

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal**„Lennunduspakett II“, mis hõlmab järgmist:**

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 216/2008“

[COM(2015) 613 final 2015/0277 (COD)]

ja

„Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile ja nõukogule „Euroopa lennundusohutusprogramm““

[COM(2015) 599 final]

(2017/C 075/19)

Raportöör: **Raymond HENCKS**

Kaasraportöör: **Stefan BACK**

Konsulterimistaotlus	Euroopa Liidu Nõukogu, 19.1.2016
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõige 2
Vastutav sektsioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	15.11.2016
Vastuvõtmine täiskogus	14.12.2016
Täiskogu istungjärk nr	521
Hääletuse tulemus	184/1/2
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Komitee pooldab riskihindamisel ja tulemuslikkusel põhinevat uut lähenemisviisi, juhul kui kohustuslikud eeskirjad jäävad kehtima kõikjal, kus see on vajalik ohutuse tagamiseks. Komitee leiab, et selle muutuse edukas rakendamine töömeetodites ja töökultuuris nõuab aega ja piisavaid vahendeid. Komitee rõhutab ka, et üleminek peab toimuma tihedas koostöös töötajate ja sidusrühmadega.

1.2. Komitee on nõus, et Euroopa Lennundusohutusamet (EASA) peaks koostöös ja kokkuleppel liikmesriikidega jagama suuremat vastutust julgeoleku eest, sealhulgas hädaolukordi puudutavate erieeskirjade osas, tingimusel, et tagatud on piisavad vahendid, et võimaldada EASA-l edukalt täita oma ülesandeid selles valdkonnas. Lisaks on komitee seisukohal, et määrust (EÜ) nr 300/2008 tuleks muuta, pidades silmas pärast 2008. aastat toimunud arengut.

1.3. Komitee juhib tähelepanu asjaolule, et taustsüsteem, milles tsiviillennundus tegutseb, on tehnika kiire arengu – sealhulgas ka digiteerimise – ning uute ärimudelite ja uute tööhõive- ja teenuste osutamise mudelite arengu tõttu kiiresti muutuv. Komitee arvates on määruse korrapärase hindamine iga viie aasta tagant, nagu ettepanekus sätestatud, väga oluline. On oluline, et mõju hindamise raames hinnataks ammendavalt nimetatud arengute võimalikke ohutuse ja julgeoleku aspekte ning kavandataks ja võetaks õigeaegselt asjakohaseid meetmeid.

1.4. Komitee väljendab heameelt maapealse teeninduse kõnealuse määruse kohaldamisalasse lisamise üle ning soovitab kaaluda maapealse teeninduse pakujate ja töötajate sertifitseerimise nõuet, kellel on ohutuse seisukohast kriitiline roll.

1.5. Komitee tervitab salongipersonali sertifitseerimismuudatuste väljatöötamist, kuid avaldab kahetsust, et komisjon ei tee ettepanekut salongipersonali litsentseerimissüsteemi kohta.

1.6. Komitee kiidab mehitamata õhusõidukite lisamist ettepaneku kohaldamisalasse ning rõhutab, et oluline on kehtestada kõrged standardid.

1.7. Komitee hoiatab lennukite seadmeid puudutavate sertifitseerimis- ja kontrollinõuete liigse keerukuse ja dubleerimise eest, välja arvatud juhul, kui see on ohutuse tagamise eesmärgil selgelt põhjendatud.

1.8. Komitee märgib kiitvalt ära ettepanekus nimetatud liikmesriikide ametiasutuste järelevalve-, koostöö- ja abifunktsiooni, ning loodab, et see viib ohutuse, parema teabevahetuse ja võrdlusanalüüsi osas jätkuvalt kõrgete, ühtlustatud ja tõhusate standarditeni, mis tagab parema ressursitõhususe. Sellega seoses võtab komitee teadmiseks lennundusohutuse Euroopa tegevuskava ja Euroopa lennundusohutusprogrammi ning võimalused, mida need pakuvad kõrgemate ja ühtlustatud ohutusnõuete arendamisel ja rakendamisel.

1.9. Komitee toetab ettepanekut ülesannete vabatahtliku ülekandmise mehhanismi kohta riikide ametiasutustelt EASALE, mis hõlmab ka erisätteid hädaolukordade puhuks.

