**Transpordiameti sisendid lennundusseaduse revisjoni**

Transpordiameti (TRAM) lennundusteenistusest kogutud sisendid ja ettepanekud LennS revisjoni:

**Valdkondade ülesed ettepanekud (sh kahte valdkonda puudutavad küsimused):**

1. Oluline tähelepanu pöörata sellele, et Eesti õhuruum on väiksem kui Tallinna lennuinfopiirkond (*Flight Information Region, FIR*), mis tähendab, et EL-i õigus, sh ka EL-i lennundusvaldkonna õigusaktid (peamiselt määrused ja delegeeritud aktid) kehtivad kuni Eesti õhuruumi piirini. Neutraalvete kohal olevas Tallinna FIR-s tuleb kohaldada rahvusvahelisi lennundusnõudeid, antud kontekstis peamiselt Chicago konventsiooni ning selle alusel kehtestatud standardeid ja soovitatud praktikaid. Rahvusvaheline õigus ei ole otsekohalduv, aga on lubatav EK õigusteenistuse hinnangul üle võtta ka viitena vastavas õigusaktis ilma nõudeid täielikult seadusandlusesse kirjutamata, mistõttu tuleks sellist võimalust kaaluda nii antud küsimuses kui muudes sarnastes olukordades rahvusvahelise õiguse ülevõtmisel LennS-i. Keelenõuete küsimustes tuleks hinnata ka asjaolu, et neis piirkondades lendamisel on üldjuhul ka ranged inglise keele nõuded, teatud juhtudel ei ole lubatud eesti keeles nt raadiosidet üldse pidada, mistõttu ei ole otsest eesti keelsete konventsiooni lisade vajadust. Täiendavalt sellele ning ka läbivalt muude keeleküsimuste juures peame vajalikuks märkida, et Eesti lennunduskeel ei ole arenenud kehtivate nõuete terminoloogia tasemele ning enamik terminoloogiast on puudu. Praktiline lennundus ja ka TRAM-i lennundusteenistuse töökeel on väga suures mahus inglise keelne. Eestikeelsete vastete puudumise ja sisse kujunemata lennunduse keeleta on otstarbetu püüda revisjoni käigus seda lahendada ning võib halvimal juhul mõjutada lennuohutust.
2. Väga oluline osa õhuruumi kasutamise osa ajakohastamisel. Kehtivas regulatsioonis esineb palju vigased sätteid ning ei ole arvestatud Euroopa Liidu õigusaktide ja ICAO standardite põhimõtteid või ei ole kohaldatud õigesti (nt lennupiirangud, sh geograafiliste piirkondade kehtestamise loogika ja järelevalve, õhuruumi paindlikkusega seotud ülesanded ja selle komisjoni volituste küsimused).
3. Eelmise punktiga tihedalt seotud on ka tsiviil- ja riikliku lennunduse põhialuste reguleerimise vajadus. Aja jooksul on mitmete seadusemuudatustega tekkinud olukord, kus riiklike õhusõidukite käitamisega seotud sätete kehtestamisel ei arvesta rahvusvahelise lennunduse põhimõtteid. Üks olulisemaid põhimõtteid on õhuruumi kasutamisel on see, et kõik õhusõidukid, olenemata nende riikkondsusest või staatusest (tsiviilõhusõiduk või riiklik õhusõiduk), peavad kõik õhusõidukid järgima samu õhuruumi kasutamise nõudeid (sh lennureeglid). Kõrvale kaldumine on lubatud üksnes selgetel ja lubatud alustel. Õhuruumi kasutamise üldpõhimõtted tulevad Euroopa Liidu ja rahvusvahelisest (tsiviillennunduse) õigusest ning liikmesriik ja/või osalisriik peavad nende nõuete alusel tagama õhuruumi kasutamisel nõutud ohutustaseme, sh tagama, et kõik riiklikud õhusõidukid, kes kõnealust õhuruumi kasutavad, peavad tagama vähemalt samaväärse ohutustaseme. Eestis on lennunduse valdkonna eest vastutav Kliimaministeerium ja Transpordiamet, sealjuures selle eest, et riigis oleks riiklike õhusõiduki käitamiseks vajalike nõuete puhul tagatud samaväärne ohutustase. Samas, tuleb tähelepanu juhtida sellele, et näiteks teistel ministeeriumitel ei ole õigust sekkuda õhuruumi korraldamisse ja kujundamisse ilma lennundusõiguse põhimõtteid ja õigusakte järgimata. See tähendab ka seda, et teist
