



**EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI**

**ARVAMUS NR 02/2010,**

**28. mai 2010,**

**komisjoni määrusest XXX/2010, millega kehtestatakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise ühised nõuded töömeetodite ja töökorra kohta**

**JA**

**komisjoni määrusest XXX/2010 lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste ohutusjärelvalve kohta**

## I. Üldist

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 216/2008,<sup>1</sup> muudetud määrusega (EÜ) nr 1108/2009<sup>2</sup> (edaspidi „algmäärus“), nõutakse komisjonilt lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste oluliste nõuete rakenduseeskirjade tervikliku raamistiku vastuvõtmist. Vastavalt artikli 8b lõikele 7 tuleb kavandatavate rakenduseeskirjade väljatöötamisel kasutada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 549/2004 (millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus)), Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 550/2004 (aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus)), Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 551/2004 (õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus)) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 552/2004 (Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus)) asjaomaseid sätteid ning seonduvaid rakenduseeskirju. Käesoleva arvamuse esemeks olevad määruste eelnõud põhinevad järgmistel komisjoni määrustel:
  - a. komisjoni määrus (EÜ) nr 2096/2005, milles sätestatakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise ühised nõuded<sup>3</sup> ja
  - b. komisjoni määrus (EÜ) nr 1315/2007, millega kehtestatakse lennuliikluse korraldamise ohutusjärelvalve ja muudetakse määrust (EÜ) nr 2096/2005.<sup>4</sup>
2. Käesoleva arvamuse esemeks oleva normatiivtegevuse ulatus on määratletud suunistes ATM.001<sup>5</sup> *Extension of the EASA system to safety regulation of Air Traffic Management (ATM) and Air Navigation Services (ANS) — development of rules on Requirements for Air Navigation Service Providers* (EASA süsteemi laiendamine lennuliikluse korraldamisele ja aeronavigatsiooniteenustele – aeronavigatsiooniteenuste osutajatele esitatavate nõuetega seotud normide väljatöötamine) ning ATM.004<sup>6</sup> *Extension of the EASA system to safety regulation of Air Traffic Management (ATM) and Air Navigation Services (ANS) — development of rules on competent authorities* (EASA süsteemi laiendamine lennuliikluse korraldamisele ja aeronavigatsiooniteenustele – pädevate asutustega seotud normide väljatöötamine) ning allpool kirjeldatakse seda üksikasjalikumalt. Nagu arvamuse II peatükis selgitatakse, ei ole sisu ja Euroopa Lennundusohutusameti (edaspidi „amet“) normatiivtegevus siiski olnud nimetatud suunistega täielikus kooskõlas. Käesolevas arvamuses kirjeldatud määruste eelnõud järgivad Euroopa ühtse õhuruumi komitee 3.-4. detsembril 2009 peetud 33. ja 34. istungi otsuseid ning Euroopa Komisjoni kirja<sup>7</sup> ametile, milles taotletakse kiirendatud menetluse rakendamist, et kiirendada olemasolevate ühtse Euroopa taeva eeskirjade ülevõtmist. Seepärast hõlmab käesolev

---

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT L 79, 19.3.2008, lk 1).

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1108/2009, 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).

<sup>3</sup> Komisjoni 20. detsembri 2005. aasta määrus (EÜ) nr 2096/2005, milles sätestatakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise ühised nõuded (ELT L 335, 21.12.2005, lk 13–30).

<sup>4</sup> 8. novembri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1315/2007, millega kehtestatakse lennuliikluse korraldamise ohutusjärelvalve ja muudetakse määrust (EÜ) nr 2096/2005 (ELT L 291, 9.11.2007, lk 16–22).

<sup>5</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.001.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.001.pdf).

<sup>6</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.004.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.004.pdf).

<sup>7</sup> TREN F2/JP/sr D(2009) 74614.

arvamus neist otsustest lähtudes määruste (EÜ) nr 2096/2005 ja (EÜ) nr 1315/2007 ülevõtmist minimaalselt vajalike tehniliste uuendustega ning algmäärust osaliselt rakendades.

3. Arvamuse sisu moodustab alles protsessi esimese osa ning algmääruse täielik rakendamine toimub teisel etapil vastavalt ameti haldusnõukogu vastu võetud normatiivmenetluse korrale.<sup>8</sup>
4. Amet muudab eespool nimetatud suuniseid, et seda etapiviisilist lähenemist arvesse võtta. Käesolevaga esitab amet komisjonile oma arvamus, mis peaks täitma kiirendatud menetlusega nõude ning olema algmääruse artiklite 8b ja 22a rakendamise esimeseks etapiks.
5. Eeskirjade ettepanek on välja töötatud ühtse Euroopa taeva raamistikku kuuluvate Euroopa Liidu määrusi ning Chicago konventsiooni artikli 37 alusel ICAO poolt avaldatud kehtivaid rahvusvahelisi standardeid ning soovituslikke tavasid (nt ICAO lisad) arvesse võttes. Vastavalt algmääruse artikli 2 lõike 2 punktile d abistab amet liikmesriike Chicago konventsioonist tulenevate kohustuste täitmisel, luues aluse selle sätete ühetaoliseks tõlgendamiseks ja ühtseks rakendamiseks ning tagades selle sätete nõuetekohase arvessevõtmise rakenduseeskirjade koostamisel.
6. Arvamus on osaliselt vastu võetud EASA haldusnõukogu poolt algmääruse artikli 19 sätete alusel ette nähtud korra<sup>9</sup> kohaselt. Nimetatud korrast kõrvalekaldumised, mis tulenevad kiirendatud menetluse rakendamisest komisjoni ja ühtse õhuruumi komitee taotlusel, esitati ameti haldusnõukogule, mis andis oma põhimõttelise heakskiidu sellise korra rakendamiseks käesoleval üksikjuhul, kus olemasolevad õigusaktid juba kehtivad, ning tingimusel et olemasolevate normide sisu oluliselt ei muudeta.

## II. Konsultatsioonid

7. Euroopa Komisjoni kirjas taotletud ning EASA haldusnõukogu ja ühtse õhuruumi komitee heaks kiidetud kiirendatud menetlusest tingitud tihe ajakava (mille kohaselt tuleb esimesed eeskirjad vastu võtta 2010. aasta lõpus, mistõttu amet pidi käesoleva arvamus esitama 2010. aasta juunis) ei võimaldanud ametil järgida normatiivmenetluse tavapäraseid etappe, kus on nõutav ametlik sidusrühmadega nõupidamine avaliku konsulteerimise kaudu. Kui oleks järgitud haldusnõukogu vastu võetud normatiivmenetluse korda, oleks kavandatavate muudatuste teate avaldamisest käesoleva määruse vastuvõtmiseni kulunud vähemalt 6–7 kuud. Seepärast ei ole kavandatavate muudatuste teadet ameti veebilehel avaldatud, et järgida eespool nimetatud otsustega kehtestatud tähtaega; ei koostatud ega avaldatud ka märkuste vastamise dokumenti. Antud juhul avaldatakse üksnes arvamus, mis saadetakse otse Euroopa Komisjonile. Lisaks sellele, kuna eelnõus sisalduvate eeskirjade näol on tegemist pelgalt olemasolevate ühtse Euroopa taeva määruste ülevõtmisega, ei avaldata ameti otsust/otsuseid täitmise vastuvõetavate viiside kohta ega juhismaterjali.
8. Et tagada kõikide asjassepuutuvate sidusrühmade teavitamine käesoleva arvamus sisust, korraldab amet koos Euroopa Komisjoniga temaatilised õpikojad, kus arvamus sisu ning peagi järgneva teise etapi kavasad põhjalikult selgitatakse. Lisaks korraldab amet vastavalt vajadusele käesoleva arvamus teemal eraldi infokohtumisi järgmistele organitele: ühtse taeva komitee (SSC), lennundussektori nõuandekomitee (ICB), EASA nõuandekomitee (EASAAB), siseriiklike asutuste nõuanderühm (AGNA) ja ohutusstandardite nõuandekomitee (SSCC).
9. Amet koostab õpikodade ja infokohtumiste tulemustest kirjalikud kokkuvõtted Euroopa Komisjonile ning avaldab need (spetsiaalsel lennuliikluse korraldamise ja lennujaamade

---

<sup>8</sup> Haldusnõukogu otsus ameti arvamus, sertifitseerimistingimuste ja juhismaterjali väljastamise korra kohta (eeskirjade koostamise kord). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

<sup>9</sup> Haldusnõukogu otsus ameti arvamus, sertifitseerimistingimuste ja juhismaterjali väljastamise korra kohta (eeskirjade koostamise kord). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

veebilehel<sup>10</sup>), et komisjon saaks neid õigusaktide ettepanekute esitamisel nõuetekohaselt arvesse võtta.