1.10. Komitee on seisukohal, et mitmes ELi liikmesriigis tegutsevatele ettevõtjatele ette nähtud võimalus valida EASA oma pädevaks asutuseks peab vajama pädeva riikliku asutuse või asutuste teavitust. Eelnimetatud ettevõtjate võimalust valida EASA oma pädevaks asutuseks ei saa kohaldada artiklite 59 ja 60 alla kuuluvatele meetmetele.

1.11. Komitee märgib, et teabevahetus on oluline ja leiab, et ohutuse suurendamise eesmärgil saadud teavet ei tohi kasutada kohtumenetlustes, välja arvatud erandlikel asjaoludel, nt tahtliku rikkumise korral. Tuleb tagada õiglane suhtumine ning komitee kordab oma ettepanekut välja töötada ja rakendada õiglase suhtumise harta.

1.12. Komitee võtab teadmiseks ettepaneku kehtestada ühtse Euroopa taeva teenuste eest tasu EASA tegevuse rahastamisvahendina hoolimata asjaolust, et sisulised eeskirjad selle tasu kohta lisatakse sätetesse, mis ei ole veel paigas. Lisaks ei ole selge, milline on kavandatud tasude seos marsruudi navigatsioonitasude süsteemiga, mida praegu haldab mitmepoolse lepingu osalisriikide nimel Eurocontrol. Seda arvestades leiab komitee, et oleks ennatlik sätestada õigusaktiga, kuidas kasutada tulu, mis saadakse tasudest, mida ei ole veel olemas ning mille kujundamiseks on mitmeid valikuvõimalusi. Seepärast soovib komitee see ettepanek tagasi lükata.

1.13. Arvestades, et EASA kehtestab eeskirjad sertifitseerimise ja ohutuse kriteeriumide kohta, mis võivad pakkuda huvi ka üldsusele, teeb komitee ettepaneku, et sedalaadi tekstid tõlgitaks kõikidesse ELi ametlikesse keeltesse. Läbipaistvuse huvides peaks EASA veebisait olema kättesaadav ka muudes keeltes peale inglise keele. Sellega seoses soovib komitee juhtida tähelepanu ka Euroopa Liidu põhiõiguste hartale, eelkõige selle artiklile 21.

1.14. Seoses ettepanekuga leevendada õhusõidukite märgrendi formaalseid nõudeid tuleb komitee meelde, et kõnealune määruse ettepanek käsitleb peamiselt ohutuse küsimusi, kusjuures märgrendiga seotud küsimused on seotud äritegevuse, turulepääsu ja konkurentsi. Neil võib olla ka märkimisväärne sotsiaal-majanduslik mõõde. Seetõttu ei soovita komitee praeguses etapis muuta märgrendi puudutavaid sisulisi sätteid ning leiab, et seda küsimust tuleks käsitleda määruse (EÜ) nr 1008/2008 läbivaatamise juures.

1.15. Seoses määruse (EL) nr 996/2010 käimasoleva hindamisega viitab komitee tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustiku (ENCASIA) tähtsusele ja peab oluliseks, et sellele olulisele tegevusele eraldataks piisavalt vahendeid. Komitee viitab lisaks ka oma märkusele õiglase suhtumise kultuuri kohta eespool punktis 1.11.

2. Sissejuhatus

2.1. Ohutust käsitleva määruse ettepanekuga⁽¹⁾ asendatakse 2008. aasta määrus⁽²⁾. Ettepanekus on säilitatud ja/või ajakohastatud 2008. aasta määruse teatavad sätted ning sellesse on lisatud uusi meetmeid. See põhineb Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni (ICAO) standarditel ning avalikel konsultatsioonidel liikmesriikide ja sidusrühmadega, sealhulgas sotsiaalpartneritega. Selle aluseks on komisjoni aruanne Euroopa lennundusohutusprogrammi kohta⁽³⁾ ja mitmed uuringud. See on samm teatise „Euroopa lennundusstrateegia“⁽⁴⁾ rakendamise suunas.