4. Sisustada tuleks põhimõtted, mille järgi on võimalik hinnata, kas tegemist on tsiviil- või riikliku õhusõidukiga – peamised probleemid tekivad Chicago konventsiooni ja EASA alusmääruse rakendamist välistavate sätete erinevuse tõttu (millest saab tuletada riikliku õhusõiduki definitsiooni) – Chicago konventsiooni kohaselt on piir tõmmatud rangelt politsei, tolli ja militaarõhusõidukite ette, EL-is laieneb see aga mh nt riiklike ülesannete täitmiseni. See on eelkõige vajalik, et otsustada teiste riigiasutuste kasutuses olevate või nende ülesandeid täitvate mehitatud ja mehitamata õhusõidukite staatus ja seeläbi ka käitamiseks ja hoolduseks vajalikud nõuded. Kui teatud õhusõiduk loetakse nende põhimõtete tulemusel tsiviilõhusõidukiks, peab ta olema tsiviilõhusõidukite registris (kui see on nõutav), olema hooldatud ja käitatud tsiviilnõuete kohaselt ning kuuluma ka TRAM-i järelevalve subjektide ringi. Kui need kuuluvad riiklike õhusõidukite hulka, tuleb tagada nende nõuetekohane registreerimine (kui see on nõutav) ning kehtestada hoolduse ja käitamise siseriiklikud lennundusnõuded ning järelevalveorgan. Täna on teine variant täielikult Eesti lennundusõigusest puudu.
5. Õhusõidukite registreerimine – Eesti on ühinenud[[1]](#footnote-1) õhusõiduki omandiõiguse rahvusvahelise tunnustamise konventsiooniga (Genfi konventsioon 1948)[[2]](#footnote-2), samas ei ole ole suure tõenäosusega seda selgelt LennS-I üle võetud. Peale selle on 84 riiki otsustanud ühineda liikuvate varade rahvusvaheliste tagatiste konventsiooni ja selle protokolliga, mis käsitleb õhusõidukite seadmeid käsitlevaid küsimusi (Kaplinna konventsioon ja protokoll)[[3]](#footnote-3), mis on oluliselt muutnud senist Genfi konventsiooni loogikat ja lähenemist ning mis 84-s riigis asendab senist Genfi konventsiooni lähenemist. Lisaks tunnustatakse Kaplinna konventsiooni ja protokolli alusel ka nt õhusõidukite mootoreid iseseisva varana, mida saab registreerida eraldiseisvalt. Revisjoni käigus tuleks uuesti hinnata Genfi konventsioonile vastavust ning selle valguses samuti uuesti hinnata Kaplinna konventsiooni ja protokolliga ühinemise vajadust.
6. Teiste asutuste kui Transpordiamet LennS-s toodud järelevalve pädevused tuleb uuesti üle hinnata. EASA alusmääruse[[4]](#footnote-4) kohaselt on liikmesriigi pädev asutus liikmesriigi määratud üksus või üksused, millel on vajalikud volitused ja kohustus täita sertifitseerimise, järelevalve ja nõuete täitmise tagamisega seotud ülesandeid kooskõlas EASA alusmäärusega ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktidega. Seega kõik, kes on määratud pädevaks asutuseks ja kes teeb järelevalvet EASA alusmääruse alusel, peab vastama ka kõikides samades määrustes ja aktides toodud pädeva asutuse nõuetele. Lisaks kuuluvad need pädevad asutused Komisjoni rakendusmääruse (EL) 628/2013 kohaselt EASA järelevalve alla. Sarnane loogika kehtib ka teiste EL-I lennundusvaldkonna põhimääruste reguleerimisalas, sh lennundusjulgestuses ja Ühtse Euroopa Teava määruste reguleerimisalas. LennS § 7 lõigete 6, 7 ja 10 kohaselt on pädev asutus Transpordiamet. Samas on LennS peatükis 91 antud järelevalvepädevusi ka teistele asutustele. Seega, lähtudes EL-i tsiviillennunduse õiguse loogikast ning pädeva ameti kohustustest ja volitustest, tähendab see, et iga asutus, kes saab õiguse teha (mh) järelevalvet nende EL-i määruste reguleerimisalas ja kohaselt, on ühtlasi suure tõenäosusega oma funktsioonist või iseloomust hoolimata ka pädevad asutused ning alluvad sel juhul EL-i institutsioonide järelevalve alla ning peavad täitma kõik valdkonnas kohalduvad tsiviillennunduse pädeva asutuse nõuded, sh lennundusalase eripäraga juhtimissüsteemi nõuded. Erinevalt LennS § 7-st, ei ole nende asutuste järelevalve pädevused esitatud pädeva asutusena ja samas sättes, kuid sisuliselt suure tõenäosusega järelevalve pädevuse ulatuses aga neid ülesandeid täidab. Samuti ei ole §-s 7 antud Transpordiametile ka näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) 1008/2008 lennutegevusluba väljaandva pädeva asutuse, vaid see on reguleeritud §-s 40. Nendime, et see ei pea olema kehtestatud sarnaselt senise § 7 praktikaga, kuid peaks olema ühtne, arusaadav ning vastavuses EL-i õigusaktide pädeva asutuse põhimõtetega.
7. Kindlasti vajab täiendamist § 602 lõikes 6 sätestatu. Senine sõnastus või vähemalt sätte mõte peab säilima, kuid lisada oleks vaja praktikast tulnud olukordade lahendamiseks täiendavad põhimõtted – mitmel juhul on isikud soovinud tuua riiki uut tüüpi õhusõidukeid, mida registris ei ole või ei ole olnud, kuid alati eeldab nende järelevalve, et nii lennutegevuse kui lennukõlblikkuse inspektorid oleksid tüübile sobiva kvalifikatsiooniga. Kvalifikatsiooninõuded tulevad üldjuhul rakendusmäärustest, kui tegemist on alusmääruse kohaldamisalasse kuuluva õhusõidukiga. See tähendab, et lennutegevuse inspektorid, kes nii kui nii inspektoriks saamiseks peavad olema piloodid, peavad aga järelevalvet tehes omama ka selle õhusõiduki jaoks sobivat väljaõpet (võrdlus: Cessna 172 piloot ei või teha Airbus 320 lennutegevuse üle järelevalvet, sest Cessna 172 sobiv pilooti pädevus ei sobi õhusõidukite erinevuse tõttu. Ja vastupidi.). Sama loogika kehtib ka lennukõlblikkuse inspektorite puhul – lennundustehnilise töötaja pädevus sõltud samamoodi õhusõiduki tüübist ning hooldada võib üksnes saadud pädevusele/kvalifikatsioonile vastavat õhusõidukit. See tähendab kokkuvõttes, et kui isik soovib registreerida õhusõiduki, mida Eestis ei ole (st ei ole ilmselt ka inspektoritel pädevusi), tuleks tal tagada ka Eestis sellise väljaõppe saavutamine järelevalve asutuses, st sarnaselt välisriigi järelevalve kulude tasumisele, tuleks uue tüübi toojal tasuda ka inspektorite väljaõpe. Praktikas on väga palju olukordi, kus isikul on soov kasutada ainulaadseid või suurel hulgal erinevat tüüpi õhusõidukeid, kuid TRAM-is ei ole olemas vastava kvalifikatsiooniga inspektorit. Teatud juhtudel on võimalik lahendada olukord selliselt, et kui Eestis või lähiriikides on mõni kvalifikatsiooniga isik, kes saab osaleda eksperdina ning kvalifikatsioonile vastava järelevalve osa ära teha, kuid eksperdi eest on pidanud tasuma TRAM. Seega, kokkuvõtvalt tuleks lisada LennS-i sätted, mis kohustaksid uue tüübi toojat koolitama inspektorid kvalifikatsioonile vastavaks ja teise sättena kohustus tasuda eksperdi tasud, kui ekspert oma kvalifikatsiooni piires hindab sisulistele nõuetele vastavuse (mille eest vastutuse võtab TRAM vastutav inspektor). Keerulisem olukord on siis, kui toodav õhusõiduk ei ole alusmääruse kohane, eelkõige kui see on iseehitatud õhusõiduk, mis eeldaks registrisse kandmisel sisuliselt esmakordset sertifitseerimist ning riigisisese tüübisertifikaadi väljaandmist, milleks Eestis ei ole kunagi pädevusi olnud. Ka Euroopas annab tüübisertifikaate välja EASA ning mõnel üksikul juhul liikmesriik, kellel on oma õhusõidukitööstus ning seetõttu vastava kogemusega insenere. Selliseks puhuks peaks olema LennS-is ka võimalus keelduda õhusõiduki tüübi registreerimisest, kui nõutavat kvalifikatsiooni jätkuvaks järelevalveks ei ole võimalik saavutada ning mõne üksiku õhusõiduki registreerimisel tekkiv koormus kvalifikatsiooni saamiseks ja jätkuvaks hoidmiseks ei ole otstarbekas.
8. VTM kvalifikatsioonid vajavad hindamist ja ümbersõnastamist. Väga oluline on sellise riivega menetluse juures tagada ka nõuete (rikutud õigusnormide) õige kohaldamisoskus. LennS on antud menetluspädevus samuti mitmetele asutustele, kellel puudub sisuline/tehniline oskus kvalifikatsiooninormi tegelikku ulatust arvestades väärteomenetlusi suure tõenäosusega õiguspäraselt läbi viia. Erilise näitena võib tuua lennureeglite rikkumise (§ 6114). Lennureeglid on selgelt piiritletav õiguste ja nõuete kogum, mis on koondatud Eesti õhuruumis kohaldatavasse Euroopa Komisjoni rakendusmäärusesse (EL) 923/2014 (SERA) ning koosseisu nö rikutav õigusnorm § 4 lõige 3 kohustab liiklemisel järgima SERA nõudeid (so lennureegleid) üksnes õhuruumi piirini. Rahvusvahelise õiguse kohasteks lennureegliteks on (peamiselt) Chicago konventsiooni lisa 2. Seega tuleb selguse loomiseks ja arvestades punktis 1 tooduga – väljaspool Eesti õhuruumi, kuid siiski Tallinn FIR-is, st alas, kus riigil on kohustus tagada rahvusvahelise õiguse kohaldamine tuleb õhuruumis liiklemiseks Chicago konventsiooni kohastest lennureeglitest lähtuda, kuidas lahendada kahe erineva lennureeglite raamistiku omavaheline suhe. Seega, kõik lennureeglite rikkumised, mis toimuvad väljaspool Eesti õhuruumi, ei kuulu täna väärteo koosseisu, kuid riigi välislepingu rakendamiskohustus väljaspool Eesti õhuruumi Tallinn FIR-s kehtib. Seega, kindlasti tuleb hinnata detailselt üle, Eesti õhuruumis ja Tallinn FIR-s kehtivate lennureeglite kohaldamine, sealjuures viimase kohustamine, kuid hinnata ka selle mõju VTM koosseisule ning ICAO lennureeglite rikkumise menetlemise võimalikkus.
9. Ühtlustada ja parandada terminoloogia EL-i terminoloogiaga ning võtta arvesse punktis 1 tõstatatud eesti keele kasutamise küsimused ja võimalused.
10. Hinnata automaatsete otsuste õiguse sätestamise vajadus – praktikas on ilmnenud mõned menetlused, mis suure tõenäosusega vastava automaatse otsuse tegemise tingimustele (nt mehitamata õhusõidukite käitajate pädevused).
11. Uute valdkondadena tuleb Part-IS ja GH määruste integreerida LennS-i. Sellega seoses tuleks senine GH (maapealse teenuse osutamise osa üle vaadata).
12. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 376/2014 kohaldamine ja vajadusel integreerimine LennS-i – määruse reguleerib ohutusjuhtumitest teavitamist üksnes EASA alusmääruse ulatuses. Samas annab see riigile võimaluse otsustada, kas ja kuidas määrust kohaldatakse väljaspool EASA alusmäärust olevate õhusõidukitega seotud juhtumite puhul. Momendil on LennS-is ohutusjuhtumite küsimused üksnes määruse ulatuses, kuid selles väljapoole jäävate ohutusjuhtumite osa piisavalt reguleeritud ei ole. Lisaks sellele, olenemata, et TRAM-il ole õigust kohustada OJK-d ühestki küljest nende tegevuses sõltumatuse tagamise eesmärgil, leiame, et LennS-is tuleb ka OJK ülesandeid, volitusi, õigusi ja vastutust reguleeriv osa ajakohastada ning võtta arvesse, et ka väljaspool EASA alusmäärust jäävate õhusõidukitega toimuvad lennuõnnetused ja tõsised intsidendid on samaväärselt olulised ning tuleks kohelda ka samaväärselt EASA alusmääruse reguleerimisalas olevatega.
13. Lahendamist vajab Euroopa Komisjoni rakendusmääruste (EL) 2019/947 ja 2019/945 kohaldamine eelkõige sertifitseeritud kategooria mehitamata õhusõidukite osas. Oleme toonud muutmisvajaduse valdkonnaüleste punktide alla, sest alates sertifitseeritud kategooria mehitamata õhusõidukitsest tuleb hakata kohaldama lisaks teiste lennuohutusvaldkondade rakendusmäärusi. See tähendab, et sellised mehitamata õhusõidukid peavad olema registreeritud samamoodi nagu mehitatud õhusõidukid, lennukõlblikkus tagatud ning lennutegevus korraldatud lisaks määrusele 2019/947 ka vastava valdkonna rakendusmääruste kohaselt (1321/2014). Hetkel kehtiv LennS seda ei käsitle.

