

Lennundusohutus, EASA ja droonieeskirjad: nõukogu võttis vastu oma seisukoha



Nõukogu võttis 1. detsembril 2016 vastu üldise lähenemisviisi tsiviillennunduse muudetud ühiste ohutuseeskirjade ning Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) uute volituste kohta. Sellekohase määruse eelnõu sisaldab esimesi kogu ELis kohaldatavaid eeskirju tsiviilotstarbeliste droonide ohutuks lennutamiseks Euroopa õhuruumis.

See nn **EASA alusmäärus** võimaldab jätkata ELi lennundussektori ohutut arendamist tulevikus. Selles on sätestatud tingimused, mille kohaselt lennundussektor saab edukalt areneda ning jääda maailmaturul konkurentsivõimeliseks ja innovatiivseks. Eeskirjade reformimine on vajalik selleks, et võtta arvesse ELi lennuliikluse eeldatavat 50% kasvu järgmise 20 aasta jooksul ning valmistada lennundust ette tihedaks ülemaailmseks konkurentsiks.

„Tsiviillennunduse reform on oluline samm lennundussektori konkurentsivõime, innovatiivsuse ja tulevikukindluse tagamiseks. Mul on hea meel, et kõnealused eeskirjad on vastavuses riskidega ja et me võimaldame lennundusel kohaneda innovatsiooni ja tulevaste arengutega, näiteks droonide kasutamisega. Samuti võimaldavad uued eeskirjad ressursside panustamist ja jagamist liikmesriikide vahel, mis on äärmiselt oluline oskusteabe levitamisel.“

Arpád Érsek, Slovakkia transpordi-, ehitus- ja regionaalarengu minister

Innovatsiooni edendamine proportsionaalsemate ohutuseeskirjadega

Reformiga kehtestatakse proportsionaalsed ja riskipõhised eeskirjad, mis vähendavad bürokraatiat ja soodustavad innovatsiooni ning milles on arvesse võetud asjaolu, et riskid tsiviillennunduse erinevates sektorites on erinevad. Väiksema riskiga õhusõidukite, näiteks kopterite ja kerge sportlennukite suhtes kohaldatakse kommertslendudeks kasutatavate õhusõidukitega võrreldes lihtsamaid ja vähem kulukaid kinnitusmenetlusi.

Droone käsitlevad eeskirjad ohutuse, turvalisuse ja privaatsuse tagamiseks

Kogu ELis droonide suhtes kohaldatavate eeskirjadega on ette nähtud **aluspõhimõtted** ohutuse, turvalisuse ja privaatsuse tagamiseks. Määrusega tagatakse õiguskindlus selle kiiresti laieneva sektori jaoks, kus tegutseb arvukalt väikesi ja keskmise suurusega ettevõtteid ja idufirmasid.

Ohutusest lähtuvalt hõlmavad eeskirjad kõiki droone alates väikestest, vaid mõnegrammistest mänguasjadest kuni suurte mehitamata õhusõidukiteni, mille kaal ja lennukiirus on võrreldav lennukiga. Praegu on ELi pädevuses üle 150 kg kaaluvate mehitamata õhusõidukite reguleerimine, kuid kergemate droonide suhtes kohaldatakse siseriiklikke eeskirju.

Kuna droonide käitamisest tulenevad riskid on väga erinevad, siis peaksid eeskirjad olema proportsionaalsed nende riskidega. Eelkõige tuleks neis eeskirjades võtta arvesse seda, mil määral võidakse seada ohtu muu lennuliiklus või isikud maa peal. Suurema riskiga droonide puhul nõutakse sertifitseerimist, samas kui väikseima riskiga droonid peavad üksnes vastama ELi tavapärastele turujärelevalvenõuetele.

Keskkonnakaitse osas tuleb ka droonide puhul järgida müra ja CO2 heite suhtes kehtivaid nõudeid, nii nagu muude õhusõidukite puhul.

Nimetatud põhimõtete alusel **töötab EASA droonide jaoks välja üksikasjalikumad eeskirjad**, mis kehtestatakse komisjoni rakendusaktiga. Niiviisi on lihtsam neid vastavalt tehnika arengule ajakohastada. EASA on juba avaldanud droone käsitleva nn näidiseeskirja.

Rakendusmeetmed peaksid tuginema liikmesriikide parimatele tavadele ja neis tuleks arvesse võtta liikmesriikide kohalikku eripära, näiteks rahvastikutihedust. Samuti on liikmesriikidel õigus droonide kasutamist piirata sellistel põhjustel nagu julgeolek, eraelu puutumus, andmekaitse või keskkonnakaitse, nii nagu nad võivad piirata mis tahes muud liiki lennuliiklust.

Ettepaneku mõningad muud elemendid

Uute eeskirjadega tihendatakse koostööd ELi liikmesriikide, komisjoni ja EASA vahel tsiviillennunduse julgestusküsimustes, näiteks seoses küberturbe ja lendudega üle konfliktipiirkondade. EASA tehnilist abi palutakse küsimustes, mille puhul ohutus ja julgestus on omavahel seotud, ning rangelt riikliku julgeolekuga seotud küsimused jäävad liikmesriikide pädevusse. Esialgne kavatsus kasutada EASA **eelarve** puhul uue rahastamisallikana marsruuditasusid tekitas kahtlusi seoses kuluneutraalsuse ning õiguslike probleemide ja praktiliste raskustega. Seetõttu EASA rahastamises muudatusi ei tehta. Praeguse süsteemi kohaselt rahastatakse EASAt 70% ulatuses lennundusest ja ülejäänud vahendid pärinevad ELi eelarvest. Loomata tuleks jätta ka uus **järelevalvemehhanism**, mis oleks võimaldanud EASA-l üle võtta teatavad järelevalveülesanded. Võimalikku ohutuspuudujääkide probleemi lahendamise vajadust käsitletakse muude vahendite abil, näiteks olemasolevate ressursside parimal viisil kasutamisega, pakkudes riiklikele ekspertide või kasutades mitme riikliku pädeva asutuse teostatavat ühist järelevalvet. Lisaks on liikmesriikidel võimalik **oma ressursse panustada ja jagada** kuni viiest liikmest koosneva rühmana, et soovi korral teostada järelevalvet mõne lennuettevõtja üle.

Kuidas saab sellest ettepanekust õigusakt?

Üldisest lähenemisviisist saab nõukogu seisukoht Euroopa Parlamendiga peetavatel läbirääkimistel. Õigusakti vastuvõtmiseks on vaja mõlema institutsiooni kokkulepet.

- [Tsiiviillennunduse ohutuse määrus – üldine lähenemisviis](#)

Press office - General Secretariat of the Council of the EU

Rue de la Loi 175 - B-1048 BRUSSELS - Tel.: +32 (0)2 281 6319

press@consilium.europa.eu - www.consilium.europa.eu/press