### III. Ameti arvamuse sisu

#### a) *Aeronavigatsiooniteenuste osutamise ühised nõuded töömeetodite ja töökorra kohta*

10. Praeguse ni ei ole veel muudetud ühtse Euroopa taeva määrusi, et võtta arvesse algmääruse sätteid, nagu Euroopa seadusandja on ette näinud (algmääruse artikkel 65a). Seepärast sisaldavad ühtse Euroopa taeva määrused ühelt poolt ikka veel teatavaid aeronavigatsiooniteenuste osutajate sertifitseerimissüsteemi rakendamisel kohaldatavaid ohutusnõudeid ning teiselt poolt ei ole neis täpsustatud nimetatud ohutusnõuete ja muude, ohutusega otseselt mitteseotud nõuete suhet. Sellest tulenevalt algmäärus ja ühtse Euroopa taeva määrused osaliselt kattuvad. Seepärast oleks ideaaljuhul tulnud ühtse Euroopa taeva määrusi eespool kirjeldatud viisil muuta, mis oleks ametil võimaldanud anda rakenduseeskirjad üksnes algmääruse jaoks. Euroopa Komisjon on aga ametilt nõudnud hoopis arvamust olemasolevate määruste suuremate muudatusteta ülevõtmise kohta, mis tähendab õigusliku topeltalusega määruste eelnõude esitamist. See võimaldab alles jätta vaid ühe määruse, millega nähakse ette nõuded aeronavigatsiooniteenuste osutajatele ja asutustele kuni olukorra selginemiseni.
11. Et määrus (EÜ) nr 2096/2005 algmääruse kohaselt rakenduseeskirjadesse üle võtta, järgides seejuures Euroopa Komisjoni taotletud kiirendatud menetlust, on amet nimetatud määruse kopeerinud ning teinud järgmised algmääruse rakendamiseks minimaalselt vajalikud muudatused ja tehnilised uuendused.
  - i. **Pädeva asutuse** mõiste lisamine (rakenduseeskirjade uus artikkel 3). See muudatus on vajalik artiklite 8b ja 22a rakendamiseks. Mõiste hõlmab järgmisi pädevaid asutusi: riiklik järelevalveasutus, nagu see on määratletud määruses (EÜ) nr 549/2004, mida on muudetud määrusega (EÜ) nr 1070/2009; funktsionaalse õhuruumiosa järelevalve eest vastutav asutus või asutused, nagu need on määratletud funktsionaalse õhuruumiosa kokkuleppe osalisriikide poolt, juhul kui need ei kattu riiklike järelevalveasutustega; ja amet, nagu on algmääruse artikliga 22a ette nähtud üleeuroopaliste teenuseosutajate ning väljaspool Euroopa Liidu lepingu kohaldamise territooriumi asuvate ent sel territooriumil teenuseid osutavate teenuseosutajate kohta. Täpsemad andmed ameti kui pädeva asutuse kohta on esitatud punktis c.
  - ii. **Üleeuroopalise teenuse määratlemine**. See määratlus on vajalik artikli 22a edasiseks rakendamiseks. Määratluse eesmärk on aidata üleeuroopalisi teenuseid paremini kirjeldada. Tegemist on teenustega, mis on välja töötatud ja kättesaadavaks tehtud enamiku või kõikide liikmesriikide kasutajatele. „enamiku või kõikide liikmesriikide“ mõiste on vajalik hõlmamaks juhtumeid, kus teenus on küll välja töötatud üleeuroopalisena, kuid ei pruugi olla kõikide liikmesriikide kasutajatele kättesaadav (nt konstellatsioon ei hõlma kõiki liikmesriike).
  - iii. Täiendav **viitamine algmäärusele**, kui seda on õiguskindluse huvides vajalikuks peetud. Nende kavandatavate muudatustega rakendatakse algmäärust ning need tulenevad otseselt EASA süsteemi laiendamisest lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste regulatsioonile.
  - iv. Viited **riiklikele järelevalveasutustele** määruse (EÜ) nr 549/2004 (muudetud määrusega (EÜ) 1070/2009) tähenduses on **asendatud** viidetega **pädevatele asutustele**, juhul kui seda on vajalikuks peetud (nt eksperdihinnangutega seotud sätete osas ei ole seda vajalikuks ei peetud). Osa sidusrühmi on kahtluse alla seadnud ameti õigusliku aluse pädeva asutusena teatavaid ülesandeid täita ning on taotlenud, et igal üksikjuhul sätestataks, kes pädev asutus on (riiklik

<sup>10</sup> <http://www.easa.europa.eu/atm/>.

järelevalveasutus või amet). Ameti hinnangul ei ole seda vaja määruste eelnõude igas sättes nimetada, kuna tegemist oleks algmäärusega juba kindlaks määratud ülesannete ja kohustuste kordamisega. Näiteks endises artiklis 6 (uus artikkel 7) „Nõuetelevastavuse järelevalve hõlbustamine“ on riikliku järelevalveasutuse mõiste asendatud pädeva asutusega. Antud juhul on siiski selge, et ameti inspektorite volitused on juba tagatud algmääruse artikli 55 „Ettevõtjate uurimine“ kohaldamisega.

v. **„Tunnustatud organisatsiooni“** mõiste on **asendatud** mõistega **„kvalifitseeritud üksus“**. See on vajalik algmääruse artikli 13 rakendamiseks. Samuti on see oluline rõhutamaks, et määruse (EÜ) nr 550/2004 artiklit 3 muudeti määrusega (EÜ) nr 1070/2009, asendades „tunnustatud organisatsiooni“ mõiste „kvalifitseeritud üksusega“.

vi. **Põhjendusi** on samuti ajakohastatud, et paremini arvesse võtta tänast olukorda, uut õiguslikku alust, kavandatavate rakenduseeskirjade alust ning valdkonna normatiivtegevuse edasisi etappe.

vii. **Teatavad muudatused eksperdihindamise protsessis**. Eksperdihindamise protsessi arutati ühtse õhuruumi komitee 34. istungil ning mõned liikmesriigid taotlesid ameti kaasamist eksperdihindamise protsessi. Seepärast on amet teinud ettepaneku väga lihtsateks muudatusteks kõnealus endises artiklis 9 (uus artikkel 10). Lisaks sellele ning Euroopa Komisjonilt saadud infost lähtudes puudub seni selge otsus, kas eksperdihindamisi jätkatakse kapärast esimest vooru, mis peaks lõppema 2012. aasta lõpus. Seepärast ning Euroopa Komisjonilt saadud infost lähtudes tehakse ettepanek asendada sõna „korraldab“ sõnadega „võib korraldada“.

Ehkki „eksperdihinnangu“ mõistet ega nimetatud hindamise ulatust ega eesmärke ei ole määruses (EÜ) nr 2096/2005 määratletud, on ameti hinnangul eksperdihindamisega sarnased tegevused (õpetamine ja õppimine, rakenduskogemuste vahetamine, parimate operatiivtavade kokkuleppimine jne) juba hõlmatud nn „standardimisnõupidamisega“, mida peetakse teistes lennundusvaldkondades (nt lennukõlblikkus, lennutegevus, lennumeeskondade litsentsimine). Lisaks kavatseb amet laiendada neid „standardimisnõupidamisi“ lennuliikluse korraldamisele, aeronavigatsiooniteenuste osutamisele ja lennuväljadele, et anda pädevatele asutustele vajalik foorum rakendusküsimuste arutamiseks, „õpetamiseks ja õppimiseks“, aga ka kogu lennundussüsteemi jaoks ühiste ohutusküsimuste arutamiseks. Amet on seisukohal, et sellist vabatahtlikku koostööd ei ole tarvis reguleerida.

viii. **Üleminekusätete** lisamine ja olemasolevate määruste **kehtetukstunnistamine**. Need sätted on vajalikud järgmise täpsustamiseks:

- kehtima jäävad kõik olemasolevad aeronavigatsiooniteenuste osutajate sertifikaadid, mis on välja antud määruse (EÜ) nr 2096/2005 alusel;
- need taotlejad, kes on esitanud asjaomasele pädevale asutusele aeronavigatsiooniteenuste osutaja sertifikaadi taotluse enne kavandatava määruse jõustumist, peavad tõendama kavandatava määruse sätetele vastavust ning seetõttu antakse neile aeronavigatsiooniteenuste osutaja sertifikaat vastavalt kavandatavale määrusele. Ameti arvamus on, et olemasolevate pooleliolevate taotluste jaoks ei ole ülemineku perioodi vaja, kuna eespool nimetatud muudatused taotleja jaoks nõuetelevastavuse tõendamise korda ei muuda. Lõikes 2 selgitatakse üleminekusätteid juhtudeks, kui ohutusjärelevalve eest vastutav pädev asutus uute määruste kohaldamise tulemusena muutub;
- neil juhtudel, kui aeronavigatsiooniteenuste osutaja jaoks on pädev asutus amet (üleeuroopaliste teenuseosutajate ning väljaspool Euroopa Liitu asuvate teenuseosutajate korral), kohaldatakse lõike 3 sätteid. Need sätted on vajalikud, et tagada liikmesriikide asutuste juba alustatud

sertifitseerimisprotsesside järjepidevus ning tagada nimetatud taotlejatele sujuv üleminek. Ameti ettepanek on lubada sertifitseerimisprotsessi jätkata koostöös ametiga ning anda pärast sertifikaadi väljaandmist järelevalvetegevus ametile üle.