**ATM/ANS valdkonna ettepanekud:**

1. LennS tuleb kindlasti koosmõjus I osas toodud õhuruumi küsimuste valguses ajakohastada määrusega (EL) 2017/373 riigile pandud nõuete osas. Näiteks artikkel 3 (5):

*„Liikmesriigid peavad tagama järgmise:*

*a) aeronavigatsiooniandmeid ja -teavet koostavad üksused vastavad nõuetele, mis on sätestatud:*

*i) III lisa punktis ATM/ANS.OR.A.085, v.a selle alapunktid c ja d ning alapunkti f alapunkt 1 ja alapunkt i,*

*ii) III lisa punktis ATM/ANS.OR.A.090;*

*b) aeronavigatsiooniandmeid ja -teavet koostavad, töötlevad ja edastavad nõuetekohase väljaõppe saanud pädevad ja selleks volitatud töötajad.*

*Kui aeronavigatsiooniandmeid ja -teavet kavatsetakse kasutada IFR-lendude või erivisuaallendude jaoks, kohaldatakse esimese alapunkti alapunktides a ja b osutatud nõudeid kõikide selliseid andmeid ja sellist teavet koostavate üksuste suhtes.“*

Lisaks eeltoodule, tuleb kindlasti määrus riigi ja pädeva asutuse ülesannete ulatuses läbi analüüsida.

