



RIIKLIK LENNUNDUSOHUTUSPROGRAMM

Sisukord

Sisukord.....	2
LÜHENDID	4
EESSÕNA.....	7
1. RIIGI LENNUNDUSOHUTUSPOLIITIKA JA EESMÄRGID	8
1.1 Riiklik lennundusohutuspoliitika.....	8
1.2. Ohutuseesmärgid	8
1.3. Lennuohutusalane rahvusvaheline koostöö	9
1.3.1. ICAO ohutusalased kohustused ja vastutus	9
1.3.2. Euroopa Liidu ohutusalased kohustused ja vastutused.....	9
1.3.3. EASA ohutusalased kohustused ja vastutus	9
1.3.4. Eesti Vabariigi ohutusalased kohustused ja vastutus.....	10
1.3.5. Lennundussektori ohutusalased kohustused ja vastutus	12
1.3.6. Lennuohutusprogrammi väljatöötamine	12
2. OHUTUSRISKIDE JUHTIMINE RIIGIS	14
2.2. Nõuded lennundusorganisatsioonide juhtimissüsteemile	15
2.3. Nõuded Transpordiameti juhtimissüsteemile	15
2.4. Ohutusriskide juhtimise protsess	15
2.5. Lennuõnnetuste ja intsidentide uurimine.....	17
3. OHUTUSE TAGAMINE RIIGIS	18
3.1. Ohutusalane järelevalve	18
3.2. Riskipõhine lähenemine	18
3.3. Ohutusandmete kogumine, analüüs ja vahetamine	19
3.4. Ohutusalase tulemuslikkuse vastuvõetav tase	20
4. OHUTUSE EDENDAMINE JA OHUTUSALANE TEAVITUS RIIGIS.....	22
4.1. Ohutuse edendamine	22
4.2. Ohutusandmete kogumine, analüüs ja vahetamine.....	22

4.3. Ohutusalane teabevahetus ja -edastus riigiasutustes.....	22
4.4. Koolitus	23
LISA 1	24
LISA 2	25

LÜHENDID

ALoSP	<i>Acceptable Level of Safety Performance</i>	Vastuvõetav ohutustase
AMC	<i>Acceptable Means of Compliance</i>	Nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid
EASA	<i>European Aviation Safety Agency</i>	Euroopa Lennundusohutusamet
EASP	<i>European Aviation Safety Programme</i>	Euroopa lennundusohutusprogramm
ECCAIRS	<i>European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems</i>	Euroopa ohutusjuhtumite keskandmebaas
ECR	<i>European Central Repository</i>	Euroopa Keskne Andmekogu
EGPWS	<i>Enhanced Ground Proximity Warning System</i>	Täiustatud maapinnaga kokkupõrke vältimise süsteem
EK	<i>European Commission</i>	Euroopa Komisjon
EL	<i>European Union</i>	Euroopa Liit
EPAS	<i>European Plan for Aviation Safety</i>	Euroopa lennundusohutusplaan
EUROCONTROL	<i>European Organisation for the Safety of Air Navigation</i>	Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon
FOD	<i>Foreign Object Damage/Debris</i>	Võõrkehade tekitatud kahjustused/killud
GM	<i>Guidance material</i>	Juhendmaterjal
GPWS	<i>Ground Proximity Warning System</i>	Maapinnaga kokkupõrke vältimise süsteem
ICAO	<i>International Civil Aviation Organisation</i>	Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsioon
LennS		Lennundusseadus
SACA	<i>Safety Assessment of Community Aircraft</i>	Liikmesriikide õhusõidukite perroomikontroll
SAFA	<i>Safety Assessment of Foreign Aircraft</i>	Kolmandate riikide õhusõidukite perroomikontroll

SANA	<i>Safety Assessment of National Aircraft</i>	Riiklike õhusõidukite persoonikontroll
SMS	<i>Safety Management System</i>	Ohutusjuhtimise süsteem
SOP	<i>Standard Operating Procedure</i>	Standardne käitamisprotseduur
SO	<i>Safety Objective</i>	Ohutuseesmärk
SPI	<i>Safety Performance Indicator</i>	Ohutusnäitaja
SPT	<i>Safety Performance Target</i>	Ohutusalase tulemuslikkuse eesmärk
SSP	<i>State Safety Programme</i>	Riiklik lennundusohutusprogramm

Dokumendi versioon

Dokumendi väljaandmise aeg	Muudatus	Muutmise põhjus
2014	Kõik dokumendi osad	Iga-aastane uuendus
2015	Kõik dokumendi osad	Iga-aastane uuendus
2016	Kõik dokumendi osad	Iga-aastane uuendus
2017	Kõik dokumendi osad	Iga-aastane uuendus
2018	Kõik dokumendi osad	Iga-aastane uuendus
2019	Kõik dokumendi osad	Iga-aastane uuendus
2021	Kõik dokumendi osad	Iga-aastane uuendus
2022	Kõik dokumendi osad	Iga-aastane uuendus
2024	Kõik dokumendi osad	Iga-aastane uuendus

EESSÕNA

Riiklik lennundusohutusprogramm (ingl *State Safety Programme*, SSP) kirjeldab erinevaid õigusakte ja meetmeid lennundusohutuse taseme säilitamiseks ja tõstmiseks Eesti tsiviillennunduses. Programm on välja töötatud järgides Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni lisades toodud nõudeid ja Euroopa Liidu õigusaktidega kehtestatud kohustusi.

Lennundusohutusprogramm tuvastab ja kirjeldab väljakutseid, mis on seotud ohutuse jätkuva taseme säilitamise ja tõstmisega. Transpordiamet hoiab lennundusohutusprogrammi asjakohasena ning täiustab seda lennunduses toimuva järjepideva arengu kohaselt.

Riikliku lennundusohutusprogrammi eesmärk on muuhulgas rõhutada lennundusohutuse vastutuse jagunemist erinevate vastutavate osaliste vahel. Transpordiamet tagab jätkuva järelevalve abil, et teenuseosutajad hoiaksid ohutusjuhtimissüsteemi ajakohasena ning et vastutus ja kohustused organisatsioonis on selgelt määratletud ning neid jälgitakse korrektselt saavutamaks kõrgeim ohutusalase tulemuslikkuse tase. Nii tagatakse, et kõik asjaosalised on teadlikud oma kohustustest, kehtivad kõik lennundusohutuse õigus- ja haldusaktid ning seega on antud panus maksimaalse ohutuse tagamisse nii Eestis kui ka Euroopas.

(allkirjastatud digitaalselt)

Priit Sauk

Peadirektor

(allkirjastatud digitaalselt)

Üllar Salumäe

Lennundusteenistuse direktor

Transpordiamet

1. RIIGI LENNUNDUSOHUTUSPOLIITIKA JA EESMÄRGID

1.1 Riiklik lennundusohutuspoliitika

Eesti Vabariigi prioriteet lennunduses on tagada ohutu lennundus Eestis ning Eesti käitajate ja lennundusettevõtjate ohutu tegevus mujal maailmas. Võttes arvesse SSP-s püstitatud ohutuseesmärgid ja tehes ohutusnäitajate järjepidevat seiret, tuleb kõikidel lennunduses osalejatel püüelda tulemuslikkust tõendavate näitajate poole.

Lennundusohutuse tagamine Eestis vastab ICAO standarditele ning Euroopa Liidu ja liikmesriigi nõuetele.

Transpordiamet edendab ohutut ja efektiivset lennunduskeskkonda. Lennundusohutuse alusteks on ohutusjuhtimise rahvusvaheliste printsiipide rakendamine ja pidev arendamine ning riskipõhine lähenemine järelevalvele. Vastutusvaldkonnad lennundusohutuse tagamise eest on jagatud riigi, lennundusorganisatsioonide ja lennunduses tegutsevate isikute vahel kooskõlas nende pädevustega.