- aeronavigatsiooniteenuste osutaja sertifikaatide taotlejad asuvad käesolevat määrust kohaldama 20 päeva pärast kavandatava määruse vastuvõtmisele järgnevat avaldamist ja
- **määruse (EÜ) nr 2096/2005 ja määruse (EÜ) nr 668/2008 ning määruse (EÜ) nr 482/2008 artikli 6 kehtetukstunnistamine, kuna kõik nende sätted sisalduvad kavandatavas määruses.**

12. Mis puutub **ICAO lisadele viitamis**se, siis on amet teadlik, et alates määruse (EÜ) nr 668/2008 vastuvõtmisest on ICAO lisasid muudetud järgmiselt:

- i. **2. lisa** (10. trükk, juuli 2005) alates muudatusest **nr 40** on muudetud kuni muudatuseni **nr 42**;
- ii. **3. lisa** (16. trükk, juuli 2007) kuni muudatuseni nr 74;
- iii. **4. lisa** (10. trükk, juuli 2001, kuni muudatuseni **nr 54**) on muudetud **11. trükini, juuli 2009**;
- iv. **10. lisa I osa** (6. trükk, juuli 2006, kuni muudatuseni **nr 82**) on muudetud kuni muudatuseni **nr 84**;
- v. **10. lisa I osa** (6. trükk, oktoober 2001, kuni muudatuseni **nr 82**) on muudetud kuni muudatuseni **nr 84**;
- vi. **10. lisa III osa** (2. trükk, juuli 2007, kuni muudatuseni **nr 82**) on muudetud kuni muudatuseni **nr 84**;
- vii. **10. lisa IV osa** (4. trükk, juuli 2007, kuni muudatuseni **nr 82**) on muudetud kuni muudatuseni **nr 84**;
- viii. **10. lisa V osa** (2. trükk, juuli 2001, kuni muudatuseni **nr 82**) on muudetud kuni muudatuseni **nr 84**;
- ix. **11. lisa** (13. trükk, juuli 2001, kuni muudatuseni **nr 45**) on muudetud kuni muudatuseni **nr 47-B**;
- x. **14. lisa I osa (4. trükk, juuli 2004**, kuni muudatuseni **nr 9**) on muudetud **5. trükiga, juuli 2009**;
- xi. **14. lisa II osa (2. trükk, juuli 1995**, kuni muudatuseni nr 3) on muudetud **3. trükiga, juuli 2009**;
- xii. **15. lisa** (12. trükk, juuli 2004, kuni muudatuseni **nr 34**) on muudetud kuni muudatuseni **nr 35**.

13. Amet ei ole neid uuendatud viiteid käesoleva arvamuse esemeks olevasse määruse eelnõusse veel lisanud. Et aga aidata liikmesriikidel oma Chicago konventsioonist tulenevaid kohustusi täita (vt algmääruse artikli 2 lõike 2 punkt d), teeb amet ettepaneku analüüsida lisade uusimatest versioonidest tulenevaid muutusi, et uurida ja hinnata nende rakendamise mõju ning esitada komisjonile vastav selleletemaline arvamus.

Oluline on ka rõhutada, et asjaomaste ICAO standardite ja soovituslike tavade ülevõtmine 2. etapi raames kaotab vajaduse nimetatud viidete järele, mis asendatakse liidu vastavusseviidud meetmetega.

14. Samuti on oluline rõhutada, et hiljuti vastu võetud komisjoni määruse (millega kehtestatakse aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkuse kava) artiklis 25 nõutakse määruse (EÜ) nr 2096/2005 I lisa punkti 2.2 ja punkti 9 muutmist. Käesolevas arvamus soovitab amet määruse (EÜ) nr 2096/2005 kehtetuks tunnistada ning käesoleva määrusega asendada. Seepärast soovitab amet

aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkuse kava käsitleva määrusega nõutavad muudatused lisada komisjoni käesoleva määruse ettepanekusse.

15. Lisaks eespool toodud minimaalsetele tehnilistele uuendustele ning aspektidele, mida amet soovib punkti 11 tulenevalt muuta, on amet normatiivrühmade ATM.001 ja ATM.004 nõustamisel kindlaks teinud järgmised valdkonnad, mis vajaksid täiendamist. Amet on koos ekspertidega teostanud kõnealuste täienduste esialgse hindamise, et uurida nende sobivust, valmidust ja kõlblikkust kiirendatud protsessi kaasamiseks. Kuid vastavalt eespool nimetatud ühtse õhuruumi komitee istungite järeldustele ning eeskirjade koostamisel toimuva tavapärase konsulteerimise ärajäämise tõttu ei ole amet neid kavandatavatesse määrustesse lisanud. Seepärast leiab amet, et koos asjaomaste ICAO standardite ja soovituslike tavade ülevõtmisega tuleks eeskirjade koostamise teisel etapil prioriteetsetena käsitada järgmisi täiendusettepanekuid:

- i. kavandatava määruse artiklis 5 sätestatud **erandid**: kuigi amet on olemasolevad endise määruse (EÜ) nr 2096/2005 artikli 4 sätted Euroopa Komisjoni taotluse ja ühtse õhuruumi komitee heakskiidul üle võtnud, soovib amet rõhutada, et nimetatud artikli sõnasõnaline ülevõtmine võib algmäärusega ühilduvuse seisukohalt teatavaid probleeme tekitada. Esiteks on ette nähtud, et sertifikaadi kehtivus piirdub selle väljastanud pädeva asutuse vastutusalasse kuuluva õhuruumiga. Seda võiks tõlgendada algmääruse artikliga 11 vastuolus olevana. Teiseks on amet seisukohal, et artikli algne sõnastus ei paku algmäärusega kehtestatud lennundusohutuse nõuete ühetaoliseks kohaldamiseks piisavalt õiguskindlust. Lisaks osa sätete väljajätmisele, mille kohta ei saa erandeid teha, leiab amet, et ei ole ette antud kriteeriume, mida tuleks eranditega hõlmatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate suhtes kohaldada. See võib viia olukorran, kus erinevad pädevad asutused kohaldavad väga erinevaid kriteeriume ning see võib kaasa tuua olukordi, kus sarnastelt taotlejatelt nõutakse väga erinevate nõuete täitmist. See ei tähenda, et amet sooviks paindlikkuse täielikult välistada. Just sellist paindlikkust püütakse tagada algmääruse artikliga 14, mis näeb liikmesriikidele ette võimaluse konkreetsetes olukordades nõuetest kõrvale kalduda, kuid selle tingimuseks on täielik läbipaistvus ja komisjoni järelevalve, keda abistavad amet ja teised liikmesriigid. Täpsemalt käsitleb algmääruse artikli 14 lõige 6 nimelt neid olukordi, mida määruse eelnõu artikkel 5, ning seda saaks nende juhtumite korral kasutada, aidates nii selgelt edendada ohutust ja nõuete ühtset kohaldamist.

Pealegi nõuab algmääruse artikli 8b lõige 3, et amet paneks ette rakenduseeskirjad, mis annaksid liikmesriikidele võimaluse otsustada, mis tingimustel lubada lennuinfoteenuste osutajatel pakutavaid teenuseid deklareerida. Kiirendatud menetluse tõttu ei ole amet veel saanud seda ettepanekut teha.

Eeltoodust lähtudes hindab amet täiendavalt kavandatava artikli 5 erandeid käsitlevaid sätteid, et rakendada ellu artikli 8b lõige 3 ning võimaldada piisavat paindlikkust ja proportsionaalsust neile aeronavigatsiooniteenuste osutajatele, kellele erandid praegu kehtivad. Hindamistulemustest lähtudes viib amet teisel etapil vastavalt vajadusele sisse sobivad muudatused.

Lõpetuseks tuleb lisada, et ameti arvates peaks teisel etapil uuesti hindama osa nõudeid, mille suhtes praegu erandeid võimaldatakse. Eelkõige I lisa punktide 2.1, 3.2 alapunkti b ja 3.3 nõuded on ameti arvates mitte üksnes ohutuse seisukohalt hädavajalikud, vaid ka piisavalt paindlikud, et kõikidel aeronavigatsiooniteenuste osutajatel on võimalik neid täita.

- ii. Nn „ohutusega mitteseotud nõuded“ (nt aeronavigatsiooniteenuste osutaja äriplaani nõue) aeronavigatsiooniteenuste osutajate sertifitseerimisel ning nende ohutusega mitteseotud nõuete määratlemine ja eristamine. Seda teemat on normatiivrühmade ekspertidega pikalt arutatud. Ühtse õhuruumi komitee 34.

istungil otsustati, et Euroopa Komisjon esitab ettepaneku ühtse õhuruumi komiteele arutamiseks. Selle arutelu tulemustest sõltuvalt võib Euroopa Komisjon ameti ettepanekut muuta. Nagu eespool juba märgitud, on ametil palutud nimetatud sätted kopeerida ja säilitada kahekordne õiguslik alus (EASA algmäärus ja määrus (EÜ) nr 550/2004).

Ameti seisukohad seoses nimetatud sätete kohaldamisega ameti kui üleeuroopaliste teenuseosutajate ja väljaspool Euroopa Liidu territooriumi asuvate teenuseosutajate pädeva asutuse ülesannete kohta on esitatud allpool punktis c.