2.2. Ettepanekuga võetakse ohutuseeskirjade suhtes kasutusele ennetamisel, riskihindamisel ja tulemuslikkusel põhinev lähenemisviis, et parandada ressursitõhusust ja tõhustada järelevalvealast tööd kõigil tasanditel. Selle eesmärk on kõrvaldada ohutuse puudujäägid ning võtta paremini arvesse lennundusohutuse ja muude valdkondade, nagu lennundusjulgestuse ja keskkonnakaitse omavahelisi seoseid.

2.3. Ettepaneku eesmärk on suurendada jõustamist ja järelevalvet kõikjal ELis Euroopa ja riikliku tasandi ametiasutuste vahelise tiheda koostöö kaudu, mis hõlmab ka teabevahetust ning tõhusat kontrolli ja seiret. Sellega ajakohastatakse 2008. aasta määrust tehniliste arengute, näiteks mehitamata õhusõidukite osas.

2.4. Komisjon hindab praegu määrust (EL) nr 996/2010, mis käsitleb tsiivilennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimist ja ennetamist, ja soovib teada komitee seisukohti (komisjoni talituste töödokument määruse (EL) nr 996/2010 rakendamise kohta). 2010. aastal võttis komitee vastu arvamuse kõnealuse määruse ettepaneku kohta⁽⁵⁾.

3. Üldised märkused

3.1. Komitee kiidab heaks ettepaneku eesmärgi tugevdada tsiivilennunduse ohutuse ja julgeoleku eeskirju ja ning muuta selgemaks Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) roll julgeoleku valdkonnas. Komitee nõustub ka ettepanekuga, et EASA pakuks komisjonile tehnilist abi ohutusalaste õigusaktide rakendamisel ning et talle antaks volitused võtta kokkuleppel komisjoniga ja pärast liikmesriikidega konsulteerimist sellekohaseid meetmeid.

3.2. Komitee on nõus, et Euroopa Lennundusohutusamet peaks koostöös ja kokkuleppel liikmesriikidega jagama suuremat vastutust julgeoleku tagamise eest, sealhulgas hädaolukordi puudutavate erieeskirjade osas, tingimusel, et tagatud on piisavad vahendid, et võimaldada EASA-l tulemuslikult täita oma ülesandeid asjaomases valdkonnas. Komitee on samuti seisukohal, et määrus (EÜ) nr 300/2008, mis käsitleb tsiivilennundusjulgestuse ühiseeskirju, on pärast 2008. aastat toimunud arengute tõttu aegunud ning see tuleks võtta uuesti läbivaatamisele.

3.3. Ettepaneku eesmärk on valmistada ELi lennundusohutuse õigusraamistik ette järgmise 10–15 aasta väljakutsetega toimetulekuks. Komitee leiab, et tehnoloogiline areng ja pidevalt muutuvad ohutusriskid, näiteks mehitamata õhusõidukite tekkimine, uued küberkuritegevuse vormid, maandumise laserite abil takistamise oht jne, moonutavad nii pika ajavahemiku prognoose. Seepärast leiab komitee, et tsiivilennunduse ohutuseeskirjad tuleks korrapäraselt ja sageli läbi vaadata. Seetõttu toetab komitee ettepanekut hinnata uut määrust iga viie aasta järel.

3.4. Komitee kinnitab taas,⁽⁶⁾ et jätkusuutliku lennundusstrateegia nurgakivi on ohutus ning et selles küsimuses ei ole põhjust enesega rahuloluks. Seetõttu tuleks ettepaneku lähenemisviisi hinnata nende nõuetega seoses, võttes eelkõige arvesse komisjoni eesmärgi⁽⁷⁾ tuvastada ja lahendada ohutusriske kiiremini ja tõhusamalt, minnes üle riskipõhiselt mõtteviisilt üle tulemuspõhisele, säilitades samas vähemalt samal tasemel üldise ohutuse.

⁽¹⁾ COM(2015) 613 final.

⁽²⁾ ELT L 79, 19.3.2008, lk 1

⁽³⁾ COM(2015) 599 final.

⁽⁴⁾ COM(2015) 598 final; ELT C 389, 21.10.2016, lk 86.

⁽⁵⁾ ELT C 21, 21.1.2011, lk 62.

⁽⁶⁾ ELT C 13, 15.1.2016, lk. 169.

⁽⁷⁾ COM(2015) 598 final.