1. Kaasajastada lennujuhtide (ATCO) ja lennuinformaatorite osa.
2. Seoses uue ATM/ANS maapealsete seadmete paketiga tuleb tunnistada siseriiklik aeronavigatsiooniseadmete osa (sertifitseerimine) kehtetuks (§ 37 ja 371).[[5]](#footnote-5)
3. Eelmise punkti valguses tuleb KaM-il/KV otsustada ka kaitselennunduse õhusõidukite (riiklikud õhusõidukid) vastavuse küsimus, sest selle paketi õhuruumi määruse kohaselt peavad riiklikud õhusõiduki vastama kas EL määruse nõuetele või tuleb kehtestada samaväärsed riigisisesed nõuded. Sama küsimus tuleb kontrollida ka PPA lennusalga õhusõidukite osas, sest olenemata kohaldamisotsusest teatud ulatuses, on need õhusõidukid siiski riiklikud õhusõidukid.
4. ICAO sageduskoordinaatori küsimused vajavad lahendust. EL-i määruse kohaselt on liikmesriigil kohustus sageduskoordinaator nimetada, seni ei ole LennS-is ega muus seaduses sätestatud kes ja kuidas seda määratakse – vastavalt Euroopa Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/123 III lisa B osa punktile 1 *nimetavad liikmesriigid pädeva isiku, asutuse või organisatsiooni, kes täidab raadiosagedusi koordineeriva riikliku asutuse kohustusi ja kelle ülesanne on tagada raadiosageduste määramine ning määratud raadiosageduste muutmine ja sulgemine kooskõlas määruse sätetega.* Varem oli MKM-i määrus, kus oli sageduskoordinaatori nimetamine reguleeritud, kuid see on kehtetuks tunnistatud ning täna reguleerimata. Momendil on ministeeriumist edastatud korralduse alusel, millega on tehti TRAM-ile kohustuseks sageduskoordinaator leida, määranud TRAM tähtajaliselt sageduskoordinaatori ülesandeid täitma oma teenistuja, kuid see ei taga TRAM-i hinnangul liikmesriigile pandud kohustusi ning ametile kohustuste panemise läbipaistvust.
5. Üle tuleb hinnata eristaatuste kasutamise alused ja staatuste kasutamise õiguste saamine (sh nt STS/ATFMX), eelkõige määruste (EL) 923/2012, (EL) 2017/373 ning (EL) 965/2012 valguses, arvestades Eurocontrol’i juhiseid ning tagada karistusmeetmed nende õiguseta kasutamisel.
6. Tervikuna tuleb hinnata lennundusmeteoroloogia teenuse osutamise alused, pädeva asutuse ülesanded tulenevalt Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/373 nõuetest, riiklik koordineerimine jms arvestades vajadusel Chicago konventsiooni 3. lisa põhimõtteid.

**Lennuväljade valdkonna ettepanekud:**

1. Lennuvälja kaitsevööndi sätted ajakohastada.
2. Ehitus ja planeerimistegevuse osa.
3. Siseriiklike lennuväljade sertifitseerimine kaasajastada, arvestada koolituslendude võimaldamisega ja sellega, et see ei piiraks rohkem kui ELi nõuded lubavad.
4. Täpsustada mittesertifitseeritavate lennuväljade ja kopteriväljakute osa