- iii. **Juhtimissüsteemide** kasutuselevõtt vastavalt lisa Vb oluliste nõuete peatüki 5 punkti a alapunktile iii. Euroopa kaasseadusandja (Euroopa Parlament ja nõukogu) eesmärgiks oli kvaliteedi- ja ohutusjuhtimise süsteemide nõuete kooskõlastamine integreeritud juhtimissüsteemi nõude abil. See võimaldaks teenuseosutajatel ja organisatsioonidel üldiselt kohandada oma juhtimissüsteeme vastavalt oma suurusele ning osutatavate teenuste keerukusele. Sellise lähenemisviisi eeliseks oleks, et see nõuab vaid ühte juhtimissüsteemi määrusega (EÜ) nr 2096/2005 ette nähtud kahe (või isegi kolme, kui arvestada julgeoleku juhtimissüsteemi) asemel. Seda lähenemisviisi soovitatakse ka ICAO ohutusjuhtimise käsiraamatus<sup>11</sup> ning see soodustaks lennuliikluse korraldamise / aeronavigatsiooniteenuste integreerimist ohutusalase reguleerimise terviksüsteemse käsitlemisega.<sup>12</sup> Aeronavigatsiooniteenuste osutajatele oleks see kasulik, kuna võimaldaks neil nõudeid paindlikult rakendada, tagades seejuures ühtlustamise, kuna juhtimissüsteemi elemendid oleksid selgelt määratletud. See võimaldaks ka erinevat tüüpi aeronavigatsiooniteenuste osutajate ja erinevate teenuseliikide korral erinevaid täitmise vastuvõetavaid viise ja juhismaterjali. Täiendavaks ohutuseeliseks oleks aeronavigatsiooniteenuste osutajate ja muude lennundusorganisatsioonide, sealhulgas lennuväljakäitajate ja lennuettevõtjate vaheliste liideste lihtsustamine ja hindamine samade juhtimissüsteemi nõuete kohaldamise abil. On selge, et ühed lennundusahela teadaolevad ja laialt levinud ohutusriskid on lennundussüsteemi erinevate organisatsioonide vahelised liidesed ning üldise riskijuhtimisega seotud kohustuste määratlemine.

Eksperdis uurisid kiirendatud menetluse kontekstis erinevaid ettepanekuid ning esitasid need normatiivrühma ATM.001 liikmetele ja erinevatele sidusrühmadele. Ühtse õhuruumi komitee 34. istungi otsused ei võimaldanud ametil seda muudatust siiski kiirendatud menetluse raames teha. Amet saab niisiis üksnes rõhutada, et see on üks olulisemaid edasiarendusi, mis tuleks teise etapi raames ellu viia.

Ainus sellealane muudatus, mida kiirendatud menetluse korral sobivaks peeti, oli I lisale lause lisamine, millega täpsustakse, et aeronavigatsiooniteenuste osutajad võivad otsustada kvaliteedi- ja ohutusjuhtimise süsteemid integreerida ühtsesse juhtimissüsteemi. See säte ei keela aeronavigatsiooniteenuste osutajal kokku integreerida ka oma teisi juhtimissüsteeme (nt julgeoleku juhtimissüsteem).

- iv. Ettepanek **riskide hindamise ja vähendamise ohutusnõuete** laiendamiseks seoses muudatustega (endine määruse 2096/2005 II lisa punkt 3.2) ja nõuded

<sup>11</sup> ICAO Safety Management Manual, Second Edition - 2009 (Dokument 9859-AN/474).

<sup>12</sup> Ohutuse reguleerimise *terviksüsteemse lähenemisviisi* mõiste võeti kasutusele ameti kavandatavate muudatuste teatises 2008-22. Teatises tehti ettepanek koondada reguleeritavate lennundusorganisatsioonide nn organisatsioonilised nõuded üheks rakenduseeskirjaks, mida kohaldatakse kõikide lennundusorganisatsioonide suhtes (OR-osa). Samas teatises tehti ka ettepanek vastavate asutuste nõuete koondamiseks ühte rakenduseeskirja, mida kohaldatakse nende organisatsioonide järelevalvet teostavatele pädevate asutuste suhtes (AR-osa). Kõikide organisatsioonide suhtes kohaldatavad ühised organisatsioonide nõuded (sh juhtimissüsteem, üldised nõuded personalile, rajatistele ja registripidamisele) on koondatud alajakku OR.GEN. Need erisätted iga lennundusorganisatsioonide tüübi jaoks (nt aeronavigatsiooniteenuste osutajad, koolitusorganisatsioonid, lennuettevõtjad, lennuväljaoperaatorid) sisaldavad täiendavaid nõudeid organisatsioonidele täiendavates alajagudes (nt OR.ATO, OR.OPS).



pädevatele asutustele seoses funktsionaalsete süsteemide muudatuste ohutusjärelvalvega (endised määruse (EÜ) nr 1315/2007 artiklid 8 ja 9):

lähtudes tulemustest, mille andis EUROCONTROLi töö riskide klassifitseerimise süsteemiga, ning Euroopa Komisjoni antud mandaadist ja EASA süsteemi laiendamiseks lennuliikluse korraldamisele/aeronavigatsiooniteenustele algmääruse vastuvõtmisel, analüüsis amet koos Euroopa suuremate riiklike järelvalveasutuste ja aeronavigatsiooniteenuste pakujate mitteametliku ekspertrühmaga määruste (EÜ) nr 2096/2005 ja (EÜ) nr 1315/2007 olemasolevaid sätteid muudatuste ohutushindamise ning muudatuste ohutusjärelvalve nõuete kohta. Eesmärgiks oli ettepanekute ja soovitude esitamine normatiivrühmadele ATM.001 ja ATM.004. Läbivaatuse peamised tulemused olid kokkuvõtlikult järgmised.

- Olemasolevate sätete tõlgendamine ja mõningatel juhtudel ka kohaldamine on liiga keerukas. Mõisted „osa“, „lennuliikluse korraldamisega seotud arvestatavad ohutegurid“ ning nõutava kvantitatiivse meetodika ja tõsidusastmete tabeli kohaldamine inimteguri ja protseduuridega seotud muudatuste korral tekitavad tõlgendamisprobleeme ning neid on eri liikmesriikides kohaldatud erinevalt või üldse mitte.
- Täiendada tuleks ka kriteeriume, mis on pädevatele asutustele antud organisatsiooni muudatuseettepaneku läbivaatamise üle otsustamiseks, kuna olemasolevad kriteeriumid põhinevad pigem ohtudel kui riskidel, mistõttu pädev asutus peaks kokkuvõttes läbi vaatama peaaegu kõik muudatused.
- Amet leiab, et märksa kasulikum oleks muudatuste ja nende ohutusjärelvalve reguleerimisel rakendada toimivuspõhisemat lähenemisviisi. Muudatuste juhtimise nõuete ja seonduvate kohustuste ühtlustamine, seonduvate muudatustest teatamise ja nende läbivaatamise protsesside täpsustamine rakenduseeskirjade tasandil ning täitmise vastuvõetavate viiside ja juhismaterjali kaudu meetodika pakkumine eriliigiliste funktsionaalsete süsteemide erinevateks muudatusteks aitaks nõudeid paremini mõista ja kohaldada. Amet leiab, et üksnes selgete ja lihtsalt tõlgendatavate nõuete ning ülesannete ja vastutuse selge jaotamise korral on võimalik nõudeid ühetaoliselt kohaldada ja ohutust parandada.
- Täitmise vastuvõetavate viiside ja juhismaterjali puudumine ühtse Euroopa taeva reguleerivas raamistikus on raskendanud sellise süsteemi vastuvõtmist algse ühtse Euroopa taeva määruste komplekti jaoks. EASA reguleeriv raamistik aga võimaldab seda. Lähtudes täitmise vastuvõetavate viiside ja juhismaterjali kohaldamise senistest kogemustest muudes lennundusvaldkondades (nt lennukõlblikkus ja hooldus) ning olemasolevatest ettepanekutest alternatiivsete täitmise vastuvõetavate viiside kohta, saab tagada Euroopa Liidus soovitava ühtlustamistaseme, mida on hädasti vaja funktsionaalsete õhuruumiosade ning ühtse Euroopa õhuruumi väljaarendamiseks ja ohutuks toimimiseks. See soodustab ka paindlikkust, võimaldades kavandatavate muudatuste ja tegevustega kõige paremini sobivaid standardiseeritud käsitusviise, ilma et oleks vaja määrust muuta või erandeid taotleda. Samuti pakub see võimalust neid käsitusviise edasi arendada ja uusimate heade tavadega täiendada.
- Lähtudes algsest määruse mõju hinnangust, mille amet nimetatud sätete laiendamise võimaluste uurimiseks läbi viis, oleks ameti soovitatav valik olnud rakenduseeskirjade ühtlustamine nende toimivuspõhisemaks muutmise teel. Rakenduseeskirjad oleksid sisaldanud taotletavaid ohutuseesmärke ning täitmise vastuvõetavate viiside ja juhismaterjalidega oleks ette nähtud nende ohutuseesmärkide saavutamise tehnilised üksikasjad. See lähenemisviis on juba kasutusele võetud õhusõidukite lennukõlblikkuse sertifitseerimisel ning sobiks paremini ka lennuliikluse korraldamise/aeronavigatsiooniteenuste

valdkonna jaoks, mis sõltub suurel määral tehnikast ning põhineb üha enam ülikeerukatel integreeritud õhk-maa-süsteemidel.