3.5. Kavandatav meetod on *proportsionaalsem ja paindlikum ohutuse reguleerimine*. Eesmärk on teha ohutusriskid kindlaks ja neid vähendada kiiremini ja tõhusamalt, kasutades riskihindamisel ja tulemuslikkusel põhinevat lähenemisviisi, et tagada üldise ohutuse kõrgem tase. Komitee tervitab seda lähenemist, kuid juhib tähelepanu sellele, et mõned korralduslikud eeskirjad peavad jääma kehtima, et tagada võrdsed tingimused. Lisaks nõuab selline oluline üleminek piisavaid vahendeid ning üleminekuprotsessi, mis on kõigile sidusrühmadele, sealhulgas töötajatele, läbipaistev ja mis annab osalejatele vajalikku aega, et muuta suhtumist, mida uue lähenemisviisi täielik rakendamine eeldab.

3.6. Komisjoni tellitud uuringus lennuametite inimressursside kättesaadavuse, kasutamise tõhususe ja arengu ning Euroopa lennundusohutussüsteemi rahastamise kohta (ressursside tugiuuring) leiti, et ressursside ja töökoormuse tasakaal on viimase kümne aasta jooksul halvenenud, ning tuvastati puudujääke töötajate kvalifikatsioonis. Uuringus esitatakse rida võimalusi selle dilemma lahendamiseks. Komitee rõhutab vajadust leida lahendus sotsiaaldialoogi raames.

3.7. Teises uuringus, mis käsitles tulemuslikkuse kavasid ja tulemuspõhist lähenemisviisi, uuriti võimalust võtta lennundusohutuse juhtimises kasutusele tulemuslikkuse elemendid (tulemuslikkuse tugiuuring). Järeldati, et see on teostatav, kuid hoiatati selle kiire juurutamise eest tehnilistel põhjustel. Uuringus leiti, et tulemuspõhise lähenemisviisi eeliste täpne määramine enne selle rakendamist ei ole võimalik. Komitee arvates rõhutatakse kõnealuse uuringu järeldustes, kui oluline on uue lähenemisviisi hoolikas ja järjekindel rakendamine.

3.8. Sellega seoses juhib komitee tähelepanu ühiskondliku ja sotsiaalse arengu küsimusele, sealhulgas uued tööhõivevormid ja uued ärimudelid, mis on sageli seotud digitaalajandusega ka lennundusturul, ning sellise arengu mõjust ohutusele. Teatistes Euroopa lennundusstrateegia kohta ⁽⁸⁾ ja mitmetes komitee arvamustes ⁽⁹⁾ leitakse, et nendele küsimustele tuleks pöörata piisavat tähelepanu. Komitee leiab, et neid tuleb arvesse võtta ka ettepanekut rakendades, sealhulgas rakendusmeetmete mõju hindamisel.

3.9. EASA peab hindama asutuste tulemuslikkust lennundusohutuse Euroopa tegevuskava kontekstis, kuid ta ei ole veel püstitanud ohutusalaseid tulemuseesmärke oma vastutusalas olevatele asutustele. See omakorda näitab, kui tähtis on kiiresti ja tõhusalt lahendada eespool punktis 3.6 märgitud ressursiprobleemid.

3.10. Euroopa lennundusohutusprogrammi eeskirju, meetmeid ja menetlusi tuleks jälgida, et hinnata nende asjakohasust ja tõhusust. Järelevalve peaks põhinema sellistel näitajatel nagu õigusnormide täitmine, ohutust mõjutavate teatud liiki juhtumite esinemise sagedus, õnnetus- ja surmajuhumite arv ning ohutusjuhtimissüsteemide valmidusaste. Liikmesriigid kasutavad neid näitajaid vastavalt Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõuetele „ohutusalase tulemuslikkuse vastuvõetava taseme“ määramiseks oma riigis. Ettepanekus rõhutatakse koostööd EASA ja liikmesriikide asutuste vahel, sealhulgas EASA rolli artiklites 61–63 märgitud uue andmekogu haldajana. Komitee rõhutab, kui oluline on see tegevus järelevalve ja jõustamissüsteemi parandamiseks.

4. Konkreetsete märkused

4.1. Keskkonnakaitse

Komitee kiidab heaks keskkonnaküsimusi käsitleva uue sätte lisamise, mis hõlmab ka keskkonnaülevaate avaldamist EASA poolt iga kolme aasta järel.