**Lennutegevuse valdkonna ettepanekud:**

1. Ajakohastada õhusõiduki meeskondade töö-ja puhkeaja sätteid, eelkõige nõukogu direktiivi 2000/79/EÜ ülevõtmise osas.
2. TRAM-ile tuleks anda seaduse tasandil volitus uurdepääsuks Töötajate registrile – arvestades, et lennuettevõtjate järelevalves tuleb inspektoritel kontrollida ka personali olemasolu ja informatsiooni, on praktika näidanud äärmist vajadust registrile juurdepääsu saamiseks. Kahjuks näitab praktika, et lennuettevõtjad võivad töötajate kohta näidata sobivaid andmeid, kuid tegelikkusele vastavuse kontrollimiseks TRAM-il võimalusi ei ole olnud.
3. Reguleerida tuleb ohtlike kaupade vedu *(Dangerous Goods, DG)*, peamiselt Chicago konventsiooni 18. lisa ülevõtmise kaudu ning kehtestada riigilõivud. Lisada tuleks volitusnormid ning arvestada IATA juhistega. Täiendavalt tuleks muudatust hinnata koos kemikaaliseadusega.
4. Kaaluda postivedajate osa reguleerimist, mille kohta on täiendavad rahvusvahelise õiguse normid, kuid mis on seni Eesti lennunduses reguleerimata.
5. Reguleerida maandumisplatside kasutus – maandumisplatside osa on lennutegevuse valdkonnas osaliselt reguleeritud Komisjoni rakendusmääruses (EL) 965/2012, kuid vajab ilmselt riigisiseste põhimõtetega täiendamist.
6. Kaaluda võimalust, et KOV-id võiksid näha üldplaneeringutes (või sarnase tasemega) ette maandumiseks sobimatud piirkonnad tiheasustusalades TRAM-i ettepanekul määruse (EL) 965/2012 tähenduses. Kuna piirkonna määramine on määruse tähenduses pädeva asutuse ülesanne, ei saa KOV ilmselt määramise õigust saada, kuid koostöös TRAM-iga ning TRAM-i ettepanekul (kaasates FUA komisjoni) võiks planeeringutes kajastada selliseid alasid. Küsimus on seotud laiemalt ka õhuruumi kasutamisega, mistõttu võiks kaaluda LennS-is ka teatud kohaliku elu puudutavates küsimustes näha ette rohkem KOV-ide kaasamist.
7. Siseriiklike lennumeeskonnalubade ning viia kogu määrus nr 125 ajakohaseks.
8. Salongitöötaja tunnistuste väljaandmise võimaldamine lennuettevõtjatele (see on kooskõlas ka EL-i praktikaga).
9. Marginaalse tegevuse ja tutvustuslennu sätted ajakohastada lisaks olemasolevale ka purilennukite ja õhupallide lennutegevuse osas.
10. Taksolendu puudutav üle vaadata.
11. Muuta kindlustus kohustuslikuks kõigile lennutegevuses osalejatele.
12. Ajakohastada kolmandate riikide lennuettevõtjate mitteregulaarse lennutegevuse küsimused. Täna võimaldab säte lubada väga lihtsalt kolmandate riikide käitajad siia lendama, samas kui määrus 1008/2008 piirab EL-i käitajatel kolmanda riigi käitaja AC wet-lease oluliselt rohkem. Selle tulemusel pakuvad kolmandate riikide käitajad lihtsalt teenust Eestis ja ELi käitajad kaotavad seda turuosa.
13. Vaadata üle loa nõue mitte-EASA õhusõidukitele.
14. Meie lennuettevõtjate kolmandates riikides käitamise lubamine ja ohupiirkonna hinnangute kohustuslikkus. Lisaks tuleks täiendada käitajate kohustusi jälgida EASA SIB-e ja CZIb-e.
15. Kaaluda, ka saaks täiendada lennunduse erialakeele paragrahvi keeletaseme kehtivuse aja kohta ning muuta see kõikide keelte osas üheseks (kehtivus kuu lõpuni).

**Lennukõlblikkuse valdkonna ettepanekud:**

1. Kehtestada nõuded (mitte-EASA) õhusõiduki iseehitajatele ning arvestada punkti 8 selgitusi.
2. Täiendada ja ajakohastada mitte-EASA õhusõidukitele mürasertifikaatide välja andmise ning inspektoritele kvalifikatsioon ja väljaõppe nõuded.
3. Täpsustada õhusõiduki käitamist ja vastutuskindlustuse nõudeid (vt ka p 35). Samuti võiks näha ette, milline on vastutus vastutuskindlustuse puudumisel õhusõiduki käitamisel.
4. Lisada mitte-EASA õhusõiduki jätkuvat lennukõlblikust korraldava organisatsiooni ja hooldusorganisatsiooni sertifikaatide kehtivuse peatamise, kehtetuks tunnistamise alused.
5. Eesti õhuruumi kasutavad ka muud ebaharilikud õhusõidukid kui märgitud ülikergõhusõidukite määruses (a ja b), siis tuleks lisada ka õhusõidukid, mis kasutavad tiivaks langevarju (nt: traik+langevari). Korrastada ebaharilike õhusõidukite kasutamise nõudeid ja kehtestada õhuruumi kasutamise eeskirjad.
6. Reguleerida, millised õhusõidukid kuuluvad TRAMi järelevalve alla ja millised mitte (‘a la triked, paraplaanid jms väiksed), k.a. ebaharilikud õ/s

**Lennundusjulgestuse valdkonna ettepanekud:**

1. Läbipääsulubade sätetes tuleb isikute ringi laiendada, lisades EU valideerijad, küberturvalisuse eest vastutavad isikud ja heakskiidetud veoettevõtjad. Küberturvalisuse küsimustes tuleks vaadata ka koosmõju Part-IS-i rakendamisega.
2. Täpsustada julgestusmeetmeid kohaldava isiku kvalifikatsiooni, väljaõppe ja tunnustamise osa, eelkõige puuduolevate tööülesannete osas.
3. NCASP sisu, staatus, avaldamine.
4. Määratleda täpsemalt ametkondade vastutusala menetlustes, kus TRAM on koordineerija rollis (SIM, KliM, VäM, PPA. MTA)
5. Taustakontrolli teema üldiselt. Probleem on selles, et taustakontrollile alutatud isikute ring on dünaamiline ja LennSi ei jõua seose sellega muuta koguaeg. Otstarbekas on isikute loetelu jätta võimalikult lahtisemaks.

**Lennutegevusloa ja konkurentsivaldkonna ettepanekud:**

1. Reguleerida ja ajakohastada tuleks lennutegevusloa (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) 1008/2008) menetlusi.
2. Täiendada ja/või ajakohastada navigatsioonitasude sätted

**Mehitamata lennunduse valdkonna sisendid:**

1. LennS-i mehitamata õhusõidukite osa ajakohastamine ja parandamine, eelkõige määruse (EL) 2019/947 valguses (vt lisaks p 13). Parandada VTM koosseisud.
2. EL-i U-Space määruse rakendamine ja integreerimine LennS-i, sh SCIS määramiste tingimuste reguleerimine, kui riik otsustab SCIS-i teed minna. Järelevalve ning vastutuse osa täiendamine.
3. Geograafiliste piirkondade kehtestamise reguleerimine (sh käitamistingimuste või täieliku keelamise küsimused), eelkõige § 41 korrastamise ja pädeva asutuse määramise valguses.

Mari Toodu

jurist

1. <https://www.riigiteataja.ee/akt/13150021> (Viimati vaadatud 03.01.2025) [↑](#footnote-ref-1)
2. Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft (Geneva, 19.06.1948) [↑](#footnote-ref-2)
3. Convention on International Interests in Mobile Equipment. Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters specific to Aircraft Equipment (Cape Town, 16.11.2001) [↑](#footnote-ref-3)
4. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2018/1139 artikkel 3 [↑](#footnote-ref-4)
5. Võimalik, et saab muudetud enne revisjoni [↑](#footnote-ref-5)