Eespool toodud järeldustest lähtudes ja süsteemi laiendamist silmas pidades koostas mitteametlik ekspertrühm ettepaneku, mis esitati ATM.001 ja ATM.004 liikmetele koos määruse mõju hindamise esialgsete tulemustega. Ühtse õhuruumi komitee 34. istungil vastu võetud otsused aga ei võimaldanud ka seda muudatust praegu lisada.

- v. Ettepanek **organisatsioonidega** (antud juhul aeronavigatsiooniteenuste osutajatega) **seotud nõuete integreerimiseks ühte määrusse** ning pädevate asutustega seotud nõuete integreerimiseks teise määrusse. See oleks eeldanud määruses (EÜ) nr 2096/2005 sisalduvate asutuste nõuete üleviimist aeronavigatsiooniteenuste osutajatele ning lennuliiklusvoo juhtimise ja õhuruumi korraldamise teenuseid pakkuvatele organisatsioonidele kehtivate nõuetega samasse määrusesse. Määruse (EÜ) nr 2096/2005 nõuded pädevatele asutustele, mis on liikmesriikidele või riiklikele järelevalveasutustele adresseeritud nõuded, näiteks aeronavigatsiooniteenuste osutajate sertifitseerimine, jätkuv nõuetelevastavus ja heakskiitmine, lisaks eksperdi hinnangutega seotud nõuded, kaasa arvatud määruse (EÜ) nr 1315/2007 nõuded organisatsioonidele (aeronavigatsiooniteenuste osutajatele ning lennuliiklusvoo juhtimise ja õhuruumi korraldamise teenuseid pakkuvatele organisatsioonidele), täpsemalt need, millega kohustatakse välja töötama funktsionaalsete süsteemide muudatuste ohutushindamise menetlused ja teatama funktsionaalsete süsteemide ohutusalastest muudatustest, ning nõuded pädevate asutuste poolsete nõuetelevastavuse järelevalve tulemustele reageerimisest, oleks tulnud üle viia organisatsioonide määrusesse. Ameti hinnangul oleks see ettepanek olemasolevaid määrusi parendanud, täpsustades aeronavigatsiooniteenuste osutajate ja pädevate asutuste kohustusi, tagades järjekindluse ning soodustades integreerimist terviksüsteemse lähenemisviisi rakendamise üldise regulatiivstruktuuriga. Kuid määruste (EÜ) nr 2096/2005 ja (EÜ) nr 1315/2007 reguleerimisala on erinev (määrust (EÜ) nr 2096/2005 kohaldatakse üksnes aeronavigatsiooniteenuste osutajate sertifitseerimise, määrust (EÜ) nr 1315/2007 aga aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning lennuliiklusvoo juhtimise ja õhuruumi korraldamise teenuseid pakkuvate organisatsioonide ohutusjärelvalve suhtes). Seepärast kardeti, et kahe määruse vaheline sätete ümbertõstmine tähendaks lennuliiklusvoo juhtimise ja õhuruumi korraldamise teenuseid pakkuvate organisatsioonide suhtes kehtivate nõuete kadumist, kuni nende organisatsioonide jaoks töötatakse välja terve nõuete kogum. Ehkki ameti hinnangul oleks antud küsimuse saanud hõlpsasti lahendada, nõuti taas kord kõrgema tasandi otsustega ametilt selle muudatuse edasilükkamist teise etappi.

- vi. **Ettepanek ohutusega seotud ülesandeid täitva insener-tehnilise personali nõuete täiendamiseks** artiklis 9 ning II lisa punktis 3.3. Olemasolev artikkel 9 nõuab liikmesriikidelt asjakohaste ohutuseeskirjade kehtestamist ohutusega seotud ülesandeid täitvale insener-tehnilisele personalile. Ameti eesmärk on kehtestada selles valdkonnas ühised nõuded, misjärel hinnatakse sobivuse ja reguleeriva raamistikuga kokkusobivuse aspektist EUROCONTROLi tööd lennuliiklusteenistuse insener-tehnilise personali pädevuskavade ja pädevushindamise spetsifikatsioonide väljatöötamiseks, võttes ka arvesse asjaomaste poolte (aeronavigatsiooniteenuste osutajate ja insener-tehnilise personali) vahel käimas olevaid läbirääkimisi. Sellega seoses pani amet mõnedelt normatiivrühmade ekspertidelt saadud sisendi põhjal ette määratluse ja nõude, et aeronavigatsiooniteenuste osutajad võtaksid kasutusele ohutusalaste ülesannete määratlemise ja väljaõppenõuete kehtestamise menetluse, mis koosneb asjaomase insener-tehnilise personali pädevuskavadest ja pädevuse hindamisest. Ametil ei olnud aga taas kord võimalik seda tööd kiirendatud menetluse raames lõpule viia ning see tuleb lugeda üheks teise etapi prioriteetidest. Samal ajal, ja ilma et see mõjutaks algmääruse põhjendust 17, on oluline rõhutada,

et ameti arvates soovis Euroopa seadusandja algmäärusega viia insener-tehnilise personali ohutuseeskirjade väljatöötamisega seotud ülesanded Euroopa Liidu pädevusse. Lisaks leiab amet, et nimetatud võimaluse säilitamine võib raskendada ameti tööd teisel etapil, kuna liikmesriigid võivad jätkata uute siseriiklike nõuete väljatöötamist, samal ajal kui amet tegeleb olemasoleva süsteemi hindamisega üleeuroopaliste eeskirjade kavandamise eesmärgil. Ametile antud mandaati arvestades otsustati siiski nende sätete muutmise ettepanekuid esimesel etapil mitte teha.

- vii. Ameti arvates võiks olemasolevat määrust (EÜ) nr 2096/2005 laiendada seoses **aeronavigatsiooniteenuste osutajate kohustustega** juhtudel, kus nad delegeerivad teatavad ülesanded, näiteks teatavate seadmete hooldamise, **lepingulistele organisatsioonidele**. Määrus (EÜ) nr 2096/2005 sisaldab teatavaid nõudeid, mida aeronavigatsiooniteenuste pakkujad peavad nn allhankelepunguga hõlmatud organisatsioonide kasutamise korral insener-tehnilise personali suhtes täitma. Amet on seisukohal, et olemasolevaid määrusi tuleks täpsustada „hõlmatud organisatsioonide“ mõiste suhtes (praegust määratlust võib tõlgendada nii, nagu võiksid need organisatsioonid teenuseid osutada sertifitseerimata) ja „allhankelepunguga organisatsiooni“ mõiste suhtes ning seoses aeronavigatsiooniteenuste osutajate vastutusega kolmandate isikute ees (organisatsioonid, kellega on lepingu sõlminud aeronavigatsiooniteenuste osutajaga allhanke otselepingut omav organisatsioon). Olemasolevaid sätteid uuritakse ja hinnatakse teisel etapil.
16. Nagu eespool juba selgitatud, peab amet kavandatavaid määrusi esimesteks sammudeks Euroopa lennundusohutuse reguleerimise süsteemi laiendamisel lennuliikluse korraldamisele / aeronavigatsiooniteenustele. Täiendamiseks juba välja valitud valdkonnad laiendavad ameti hinnangul selgelt süsteemi ning need, koos asjaomaste ICAO standardite ja soovituslike tavade ülevõtmisega, peaksid olema normatiivtöö teisel etapil esmaseks prioriteediks.
17. Oluline on ka rõhutada, et osa algmääruse artikli 8b sätetest käesolevate määruste ettepanekutega ei rakendata. Nende hulka kuuluvad näiteks:
- i. algmääruse artikli 8b lõike 3 rakendamine, nagu eespool juba kirjeldatud;
  - ii. algmääruse artikli 8b lõigete 4 ja 5 rakendamine. Nende sätete rakendamise võimalusi uuritakse ja hinnatakse tulevase normatiivülesande ATM.005 raames;
  - iii. meetmete väljatöötamine organisatsioonide jaoks, kelle osutatavad teenused koosnevad andmete väljastamisest ja töötlemisest ning andmete vormindamisest ja edastamisest üldisse lennuliiklussüsteemi ohutuse seisukohalt kriitilise aeronavigatsiooni otstarbel. Nimetatud sätete rakendusvõimaluste uurimine ja hindamine lähtuvalt EASA süsteemi olemasolevatest protsessidest (heakskiidukirjad) toimub vastavalt vajadusele teise etapi käigus.
18. Teisel etapil järgitakse eeskirjade väljatöötamisel ameti eeskirjade koostamise menetlust.

**b) Lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste ohutusjärelevalve nõuded**

19. Nagu eespool selgitatud, on amet vastavalt Euroopa Komisjoni taotlusele komisjoni määruse (EÜ) nr 1315/2007 viivitamatuks ülevõtmiseks teiseks nimetatud määruse algmääruse kohasteks rakenduseeskirjadeks, viies sisse vajalikud muudatused ja minimaalsed tehnilised uuendused. Vajalikeks muudatusteks on peetud järgmist:
- i. **„pädeva asutuse“** mõiste kasutuselevõtt uues artiklis 3. See on vajalik algmääruse artiklite 8b ja 22a rakendamiseks. Vastavalt sellele sättele teostavad organisatsioonide korral, kelle peamine tegevuskoht on liikmesriigis, järelevalvet kõnealuse liikmesriigi riiklik järelevalveasutus (osutatud raammääruse artiklis 4,

muudetud määrusega (EÜ) nr 1070/2009) või liikmesriikide vahelise funktsionaalse õhuruumiosa kokkuleppega määratud asutus või asutused, juhul kui kokkuleppega on pädevaks asutuseks määratud muu kui riiklik järelevalveasutus. Väljaspool liikmesriikide territooriumi asuva ent Euroopa Liidu lepingu kohaldamisalasse kuuluv asutus teenuseid osutava organisatsiooni järelevalvet teostab amet. Täpsemad selgitused on esitatud allpool käesoleva peatüki punktis c.

