakse üleliigseks direktiivi artiklit 16 teaduse ja tehnika arenguga kohandamise kohta, võttes arvesse uue õigusakti erinevat taset. Komisjoni määruse kasutamine rakenduseeskirjana tähendab, et kõik määrusesse tehtavad muudatused tuleb teha samal viisil kui delegeeritud õigusaktidesse (varem komiteemenetlusega), seetõttu ei ole vaja täpsustada selle kohaldamist teatud sätete korral.
84. Selle asemel soovitakse artiklisse 30 lisada uus **läbivaatamisklausel**, eesmärgiga tagada täielik vastavus algmääruse olulistele nõuetele. Amet teeb ettepaneku hinnata Euroopa lennujuhtide litsentsimissüsteemi, mille tulemusena koostatavas arvamus selgitatakse välja vajalikud edasised täiendused ja vajadus tagada täielik vastavus olulistele nõuetele. See arvamus võib sisaldada ka määruse võimalikke muudatusettepanekuid. Läbivaatamisklausel on lennunduse valdkonnas juba vastuvõetud rakenduseeskirjade tavaline osa.
85. Komitee asutamist ja kohaldatava menetluse kindlaksmääramist käsitlev direktiivi artikkel 17 ei ole rakenduseeskirja mõttes asjakohane, kuna eeskirjaga ei delegeerita

ülesandeid madalamale tasemele ning lennujuhtide litsentsimisega seotud küsimuste eest vastutav komitee on määratletud juba algmääruse artikli 8c lõikes 10. Seetõttu ei ole seda sätet üle võetud.

86. Karistusi käsitlevat direktiivi artiklit 18 peetakse samuti mittevajalikuks, kuna see teema on piisavalt reguleeritud algmääruse artikliga 68.
87. **Üleminekukorraga seoses** on kaks uut sätet lisatud artiklisse 31, mis käsitleb liikmesriikides vastavalt direktiivi artikli 7 lõikele 4 juba väljatöötatud võimalike riiklike oskusmärgete kohaldatavuse säilitamist ja liikmesriikide võimalust piirata üksuse oskusmärke õiguste kasutamist teatud vanusepiirist madalama vanusega vastavalt direktiivi artiklile 10. Amet teeb ettepaneku, et neid sätteid juba kasutataval liikmesriikidel võimaldataks üleminekuajal kohaldada oma olemasolevaid riiklikke õigusakte, kuni nende valdkondade ühiseeskirjad on välja töötatud ja kohaldamiseks valmis. Seoses teise etapi ühiseeskirjadega tuleb märkida, et ülevõtmis- ja kohandamisega ei vaja üksnes nende kehtestamine, vaid ka kohaldamine, tagamaks et aeronavigatsiooniteenuste pakkujatel on võimalused oma tegevusplaanide kohandamiseks võimalike muutuvate nõuetega. Sellise lähenemise selge eelis on asjaolu, et see võimaldab algmääruses nõutud sujuvat üleminekut, rikkumata seejuures määrusega kehtestatud süsteemi ja võimaldamata liikmesriikidel kehtestada erandeid üldistest eeskirjadest väljaspool algmäärusega juba antud võimalusi. Nõuetekohase teabevoogu tagamiseks nõutakse liikmesriikidelt ka ametile teatamist, kui nad kavatsevad seda üleminekukorda kasutada.
88. Kõnealusesse artiklisse on lisatud veel sätteid, et peegeldada **lubade, pädevuskannete, pädevusega seotud oskusmärgete, tervisetõendite ja koolitusorganisatsioonide sertifikaatidega seotud vajalikku üleminekukorda**.
- Artikli 31 lõike 4 sätetega tagatakse nende lubade, pädevuskannete, pädevusega seotud oskusmärgete, tervisetõendite ja koolitusorganisatsioonide sertifikaatide kehtivus, mis on väljastatud riiklike õigusaktide alusel vastavalt direktiivi asjakohastele sätetele.
 - Artikli 31 lõike 5 sätetega tagatakse, et kui taotleja on juba esitanud taotluse loa, pädevuskande, pädevusega seotud oskusmärke, tervisetõendi või koolitusorganisatsiooni sertifikaadi saamiseks, aga talle ei ole seda veel väljastatud, tõendab ta enne asjaomase loa, pädevuskande, pädevusega seotud oskusmärke või tõendi/sertifikaadi väljastamist oma vastavust käesoleva määruse sätetele. Et asjaomaseid nõudeid ei ole direktiivis sisalduvate nõuetega võrreldes oluliselt muudetud, peab amet selle sätte mõju väikeseks.
 - Artikli 31 lõike 6 ja lõike 7 sätted on vajalikud koolitusorganisatsioonidele, kelle suhtes on pädevaks asutuseks amet (koolitusorganisatsioonid, kelle põhitegevuskoht on väljaspool liikmesriikide territooriumi). Artikli 31 lõike 6 sätetega tagatakse liikmesriigi/liikmesriikide pädeva(te) asutus(t)e poolt juba alustatud sertifitseerimisprotsessi järjepidevus ja tagatakse nendele taotlejatele sujuv üleminek. Artikli 31 lõike 7 sätetega tagatakse järelevalvetegevuste üleandmine liikmesriigi/liikmesriikide asutus(t)elt ametile kuue kuu jooksul alates käesoleva määruse jõustumisest. Ameti arvates on kuus kuud piisav aeg nende kohustuste ülevõtmiseks, mille seadusandja on talle algmäärusega pannud (vt artikkel 22b).
89. Ülevõtmist käsitlev direktiivi artikkel 20 ei ole õigusakti muutunud õigusliku olemuse tõttu kohaldatav; seetõttu ei ole seda sätet üle võetud. Jõustumise järel on käesolev määrus tervikuna siduv ja kõikides liikmesriikides vahetult kohaldatav.
90. Käesoleva määruse **jõustumisega** seoses soovib amet standardset toimimisviisi, mis tähendab jõustumist kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas. See on kooskõlas ka liikmesriikide hiljutise palvega kiirendada niinimetatud pakme SES II rakendamist.

Lisad

91. **Lubade nõudeid** sisaldavasse I lissasse ei ole tehtud rohkem muudatusi kui vähesed toimetuslikud ajakohastused.
92. **Koolitusnõudeid täpsustav** II lisa sisaldab ajakohastatud viidet Eurocontrol'i dokumendi „Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training“ uusimale, 21. oktoobri 2008. aasta väljaandele, mida peetakse vajalikuks tehniliseks ajakohastuseks. Lisaks on ekspertide arvamusele tuginedes nii B osa üksusekoolituse nõuetesse kui C osa jätkukoolituse nõuetesse lisatud direktiivi artikli 4 lõikest 8 tulenev nõue koolitada lennujuhte ka ohutuse, julgestuse ja kriisiohjamise alal, eesmärgiga tagada, et lennujuhid oleksid piisavalt koolitatud eeskätt kohaliku julgestuse ja kriisiohjamise, aga loomulikult ka ohutuse küsimustes.
93. Et kirjeldavad elemendid on III lisast viidud keeleoskumärkeid käsitlevasse artiklisse 12, sisaldab kõnealune lisa nüüd üksnes **keeleoskusetasemete skaalat**.
94. Ka IV lisa on kohandatud asjakohastele artiklitele kirjeldavate elementide lisamisega; seetõttu sisaldab see üksnes varasemat lõiget 2 **koolitusorganisatsioonide sertifikaatide nõute kohta**.

IV. Regulaatiivse mõju hindamine

95. Regulaatiivse mõju hindamise eesmärk on hinnata teatud väljatöötatavate eeskirjade ja nõuete tagajärgi. Praegusel juhul käsitletak lennujuhtide litsentsimistega seotud nõuete kasutuselevõtmist. Seega oleks hindamise eesmärk toetada otsuste tegemist muudetud algmääruse rakendamisel.
96. Regulaatiivse mõju hindamise eesmärki ja meetodeid on selgitatud mitmes seonduvas dokumendis, näiteks mõjuhinnangus Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) pädevuse laiendamise kohta lennuliikluse korraldamisele ja aeronavigatsiooniteenustele (ATM/ANS).⁹
97. Lennujuhtide litsentsimist käsitleva algmääruse rakendamine nõuab nüüd kahte etappi. Esimene etapp (kiirmenetlus) on suunatud juba olemasoleva direktiivi ülevõtmisele, tegemata märkimisväärseid muudatusi olulistesse nõuetesse, kooskõlas komisjoni antud juhistega ning ühtse taeva komitee vastuvõetud otsustega.
98. Käesolev arvamus hõlmab direktiivist 2006/23/EÜ üle võetud kavandatavate rakendusmeetmete kogumit. Direktiivi sisusse ei ole tehtud olulisi muudatusi, mis vajaksid mõjuhinnanguga seoses põhjalikumat analüüsi; see tähendab, et eespool liigitatud ja selgitatud väiksemad muudatused ei too kaasa muid alternatiive ega variante, mis vääriskid lisauuringuid. Seetõttu ei tehta selles etapis konkreetset määruse regulaatiivse mõju hindamist.
99. Kuigi võib järeldada, et lennuliikluse korraldamise valdkonnas ei ole otseseid ohte, tuleb siiski veel tegeleda paljude aspektidega. Järelevalve, jälgimine ja jõustamine ei toimi ikka veel hästi ning puudub ühtsus lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste ohutusmeetmete rakendamisel. Regulaatiivse mõju hinnangus Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) pädevuse laiendamise kohta lennuliikluse korraldamisele ja aeronavigatsiooniteenustele (ATM/ANS)¹⁰ juba väideti ja käesolev analüüs kinnitab, et meetmeid tuleb võtta. Kuigi Euroopa taevas on ohutu, on siiski selge, et teatud aspektidega tuleb tegeleda. Peamiselt hõlmab see selge reguleerimise ja ühtse järelevalve eesmärki. Rakendamise teises etapis tuleb seda põhjalikumalt hinnata ja käsitleda.

⁹ www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf

¹⁰ www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf

V. Järeldused

100. Amet on käesoleva arvamuse valmistanud ette vastuseks Euroopa Komisjonile ja ühtse taeva komitee palvele laiendada Euroopa lennundusohutuse õiguslikku raamistikku lennuliikluse korraldamisele ja aeronavigatsiooniteenustele (ATM/ANS) esimeses etapis niinimetatud kiirmenetluse abil. Seda tehes on amet hoolikalt kaalutlenud komisjonilt, ühtse taeva komiteelt ja EASA haldusnõukogult ning ka kõigilt asjaomastelt sidusrühmadelt selle protsessi käigus saadud täiendavaid nõuandeid.
101. Amet usub kindlasti, et kiirmenetlus annab õigusliku raamistiku osas kiiret kasu, näiteks järgmisi tulemusi:
- komisjoni määruse vahetu kohaldatavusega saavutatakse tõhusamalt kõrge ja ühtne ohutustase, võrreldes direktiivi erinevate ja lahknevate riiklike ülevõtmistasemetega ja -meetoditega;
 - vahetult kohaldatavate eeskirjadega litsentsimissüsteem peaks hõlbustama funktsionaalsete õhuruumiosade (FAB) korra kehtestamist;
 - amet võib välja töötada tingimuste täitmise vastuvõetavad viisid ja sertifitseerimisnõuded, mille kasutamine hõlbustab eeskirjade täitmist ning pakub vajalikku proportsionaalsust ja subsidiaarsust. Samuti eeldab see valdkonna parimate tavade kasutamist;
 - uued kehtestatud eeskirjad on õiguslikuks aluseks standardimiskontrollidele, mille eesmärk on tagada ühiseeskirjade kindel ja ühtne kohaldamine ning aidata asutustel täita nende järelevalveülesandeid;
 - ametist saab pädev asutus talle õigusaktidega pandud ülesannete korral – üle-euroopaliste ja Euroopa Liidu väliste aeronavigatsiooniteenuste pakkujate ning ka väljaspool Euroopat asuvate ATCO koolitusorganisatsioonide suhtes;
 - muud Euroopa lennundusohutuse elemendid – näiteks rahvusvahelised koostöölepingud ja algmääruses sätestatud jõustamismeetmed – peaksid samuti muutuma selles valdkonnas kohaldatavaks;
 - amet võib pakme SES II rakendamisele aidata kaasa mitmesuguste regulatiivmeetmetega, sealhulgas ja eelkõige toetades funktsionaalsete õhuruumiosade korda, ICAO standardite ja soovitatavate tavade (SARP) ülevõtmist, lennuliikluse korraldamise võrgustike juhtimisfunktsioonide ohutusjärelevalvet ning programmi SESAR rakendamist.
102. Amet soovib komisjonil algatada täiteprotsessi käesoleval arvamusel põhineva, lennujuhtide lube ja tervisetõendeid käsitleva uue komisjoni määruse vastuvõtmiseks.

Köln, 28. mai 2010

P. GOUDOU
Tegevdirektor