Transpordiameti ohutusalaste ülesannete täitmiseks kohustub riik eraldama vajaliku ressursi, mis arvestab rahvusvahelisi nõudeid ja lennundussektori kasvu. Riigi lennundusohutuspoliitika elluviimist ja lennundusohutuse tagamist lennunduses toetab pidev enesetäiendamine ja rahvusvaheline koostöö.

Lennundusohutuspoliitika on kirjeldatud dokumendi lisa 1.

1.2. Ohutuseesmärgid

Riikliku lennundusohutusprogrammi juhtrühma kinnitatud Eesti lennunduse ohutuseesmärgid on järgmised:

1. Eesti lennuohutustase on kõrge ning Eesti lennundussektori põhjustatud lennuõnnetusi ei toimu;
2. Eesti lennundusorganisatsioonide ohutusalane tegevus areneb pidevalt kõigis lennundusvaldkondades;
3. Eesti lennunduse põhilised ohud (valdkondades: ohutus, turvalisus, küberjulgeolek jne) on tuvastatud ja organisatsioonide ohutusjuhtimissüsteemid haldavad nendest ohtudest tulenevaid riske;
4. Riskijuhtimine (ohutus, turvalisus, küberjulgeolek jne) Eesti lennunduses on tõhus ja areneb pidevalt;
5. Mehitamata lennundus on ohutult integreeritud Eesti lennundussüsteemi. Mehitamata lennuettevõtjad teavad oma tegevusega seotud riske ja jälgivad nõudeid ning vastutavad oma tegevuse ohutuse eest;
6. Lennuradade kasutamisega seotud ohutusnäitajad püsivad kõrgel tasemel;
7. Eesti lennunduse ohutusstandardid ja protseduurid vastavad ICAO standarditele ning Euroopa Liidu ja Eesti riiklikele nõuetele;
8. Ohutuskultuur Eesti lennunduses on kõrgel tasemel. Säilitatakse ja arendatakse head ohutus-

ja teavitamiskultuuri;

9. Uued tehnoloogiad integreeritakse ohutult ja tasakaalustatult lennundussüsteemi, võttes arvesse inimtegureid ja piiranguid;
10. Ohutusalastel rahvusvahelistel foorumitel osalemine.

1.3. Lennuohutusalane rahvusvaheline koostöö

1.3.1. ICAO ohutusalased kohustused ja vastutus

ICAO (Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon) on ÜRO spetsialiseeritud asutus, mille ülesanded on määratletud 7. detsembril 1944 allkirjastatud rahvusvahelises tsiviillennunduse konventsioonis (Chicago konventsioon) ja selle alusel kehtestatud rahvusvahelises lennunduses järgitavates standardites ja soovitustes (ingl *Standards and Recommended Practices*, SARP).

ICAO standardid ja soovitused kohalduvad Eestis Euroopa Liidu (EL) õigusaktide, lennundusseaduse ja muude riiklike õigusaktide kaudu.

ICAO on vastu võtnud ka ohutusjuhtimist käsitlevad ülemaailmsed standardid ja soovitused. Need on konventsiooni 19. lisas (Ohutusjuhtimine), millest tulenevad nõuded riiklikele ohutusprogrammidele ja lennundusorganisatsioonide ohutusjuhtimissüsteemide väljatöötamisele ning rakendamisele.

Lisaks on ICAO välja töötanud ülemaailmse lennundusohutuskava GASP (ingl *Global Aviation Safety Plan*), et hõlbustada lennundusohutuse ülemaailmset ja koordineeritud parendamist. GASPi ajakohastatakse iga kolme aasta tagant.

Vastutus ohutusjuhtimise eest on jaotatud ICAO, piirkondlike organisatsioonide (nt Euroopa Liidu Lennundusohutusamet EASA), riikide valitsuste ja lennundusorganisatsioonide vahel. GASPi juurutamine toimub RASGi (regionaalne lennuohutusgrupp), EASPGi (Euroopa piirkonna lennuohutuse kavandamise grupp), RASPi (regionaalne lennuohutuse plaan) ja NASPi (riiklik lennuohutuse plaan) kaudu. Euroopa Liidus kehtib regionaalne lennuohutusplaan EPAS.

Riikide vastavust ICAO standarditele jälgib ICAO USOAP programm. Euroopas koordineerib seda vastavusseiret EASA.

1.3.2. Euroopa Liidu ohutusalased kohustused ja vastutused

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 alusel on Euroopa Liidu institutsioonidel õigus oma pädevuste piires anda välja ELi liikmesriikides kohalduvaid õigusakte (määrused, direktiivid, otsused).

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) 2018/1139 on ELi lennuohutuse reguleerimise nurgakivi ning artiklid 5 ja 6 sätestavad kohustuse kehtestada Euroopa lennuohutusprogramm ja Euroopa lennuohutuse kava. Liikmesriigid on omakorda kohustatud välja töötama riiklikud ohutuskavad ja -programmid sama määruse artiklite 7 ja 8 alusel.

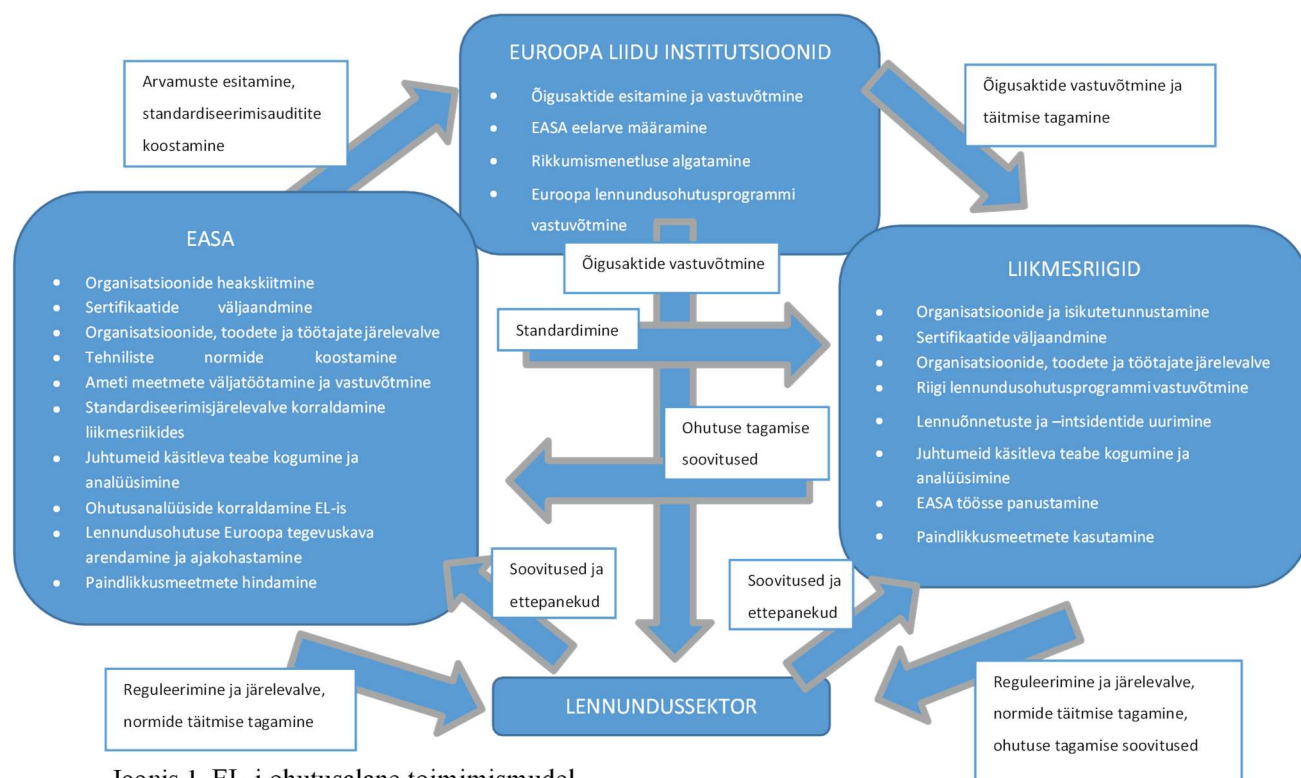
1.3.3. EASA ohutusalased kohustused ja vastutus

EASA kontrollib pädevate asutuste vastavust ELi õigusaktidele. EASA peab Euroopa Komisjonile (EK) esitama arvamusi ja andma sisendit asjakohase õigusloome jaoks. EASA koostab ja kehtestab

Euroopa Komisjoni rakendusmääruste täitmiseks nõuete täitmise aktsepteeritud meetodeid (AMC) ja juhendmaterjale (GM).

Euroopa lennundusohutusplaan (EPAS) koostatakse EASA ohutusriski juhtimise protsessi (SRM) osana. EASA koordineerib oma SRM protsessi raames peamiste riskide tuvastamist ning ELi lennundusriskide portfelli loomist ja arendamist. Liikmesriigid ja lennunduse sidusrühmad osalevad Euroopa lennundusriskide väljatöötamises ekspertide kaudu. Protsessi tulemusena kokkulepitud meetmed avaldatakse igal aastal EPASis ning neid rakendatakse koordineeritult nii Euroopa Liidu kui ka riiklikul tasandil.

Euroopa Liidu ohutusalane toimimismudel on kirjeldatud joonisel 1.



Joonis 1. EL-i ohutusalane toimimismudel

1.3.4. Eesti Vabariigi ohutusalased kohustused ja vastutus

Euroopa Liidu liikmesriigina tulenevad peamised lennundusohutusalased nõuded Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusest (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet¹ (edaspidi EL lennundusohutuse alusmäärus) ja selle määruse alusel vastuvõetud rakendusaktidest.

Valdkonnad, millele ELi nõuded ei kohaldu ja täpsemad rakendusmeetmed ELi õiguse riigisiseseks rakendamiseks sätestab lennundusseadus.

¹ Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) 2018/1139, 4. juuli 2018, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (OJ 212, 22.8.2018, lk 1)

Lennundusnõuete täitmise kontrollimiseks on riik andnud Transpordiametile õiguse teha riiklikku ja haldusjärelevalvet², tõsisematel juhtudel ka menetleda väärtegusid. Tsiviillennunduse pädeva asutusena nõustab ja teavitab Transpordiamet lennundussektorit kõigest olulisest.

Järelevalve tegemisel saab Transpordiamet rakendada erinevaid riikliku sunni meetmeid, näiteks kohustada järelevalve subjekti ettekirjutusega tegema midagi või hoiduda millegi tegemisest, kohustuste täitmata jätmisel hoiatada sunniraha nõude eest, nõuda sunniraha ning tunnistada kehtetuks või peatada ajutiselt õigus tegutseda lennundusvaldkonnas. Vähem riivavam meetod on tõhustada järelevalvet ja ennetada nõuete mittevastavuste tekkimist suunatud teavituskampaaniatega.

Transpordiametil on tsiviillennunduse pädeva asutusena, sh riikliku ja haldusjärelevalve käigus õigus:

1. kontrollida lennundustegevusega seotud organisatsiooni ja objekti, sealhulgas ehitise, seadme ja ettevõtte tööruumide vastavust ELi õigusaktidest ja LennSist tulenevatele nõuetele;
2. kontrollida õhusõidukite registris oleva ja Tallinna lennuinfo piirkonnas käitatava õhusõiduki vastavust käitamis-, lennu- ja keskkonnakõlblikkuse nõuetele;
3. saada järelevalve tegemiseks vajaminevat informatsiooni, tutvuda dokumentide originaalidega ja saada nende ära kirju;
4. keelata või peatada lennukõlblikkuse või keskkonnakõlblikkuse nõuetele mittevastava õhusõiduki, samuti lennuvälja või kopteriväljaku või mis tahes muu lennundustegevusega seotud objekti, sealhulgas ehitise või seadme käitamine, kui ei ole tagatud käitamise ohutus, lennu- ja keskkonnaohutus või turvalisus;
5. kõrvaldada lennundustegevusega seotud ülesannete täitmiselt isik, kui kontrolli tulemusel ilmneb, et tema pädevus ei vasta kehtestatud nõuetele või kui isiku tegevuse või tegevusetuse tulemusel ei ole tagatud käitamise ohutus, lennu- ja keskkonnaohutus või turvalisus;
6. suunata õhusõidukit käitanud isik haigus-, väsimus- või joobeseisundi tuvastamiseks läbivaatusele;
7. nõuda põhjendatud juhtudel ehitise ja seadmete ekspertiise;
8. korraldada lennundusohutusnõuete järgimata jätmisest tingitud juhtumite põhjuste uurimist;
9. teha ettekirjutusi lennundusohutust reguleerivate õigusaktide täitmiseks LennS §60¹ lõikes 2 loetletud juhtudel.

Transpordiameti peadirektor võib lennundusohutuse tagamiseks teha lennundustegevusega tegelevatele isikutele ettekirjutusi ja üldkorralduslikke ettekirjutusi või nende suhtes kehtestada ajutisi piiranguid kuni ohu tekkepõhjuste väljaselgitamiseni.

² Kaitselennunduse järelevalveteenistus (*Military Aviation Authority*), õhuväe koosseisu kuuluv struktuurüksus, teostab kaitselennunduse järelevalvet.

Rikkumiste puhul tuleb arvestada ka karistusõiguse põhimõtetega – LennS vastutuse peatükis 9² on sätestatud väärteoks loetavad rikkumised. Väärteo koosseisu puhul on Transpordiamet kohustatud rikkumist menetlema, kuid võimalusel eelistatakse rikkumine lahendada järelevalve menetlusega. Karistusseadustikus on sätestatud ka kuriteo koosseisud, mida võidakse kohaldada lennundusalaste rikkumiste puhul, kuid nii väärteo kui kuriteo koosseisude puhul tuleb eelkõige arvestada, et õiglase suhtumise (*Just Culture*) põhimõtteid rakendatakse määral, mis ei lähe vastuollu karistusseadustikuga (täpsemalt SSP punkt 3.3).

1.3.5. Lennundussektori ohutusalased kohustused ja vastutus

Lennundustegevuses osalevad isikud on kohustatud järgima õigusaktidest tulenevaid nõudeid ning organisatsioonid peavad veenduma juhtimissüsteemide rakendamisel, et nende kehtestatud protseduurid on efektiivsed ja ajakohased.

Organisatsioonid vastutavad ise oma tegevuse ohutuse eest. Iga lennundusorganisatsioon peab oma ohutusjuhtimissüsteemi (SMS) raames tuvastama ohud ja hindama oma tegevusega seonduvaid riske ning võtma tarvitusele kõik vajalikud meetmed riskide kõrvaldamiseks või nende vähendamiseks vastuvõetava tasemeni.

Organisatsioonid peavad arvestama oma SMSis ka riikliku lennuohutuse plaani, lennuohutusprogrammi (SSP) ja riiklikul tasandil tuvastatud riskidega, mis on seotud organisatsiooni tegevusega ning vajadusel võtma meetmeid selliste riskide kõrvaldamiseks või nende vähendamiseks vastuvõetava tasemeni.