- ii. **Üleeuroopalise teenuse määratlemine**. See määratlus on vajalik artikli 22a rakendamiseks. Määratluse eesmärk on täpsustada kõnealuste üleeuroopaliste teenuste olemust.
  - iii. Täiendav **algmääruse asjaomastele artiklitele viitamine**. Nagu punktis a juba selgitatud, on määruse eelnõul kaks õiguslikku alust. Seepärast täiendati viiteid määrusele (EÜ) nr 550/2004 viidetega algmääruse vastavatele artiklitele.
  - iv. Viited **riiklikele järelevalveasutustele**, nagu need on sätestatud määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklis 4, on **asendatud** viidetega **pädevatele asutustele**. Nagu eespool juba mainitud, on osa sidusrühmi väljendanud muret, kas ametil on õiguslik alus teatavate ülesannete täitmiseks pädeva asutusena ning taotlenud osas sätetes pädeva asutuse täpset määratlemist. Amet on arvamusel, et selle täpsustamiseks rakenduseeskirjades puudub vajadus, kuna sellega korrataks Euroopa kaasseadusandja poolt algmääruse koosseisus juba vastu võetud sätteid ülesannete ja kohustuste kohta. Üheks näiteks on ohutusjuhised, mis on ette nähtud endises määruse (EÜ) nr 1315/2007 artiklis 12 (määruse ettepaneku artikkel 13). Antud juhul on riikliku järelevalveasutuse mõiste lihtsalt asendatud „pädeva asutusega“. Amet leiab, et algmääruse artikkel 8b nõuab ka ametile õigust nimetatud ohutusjuhiseid anda. Nimelt on algmääruse artikli 8b lõike 6 punktiga f ette nähtud rakenduseeskirjade eesmärk tagada järelevalvefunktsiooni täitvatele asutustele asjakohaste volituste andmine, mis võimaldaks reageerida lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste osutamise käigus tekkida võivatele ohtlikele olukordadele. Pealegi tuleks rakenduseeskirjade väljatöötamisel nii palju kui võimalik arvesse võtta komisjoni määruse (EÜ) nr 1315/2007 sätteid. Amet kui pädev asutus peab nimetatud rakenduseeskirjadega saama volitused ning seega ka õiguse kasutada ohutusjuhiste mehhanismi tema järelevalve alla kuuluvate organisatsioonide/teenuste korral. Algmäärusega on ametile niisiis ette nähtud nõuetekohane õiguslik alus määruse (EÜ) nr 1315/2007 artiklis 12 määratletud ohutusjuhiste väljaandmiseks.
  - v. **Tunnustatud organisatsiooni mõiste** on vastavalt algmääruse artiklile 13 **asendatud kvalifitseeritud üksuse mõistega**.
  - vi. Ka **põhjendusi** on ajakohastatud, et kajastada praegust olukorda, algmääruse rakendamist, kavandatava rakenduseeskirja alust ning tulevasi etappe.
  - vii. **Üleminekusätete lisamine** ohutusjärelevalve funktsioonide üleminekuks vastavate pädevatelt asutustelt ametile neil juhtudel, kui amet on vastavalt algmääruse artiklile 22a pädev asutus (organisatsioonide jaoks, kes pakuvad teenuseid aluslepingu kohaldamisalasse kuuluval territooriumil ning mille peamine tegevuskoht ja, vajaduse korral, registrijärgne asukoht on väljaspool asutamislepingu kohaldamisalaks olevat territooriumi) kuue kuu möödumisel. Amet leiab, et kuus kuud on seadusandja poolt algmäärusega ette nähtud kohustuste ülevõtmise ettevalmistamiseks piisav aeg.
  - viii. Olemasoleva määruse **kehtetukstunnistamise sätte** lisamine uue artiklina 17. Artikliga tunnistatakse komisjoni määrus (EÜ) nr 1315/2007 kehtetuks, kuna kõik selle sätted on täielikult rakenduseeskirjadesse üle võetud.
20. Eespool loetletud muudatusettepanekud ja minimaalsed tehnilised uuendused peaksid mahtuma Euroopa Komisjoni antud ja ühtse õhuruumi komitee poolt selle 33. ja 34. istungil heaks kiidetud suuniste piiresse. Olemasolevate sätete läbivaatamise käigus on amet normatiivrühmade ATM.001 ja ATM.004 ekspertide abiga kindlaks teinud veel

mõningad valdkonnad, mida oleks tarvis täiendada. Amet leiab, et koos asjaomaste ICAO standardite ja soovituslike tavade ülevõtmisega tuleks eeskirjade koostamise teisel etapil prioriteetsetena käsitada järgmisi täiendustepanekuid.

- i. **Terviksüsteemse lähenemisviisi rakendamine asutuste nõuetele.** Terviksüsteemse lähenemisviisi eesmärk on sertifitseerimis- ja järelevalveprotsesside ühtlustamine ning reguleeritavate isikute ja organisatsioonide koormuse vähendamine. Asutuste nõuete korral on terviksüsteemse lähenemisviisi eesmärgiks ka isikute, organisatsioonide, toodete, osade ja seadmete ning süsteemide ja süsteemiosade järelevalveprotsesside ühtlustamine. Lennundussüsteemi osad – tooted, ettevõtjad, meeskonnad, lennuväljad, lennuliikluse korraldamine / aeronavigatsiooniteenused – nii maapinnal kui ka õhus moodustavad ühtse võrgu. Terviksüsteemse lähenemisviisi eesmärk on kõrvaldada ohutusosalaste lünkade ja kattuvuste riske ning püüda vältida vastukäivaid nõudeid ja kohustuste määramatust. Määrusi tõlgendatakse ja kohaldatakse standardselt. See võimaldab kasutada häid tavasid. Asutuste nõuete muudatustepanekud (AR-osa), mis töötatakse välja ameti EASA süsteemi esimese laiendusega (EASA süsteemi laiendamine lennutegevusele ja lennumeeskondade litsentsimisele) seotud töö käigus, ning kavandatava alajao AR.GEN (AR-osa alajagu, mida kohaldatakse kõikide lennundusorganisatsioonide järelevalvega tegelevatele pädevate asutuste suhtes) muutmine tuleks võimaluse korral ette valmistada kiirendatud rakenduseeskirjade kohaselt. See tagab suurema järjekindluse ning peaks lihtsustama sertifitseerimist. Teisel etapil tuleks järelevalvemenetluste ühtlustamise huvides kõik pädevatele asutustele esitatud nõuded, mis algselt lisatakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise ja lennujuhtide litsentsimise määruste eelnõudesse, samuti neisse rakenduseeskirjadesse (AR-osa) integreerida. Lisaks tuleks neid kohandada Euroopa Liidu aluspõhimõtetega, rakendades ellu algmääruses esitatud järelevalve, jõustamise, pädevate asutuste vahelise infovahetuse ja sertifikaatide vastastikuse tunnustamise põhimõtted, mida amet on NPA 2008-22 ettepanekuga juba alustanud.
- ii. Nimetatud nõuetega tuleks integreerida ka ICAO soovitatava **riikliku ohutusprogrammi** põhimõtted. Amet on seda tööd juba alustanud NPA 2008-22 algse ettepaneku sätete kohandamisega ning Euroopa lennundusohutuse programmi<sup>13</sup> rakendamisega.
- iii. Funktsionaalsete süsteemide **ohutusosalaste muudatuste ohutusjärelvalve** (endised määruse (EÜ) nr 1315/2007 artiklid 8 ja 9) on vaja ühtlustada, nagu punktis a juba kirjeldatud, ning ühisesse reguleerivasse raamistikku integreerida.
- iv. Niinimetatud **ohutusega mitteseotud nõuded** teenuseid osutavate organisatsioonide sertifitseerimisel ning nende määratlemine. Teemat on arutatud normatiivrühmade ekspertidega nende töökohtumistel ja *ad hoc* kohtumistel. Ühtse õhuruumi komitee 34. istungil otsustati, et Euroopa Komisjon esitab ühtse õhuruumi komiteele läbivaatamiseks ettepaneku ohutusega mitteseotud nõuete käsitlemise kohta.

Vajadus terminoloogiat võimalikult suurel määral ühtlustada, et määrata viivitamata nimetus pädevate asutuste aktidele ohuolukordadele reageerimisel. Käesoleva arvamuseseemeks oleva määruse eelnõu kavandatavas artiklis 13 (endine määruse (EÜ) nr 1315/2007 artikkel 12) kasutatakse mõistet „ohutusjuhised“, samas kui EASA NPA 2008-22 sisaldab ICAO mõistet „kohustuslik ohutusteave“. Lisaks on amet EASA NPA 2009-0<sup>14</sup> raames teinud ettepaneku kasutada mõistet „ohutusjuhised“ meetmete kohta, mida ametil võidakse lubada anda tegevuste tagasiulatuvate lennukõlblikkuse nõuete käsitlemiseks (ohutuse parandamine) ning õhusõiduki

<sup>13</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/g/doc/COMMS/easanews/EASA-Newsletter-issue-3.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/easanews/EASA-Newsletter-issue-3.pdf)  
[http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/g/doc/About\\_EASA/Manag\\_Board/2009/EASA%20MB%2003-2009%20Summary%20of%20Discussions%20MB%20Special%20Meeting.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/About_EASA/Manag_Board/2009/EASA%20MB%2003-2009%20Summary%20of%20Discussions%20MB%20Special%20Meeting.pdf).

<sup>14</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-01.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-01.pdf)

kasutamissobivuse andmete kindlakstehtud puuduste kõrvaldamise korralduste andmiseks. Kummalgi juhul kasutatavatele mõistetele antakse nõuetekohane hinnang teisel etapil.

21. Nimetatud ettepanekud koos asjaomaste ICAO standardite ja soovituslike tavade ülevõtmisega peaksid, nagu juba öeldud, olema normatiivtöö teisel etapil esmaseks prioriteediks. Käesolevad määruste ettepanekud on ametile teise etapi lähtepunktiks.

**c) *Amet kui pädev asutus vastavalt algmääruse artiklile 22a ning rakenduseeskirjade eelnõu artikli 3 põhjalikum selgitus***

22. Euroopa kaasseadusandja järgis ka 2009. aastal ühtse Euroopa taeva II paketi vastuvõtmisel ning käesoleva ameti volituste lennuliikluse korraldamisele / aeronavigatsiooniteenustele laiendamise korral põhimõtet, et ohutusalane regulatsioon seisab operatiivülesannetest lahus (aeronavigatsiooniteenuste osutajate sertifitseerimiskohustus ja üldjuhul riiklike järelevalveasutuste väljastatavad sertifikaadid). Seepärast pole kahtlust, et liikmesriigi määratud või loodud riiklik järelevalveasutus on nende aeronavigatsiooniteenuste osutajate sertifitseerimise ja järelevalve pädev asutus, mille peamine tegevuskoht ja, vajaduse korral, registrijärgne asukoht on selles liikmesriigis. See on loogiline ka subsidiaarsuse ja lähedusega seotud kaalutlustest tulenevalt. See arusaam on sätestatud käesoleva arvamuse esemeks olevate kavandatavate rakenduseeskirjade artikli 3 punktis a.
23. Lisaks võeti ühtse Euroopa taeva I paketiga kasutusele rohkem kui ühe liikmesriigi õhuruumi hõlmavate funktsionaalsete õhuruumiosade mõiste. Rohkem kui ühe liikmesriigi vastutusalasse kuuluvat õhuruumi hõlmavate funktsionaalsete õhuruumiosade kohta nägi Euroopa kaasseadusandja ette, et asjaomased liikmesriigid sõlmivad kokkuleppe konkreetses funktsionaalses õhuruumiosas aeronavigatsiooniteenuste osutajatega. Seda sätet korrati ka ühtse Euroopa taeva II paketi vastuvõtmisel. Nimetatud põhimõtet võiks rakendada paljude eri lahendustega; näiteks võiks määrata ühe riikliku järelevalveasutuse teostama kõikide funktsionaalses õhuruumiosas aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjärelevalvet; jätta kehtima funktsionaalses õhuruumiosas aeronavigatsiooniteenuste osutajate territoriaalse pädevuse või määrata mitu riiklikku järelevalveasutust, kellest igaüks vastutaks konkreetse teenuseliigi eest. Ameti kavandatavad rakenduseeskirjad ei tohiks piirata olemasolevate ühtse Euroopa taeva sätete kohaldamist, mis lubavad liikmesriikidel valida, missugust funktsionaalses õhuruumiosas aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjärelevalve korda kohaldada. Seepärast viidatakse kavandatavas artikli 3 punktis b funktsionaalsesse õhuruumiosas kuuluvate liikmesriikide vahelisele kokkuleppele, kuna määruse (EÜ) nr 550/2004 kohaselt võib liikmesriikide vaheline kokkulepe muu hulgas hõlmata järelevalveülesannetega seotud vastutuse täpset jaotust.
24. Määrus (EÜ) nr 550/2004 lubab sertifitseerida komplekssete aeronavigatsiooniteenuste osutajaid (nt marsruudi lennuliikluskorraldusteenuste pakkuja, kes pakub ka lennuvälja lennujuhtimistorni teenuseid, lennuinfo-, side-, navigatsiooni- või muid aeronavigatsiooniteenuseid), aga ka eraldatud teenuste osutajaid (nt ühe lennuvälja operaator, kes pakub oma tegevuskohas lennujuhtimistorni teenuseid, või üksnes raadionavigatsiooni signaalide pakkuja). Seda võimalust on juba laialdaselt kasutatud: 2009. aasta juunis avaldatud EUROCONTROLi aruanne ühtse Euroopa taeva rakendamisest<sup>15</sup> andis sertifitseeritud aeronavigatsiooniteenuste osutajate arvuks 212, mida on oluliselt rohkem, kui ELis liikmesriike. Nii suur arv ei oleks muidugi võimalik ilma peamiselt riiklikult aeronavigatsiooniteenuste osutajalt teatavate aeronavigatsiooniteenuste eraldamiseta. Tulevikus võivad SESAR ja NEXTGEN tuua lennuliikluse juhtimisse ja aeronavigatsiooniteenustesse olulisi uuendusi, eriti digitaalse info vahetamise ja sellega seoses vajaliku sidevõrgu osas. Eelkõige SESARi korral on

---

<sup>15</sup> [http://www.eurocontrol.int/Issip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport\\_WEB.pdf](http://www.eurocontrol.int/Issip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf).

eesmärgiks seatud mitte üksnes raadiolainete levialasse jäävate mobiilsete andmesideühenduste kasutamine, vaid ka satelliidipõhine lennunduse mobiilside. Miski ei takista registrijärgselt väljaspool liikmesriike asuval satelliitside pakkujal teenuste osutamist Euroopa Liidu lepingu kohaldamisalasse kuuluval territooriumil. Näiteid võib olla teisigi, nt instrumendiprotseduuride projekteerimise või lennujuhtimissüsteemide andmetega varustamise vallas.

25. Algmääruse artikli 22a punkt b nõuab, et amet vastutaks sertifikaatide ja lubade väljaandmise eest väljaspool Euroopa Liidu lepingu kohaldamise territooriumi asuvatele organisatsioonidele, mis osutavad teenuseid Euroopa Liidu lepingu kohaldamisalasse kuuluva territooriumi õhuruumis. Seepärast on amet neil juhtudel neile organisatsioonidele sertifikaatide väljaandmise pädev asutus. Kavandatavad rakenduseeskirjad peavad olema eespool nimetatuga kooskõlas ja see on ka kavandatavate rakenduseeskirjade artikli 3 punkti c põhjendus.
26. Oma 2008. aasta novembri teatise<sup>16</sup> ameti ülesannete teistkordse laiendamise kohta märkis Euroopa Komisjon, et koos uute tehnoloogiate arenguga tekivad kogu kontinendil või veelgi suuremal alal tegutsevad teenuseosutajad. Juba praegu on sellisteks näideteks satelliitnavigatsiooni vallas EGNOSi<sup>17</sup> teenuseosutajate rühmitus ja Galileo<sup>18</sup> tulevane operaator, EAD<sup>19</sup>, sideteenuste alal ARINC, SITA<sup>20</sup> ja teised. Euroopa ühiseeskirjad peaksid võimaldama tagada nende uute organisatsioonitüüpide eduka, järjekindla ja koordineeritud sertifitseerimise.
27. Euroopa kaasseadusandja on otsustanud (algmääruse artikli 22a punkt c), et amet väljastab sertifikaadid üleeuroopalisi lennuliikluse korraldamise / aeronavigatsiooniteenuseid osutavatele organisatsioonidele ja uuendab neid. Kavandatav artikli 3 punkt d üksnes kordab rakenduseeskirjade tasandil otsust, mille Euroopa kaasseadusandja on juba teinud.
28. Nagu eespool juba märgitud, jääb siiski püsima küsimus sellest, kas ameti väljastatav sertifikaat peaks hõlmama üksnes üleeuroopalistele aeronavigatsiooniteenuste osutajatele kohaldatavaid ohutuslaseid sertifitseerimise nõudeid või kõiki nõudeid (st nii ohutuslaseid kui ka ohutusega mitteseotuid ehk sätteid, millel puudub otsene mõju ohutusele). Ehkki otsustati, et Euroopa Komisjon esitab ohutusega mitteseotud sertifitseerimise nõuete alase ettepaneku arutamiseks ühtse õhuruumi komiteele, on amet seisukohal, et igal aeronavigatsiooniteenuste osutajal peab olema üks sertifikaat, mis kinnitab vastavust kõikidele kehtivatele juriidilistele nõuetele, kuna:
  - järelevalvefunktsiooni jagamine ameti ja riikliku järelevalveasutuse vahel viiks sertifitseerimisprotsessi dubleerimise või vastutuse ebaselge jaotuseni, mis koormaks reguleeritavaid organisatsioone.
  - Selline koormamine oleks vastuolus algmääruse artikli 2 lõike 2 punktiga c, mis nõuab ametilt reguleerimis- ja sertifitseerimisprotsesside kuluefektiivsuse parandamist ning riiklikul ja ELi tasandil dubleerimise vältimist;
  - algmäärus ei piira sertifitseerimist ohutuslase sertifitseerimisega (algmääruse artikli 3 määratluse kohaselt on sertifitseerimine „mis tahes vormis tunnustus, et toode, osa või seade, organisatsioon või isik vastab kehtivatele nõuetele, kaasa arvatud käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade sätetele, ning sellist vastavust tõendava asjakohase sertifikaadi väljaandmine”);

<sup>16</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0578:FIN:ET:DOC>.

<sup>17</sup> EGNOS: Euroopa Geostatsionaarne Navigatsioonilisüsteem.

<sup>18</sup> Galileo on Euroopa satelliitnavigatsioonisüsteem.

<sup>19</sup> EAD: Euroopa andmebaas.

<sup>20</sup> ARINC ja SITA: Aeronautical Radio Inc ja Société internationale des Télécommunications aéronautiques pakuvad lennundusele suunatud sideteenuseid.

- algmääruse artikkel 22a ei piira ameti väljastatavate sertifikaatide kohaldamisala ja sisu, mis peaks sellisel juhul hõlmama kohaldatavate nõuete kogu ulatust;
  - ohutusalaste ja ohutusega mitteseotud nõuete teineteisest eraldamine on mõneti meelevaldne ning nõuaks põhjalikku arutelu.
29. Amet on arvamusel, et ohutusalaste ja ohutusega mitteseotud sertifitseerimisnõuete järelevalvega seotud kohustuste jaotamine erinevate pädevate asutuste vahel kahjustaks Euroopa kaasseadusandja eesmärki ning ei ole juriidiliselt vajalik. Lisaks oleks selline otsus vastuolus algmääruse eesmärkidega, mis nõuavad teatavate teenuseosutajate osas sertifitseerimis- ja järelevalveülesannete tsentraliseerimist.
30. Lisaks, nagu eespool juba selgitatud, teeb lõpliku seadusandliku ettepaneku niinimetatud ohutusega mitteseotud sätete kohta Euroopa Komisjon.

#### IV. Regulaatiivse mõju hinnang

31. Regulaatiivse mõju hinnangu eesmärk on hinnata kavandatavate eeskirjade ja nõuete mõju ja tagajärgi. Hindamise eesmärk on niisiis algmääruse rakendamisega seotud otsustamisprotsessile kaasa aidata (nt aidata tuvastada, missugune võimalik reguleerimisviis avaldaks reguleeritavatele isikutele/organisatsioonidele vähim mõju).
32. Mõju hindamise eesmärki ja meetodikat on selgitatud mitmes dokumendis, nt Euroopa lennundusohutusameti (EASA) pädevuse laiendamise regulaatiivse mõju hinnangus lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste reguleerimisele.
33. III peatükis juba kirjeldatud põhjustel sisaldab käesolev arvamus rakenduseeskirjade kogumit, mis on kopeeritud ühtse Euroopa taeva määrustest, eelkõige määrusest (EÜ) nr 2096/2005 ja määrusest (EÜ) nr 1315/2007. Nimetatud määruste sisu ei ole kavas muuta selliselt, et see nõuaks täiendavat analüüsi regulaatiivse mõju hindamise vormis. Kavandatavatel minimaalsetel algmääruse rakendamisega seotud muudatustel ei ole täiendavat uurimist väärivaid alternatiive ega variante.
34. Seepärast ei ole regulaatiivset mõju hinnatud. Amet soovib siiski rõhutada, et mõningad andmed mõjutatud elanikkonna kohta on uue eeskirjade kogumi kontekstis huvipakkuvad. Nendega saab tutvuda EUROCONTROLi aruandes ühtse Euroopa taeva õigusaktide rakendamise kohta,<sup>21</sup> milles on esitatud lennuliikluse korraldamise / aeronavigatsiooniteenustega seotud organisatsioonide ja isikute arv Euroopa Liidu liikmesriikides, Norras ja Šveitsis.
35. Oma 2008. aasta aruandes<sup>22</sup> tõi EUROCONTROL välja mõningad üleeuroopalised küsimused, mis vajaksid Euroopa tasandi meetmeid:
- lennuliiklusvoo juhtimise ja õhuruumi korraldamise ohutusjärelevalve korra puudumine riiklikel järelevalveasutustel, eelkõige lennuliiklusvoo juhtimise kesksete voogude juhtimise üksuste jaoks;
  - formaalse ohutusjärelevalve korra puudumine piiriüleste olukordade puhuks;
  - uute süsteemide kasutusse lubamisel ja olemasolevate süsteemide muutmisel olulise muudatuste ohutusjärelevalve nõrk rakendamine riiklike järelevalveasutuste poolt;
  - ühtse Euroopa taeva määrustega ette nähtud jõustamismeetmete puudumine sertifitseeritud teenuseosutajate poolsete ühtse Euroopa taeva määruste rikkumiste puhuks;
  - üldised probleemid seoses topeltreguleerimise, õiglase kultuuri arengu ning ressursside, eelkõige kvalifitseeritud audiitorite kättesaadavusega.

<sup>21</sup> [www.eurocontrol.int/Issip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport\\_WEB.pdf](http://www.eurocontrol.int/Issip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf).

<sup>22</sup> [http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc44\\_e1.0.pdf](http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc44_e1.0.pdf).



36. Oma 2009. aasta aruandes rõhutas EUROCONTROL, et valdkonnas registreeritud õnnetused ja vahejuhtumid näitavad endiselt, et peamised riskid on tuvastatud ja edukalt maandatud. Paljudel juhtudel aga on ressursside ja oskuste tase ohutuse parandamiseks vajalike ohutusosalaste kohustuste täitmiseks ebapiisav.
37. Ehkki võib järeldada, et lennuliikluse juhtimise / aeronavigatsiooniteenuste valdkonnas vahetud riskid puuduvad, on käsitlemist vajavaid aspekte siiski veel palju. Järelevalve, seire ja jõustamine on endiselt valdkonnad, kus võiks arengut soovida, ning lennuliikluse juhtimise / aeronavigatsiooniteenuste ohutusmeetmete rakendamine ei ole endiselt ühtne. EASA süsteemi laiendamise regulatiivse mõju hinnangus lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste reguleerimisele on see juba märgitud ning käesolev analüüs kinnitab, et meetmeid on vaja võtta. Eesmärgiks on eelkõige selge reguleerimine ning ühetaoline rakendamine ja järelevalve. Seda hinnatakse ja uuritakse täiendavalt teisel rakendusetapil.

## V. Järeldused

38. Amet on koostanud käesoleva arvamuse vastuseks Euroopa Komisjoni ja ühtse õhuruumi komitee taotlusele rakendada Euroopa lennundusohutuse reguleerimise süsteemi lennuliikluse korraldamisele ja aeronavigatsiooniteenustele esimesel etapil nn kiirendatud menetlust kasutades. Seda tehes on amet hoolikalt läbi kaalunud protsessi käigus komisjonilt, ühtse õhuruumi komiteelt ja EASA haldusnõukogult ning asjaomastelt sidusrühmadelt saadud lisaandmed.
39. Amet on kindlal veendumusel, et kiirendatud protsess toob ohutuse reguleerimise süsteemile kiiret kasu, mis väljendub näiteks järgmises:
- amet saab välja töötada vajalikud täitmise vastuvõetavad viisid ja sertifitseerimisnõuded, mille kasutamine lihtsustab nõuete täitmist ning lisab vajalikku proportsionaalsust ja subsidiaarsust. See eeldab ka valdkonna heade tavade kasutamist;
  - kehtivad uued eeskirjad võimaldavad ametil alustada standardimiskontrolle, mille eesmärk on tagada ühiseeskirjade ohutu ja ühetaoline kohaldamine ning aidata asutustel ohutusjärelevalve funktsiooni täita;
  - amet saab pädevaks asutuseks talle õigusaktidega määratud ülesannete täitmisel – üleeuroopaliste ja Euroopa Liitu mittekuuluvate aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning Euroopa-väliste lennujuhtide koolitusorganisatsioonide jaoks;
  - ka selles valdkonnas saab hakata kohaldama Euroopa lennundussüsteemi muid elemente – näiteks rahvusvahelisi koostöölepinguid ja algmääruses sätestatud jõustamismeetmeid;
  - amet saab võimaluse kaasa aidata ühtse Euroopa taeva II paketi rakendamisele erinevate reguleerimismeetmete abil, sealhulgas funktsionaalsete õhuruumiosade korraldamise toetamise, lennuliikluse juhtimise võrgu haldusfunktsioonide ohutusjärelevalve ning SESAR-programmi rakendamise toetamise abil.
40. Amet soovib komisjonil alustada lõppmenetlust käesoleval arvamusel põhinevate rakenduseeskirjade eelnõude vastuvõtmiseks ja ühtse Euroopa taeva olemasoleva regulatsiooni vastavaks muutmiseks, et vältida topeltreguleerimist ja nõuete vastuolusid.

Köln, 28. mai 2010.

P. GOUDOU  
Tegevdirektor