4.2. Kolmandate riikide sertifikaatide tunnustamine

Komitee rõhutab oluliste partnerriikidega vastastikuse tunnustamise lepingute sõlmimise tähtsust, et toetada ELi avioonikatööstust ja rahvusvahelist kaubandust kõnealuses sektoris.

⁽⁸⁾ COM(2015) 598 final, osa 2.3.

⁽⁹⁾ ELT C 13, 15.1.2016, lk 169, punkt 3.1.3; ELT C 13, 15.1.2016, lk 110, punkt 2.7; ELT C 389, 21.10.2016, lk 86, punkt 1.3.

4.3. *Maapealne teenindus*

4.3.1. Komitee tervitab asjaolu, et maapealne teenindus kui Euroopa tsiviillennunduse ohutuse oluline osa on lisatud käesoleva määruse kohaldamisalasse.

4.3.2. Komitee soovib siiski kaaluda maapealse teeninduse osutajate ning maapealse teeninduse nende töötajate sertifitseerimise nõuet, kellel on ohutuse seisukohast kriitiline roll. Ettepaneku VII lisa toodud olulisi nõudeid tuleks edasi arendada ja täpsustada, eeskätt koolitusstandardite ja kvalifikatsioonide osas.

4.3.3. Teised kaalumist vajavad küsimused on muu hulgas:

— töötajate ja eri teenuseosutajate arv õhusõiduki kohta vastavalt lennuki teenindamise ajale;

— terviseriskid, mis tulenevad kokkupuutest õhusaastega lennurajal.

4.4. *Lennuväljaseadmed*

4.4.1. Seoses määruse artiklis 31 sätestatud lennuväljaseadmete sertifitseerimise nõudega võtab komitee teadmiseks, et lennuväljaseadmeid sertifitseeritakse tavapäraselt elektriseadmete ja muude süsteemide kohta kehtivate menetluste kohaselt. Täiendav sertifitseerimissüsteem tähendaks topeltreguleerimist, mille kasutegur oleks üliväike või hoopis olematu. Seepärast soovib komitee asendada kavandatud artikkel 31 tekstiga, milles on sätestatud, et EASA reageerib asjakohaselt, kui ohutust käsitlevad andmed näitavad, et seadmed, mida kasutatakse või kavatakse kasutada uue määruse kohaldamisalasse kuuluvatel lennuväljadel, kujutavad endast ohutusrisiki.

4.5. *Salongipersonal*

Komitee tervitab IV lisa sätestatud uusi olulisi nõudeid ning salongipersonali sätete konsolideerimist artiklisse 21. Komitee väljendab kahetsust, et ettepanekus kasutatakse terminit „tunnistus“ ja mitte „litsents“ hoolimata asjaolust, et IV lisa punktis 4 sätestatud salongimeeskonda käsitlevad nõuded on samaväärsed nõuetega, mis eeldavad litsentsi või sertifikaati. Järjepidevuse tagamiseks peaks salongipersonalil seega olema riikliku lennuameti või EASA poolt välja antud litsents.

4.6. *Kaitsemeetmete ja paindlikkuse sätted, ameti meetmed*

4.6.1. Komitee juhib tähelepanu ettepaneku artiklites 59 ja 60 sätestatud hädaolukorra meetmete ja paindlikkuse sätete laiendamisele võrreldes kehtiva määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklitega 14 ja 22, eelkõige seoses lennuaja piirangute ja muude personali töötingimusi mõjutavate meetmetega.

4.6.2. Komitee on seisukohal, et kahe kuu pikkust tähtaega, mille jooksul võib liikmesriik kaitsemeetmeid (artikkel 59) ja paindlikkuse sätteid (artikkel 60) rakendada ilma EASAd teavitamata, ei tohi pikendada. Samamoodi on komitee vastu ameti meetmete tähtaja pikendamisele kaheksa kuuni artikli 65 lõikes 4.