1.3.6. Lennuohutusprogrammi väljatöötamine

Transpordiamet juhib Eestis SSP koostamist ja rakendamist. Eesti SSP eesmärk on paika panna riiklikul tasemel kohustused ja vastutus lennuohutuse tagamiseks. Vastavalt ICAO lisale 19 lähtub SSP kriitilistest elementidest, mille puhul ICAO ootab osalisriikide poolt juhendumist:

- Element 1: Lennundust reguleerivad seadused/ õigusaktid
- Element 2: Konkreetsete tegevusprotseduurid
- Element 3: Juhtimissüsteem ja kindlaks määratud vastutus/kohustused
- Element 4: Personali pädevus ja koolitus
- Element 5: Tööjuhendid ja töövahendid ning ohutusteabe käsitlemine
- Element 6: Olemasoleva loa, sertifikaadi, volituse või tunnustusega lubatud tegevuste rakendamine
- Element 7: Mõõtmine, analüüs ja pidev parendamine
- Element 8: Ohutust mõjutavate puuduste käsitlemine

Neid kriitilisi elemente on käsitletud käesoleva SSP järgmistes peatükkides:

- Riiklik lennuohutuspoliitika ja eesmärgid;
- Ohutusriskide juhtimine riigis;
- Ohutuse tagamine riigis;
- Ohutusalane teavitus riigis.

Ohutusprogrammi koostamine eeldab tihedat koostööd seotud osaliste vahel. ICAO välja töötatud ohutusprogrammi koostamise nõuetest lähtudes on Transpordiamet koostöös Kliimaministeeriumiga

määratlenud ohutusprogrammi juhtivrühma koosseisu kuuluvad lennundussektori jaoks oluliste ametkondade ja ettevõtete juhid.

SSP jaoks olulised asutused ja ettevõtted, mis kuuluvad nii SSP juhtrühma kui ka koordineerimisrühma on järgmised:

- Kliimaministeerium;
- Ohutusjuurdluse Keskus;
- Kaitseväge (Eesti Õhuväge);
- Politsei- ja Piirivalveamet;
- AS Tallinna Lennujaam;
- Lennuliiklusteeninduse AS;
- Keskkonnaagentuur;
- Siseministeerium;
- Kaitseministeerium.

Koostöö toimub kahel tasandil, st juhtrühma ja koordinatsioonirühma tasandil.

SSP juhtrühma peamiseks ülesandeks on strateegiliste otsuste tegemine lennunduse ohutusriskide juhtimiseks.

SSP juhtrühma tööülesanded on järgmised:

- üldise ohutusolukorra, jõudluse ja saavutuste jälgimine, ohutuseesmärkide täitmise seire;
- lennundusriskipildi ja strateegiliste tegevuskavade kinnitamine;
- aktsepteeritavate ohutustasemete määratlemine ja jälgimine;
- prioriteetide seadmine (strateegilised ohutusprioriteedid);
- lennuohutuse riskijuhtimise üldolukorra ja meetmete/sisendite Eesti lennuohutuskava (ingl *State Safety Plan*) jaoks kinnitamine;
- lennuohutuse juhtimiseks kohaldatavate kriteeriumite täitmise seire ja nende toimimise tagamine.

SSP koordineerimisrühma koosseisu kuuluvad lennundussektori jaoks oluliste ametkondade ja ettevõtete poolt nimetatud tehnilised eksperdid või valdkonnajuhid vastutajate tasemel. Olenevalt käsitletavatest küsimustest on koordineerimisrühmal õigus koordineerimiskoosolekutele kaasata täiendavaid lennundussektori partnereid, sh Ohutusjuurdluse Keskuse (OJK) lennuõnnetuste uurimise eksperte või teisi valdkonna esindajad.

Teabe- ja sisendvood, mh ohutusjärelvalve tegevused ja tulemused ning ohutusandmed juhtumitest teavitamise süsteemi kaudu, on osa koordineerimisrühma koosolekute tarbeks kasutatavatest allikatest.

SSP juhtrühma ja koordineerimisrühma töökord on järgmine:

- Töövormiks on koosolek, mis toimub vajaduse järgi kas elektrooniliselt või kohtumise vormis. SSP juhtrühma koosolekud toimuvad kord aastas ja koosolekuid juhatab Transpordiameti lennundusteenistuse direktor.
- Koordineerimisrühma koosolekud toimuvad kord kvartalis või vajadusel tihedamini. Koosolekuid juhatab Transpordiameti ohutuse ja juhtimissüsteemi osakonna juhataja või tema määratud asendaja.
- SSP vaadatakse üle vähemalt kord aastas. Transpordiameti lennundusohutuse nõunik hindab SSP ja selle lisade uuendamise vajadust ning planeerib ja teostab selle uuendamist. Muudatuse vajaduse võivad tõstatada ka teised Transpordiameti osakonnad, kelle jaoks on programmi

ajakohastamine vajalik. Initsiatiiv muudatuse jaoks võib tulla ka muudelt organisatsioonidelt nii Eestis kui välismaal.

- Transpordiameti peadirektor kinnitab SSP ja selle lisade muudatused.

2. OHUTUSRISKIDE JUHTIMINE RIIGIS

Euroopa lennundusohutusplaan (EPAS) näeb ette, et EL liikmesriigid peavad riigisisestelt kehtestama lennunduse ohutusnäitajad (ingl *Safety Performance Indicators*, SPI) ja nendega seotud eesmärgid (ingl *Safety Performance Targets*, SPT) riigi tasandil lähtudes Euroopa Liidu tasandi ohutusnäitajatest ja eesmärkidest.

Transpordiamet ja lennundusorganisatsioonid lepivad kokku ohutusnäitajate ja eesmärkide suhtes, mis näitavad üldist lennuohutuse taset riigis.

Riigi tasandil määratud SPI ja SPT on lisatud riiklikusse lennundusohutusplaani. Eesti riigi üldise lennuohutuse taseme kohta teevad järelevalvet EASA ja ICAO, võttes arvesse ICAO lisas 19 sätestatud nõudeid.

Lennundusorganisatsiooni ohutusjuhtimise süsteemis kajastatud ohutusnäitajad (SPI) ja eesmärgid (SPT) peavad olema kooskõlas riigi tasandil seatud näitajate ja eesmärkidega. Tavapäraste järelevalve tegevuste käigus kontrollib Transpordiamet SMSi vastavust õigusaktidele, selle toimivust, efektiivsust ja adekvaatsust. SMSi hindamise käigus vaadatakse üle teenusepakkuja ohutusnäitajad ning nendega seotud eesmärgid.

SMS on süsteemne lähenemine lennundusohutuse tagamiseks, mis hõlmab organisatsioonilist struktuuri, vastutusalasid, tegevussuundasid ja protseduure ning käsitleb ohutuse juhtimist.

Lennundusorganisatsiooni ohutussuutlikkus peab olema kirjeldatud nende SMSis. Selle kaudu lennundusorganisatsioonid jälgivad ja analüüsivad oma ohutussuutlikkuse taset. Lennundusorganisatsiooni SMSi ajakohasuse eest vastutavad ennekõike organisatsiooni sees vastava valdkonna juhid.

2.1. Load ja sertifikaadid

Transpordiamet väljastab ELi lennundusohutuse alusmääruse alusel Eestis sertifikaate ja lubasid. Valdkonnad, mis ei kuulu ELi lennundusohutuse alusmääruse (nimetatud määruse lisas I nimetatud õhusõidukid, teatud suurusega lennuväljad jms) alla, on reguleeritud lennundusseadusega.

Transpordiameti väljastatavate lubade alla kuuluvad näiteks lennumeeskonnaliikme load – nii liinipiloodi ja ametipiloodi load kui ka üldlennunduses tegutsevate pilootide load. Lisaks väljastatakse lube lennujuhtidele, lennuinformaatoritele ja lennundustehnilistele töötajatele ning tunnistusi salongitöötajatele. Transpordiamet annab välja ka kontrollpiloodi tunnistusi ja volitusi, samuti tunnustab teistes ELi riikides välja antud tunnistusi.

Lennundusmeditsiini valdkonnas väljastab Transpordiamet tunnistusi lennundusarstidele ning sertifikaate lennundusmeditsiinikeskustele.

Lisaks väljastab Transpordiamet sertifikaate erinevatele lennundusorganisatsioonidele, nt lennuettevõtjatele, tootmisorganisatsioonidele, hooldusorganisatsioonidele või

aeronavigatsiooniteenuse osutajatele.

Transpordiamet hindab enne loa või sertifikaadi väljastamist taotleja suutlikkust täita kehtivaid nõudeid ning seejärel kontrollib regulaarse järelevalve käigus loa või sertifikaadi omaniku jätkuvat vastavust nendele nõuetele.

2.2. Nõuded lennundusorganisatsioonide juhtimissüsteemile

Nõuded organisatsioonide SMSi kohta sisalduvad ICAO standardites (lisa 19) ja ELi määrustes. Need nõuded kehtivad lennuettevõtjatele, hooldusorganisatsioonidele, koolitusorganisatsioonidele, tootmisorganisatsioonidele, lennuliiklusteenuste osutajatele ja lennujaama käitajatele.

Transpordiamet kontrollib järelevalve käigus lennundusettevõtete SMSi jätkuvat vastavust õigusaktidele, selle toimivust, efektiivsust ja adekvaatsust. SMSi hindamise käigus vaadatakse üle organisatsiooni ohutusnäitajad (ingl *Safety Performance Indicators*, SPI) ning nendega seotud eesmärgid. Kavandatavad ohutusnäitajad peavad olema kooskõlas riigi tasandil seatud näitajate ja eesmärkidega.

2.3. Nõuded Transpordiameti juhtimissüsteemile

Transpordiamet peab oma juhtimissüsteemi puhul jälgima nii ICAO kui ka Euroopa Liidu lennuohutusealast õiguslikku raamistikku. Nii ELi lennuohutuse alusmäärus kui ka selle alusel vastu võetud komisjoni rakendusmäärused sisaldavad nõudeid ametiasutuste juhtimissüsteemile.

Lisaks lennunduse pädeva asutuse tegevust puudutavatele nõuetele on asutuse juhtimissüsteemi nõuded sätestatud eraldi ja osaliselt kattuvad erinevates lennundusvaldkondi reguleerivates rakendusmäärustes. Näiteks Euroopa Komisjoni lennutegevust käsitleva rakendusmääruse (EL) nr 965/2012 II lisa jaotis ARO.GEN sisaldab nõudeid pädeva asutuse juhtimissüsteemile (ARO.GEN.200) ja selle muudatusi (ARO.GEN.210), andmete säilitamine (ARO.GEN.220) ja ohutusprobleemile viivitamatu reageerimise süsteemi rakendamine (ARO.GEN.135). Samamoodi on näiteks Euroopa Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/1383 punktis CAMO.B.200 sätestatud nõuded pädeva asutuse juhtimissüsteemile, sealhulgas siseauditi ja riskijuhtimise protsessidele. Rakendusmääruste juurde kuuluvad AMC- ja GM-materjalid sisaldavad üksikasjalikumaid spetsifikatsioone ja juhiseid vastuvõetavate nõuete täitmise meetodite kohta.

2.4. Ohutusriskide juhtimise protsess

Ohutusriskide juhtimise peamine eesmärk riiklikul tasandil on parandada lennundusohutust ja tagada, et Eesti lennundussüsteem vastaks aktsepteeritavale ohutustasemele. Selle saavutamiseks on vaja koguda ja analüüsida ohutusandmeid, mille allikateks on muuhulgas nii kohustuslikud kui ka vabatahtlikud teavitused. Teavitamine on anonüümne ja konfidentsiaalne ning Transpordiamet kasutab saadud teavet ainult lennundusohutuse tagamise eesmärgil. Saadud andmete põhjal on võimalik tuvastada tähtsaimad ohutusprobleemid riigis, neid hinnata ning samuti jälgida ja analüüsida esilekerkivaid trende.

Peamised vahendid ohutusriskide taseme hindamiseks Eesti lennunduses on riigitasemel ohutusalase riskijuhtimise protsessi käigus loodud riskipilt ja käitaja profiili teave, mis on saadud lennundusorganisatsioonide juhtimissüsteemi tulemuslikkuse hindamisel. Riski hindamise tulemused mõjutavad Eesti lennundusohutuskava (ingl *Estonian State Plan for Aviation Safety* –

Estonian SPAS), järelevalve- ja kommunikatsioonikavasid ning ameti praktilist tegevust. Eelnimetatud tulemused edastatakse kõnealuse lennundussegmenti organisatsioonidele, et neid võetaks arvesse organisatsiooni enda ohutusjuhtimises.

Ohutusprobleemidele tuleb läheneda süsteemselt järgides SMSi ohutusriskiportfellis kirjeldatud põhimõtteid (joonis 2).



Joonis 2. Ohutusriskiportfell

1. lennundussüsteemi mõjutavate ohutusprobleemide (või ohtude) kindlakstegemine;
2. ohutusprobleemide (või ohtude) hindamine, mille eesmärk on hinnata eelmises etapis kindlaks tehtud ohutusprobleemidest (või ohtudest) tulenevaid riske;
3. ohutusmeetmete kindlaksmääramine ja kavandamine strateegiate (või vähendamismeetmete) leidmiseks nende probleemide (või ohtude) puhul, mille riskitase osutub hindamise tulemusena lubamatuks;
4. rakendamine ja järelmeetmed, mille eesmärk on jälgida kokkulepitud strateegiate seisu ja võrrelda neid tegevuste rakendamisel saadud reaalsete tulemustega. Analüüs peab näitama, kas tegevused täidavad seatud eesmärgi või on vajalik luua juurde lisameetmeid. Esitada neid käsitlevaid aruandeid; ning
5. ohutusala tulemuslikkus, mille raames keskendutakse kindlakstehtud riskivaldkondade läbivaatamisele, et hinnata, kas varem tuvastatud ohtudega kaasnevaid riske on vähendatud, ning võrrelda neid ohutusala tulemuslikkuse näitajatega.

Eestis sätestavad SMSi kasutamise rahvusvahelised ja ELi nõuded ning LennS. Organisatsioonidele suunatud nõuded käsitlevad enamjaolt lennunduse valdkondi, mis hõlmavad juhtimissüsteemide konsolideeritud üldnõudeid. Vastuvõtmisel on ELi tasandil õigusaktid, mille kohaselt tuleb juhtimissüsteeme rakendada esmase ja jätkuva lennukõlblikkuse valdkonnas. Organisatsioonidele esitatavad nõuded on välja töötatud nii, et need hõlmaksid ICAO standardeid viisil, mis tagavad kooskõla olemasolevate juhtimissüsteemidega ja edendavad integreeritud juhtimist. Juhtimissüsteeme käsitlevad nõuded on kohandatud organisatsioonide tegevuse mahu, laadi ja keerukusega ning sobivad kõigi järgitavate ärimudelitega, olles seega sobivad proportsionaalseks kohaldamiseks.¹

Lennunduse ohutusriskide vähendamiseks riigi tasandil kinnitas SSP juhtrühm ECCAIRS 2 statistika alusel seitse ohutusprobleemi, millest valiti välja viis probleemi millega edasi minna:

- a. KRA riskiala – kokkupõrge õhus: üldlennunduse õhuruumi rikkumised nõrga lennueelse planeerimise ja ettevalmistuse tõttu (*Airspace Infringements by General Aviation*);
- b. KRA riskiala – kahjustus maapinnal: maapealse loa kõrvalekalle ekslikult või ATC juhiste valesi mõistmise või ruleerimislubade ebaõige tõlgendamise tõttu (*Ground Clearance deviation by mistake or misunderstanding of ATC instruction or incorrect interpretation of taxi clearance*);
- c. KRA riskiala – takistusega kokkupõrge lennu ajal: droonilennud ilma ATC loata (*Drone Flights without authorisation and ATC permission*);
- d. KRA riskiala – takistusega kokkupõrge lennu ajal: kokkupõrked lindudega (*Birdstrike*);
- e. KRA riskiala – muud sündmused: väsimus lennujuhtimises (lennujuhtide väsimus) ja lennutegevuses (pilootide ja meeskonnaliikmete väsimus)/(*Fatigue in OPS and ATC*)

Riigi eesmärk on SSP juhtrühma kinnitatud ohutusriskide vähendamiseks rakendada riske vähendavaid meetmeid. Parendus- ja vähendamismeetmed tuuakse välja Eesti SPASis.

2.5. Lennuõnnetuste ja intsidentide uurimine

Ohutusjuurdluse eesmärgiks on lennuõnnetuste ja intsidentide juurpõhjuste ning muude õnnetusele või intsidendile kaasa aidanud tegurite väljaselgitamine ja ohutusalaste soovitude või ettepanekute tegemine sarnaste juhtumite vältimiseks tulevikus. Ohutusjuurdluse eesmärk ei ole süüle ega vastutusele osutamine.

Eestis toimunud lennuõnnetuse, tõsise intsidenti ja intsidenti ohutusjuurdlust korraldab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksus Ohutusjuurdluse Keskus (OJK). OJK on ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel sõltumatu, lähtub üksnes seadusest ja muudest õigusaktidest ning Eestile kohustuslikest välislepingutest (Lennundusseadus § 48 lg 2).

Lennuõnnetuse ja tõsise intsidenti ohutusjuurdlust tehakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 996/2010 alusel.

OJK võib alata ohutusjuurdluse intsidenti või EL lennundusohutuse alusmääruse lisas I nimetatud õhusõidukiga juhtunud lennuõnnetuse ja tõsise intsidenti suhtes, arvestades selle tõsidust ja võimalust teha sellest järeldusi, mis on vajalikud, et vältida sellise lennuõnnetuse või intsidenti kordumist tulevikus.

Ohutusjuurdluse tulemuste kohta koostab OJK ohutusjuurdluse aruande, mille sisu vastab lennuõnnetuse, tõsise intsidenti või intsidenti iseloomule ja raskusastmele.

Ohutusjuhtimise põhimõtete kohaselt on lennundusorganisatsioonidel kohustus analüüsida lennuohutust mõjutavaid juhtumeid ja rakendada asjakohaseid meetmeid võimaliku ohu vähendamiseks.

3. OHUTUSE TAGAMINE RIIGIS

3.1. Ohutusalane järelevalve

Euroopas on ohutusalase järelevalve tegemine jagatud ELi institutsioonide, peamiselt EASA ja ELi ning liikmesriikide vahel.

Transpordiametis on rakendatud juhtimissüsteem, mille loomisel on aluseks võetud ELi lennundusohutuse alusmäärus, selle põhjal kehtestatud rakendusaktid ja nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid ning juhendmaterjalid. Lisaks arvestatakse ICAO standardeid ja soovitatavaid praktikaid.

Transpordiamet väljastab lennundusvaldkonnas nõutavaid lube ja sertifikaate ning teeb riiklikku ja haldusjärelevalvet ning vajadusel rakendab sunnimeetmeid.

Järelevalve käigus kontrollitakse lennundusorganisatsioonide tegevust, kaasa arvatud juhtimissüsteemi ja/või SMSi kindlustamaks lennundusorganisatsiooni enda protseduuridele, riiklikele ja rahvusvahelistele õigusaktidele vastavust. Lisaks on Transpordiametil kohustus rahvusvaheliste ja ELi nõuete alusel viia läbi perroonikontrolle (SAFA/SANA/SACA), mille käigus kontrollitakse lisaks Eestis registreeritud õhusõidukitele ka ELis ja kolmandates riikides õhusõidukeid ja nende käitamist Eestisse lendamisel.

Järelevalve tulemused võetakse arvesse riskide hindamisel. Riskide hindamiseks kasutatakse Euroopa ühtset riskiklassifitseerimissüsteemi³, samuti ka Transpordiametile laekunud ohutusalase teabe kaudu määratletud riske.

3.2. Riskipõhine lähenemine

Transpordiamet rakendab järelevalves riskipõhist lähenemist, mis tugineb eelnevatel perioodidel järelevalve käigus kogutud andmetel ning lähtub organisatsiooni tegevuste eripärast. Selle tulemusena koostatakse ettevõttepõhised riskiprofiilid, mille alusel otsustatakse järelevalve fookus ja intervall.

Lennundusohutuse edendamine hõlmab üldist või sihipärast tööd, mis seisneb ohutusteabe lennunduse sidusrühmadele edastamises või nende seas levitamises. Kõnealuse tegevuse edasiviivaks jõuks on ohutusteabega seotud menetlused, mille raames analüüsitakse andmeid ja töötatakse välja ohutusriskide vähendamise toiminguid.

Lennundusohutuse edendamine on SSP ja tõhusa ohutusjuhtimise oluline element. Ohutusriske saab vähendada ohutuskogemuste alase teadlikkuse suurendamise, parimate tavade jagamise ning järelevalve läbiviimise teel.

Transpordiamet kontrollib ja hindab regulaarselt saavutatud riiklikku lennundusohutuse taset, et määrata kindlaks, kas see vastab kehtestatud ohutusunõuetele. Ohutusunäitajate jälgimise tulemusena määratakse kindlaks valdkonnad, kus ohutusunõuete täitmist on vaja järelevalve käigus esmajärjekorras kontrollida.

Transpordiameti lennundusohutusunik nõustab põhitegevuse struktuuriüksusi regulaarsete ohutusülevaadete ning ohutusalasel teabel põhinevate analüüsidega. See hõlbustab identifitseerida riskikohti ja -faktoreid, millele järelevalve käigus tähelepanu pöörata. Struktuuriüksused saavad selle

³ Euroopa Komisjoni rakendusmäärus nr 2021/2082

põhjal vajadusel teha suuremat tähelepanu nõudvates valdkondades järelvalvet.

Ohutusalast teavet, mis on Transpordiameti valduses ja analüüside tulemusi, kasutatakse riskipõhise järelvalve tegemiseks. Vajadusel suurendatakse organisatsioonile tehtavate järelvalvetoimingute arvu või pööratakse kõrgendatud tähelepanu teatud valdkondade kontrollidele ja järelvalvele.

Järelvalve plaani koostamisel arvestatakse:

- järelvalve subjekti suurust ja tegevuste keerukust;
- toimunud intsidente, lennuõnnetusi, surmaga lõppenud lennuõnnetusi ja inimohvrite arvu;
- varasemate järelvalvete tulemusi;
- järelvalve subjekti suutlikkust teha tõhusalt parandusi ja rakendada korrigeerivaid tegevusi;
- funktsionaalsetesse süsteemidesse tehtud muudatusi;
- muudatuste juhtimist.

Riskipõhine järelvalve toimib põhimõttel, kus järelvalvet planeerides arvestatakse organisatsiooni riskiprofiili ja antakse hinnang nende lennundusohutuse taseme kohta. Lisaks jälgitakse järjepidevalt trende organisatsioonides, et selle põhjal vajadusel ümber hinnata järelvalve sageduse vajadus. Riskipõhine järelvalve põhineb osaliselt ka lennundusohutuse näitajatel ja vastuvõetaval ohutustasemel.

Organisatsioonide erinevad võimalikud riskiprofiilid on kirjeldatud järelvalveasutuse juhtimissüsteemis.

3.3. Ohutusandmete kogumine, analüüs ja vahetamine

Transpordiamet kogub, analüüsib ja vahetab lennundusohutusega seotud informatsiooni, mille tulemusel on võimalik tegelikke või võimalikke ohutusprobleeme kindlaks teha ja neid tulevikus ennetada. Põhiliselt tuleneb info määruses (EL) nr 376/2014 ja LennS § 47 viidatud viisil. Lisaks vahetab Transpordiamet ohutusalast infot teiste ELi liikmesriikide pädevate asutustega ning samuti riigisiselt erinevate valdkondlike ametitega.

Lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teavitamise kohustus tuleneb määruse (EL) 376/2014 artiklist 3 lg 2. LennS kohustab nimetatud määruse sama artikli alusel ka mitte-EASA õhusõiduki käitajaid.

Lennuohutust mõjutavast juhtumist tuleb teavitada iga lennuõnnetuse, tõsise intsidendi, intsidendi või lennuohutust mõjutava juhtumi korral, mis võib asjaolude kokkulangemisel eskaleeruda tõsisemaks juhtumiks. Juhtumiliikide loetelu, millest tuleb kohustuslikus korras teavitada, on ära toodud rakendusmääruses (EL) nr 2015/1018. Lennuohutust mõjutavast juhtumist teavitamise vormid asuvad www.aviationreporting.eu lehel.

Lennuõnnetusest ja tõsisest intsidendist peab iga asjaomane isik, kellel on teada lennuõnnetuse või tõsise intsidendi toimumine, viivitamata teavitama Ohutusjuurdrluse Keskust, kes viib läbi juhtumi uurimise.

Isik, kes on teadlik võimalikust lennuohutust mõjutavast juhtumist, kuid kellel ei lasu teavitamiskohustus, võib teavitada Transpordiametit vabatahtlikult. Teavet võib edastada kas eelnimetatud vormide kaudu või kasutades QR-koodi, mis viib www.transpordiamet.ee kodulehel

avaldatud anonüümse teavitamise vormile.

Ohutusalast teavet käsitletakse järgides määruse (EL) 376/2014 artiklit 16, kus vaadeldakse teabeallika kaitset ning õiglase suhtumise põhimõtteid. Õiglase suhtumise põhimõtete kohaselt tuleb hoiduda karistuse kohaldamisest ohutusnõuete rikkumiste puhul, mis on ettekatsemata ja tahtmatud, välja arvatud raske hooletuse ja kriminaalkorras karistatava teo puhul. Lennundusorganisatsioonid ei või diskrimineerida töötajat lennuohutust mõjutavast juhtumist teatamise pärast. Õiglase suhtumise (*Just Culture*) põhimõtet tuleb organisatsioonil oma töötajatele tutvustada ja edendada ohutuspoliitikat, aitamaks kaasa lennundusohutuse üldise taseme tõstmisele.

Euroopa keskses andmekogus (ingl *European Central Repository*, ECR) hoitava lennundusohutust puudutava teabe nõude saab esitada huvitatud isik Transpordiameti kodulehel avaldatud vormi kaudu². Transpordiamet teeb koostööd ja vahetab kogemusi eri Euroopa institutsioonidega, nt lennundusohutusanalüütikute võrgustiku (NoA) grupiga.

3.4. Ohutusalase tulemuslikkuse vastuvõetav tase

Ohutusalane vastuvõetav tase on SSPis ja lennundusorganisatsiooni SMSis määratletud minimaalne tase, mida väljendatakse ohutuseesmärkide ja ohutusnäitajate kaudu. Ohutusandmetel põhinevale analüüsile, millele on lisatud ohutuspuhvid, defineeritakse uued riiklikud ohutusnäitajad.

Ohutuseesmärkide saavutamise jälgimiseks ja ohutusalase tulemuslikkuse vastuvõetava taseme (ALoSP) määramiseks, mida nõutakse ICAO lisas 19 ja ELi lennundusohutuse alusmääruse artiklis 7 nõutud ohutusalase tulemuslikkuse vastuvõetav tase ja milleni peab praktikas jõudma, on Eesti lennundusele määratud riiklikul tasandil ohutusnäitajad (SPI) ja ohutusalase tulemuslikkuse eesmärgid (SPT).

Ohutuseesmärkide ning ohutusalase tulemuslikkuse näitajate kokkuleppimisel ja ajakohastamisel võetakse arvesse rahvusvahelise ja eelkõige Euroopa tasandi eesmärgi ning riikliku ohutusriskide juhtimise kaudu saadud teavet riiklike ohutusprioriteetide ja Eesti lennunduse erisuste kohta.

SPId ja SPTid on riigi tasandil kokkulepitud, et jälgida Eesti lennunduse kui terviku, sealhulgas individuaalselt lennundusorganisatsioonide tegevust ning toetada pidevat parendamist. Ohutusjuhtimise tulemuslikkust mõõdetakse nii riiklikul tasandil kui ka lennundusorganisatsioonides. Kui kokkulepitud taset ei ole saavutatud, tegeletakse selle konkreetse SPI mõõdikuga süvendatult edasi.

See tähendab, et ohutuse tagamise protsess toimub tulemus- ja riskipõhise lähenemisviisiga, mis järgib pideva täiustamise põhimõtteid.

Osana riiklikust lennunduse riskijuhtimise protsessist määratleb Transpordiamet koostöös lennundussektori osalistega ka Eesti lennunduse ohutusalase tulemuslikkuse vastuvõetava taseme seoses lennundusriskidega. See tähendab, et riskidel, mis on tuvastatud, kuid mida ei ole hinnatud, tuleb ohu kõrvaldamiseks või selle aktsepteeritavale tasemele viimiseks läbi viia ohtude hindamine ja tuleb määratleda riski vähendamiseks või aktsepteeritavale tasemele viimiseks vajalikud meetmed.

Lisaks riiklikele ohutusalastele tulemusnäitajatele ja eesmärkidele on aeronavigatsiooniteenuse osutajate puhul välja antud komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeval algatuse tulemuslikkuse kava ja aeronavigatsioonitasude süsteem. Kõnealuses

määruses määratletakse ohutuse, keskkonna, läbilaskevõime ja kulutõhususega seotud tulemusnäitajad. Lennuliiklusteenuste osutajatelt nõutakse ohutusalase tulemuslikkuse põhinäitajana tõhususe miinimumtaseme saavutamist ohutuse juhtimisele. Selle näitajaga mõõdetakse, mil määral on rakendatud ohutuspoliitikat ja -eesmärke, ohutusriskide juhtimist, ohutuse tagamist, ohutuse edendamist ning hea ohutuskultuuri tagamist ja tugevdamist.

Määruses toodud näitajad on lisatud ka SSP tulemus- ja seirenäitajatesse, mis on välja toodud lisas 2.

Määruses (EL) 2019/317 nõutakse, et ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna peamised tulemusnäitajad ja tulemuseesmärgid oleksid kooskõlas ELi lennundusohutuse alusmääruse artiklis 6 osutatud Euroopa lennundusohutuskavaga.

Ohutusnäitajad jagunevad kolme tasemesse, esimesed kaks taset on üldised riigi tasemenäitajad ja on kohustuslikud riigil jälgida ning analüüsida ja vajadusel võtta kasutusele parendusmeetmed. Kolmanda taseme näitajad on lennundusorganisatsioonide põhised ning nende näitajate analüüsimise ja ennetamise eest vastutavad ennekõike organisatsioonid.

Lennundusorganisatsioonid peavad oma osutatava teenuse keerukusest ja tegevuse iseloomust lähtuvalt määrama sobilikud ohutusnäitajad ja seadma asja- ning ajakohased eesmärgid. Seatud eesmärke ja ohutusnäitajaid tuleb kajastada organisatsiooni SMSis ning vajadusel nimekirja kohandada oma tegevusest lähtuvalt.