4.6.3. Komitee leiab, et tuleks sätestada kohustus püüda jõuda asjaomaste töötajatega kokkuleppele, enne kui langetatakse otsus kiireloomuliste ja paindlikkuse meetmete kohta, mis mõjutavad nende töötingimusi. Kui otsus võetakse vastu ilma sellise kokkuleppeta, peaks EASA viivitamatult alustama artikli 59 lõikes 2 ja artikli 60 lõikes 2 ette nähtud hindamismenetlust.

4.7. *Koostöö pädevate asutuste ja Euroopa Lennundusohutusameti vahel, vastutuse ülekandmine*

4.7.1. Komitee tunneb heameelt ettepaneku üle tugevdada liikmesriikide pädevate asutuste, komisjoni ja EASA vahelist koostööd sertifitseerimise, järelevalve ja nõuete täitmise tagamise alal. Komitee toetab meetmeid, nagu inspektorite reservi loomine ja vastutuse erakorraline ülekandmine EASALE tingimusel, et see ei mõjuta negatiivselt asjaomaste töötajate töötingimusi. Nii erakorralise vastutuse ülekandmise kriteeriumid kui ka järelevalveõiguse liikmesriigile tagasiandmise nõuded peavad olema selgelt dokumenteeritud.

4.7.2. Komitee rõhutab liikmesriigi poolt EASA-le vastutuse ülekandmise vabatahtlikku laadi vastavalt artiklile 53, välja arvatud vastutuse ülekandmise puhul eriolukorras vastavalt artiklile 55, et lahendada kiireloomulisi ohutuslaseid puudujääke. Artikli 53 lõike 2 viimases lõigus sätestatakse, et vastutuse ülekandmine toimub kooskõlas asjaomase liikmesriigi siseriiklike õigusaktidega ja tema nõusolekul. Komitee leiab, et menetluslikud ja muud kaitsemeetmed tagavad, et vastutuse ülekandmine toimiks nõuetekohaselt, võttes piisaval määral arvesse õiguskindlust. Seetõttu toetab komitee väljapakutud ülekandmise mehhanismi.

4.7.3. Liikmesriikide võime kanda järelevalveõigus üle teisele liikmesriigile peab jääma vabatahtlikuks, võimaldades riigil taastada volitatud pädevus.

4.7.4. Komitee võtab teadmiseks mitmes riigis tegutsevatele ettevõtjatele antud võimaluse valida EASA oma pädevaks asutuseks. Kooskõlas oma seisukohtadega vastutuse vabatahtliku ülekandmise kohta kiidab komitee kõnealuse ettepaneku heaks, eeldusel, et asjaomane riiklik asutus või asutused kiidavad selle heaks ja meede ei kahjusta asjaomase personali tööttingimusi.

4.8. *Teabe kogumine, vahetamine ja analüüs*

4.8.1. Nagu ka soovitusi suurendada koostööd EASA ja liikmesriikide lennuametite vahel, toetab komitee tugevdatud sätteid teabe kogumise, vahetamise ja analüüsi kohta. Siiski nõuab komitee isikuandmete kaitse tagamiseks täiendavaid meetmeid, näiteks selle küsimuse lisamine IT auditi süsteemi või andmete anonüümsuse taseme parandamine. Läbipaistvuse suurendamiseks tuleks anonümiseeritud andmed teha kättesaadavaks kõigile sidusrühmadele.

4.8.2. Komitee tervitab ka sertifikaatide, akrediteeringute, meetmete, komisjoni otsuste, liikmesriikide otsuste, vastutuse ülekandmist, teavituste, taotluste ja muu teabe andmekogu loomist.

4.9. *Lennundusohutuse juhtimine*

4.9.1. Kuigi komitee toetab viite lisamist Euroopa lennundusohutusprogrammile ja riiklikele lennundusohutusprogrammidele, juhib ta siiski tähelepanu väljakutsele, mis seisneb meetmete ja materjali eesliini töötajatele arusaadavaks muutmises. Seepärast on oluline, et Euroopa lennundusohutusprogramm ja riiklikud lennundusohutuskavad põhineksid võimalust mööda alt-üles lähenemisviisil. Vastasel korral ei pruugi kõnealused tekstid olla abiks soovitud muutuste elluviimisel.

4.10. *Mehitamata õhusõidukid (dronid)*

4.10.1. Komitee kiidab mehitamata õhusõidukite lisamist ettepaneku kohaldamisalasse, kuid kordab oma soovist olla ettevaatlik tulemuslikkusel põhineva lähenemisviisi rakendamisel.