Ohutusnäitajate efektiivsus vaadatakse üle igal aastal koos SSP ajakohasuse hindamisega. Arvesse võetakse ka ohutuseesmärke, mis on kirjeldatud Euroopa lennundusohutusplaanis⁴.

Ohutusalane tulemuslikkuse vastuvõetav tase ja ohutusnäitajad on välja toodud lisas 2.

⁴ EASA European Plan for Aviation Safety, <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/european-plan-aviation-safety-epas-2024>

4. OHUTUSE EDENDAMINE JA OHUTUSALANE TEAVITUS RIIGIS

4.1. Ohutuse edendamine

Ohutuse edendamine on SSP ja tõhusa ohutusjuhtimise oluline element. Ohutusriske saab vähendada ohutuskogemuste alase teadlikkuse suurendamise, parimate tavade jagamise ning ohutusmenetluste ja määruste selgitamise teel.

Ohutuse edendamine hõlmab üldist või sihipärast tööd, mis seisneb ohutusteabe lennunduse sidusrühmadele edastamises või nende seas levitamises. Kõnealuse tegevuse edasiviivaks jõuks on ohutusteabega seotud menetlused, mille raames analüüsitakse andmeid ja töötatakse välja ohutusriskide vähendamise toiminguid (punkt 3.3).

4.2. Ohutusandmete kogumine, analüüs ja vahetamine

Transpordiamet kasutab ametlike lennundusohutuse kohustuste edendamiseks erinevaid vahendeid, näiteks korraldades kohtumisi lennundusettevõtjate ja lennunduses osalevate isikutega ning koostades ja jagades teabematerjale. Lisaks kasutab Transpordiamet ka muid rahvusvaheliste organisatsioonide toodetud ohutuse edendamise materjale pärast nende kohaldatavuse kontrollimist. Ohutuse edendamine on osa igapäevsest tööst, sealhulgas järelevalvest.

4.3. Ohutusalane teabevahetus ja -edastus riigiasutustes

Ohutusteabe edastamine aitab kaasa tugeva ohutuskultuuri loomisele. Ohutusteabe edastamise vahenditeks on ohutusanalüüside aruanded, infolehed, töövahendid, teatmikud ja juhendmaterjalid, seminarid ja muud ohutusalased üritused.

Üldise ohutusalase info vahendamiseks kasutab Transpordiamet lisaks oma veebilehele www.transpordiamet.ee ka Transpordiameti sotsiaalmeedia kanaleid. Reeglina kajastatakse informatsiooni uute või muudetud riiklike ja rahvusvaheliste lennundusõigusaktide ja erinevate juhendmaterjalide kohta, samuti olulisemate rahvusvaheliste ohutusalaste initsiatiivide kohta. Lisatud on üldistatud ohutuskokkuvõtted, lennundusstatistilised andmed, järelevalvetegevusega seonduv (näiteks sertifitseeritud lennundusettevõtted). Veebilehe vahendusel on võimalik edastada ka anonüümseid ja konfidentsiaalseid teavitusi tähelepanekutest lennutegevuses või lennundusohutusest üldiselt (punktis 3.3).

Avalikkusele suunatud lennundusohutuse kokkuvõtte koostatakse igal aastal. Ohutusalase teadlikkuse tõstmise eesmärgil tutvustatakse Transpordiameti ohutusalaseid kokkuvõtteid ja analüüse võimalusel erinevatel avalikel üritustel.

Transpordiamet nõustab vajadusel õigusaktide rakendamise ja ohutusalaste probleemide korral. Ohutusalaseid koolitusvõimalusi arendatakse koostöös Eesti Lennuakadeemia ja lennundusorganisatsioonidega.

4.4. Koolitus

Transpordiamet säilitab ja arendab oma personali kvalifikatsiooni koolitustega ja pädevuste hoidmisega.

Transpordiameti lennundusteenistuse ja teenistust toetavate ametnike koolitus ja pädevuste hoidmine on korraldatud järgides asjakohaseid riiklikke ja rahvusvahelisi nõudeid ning ameti juhtimissüsteemi kohaselt.

Transpordiameti personali teadlikkus aktuaalsetes lennundusohutuse küsimustes on korraldatud ohutusalase teabe käsitlemise protseduuri ja igapäevase sisekommunikatsiooni kaudu.

Riiklik ohutuspoliitika

Lennundusohutuse tagamine Eestis vastab ICAO standardite, ELi, EASA ja riigisestele nõuetele.

Eesti on pühendunud strateegiate ja protsesside väljatöötamisele, rakendamisele, säilitamisele ja pidevale täiustamisele, tagamaks, et kogu tema järelevalve all toimuv lennutegevus saavutaks kõrgeima ohutustaseme, vastates samal ajal nii riiklikele kui ka rahvusvahelistele standarditele. Selleks:

1. Kehtestatakse riiklikud standardid, mis on kooskõlas Euroopa Liidu õigusaktide, ICAO standardite ja muude lennundusalaste juhenddokumentidega;
2. Tagatakse andme- ja tulemuspõhine lähenemisviis ohutuseeskirjadele ning lennundussektori järelevalvele;
3. Jälgitakse ohutustrende lennundussektoris ja rakendatakse riskipõhist järelevalvet, et tagada proportsionaalne ohuvaldkondade käsitlemine;
4. Jälgitakse ja mõõdetakse pidevalt riikliku lennundussüsteemi ohutusnäitajaid nii üleriigiliste koondnäitajate kui ka teenusepakkujate ohutusnäitajate kaudu;
5. Tehakse koostööd ja konsulteeritakse lennundussektori sidusrühmadega, et tagada ja parendada ohutust ning ennetada ja lahendada ohutusalaseid probleeme;
6. Edendatakse häid ohutustavasid ja positiivset ohutuskultuuri kogu Eesti lennundussektoris;
7. Edendatakse ohutusteabe kogumist, analüüsimist, jagamist ja vahetamist kõigi asjaomaste lennundusorganisatsioonide ning teenuseosutajate vahel eesmärgiga kasutada sellist teavet üksnes ohutusjuhtimiseks;
8. Tagatakse piisavad rahalised vahendid ja inimressursid ohutusjuhtimiseks ja järelevalveks;
9. Tagatakse, et töötajad valitakse ja/või koolitatakse nii, et neil oleks asjakohased oskused ja pädevus oma kohustuste täitmiseks;
10. Kasutatakse jõustamispoliitikat (koostöö, nõustamine, teavitamine, ettekirjutamine jne);
11. Jälgitakse õiglase suhtumise (*Just Culture*) printsiipi ja tagatakse, et ohutusandmete kogumise ning töötlemise süsteemidest saadud teavet ei kasutataks juhtumist teavitanud isikute vastu, välja arvatud raske hooletuse või tahtliku eeskirjadest kõrvalekaldumise korral.
12. Tagatakse, et kõik seotud osapooled on teadlikud oma kohustustest ja vastutusest ohutuseesmärkide täitmisel ning omavad selleks asjakohaseid teadmisi ja kogemusi;
13. Otsitakse aktiivselt esilekerkivaid riske ja võetakse kasutusele ennetavad meetmed, et vähendada nende mõju lennundussektorile;
14. Tehakse koostööd erinevate Eesti asutuste ja rahvusvaheliste organisatsioonidega, et parandada lennundussektori ohutuse taset nii Eesti riigis kui ka väljaspool.

Transpordiamet edendab ja reguleerib lennuohutust Eestis koostöös seotud riiklike osalistega.

**Ohutusnäitajad (SPI)
ja
vastuvõetav ohutustase (ALoSP)**

Lisatud eraldi failina.