4.10.2. Seepärast tuleb nõuetekohase ohutuse tagamiseks välja töötada põhjalikud õigusaktid. Komitee arvates on selle uue, mehitamata õhusõidukitega seotud tegevuse ühitamine üldise lennuliiklusega problemaatiline; selle teema reguleerimine on äärmiselt oluline. Lennuliikluse korraldamine on niigi juba keeruline valdkond, kus lennujuhtidel on märkimisväärne vastutus, ning komitee kutsus üles neid töötajaid mitte koormama põhjendamatute kohustustega, kohanemaks olukorraga, kus liiguvad ringi mehitamata õhusõidukid. Tuleb kehtestada ühtne lähenemine droonide käitamise ja omamise litsentseerimisele, samuti nende registreerimisele. Kohustus taotleda litsentsi – sõltuvalt drooni liigist – looks teadlikkust, nõuaks teadmisi kohaldatavatest eeskirjadest ja piirangutest ning aitaks arendada vajalikke oskusi.

4.11. *Küberohud*

4.11.1. Komitee on väga mures küberjulgeoleku pärast. Vaatamata digiteerimisele on inimteguril endiselt võtmetähtsus andmete kontrollimisel ja nende kaitsmisel õigusvastase sekkumise eest. Kuigi asjakohase teabe kättesaadavus pardal parandab ohutust, märgib komitee, et meeskonnaliikmed peavad säilitama kontrolli lennuki üle. Samuti tuleb välja töötada tugev küberohutude vastane kaitsesüsteem droonide jaoks.

4.12. Üleminek tulemusepõhisele lähenemisviisile

4.12.1. Vastavusepõhise süsteemi üks peamisi eeliseid on ettevõtjate võrdse kohtlemise tagamine. Komitee on seisukohal, et üleminek riskihindamisel ja tulemuslikkusel põhinevale süsteemile peab hõlbustama uue suhtumisega kohandamist ning säilitama usalduse ohutussüsteemi ja selle suutlikkuse vastu tagada ohutustaseme pidev parandamine tulemuslikkusel põhinevas süsteemis. Selleks on vaja muutusi ja kohandusi kõigil tasanditel. Tuginedes eespool punktides 3.4 ja 3.5 toodud üldistele märkustele, leiab komitee, et eduka ülemineku jaoks on olulised järgmised elemendid:

- peab olema piisavalt vahendeid, et tagada piisav ohutustase igal ajal;
- üleminek peab toimuma nii, et töötajate töötingimusi on võimalik ette planeerida. Muudatuste kavandamine peab olema läbipaistev;
- uue süsteemi rakendamise peab kaasnema pidev dialoog sidusrühmadega, sealhulgas ka sotsiaaldialoog;
- rakendamise tempo peab võimaldama turvalist üleminekut uuele süsteemile, võttes arvesse vajadust tagada muutused suhtumises.

4.12.2. Komitee leiab, et järkjärguline üleminek uuele süsteemile ning uuele suhtumisele võtab aega. Hetkel on kaheldav, kas ohutust on tulemusepõhise reguleerimisega üldse võimalik täielikult tagada.

4.13. Juhtumitest teatamine ja õiglane suhtumine

4.13.1. Nagu ka oma varasemates arvamustes,⁽¹⁰⁾ leiab komitee, et õiglast suhtumist tuleb kohaldada kogu lennundussektoris. Komitee kahtleb, kas kõnealusest ettepanekust või mis tahes muudest kehtivatest ELi õigusaktidest piisaks, et tagada õiglase suhtumise järgimine. Liikmesriikides tuleb teha palju tööd, et edendada õiglast suhtumist ning kehtestada selge ja prognoositav vahe ohutusalase aruandluse ja kohtusüsteemi vahel. Seetõttu kordab komitee oma ettepanekut võtta hea tava toetamiseks vastu harta või tegevusjuhend.

4.14. Trahvid ja karistused

4.14.1. Komitee leiab, et praegune trahvide ja karistusmaksete süsteem on osutunud ebatõhusaks. Artikli 72 lõike 1 sõnastuse „[...] võib komisjon [...] määrata juriidilisele või füüsilisele isikule [...] trahvi“ asemel peaks olema „[...] määrab komisjon [...]“. Tuleb meeles pidada, et artikli 72 lõige 3 annab siiski kaalutusõiguse. Kaaludes, kas määrata trahvi, peab komisjon tegema koostööd asjaomaste riiklike ametiasutustega, et tagada liikmesriigi õiguskaitseasutustega kooskõlas olev lähenemisviis.

4.15. EASA rahastamine

Komitee leiab, et ettepanek võtta arvesse tasusid, mida makstakse vastavalt Euroopa ühtse taeva rakendamise määrusesse kavandatavatele sätetele, on ennatlik ja liiga ebaselge. Näiteks ei ole selge, kas luuakse eraldi ühtse taeva tasude süsteem või on eesmärk on muuta kehtivat marsruudi navigatsioonitasude süsteemi, mida praegu haldab Eurocontrol (Marsruudi navigatsioonitasusid käsitlev mitmepoolne kokkulepe – mitteametlik väljaanne – oktoober 2006, kättesaadav EUROCONTROLi veebilehel). Samuti ei ole selge, kas kavandatud tasud on ainult ühtse taeva teenuste jaoks, või kasutatakse neid ka ameti üldeelarve rahastamiseks. Nendel põhjustel leiab komitee, et kõnealune ettepanek on ennatlik ja tuleks tagasi lükata.

4.16. Töömeetodid ja sidusrühmade kaasamine

4.16.1. Sidusrühmade kaasamine on ja peab olema ka tulevikus oluline element Euroopa Lennundusohutusameti töös. Seepärast soovitame artikli 104 lõike 1 punktist b välja jätta väljendi „vajaduse korral“, et vältida meelevaldseid otsuseid selle kohta, kas sidusrühmad kaasatakse ameti tegevustesse.

⁽¹⁰⁾ ELT C 21, 21.1.2011, lk 62 ja ELT C 198, 10.7.2013, lk 73.

4.17. *Keelte kasutamise kord*

Vaatamata sellele, et lennundusvaldkonnas kõneldakse suurel määral inglise keelt, esineb endiselt teatavaid geograafilisi piirkondi ja tegevusvaldkondi, kus domineerivad riikide ametlikud keeled. Komitee leiab, et kooskõlas keelelistel põhjustel diskrimineerimise keeluga, mis on sätestatud põhiõiguste harta artiklis 21, tuleks vähemalt sertifitseerimistingimused ja nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid tõlkida ja avaldada kõigis ELi ametlikes keeltes. Lisaks peaks EASA veebisait olema kättesaadav ka muudes ELi keeltes peale inglise keele, et suurendada läbipaistvust ja üldsuse teadlikkust.

4.18. *Sisestruktuur*

Artiklis 90 pakutud sõnastus annab komisjonile märkimisväärselt suuremad volitused kui Euroopa Parlamendile. Seepärast nõuab komitee, et haldusnõukogusse peab kuuluma üks komisjoni esindaja ja üks Euroopa Parlamendi esindaja.

4.19. *Liising*

Komitee on kindlalt vastu määruse (EÜ) nr 1008/2008 liisingut käsitlevatele sätetele. Kuna kõnealuse määruse hindamine on kavas läbi viia perioodil 2017–2018, siis tuleks tegeleda sellega eraldi.

5. **Määruse (EL) nr 996/2010 (mis käsitleb tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimist ja ennetamist) hindamine**

Nagu juba märgitud eespool punktis 4.13, kordab komitee vajadust tagada õiglane suhtumine ja soovitus luua õiglase suhtumise harta. Komitee toetab pehme õiguse lähenemisviisi ja edukat koostööd ECANSIA kui teadmiste ja vahendite koondamise foorumi ning uuringute algatamise, ohutusalaste soovitusete jagamise ja võrdlusaluste kehtestamise areeni raames. Selle saavutamiseks on ülimalt oluline, et piisavad rahalised vahendid oleksid kättesaadavad.

Komitee arvates peaks edaspidine töö kõnealuse määrusega reguleeritavas valdkonnas keskenduma nõuetekohasele rakendamisele, mitte õigusraamistiku muutmisele.

Brüssel, 14. detsember 2016

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS
