

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 1070/2009,**

**21. oktoober 2009,**

**millega muudetakse määrusi (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004 ja (EÜ) nr 552/2004, et parandada Euroopa lennundussüsteemi toimivust ja jätkusuutlikkust**

**(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust <sup>(1)</sup>,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust <sup>(2)</sup>,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras <sup>(3)</sup>

ning arvestades järgmist:

- (1) Ühise transpordipoliitika rakendamine nõuab tõhusat lennutranspordisüsteemi, mis võimaldaks lennutransporditeenuseid osutada ohutult, korrapäraselt ja jätkusuutlikult, optimeerides läbilaskevõimet ja hõlbustades seega kaupade, isikute ja teenuste vaba liikumist.
- (2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu poolt ühtset Euroopa taevast käsitlevate õigusaktide esimese paketi, nimelt 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 549/2004 (millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus)), <sup>(4)</sup> 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 550/2004 (aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus)), <sup>(5)</sup> 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 551/2004 (õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus)) <sup>(6)</sup> ja 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 552/2004 (Euroopa lennuliikluse juhtimisvõime koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus)) <sup>(7)</sup> vastuvõtmisega kehtestati kindel õiguslik alus sujuvale, koostalitlusvõimelisele ja ohutule lennuliikluse korraldamise süsteemile.
- (3) Vastuseks lennundusettevõtete, liikmesriikide ja muude sidusrühmade tungivale nõudmisele lihtsustada Euroopa

lennunduse õiguslikku raamistikku ja parandada selle tõhusust, moodustati novembris 2006 kõrgetasemeline Euroopa lennunduse tulevase õigusliku raamistiku töörühm („kõrgetasemeline töörühm“). Nimetatud kõrgetasemeline töörühm, mis koosneb enamiku sidusrühmade esindajatest, esitas juulis 2007 aruande, mis sisaldas mitmeid soovitusi Euroopa lennundussüsteemi toimivuse ja juhtimise parandamiseks. Kõrgetasemeline töörühm soovitas pöörata keskkonnale sama palju tähelepanu kui lennundussüsteemi ohutusele ja tõhususele ning rõhutas, et lennundussektor ja seadusandjad peaksid tegema koostööd tagamaks, et lennuliikluse korraldamises panustataks võimalikult palju jätkusuutlikkuse saavutamisele.

- (4) Nõukogu kutsus 7. aprilli 2008. aasta kohtumisel komisjoni üles töötama vastavalt kõrgetasemelise töörühma soovitudele välja üldine süsteemne lähenemine, mis oleks kooskõlas „väravast väravani“ käsitlusega, et tugevdada ohutust, parandada lennuliikluse korraldamist ning suurendada kulutõhusust.
- (5) Et viia lõpule ühtse Euroopa taeva loomine, on vaja ühenduse tasandil vastu võtta täiendavad meetmed eelkõige selleks, et parandada Euroopa lennundussüsteemi toimivust sellistes võtmevaldkondades nagu keskkond, läbilaskevõime ning kulutõhusus, arvestades kõigi nende puhul esmatähtsaid ohutuseesmärke. Ühtset Euroopa taevast käsitlevaid õigusakte on ühtlasi vaja kohandada tehnika arenguga.
- (6) Nõukogu 27. veebruari 2007. aasta määruses (EÜ) nr 219/2007 (ühisettevõtte loomise kohta Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) väljaarendamiseks) <sup>(8)</sup> kutsutakse üles töötama välja ja rakendama Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava. Lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamine nõuab regulatiivseid meetmeid, et toetada uute kontseptsioonide ja tehnoloogiate väljatöötamist, juurutamist ja rahastamist. Selle tulemusena peaks tekkima täielikult ühtlustatud ja koostalitlusvõimelistest osadest koosnev süsteem, mis tagab lennutranspordi tõhusa toimimise Euroopas. Ühtse Euroopa taeva rakendamise ajakavas tuleks arvestada tähtsust, mis on ette nähtud SESAR programmi kui ühtse Euroopa taeva ühe osa väljaarendamise ja kasutuselevõtmise etappideks. Mõlemat protsessi tuleks tihedalt kooskõlastada.

<sup>(1)</sup> ELT C 182, 4.8.2009, lk 50.

<sup>(2)</sup> ELT C 120, 28.5.2009, lk 52.

<sup>(3)</sup> Euroopa Parlamendi 25. märtsi 2009. aasta arvamus (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 7. septembri 2009. aasta otsus.

<sup>(4)</sup> ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

<sup>(5)</sup> ELT L 96, 31.3.2004, lk 10.

<sup>(6)</sup> ELT L 96, 31.3.2004, lk 20.

<sup>(7)</sup> ELT L 96, 31.3.2004, lk 26.

<sup>(8)</sup> ELT L 64, 2.3.2007, lk 1.

- (7) Ühisprojektid, mille eesmärk on õhuruumi kasutajate ja/või aeronavigatsiooniteenuste osutajate abistamine, et parandada ühist aeronavigatsiooni infrastruktuuri, aeronavigatsiooniteenuste osutamist ja õhuruumi kasutamist, eelkõige need ühisprojektid, mida võib olla vaja lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamiseks, ei tohi kahjustada varasemaid projekte, mille läbiviimise on otsustanud üks või mitu liikmesriiki samadel eesmärkidel. Sätted ühisprojektide kasutuse rahastamise kohta ei tohiks mõjutada seda, kuidas neid ühisprojekte koostatakse. Komisjon võib teha ettepaneku, et sellist rahastamist nagu üleeuroopalise võrgu või Euroopa Investeeringuspanga rahastamist võib kasutada mitmeaastases finantsraamistikus ühisprojektide toetamiseks, eelkõige programmi SESAR kasutuselevõtu kiirendamiseks. Ilma et see piiraks kõnealuse rahastamise kättesaadavust, peaksid liikmesriigid olema vabad otsustama, kuidas kasutada heitkogustega kauplemise süsteemi raames lennundussektori lubade enampakkumisest saadud tulusid, ning kaaluma sellega seoses, kas osa neist tuludest kasutada selleks, et rahastada ühisprojekte funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil.
- (8) Ühisprojektide kasutamisel tuleks hoolt kanda selle eest, muu hulgas kõikehõlmavat ja läbipaistvat aruandlust rakendades, et õhuruumi kasutajad ei peaks tasusid kaks korda tasuma. Ühisprojekte tuleks kasutada kõigi sidusrühmade kasu ja nende võrdset kohtlemist silmas pidades.
- (9) Et tagada kõikjal Euroopas järjekindel ja tõhus järelevalve teenuste osutamise üle, peaks riiklikele järelevalveasutustele kindlustama piisava iseseisvuse ja piisavalt vahendeid. See iseseisvus ei tohiks takistada neil asutustel täita oma ülesandeid haldusorganite raamistiku osana.
- (10) Riiklikel järelevalveasutustel on võtmeroll ühtse Euroopa taeva rakendamisel ning komisjon peaks seepärast hõlbustama nendevahelist koostööd, et võimaldada parimate tavade vahetamist ja töötada välja ühine lähenemisviis, sealhulgas tihedama koostöö kaudu piirkondlikul tasandil. See koostöö peaks olema regulaarne.
- (11) Tööturu osapooled peaksid olema paremini informeeritud ja nendega tuleks nõu pidada kõikide märkimisväärse sotsiaalse mõjuga meetmete üle. Ühenduse tasandil tuleks nõu pidada ka komisjoni otsuse 98/500/EÜ<sup>(1)</sup> alusel moodustatud valdkonna dialoogikomiteega.
- (12) Lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse parandamiseks on vaja kehtestada raamistik, mille piires määratletakse, rakendatakse ja jõustatakse
- siduvad tulemuslikkuse eesmärgid võtmetähtsusega valdkondades kooskõlas Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) poliitikaga. Nimetatud raamistiku vältimatult vajalik funktsioon peaks olema lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste tegevusnäitajate esitamise, analüüsi, hindamise ja levitamise asjakohane mehhanism koos asjakohase stimuleerimiskavaga eesmärkide saavutamise soodustamiseks.
- (13) Riiklikud järelevalveasutused peaksid olema paindlikud, et riiklike või piirkondlike kavade koostamisel arvestada konkreetseid riiklike või piirkondlike tingimusi. Riiklike kavade heakskiitmisel või vastuvõtmisel peaks liikmesriikidel olema õigus teha asjakohaseid muudatusi.
- (14) Aeronavigatsiooniteenustele tasude kehtestamisel peaksid komisjon ja liikmesriigid püüdma kasutada ühist prognoosi. Teatud paindlikkust tuleks lubada neil juhtudel, kui lennuliiklus erineb oluliselt prognoosidest, eriti asjakohaste mehhanismide kasutamisel ettenägematuteks olukordadeks.
- (15) Liikmesriikide poolt riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tasandil kindlaks määratud kulude puhul, mis on ette nähtud jaotada õhuruumi kasutajate vahel, tuleks arvestada tulemuslikkuse eesmärke.
- (16) Piiriüleste teenuste osutamise suhtes peaksid liikmesriigid tagama, et lennuliiklusteenuste osutaja määramist ei keelaks ükski riiklik õigussüsteem põhjendusega, et see on asutatud mõnes muus liikmesriigis või selle omanikud on muu liikmesriigi kodanikud.
- (17) Riiklikud järelevalveasutused peaksid kõrge ohutustaseme tagamiseks võtma asjakohaseid meetmeid, kaasa arvatud võimalus väljastada iga aeronavigatsiooniteenuse tüübi jaoks eraldi sertifikaat, järgides samas kulutõhususe ja kooskõlastatuse vajadust ning vältides dubleerimist.
- (18) Funktsionaalsed õhuruumiosad on aeronavigatsiooniteenuste osutajate vahelise koostöö edendamisel otsustava tähtsusega, et parandada tulemuslikkust ja luua sünergia. Liikmesriigid peaksid looma funktsionaalsed õhuruumiosad mõistliku aja jooksul. Sel eesmärgil ja funktsionaalsete õhuruumiosade liidese optimeerimiseks ühtses Euroopa taevas peaksid asjaomased liikmesriigid tegema omavahel koostööd ja vajaduse korral ka koostööd kolmandate riikidega.
- (19) Kui liikmesriigid kehtestavad funktsionaalse õhuruumiosa, on teistel liikmesriikidel, komisjonil ja huvitatud isikutel võimalus esitada oma tähelepanekud eesmärgiga hõlbustada arvamuste vahetust. Kõnealused tähelepanekud oleksid üksnes nõuandva iseloomuga asjaomase liikmesriigi/asjaomaste liikmesriikide jaoks.

<sup>(1)</sup> Komisjoni 20. mai 1998. aasta otsus 98/500/EÜ valdkonna dialoogikomiteede loomise kohta tööturu osapoolte dialoogi edendamiseks Euroopa tasandil (EÜT L 225, 12.8.1998, lk 27).

- (20) Kui on raskusi läbirääkimistel funktsionaalsete õhuruumiosade loomise üle, võib komisjon määrata funktsionaalsete õhuruumiosade süsteemi koordinaatori („koordinaator“). Koordinaatori ülesanne on seega aidata neist raskustest üle saada, sekkumata seejuures asjaomase liikmesriigi/asjaomaste liikmesriikide ning vajaduse korral samas funktsionaalses õhuruumiosas osalevate kolmandate riikide suveräänsetesse õigustesse. Koordinaatori tegevusest tulenevad kulud ei peaks mõjutama liikmesriikide riigieelarvet.
- (21) Eurocontroli tulemuslikkuse hindamise komisjoni ja kõrgetasemelise töörühma lõpparuanded kinnitavad, et marsruutide võrku ja õhuruumi struktuuri ei saa välja arendada isolatsioonis, sest iga liikmesriik on Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu (EATMN) lahutamatu osa nii ühenduse sees kui ka sellest väljaspool. Seepärast tuleks üldise lennuliikluse jaoks luua üha enam integreeritav õhuruum.
- (22) Et luua funktsionaalsed õhuruumiosad ja koostada tulemuslikkuse kava, peaks komisjon määrama kindlaks ja arvestama ühtse Euroopa lennuinfoiirkonna (SEFIR) loomiseks ühenduse jaoks vajalikke tingimusi, mida ICAOs olevad liikmesriigid peavad nõudma vastavalt selle organisatsiooni kehtestatud menetlustele ja kooskõlas liikmesriikide õiguste, kohustuste ja vastutusega Chicagos 7. detsembril 1944. aastal alla kirjutatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni („Chicago konventsioon“) kohaselt. Hõlmates liikmesriikide vastutusalasse kuuluvat õhuruumi, peaks SEFIR hõlbustama ühist planeerimist ja integreeritud tegevusi, et ületada piirkondlikke kitsaskohti. Selline SEFIR peaks olema vajalikul määral paindlik, et vastata niisugustele eriomastele vajadustele nagu liiklustihedus ja nõutav keerukuse tase.
- (23) Seoses ühenduse õhuruumile juurdepääsu ja seal vabalt liikumisega puutuvad õhuruumi kasutajad kokku erinevate tingimustega. See tuleneb asjaolust, et ühenduses ei ole ühtlustatud lennuregleid, eelkõige ei ole õhuruumi liigitus ühtne. Seepärast peaks komisjon need reeglid ICAO standardite alusel ühtlustama.
- (24) EATMNi tuleks kavandada ja rakendada kogu lennutranspordivõrgu ohutuse, keskkonnasäästlikkuse, läbilaskevõime parandamise ja suurema kulutõhususe saavutamist silmas pidades. Nagu on rõhutatud Eurocontroli tulemuslikkuse hindamise komisjoni 31. oktoobri 2008. aasta aruandes „Hinnang funktsionaalsete õhuruumiosade algatustele ja nende panusele toimivuse parandamisse“, saaks seda kõige paremini tagada lennutranspordivõrgu koordineeritud juhtimisega ühenduse tasandil.
- (25) Kooskõlas määrusele (EÜ) nr 549/2004 lisatud avaldusega ühtse Euroopa taevaga seotud sõjaliste küsimuste kohta peaksid tsiviil- ja sõjandusvaldkonna koostöö ja kooskõlastamine etendama olulist rolli ühtse Euroopa taeva rakendamisel, et liikuda õhuruumi parema ja paindlikuma kasutamise suunas ühtse Euroopa taeva tulemuslikkuse eesmärkide saavutamiseks, võttes nõuetekohaselt arvesse sõjaliste missioonide tulemuslikkust.
- (26) On oluline saavutada ühine ühtlustatud õhuruumi struktuur marsruutide osas, lähtuda praegu ja edaspidi õhuruumi korraldamisel ühistest põhimõtetest, tagada lennuliikluse korraldamise üldkava järkjärguline elluviimine, optimeerida nappide vahendite kasutamist ebavajalike varustamiskulude vältimiseks ning planeerida ja korraldada õhuruumi vastavalt ühtlustatud eeskirjadele. Selleks peaks komisjon vastutama vajalike eeskirjade ja õiguslikult siduvate rakendusotsuste vastuvõtmise eest.
- (27) Võrgu halduse ja ülesehituse funktsioonide loetelu tuleks täiendada, et vajaduse korral lisada lennuliikluse korraldamise üldkavas määratletud tulevase võrgufunktsioone. Seejuures peaks komisjon võimalikult palju kasutama Eurocontroli teadmisi.
- (28) Kõrgetasemeline töörühm on soovitanud välja töötada uued või olemasoleval põhinevad täiustatud funktsioonid ning suurendada Eurocontroli rolli nii, et ühendus oleks ainus seadusandja, järgides samas põhimõtet, et reguleerimine ja teenuste osutamine on eraldatud. Sellest tulenevalt peaks komisjon usaldama reformitud Eurocontrolile, kelle puhul on kehtestatud uus halduskord, erinevate ülesannete täitmise, millega ei kaasne üldiste siduvate meetmete vastuvõtmine ega poliitilise hinnangu andmine. Eurocontrol peaks täitma neid ülesandeid erapooletult ja kulutõhusalt, kaasates täielikult õhuruumi kasutajad ja aeronavigatsiooniteenuste osutajad.
- (29) Lennuliikluse voogude juhtimise tõhususe tagamiseks tuleks kehtestada sobivad meetmed, et aidata olemasolevatel tegevusüksustel, sealhulgas Eurocontrolil lennuliikluse voogude juhtimise kesksel üksusel tagada tõhus lennutugevus. Lisaks rõhutatakse Euroopa lennujaamade läbilaskevõimet, tõhusust ja ohutuse tegevuskava käsitlevas komisjoni teatistes vajadust tagada lennujaama lennuplaanide ja teenindusaegade vaheline süstemaatiline vastavus. Lisaks võiks ühenduse lennujaamade läbilaskevõime seire keskus aidata liikmesriikidele objektiivse teabe andmisel, selleks et viia lennujaamade läbilaskevõime vastavusse lennuliikluse korraldamise võimega, ilma et see piiraks nende pädevust kõnealusel valdkonnas.

- (30) Kaasaegse, täieliku, kvaliteetse ja õigeaegse aeronavigatsioonialase teabe edastamisel on märkimisväärne mõju ohutusele ja ühenduse õhuruumile juurdepääsemise ja seal vabalt liikumise hõlbustamisele. Võttes arvesse lennuliikluse korraldamise üldkava, peaks ühendus koostöös Eurocontroliga algatama selle sektori kaasajastamise ning tagama, et kasutajatel on võimalik kõnealust teavet saada ühe avaliku kanali kaudu, mis edastab kaasaegseid, kasutajasõbralikke, kontrollitud ja integreeritud andmeid.
- (31) Meteoroloogilise teabe elektroonilise portaali osas peaks komisjon arvesse võtma erinevaid teabeallikaid, sh vajaduse korral ka määratud teenuseosutajaid.
- (32) Liigse halduskoormuse ja kattuvate kontrollimenetluste vältimiseks peaks käesoleva määruse kohaldamisel aktsepteerima sertifikaate, mis on antud välja vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrusele (EÜ) nr 216/2008 (mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet), <sup>(1)</sup> kui need kehtivad komponentide või süsteemide suhtes.
- (33) Määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaselt välja antud sertifikaadiga, mida kasutatakse, et näidata alternatiivset vastavust määruse (EÜ) nr 552/2004 oluliste nõuetega, peaks kaasnema tehniline dokumentatsioon, nagu seda nõutakse Euroopa Lennundusohutusameti („amet“) sertifitseerimise puhul.
- (34) Teatavaid määruse (EÜ) nr 552/2004 nõudeid ei peaks kohaldama enne 20. oktoobrit 2005 kasutusele võetud süsteemidele. Riiklikel järelevalveasutustel ja aeronavigatsiooniteenuste osutajatel peaks riiklikul tasandil olema vabadus otsustada, milliseid menetlusi ja dokumente on vaja, et näidata enne 20. oktoobrit 2005 kasutuses olnud lennuliikluse korraldamise süsteemide vastavust määruse (EÜ) nr 552/2004 oluliste nõuetega. Pärast käesoleva määruse vastuvõtmist vastu võetud rakenduseeskirjad või ühenduse nõuded peaksid seda korda arvesse võtma ja see ei tohiks kaasa tuua dokumentaalsete tõendite tagasiulatuvat nõudmist.
- (35) Kõrgetasemeline töörühm soovitas oma lõpparuandes komisjonile, et SESAR programmis tuleks eraldi käsitleda koostalitlusvõime menetluste, süsteemide ja teabevahetuse kindlaksmääramist Euroopa piires ja ülejäänud maailmaga. See peaks sisaldama ka asjakohaste standardite väljatöötamist ja uute rakenduseeskirjade või ühenduse nõuete määratlemist ühtse Euroopa taeva kontekstis.
- (36) Rakendusmeetmete, sh Eurocontrol poolt sätestatud nõuete vastuvõtmisel peaks komisjon tagama, et meetmed hõlmaksid kõiki vajalikke algsete standardite parandusi, ja võtma täiel määral arvesse vajadust vältida toptelreguleerimist.
- (37) Üheaegne tegelemine lennuliikluse ohutusstandardite laiendamise ning lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste üldise toimivuse parandamise eesmärkidega Euroopa üldlennuliikluse osas nõuab arvestamist inimteguriga. Seetõttu peaksid liikmesriigid kaaluma nn õiglase kultuuri põhimõtete kasutusele võtmist.
- (38) Arvestades ettepanekut laiendada ameti volitusi, nii et need hõlmaksid ka lennuliikluse korraldamise ohutust, tuleks tagada kooskõla määruste (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004, (EÜ) nr 552/2004 ning (EÜ) nr 216/2008 vahel.
- (39) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused <sup>(2)</sup>. Kõnealused meetmed tuleks vastu võtta sobiva ajavahemiku jooksul, et pidada kinni käesolevas määruses ning määrustes (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004, (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 sätestatud tähtpäevadest.
- (40) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus ajakohastada meetmeid seoses tehnika või tegevuse arenguga, samuti sätestada põhikriteeriumid ja -menetlused teatavate võrgujuhtimise funktsioonide täitmiseks. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta määruste (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004 ja (EÜ) nr 552/2004 vähemolulisi sätteid, täiendades neid uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (41) Kui tungiva kiireloomulisuse tõttu ei ole võimalik kinni pidada kontrolliga regulatiivmenetluse tähtaegadest, peaks komisjonil olema võimalik kasutada otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikes 6 sätestatud kiirmenetlust.
- (42) Córdoba 18. septembril 2006. aastal Gibraltarit käsitleva dialoogi foorumi esimesel ministrite kohtumisel kokku lepitud Gibraltar lennujaama käsitlev ministrite deklaratsioon (edaspidi „ministrite deklaratsioon“) asendab Londonis 2. detsembril 1987. aastal esitatud ühisdeklaratsiooni lennujaama kohta ning ministrite deklaratsiooni täiel määral järgimist loetakse 1987. aasta deklaratsiooni täiel määral järgimiseks.

<sup>(1)</sup> ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.<sup>(2)</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

(43) Käesolevat määrust kohaldatakse täies mahus Gibraltari lennujaamale seoses ministrite deklaratsiooniga ning tulevalt sellest deklaratsioonist. Ilma et see piiraks ministrite deklaratsiooni kohaldamist, peab meetme kohaldamine Gibraltari lennujaama suhtes ning kõik selle rakendamise seotud meetmed olema täielikult kooskõlas kõnealuse deklaratsiooni ja selles sisalduva korraga.

(44) Määrusi (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004 ja (EÜ) nr 552/2004 tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE

### Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 549/2004 muudetakse järgmiselt:

1. Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

#### Eesmärk ja kohaldamisala

1. Ühtset Euroopa taevast käsitleva algatuse eesmärk on edasi arendada olemasolevaid lennuliikluse ohutusstandardeid, aidata kaasa lennutranspordi süsteemi jätkusuutlikule arengule ja parandada üldlennuliikluse lennuliikluse korraldamise (ATM) ja aeronavigatsiooniteenuste (ANS) üldist toimivust Euroopas eesmärgiga rahuldada kõikide õhuruumi kasutajate nõudmised. Ühtne Euroopa taevast koosneb sidusast üleeuroopalisest marsruutide, marsruutide haldamise ja lennuliikluse korraldamise süsteemide võrgustikust, mis põhineb õhuruumi kasutajate huvides üksnes turvalisusel, tõhususel ja tehnilistel kaalutlustel. Selle eesmärgi saavutamiseks kehtestatakse käesoleva määrusega ühtne õiguslik raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks.

2. Käesoleva määruse ja artiklis 3 osutatud meetmete kohaldamine ei piira liikmesriikide suveräänsust nende õhuruumi suhtes ega liikmesriikide nõudeid, mis käsitlevad avalikku korda ja julgeolekut ning kaitseküsimusi, nagu on sätestatud artiklis 13. Käesolev määrus ja artiklis 3 osutatud meetmed ei hõlma sõjalisi operatsioone ega õppusi.

3. Käesoleva määruse ja artiklis 3 osutatud meetmete kohaldamine ei piira liikmesriikide õigusi ega kohustusi, mis tulenevad 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioonist (edaspidi „Chicago konventsioon”). Seoses sellega on käesoleva määruse täiendav eesmärk selle kohaldamisalasse kuuluvates valdkondades liikmesriikide abistamine Chicago konventsioonist tulenevate kohustuste täitmisel, luues aluse selle sätete ühetaoliseks tõlgendamiseks ja ühtseks rakendamiseks ning tagades selle sätete nõuetekohase arvessevõtmise käesolevas määruses ning selle rakendamiseks koostatud eeskirjades.

4. Käesoleva määruse kohaldamisest Gibraltari lennujaama suhtes ei järeldu, et see kahjustaks Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi õiguslikke positsioone nende vaidluses selle territooriumi suveräänsuse üle, kus lennujaam paikneb.”

2. Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 8 asendatakse järgmisega:

„8. „õhuruumi kasutajad” – üldiseks lennuliikluseks kasutatavate õhusõidukite käitajad;”

b) punkt 10 asendatakse järgmisega:

„10. „lennuliikluse korraldamine” – kõik õhus ja maa peal tehtavad toimingud (lennuliiklusteenused, õhuruumi korraldamine ja lennuliikluse voogude juhtimine), mis on nõutavad õhusõiduki ohutu ja tõhusa liikumise tagamiseks kõikides lennuetappides;”

c) lisatakse järgmine punkt:

„13a. „lennuliikluse korraldamise üldkava” – kava, mis on heaks kiidetud nõukogu otsusega 2009/320/EÜ (\*) kooskõlas nõukogu 27. veebruaril 2007. aasta määruse (EÜ) nr 219/2007 (ühisetevõtte loomise kohta Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) väljaarendamiseks) (\*\*) artikli 1 lõikega 2;

(\*) ELT L 95, 9.4.2009, lk 41.

(\*\*) ELT L 64, 2.3.2007, lk 1.”;

d) punkt 15 asendatakse järgmisega:

„15. „sertifikaat” — riikliku järelevalveasutuse väljastatud mis tahes kujul dokument, mis vastab siseriiklikule õigusele ning millega kinnitatakse, et aeronavigatsiooniteenuse osutaja vastab selle teenuse osutamiseks vajalikele nõuetele;”

e) punkt 21 jäetakse välja;

f) punkt 22 asendatakse järgmisega:

„22. „õhuruumi paindlik kasutamine” – Euroopa Tsiiviillennunduskonverentsi (ECAC) piirkonnas kohaldatav õhuruumi korraldamise kontseptsioon, nagu see on määratletud Eurocontrolil avaldatud käsiraamatus „Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace;”

g) lisatakse järgmised punktid:

„23a. „lennuinfoteenus” – lendude ohutuse ja tõhususe tagamiseks vajalike nõuannete ja teabe andmiseks osutatav teenus;

23b. „häireteenused” – teenused, mille eesmärgiks on teatada asjaomastele organisatsioonidele lennukitest, mis vajavad otsimis- ja päästeabi, ning vajaduse korral abistada neid organisatsioone;”

h) punkt 25 asendatakse järgmisega:

„25. „funktsionaalne õhuruumiosa” – operatiivsetel vajadustel põhinev õhuruumiosa, mis luuakse riigipiire arvestamata ja milles aeronavigatsiooniteenused ja nendega seotud funktsioonid on tulemustel põhinevad ja optimeeritud, et igas funktsionaalses õhuruumiosas toimuks tõhustatud koostöö aeronavigatsiooniteenuste osutajate vahel või vajaduse korral kasutatakse integreeritud teenuste osutajat;”

i) punkt 37 jäetakse välja;

j) lisatakse järgmine punkt:

„41. „piiriülesed teenused” – igasugune olukord, kui ühes liikmesriigis pakub aeronavigatsiooniteenuseid teenuseosutaja, kes on sertifitseeritud teises liikmesriigis.”

3. Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

### Riiklikud järelevalveasutused

1. Liikmesriigid nimetavad või loovad kas üksi või ühiselt asutuse või asutused oma riikliku järelevalveasutusena, et see võtaks enese kanda käesoleva määruse ning artiklis 3 osutatud meetmete alusel sellisele asutusele määratud ülesannete täitmise.

2. Riiklikud järelevalveasutused ei sõltu aeronavigatsiooniteenuste osutajatest. Selline sõltumatus saavutatakse, kui vähemalt tegutsemistasandil hoitakse riiklikud järelevalveasutused ja selliste teenuste osutajad lahus.

3. Riiklikud järelevalveasutused kasutavad oma volitusi erapooletult, sõltumatult ja läbipaistvalt. See saavutatakse asjakohaste juhtimis- ja kontrollimehhanismide kohaldamisega, sealhulgas liikmesriigi haldusasutuste siseselt. Siiski ei takista see riiklikel järelevalveasutustel täitmast oma ülesandeid riiklike tsiviillennundusasutuste või ükskõik millise teise avaliku asutuse töökorra raames.

4. Liikmesriigid tagavad, et riiklikel järelevalveasutustel on olemas vajalikud vahendid ja võimalused, et täita tõhusalt ja õigeaegselt ülesandeid, mis on neile määratud käesoleva määrusega.

5. Liikmesriigid teatavad komisjonile riiklike järelevalveasutuste nimed ja aadressid ja nende muudatused ning lõigete 2, 3 ja 4 järgmise tagamiseks võetavad meetmed.”

4. Artikli 5 lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ning artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

5. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1, 2, 4 ja 6 ning artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.”

5. Artiklid 6 kuni 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

### Lennundussektori nõuandekomitee

Ilma et see piiraks komitee ja Eurocontroli rolli, loob komisjon „lennundussektori nõuandekomitee”, kuhu kuuluvad aeronavigatsiooniteenuse osutajad, õhuruumi kasutajate ühendused, lennujaamad, lennujaamade käitajad, lennukitööstus ning lennunduspersonali esindavad organisatsioonid. Selle organi ülesanne on üksnes anda komisjonile nõu ühtses Euroopa taeva rakendamise küsimustes.

Artikkel 7

### Suhted Euroopa kolmandate riikidega

Ühenduse ja selle liikmesriikide eesmärk on laiendada ühtset Euroopa taevast Euroopa Liitu mittekuuluvatesse riikidesse ning seda laienemist toetada. Selleks püüavad nad kas piirnevate kolmandate riikidega sõlmivate kokkulepete või funktsionaalsete õhuruumiosade kokkulepete raames laiendada käesoleva määruse ning artiklis 3 osutatud meetmete kohaldamist kolmandatele riikidele.

Artikkel 8

### Rakenduseeskirjad

1. Komisjon võib rakenduseeskirjade väljatöötamiseks anda Eurocontrolile või vajaduse korral mõnele muule organile volitused, määrares ära täidetavad ülesanded ja selleks ettenähtud ajakava ning võttes arvesse käesolevas määruses sätestatud asjaomaseid tähtpäevi. Komisjon tegutseb vastavalt artikli 5 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele.

2. Kui komisjon kavatseb anda lõike 1 kohaseid volitusi, püüab ta võimalikult hästi kasutada olemasolevaid menetlusi kõikide huvitatud poolte kaasamiseks ja nendega konsulteerimiseks, kui need menetlused on kooskõlas komisjoni läbipaistvuse ja konsulteerimismenetluste tavade ga ega ole vastuolus komisjoni institutsiooniliste kohustustega.

#### Artikkel 9

##### Karistused

Karistused, mis liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse ja artiklis 3 osutatud meetmete rikkumise eest eelkõige õhuruumi kasutajatele ja teenuste osutajatele, on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

#### Artikkel 10

##### Sidusrühmadega konsulteerimine

1. Liikmesriigid, tegutsedes siseriikliku õiguse kohaselt, kehtestavad konsulteerimismehhanismid, et asjakohaselt kaasata sidusrühmad, sealhulgas lennunduspersonali esindavad organisatsioonid, ühtse Euroopa taeva rakendamisse.

2. Komisjon kehtestab konsulteerimismehhanismi ühenduse tasandil. Konsulteerimisse kaasatakse otsuse 98/500/EÜ kohaselt moodustatud konkreetse valdkonna dialoogikomitee.

3. Konsultatsioonid sidusrühmadega hõlmavad eelkõige uute kontseptsioonide ja tehnoloogiate arendamist ja kasutuselevõttu EATMNis.

Sellised sidusrühmad võivad olla:

- aeronavigatsiooniteenuste osutajad,
- lennujaamade käitajad,
- asjaomased õhuruumi kasutajad või asjaomased rühmad, kes esindavad õhuruumi kasutajaid,
- sõjaväevõimud,
- lennukitööstus ja
- personali esindavad organisatsioonid.

#### Artikkel 11

##### Tulemuslikkuse kava

1. Selleks et parandada aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkust ja võrgufunktsioone ühtses Euroopa taevas, koostatakse aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks tulemuslikkuse kava. See sisaldab järgmist:

- a) kogu ühendust hõlmavad tulemuslikkuse eesmärgid kesksete tulemuslikkuse valdkondade, nagu ohutus, keskkond, läbilaskevõime ja kulutasuvus, suhtes;

- b) riiklikud kavad või kavad funktsionaalsete õhuruumiosade kohta, sealhulgas tulemuslikkuse eesmärgid, tagades kooskõla kogu ühendust hõlmavate tulemuslikkuse eesmärkidega; ja

- c) aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkuse perioodiline ülevaatamine, järelevalve ja võrdlusuuringud.

2. Komisjon võib vastavalt artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele määrata Eurocontroli või mõne muu sõltumatu ja pädeva organi tegutsema tulemuslikkuse kontrolli organina. Tulemuslikkuse kontrolli organi roll on abistada komisjoni kooskõlas riiklike järelevalveasutustega ja abistada nõudmisel riiklike järelevalveasutusi lõikes 1 osutatud tulemuslikkuse kava rakendamisel. Komisjon tagab, et tulemuslikkuse kontrolli organ tegutseb talle komisjoni poolt usaldatud ülesannete täitmisel sõltumatult.

3. a) Komisjon võtab pärast seda, kui ta on võtnud arvesse riiklike järelevalveasutuste asjaomast panust riiklikul tasandil või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil, vastu kogu ühendust hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu tulemuslikkuse eesmärgid vastavalt artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.

- b) Lõike 1 punktis b osutatud riiklikud või funktsionaalsete õhuruumiosade kavade koostavad riiklikud järelevalveasutused ja need võtab vastu liikmesriik. Kõnealused kavad sisaldavad siduvaid riiklike eesmäärke või eesmäärke funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil ja liikmesriigi poolt vastu võetud asjakohast stimuleerimiskava. Kavade koostamisel konsulteeritakse aeronavigatsiooniteenuste osutajate, õhuruumikasutajate esindajate ja vajaduse korral lennujaamade käitajate ja lennujaamade koordinaatoritega.

- c) Komisjon hindab riiklike või funktsionaalsete õhuruumiosade eesmärkide kooskõla kogu ühendust hõlmavate tulemuslikkuse eesmärkidega, kasutades lõike 6 punktis d osutatud hindamiskriteeriumeid.

Juhul kui komisjon tuvastab, et üks või mitu riiklikku või funktsionaalsete õhuruumiosade eesmärkide kogumit ei vasta hindamiskriteeriumidele, võib ta otsustada vastavalt artikli 5 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele anda asjaomasele riiklikule järelevalveasutusele soovitusi esitada korrigeeritud tulemuslikkuse eesmärgid. Asjaomane liikmesriik võtab vastu korrigeeritud tulemuslikkuse eesmärgid ja vajalikud meetmed, millest teavitatakse õigeaegselt komisjoni.

Juhul kui komisjon leiab, et korrigeeritud tulemuslikkuse eesmärgid ja asjakohased meetmed ei ole piisavad, võib ta otsustada vastavalt artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele, et asjaomased liikmesriigid võtavad parandusmeetmeid.

Teise võimalusena võib komisjon piisavate toetavate tõenditega otsustada kogu ühendust hõlmavad tulemuslikkuse eesmärgid vastavalt artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele läbi vaadata.

- d) Tulemuslikkuse kava võrdlusperiood hõlmab minimaalselt kolme aastat ja maksimaalselt viit aastat. Juhul kui riiklike või funktsionaalsete õhuruumiosade eesmärgid ei saavutata, võivad liikmesriigid ja/või riiklikud järelevalveasutused kõnealusel ajavahemikul kohaldada enda määratletud asjakohaseid meetmeid. Esimene võrdlusperiood hõlmab lõikes 6 osutatud rakenduseeskirjade vastuvõtmisele järgnevat esimest kolme aastat.
- e) Komisjon viib läbi tulemuslikkuse eesmärkide saavutamise korrapäraseid hindamisi ja esitab tulemusid ühtse taeva komiteele.

4. Lõikes 1 viidatud tulemuslikkuse kava osas kehtivad järgmised menetlused:

- a) kõikidelt asjaomastelt pooltelt, sealhulgas aeronavigatsiooniteenuste osutajatelt, õhuruumi kasutajatelt, lennujaamade käitajatelt, lennujaamade koordinaatoritelt, riiklikelt järelevalveasutustelt, liikmesriikidelt ja Eurocontrolilt aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkust käsitlevate asjakohaste andmete kogumine, kontroll, analüüs, hindamine ja levitamine;
- b) asjakohaste võtmetähtsusega tegevusvaldkondade valik ICAO dokumendi nr 9854 „Global Air Traffic Management Operational Concept” põhjal, mis on kooskõlas lennuliikluse korraldamise üldkava tulemuslikkuse raamistikus määratletud valdkondadega, sealhulgas turvalisuse, keskkonna, läbilaskevõime ja kulutõhususe valdkonnad, mida vajaduse korral kohandatakse, et võtta arvesse ühtse Euroopa taeva konkreetseid vajadusi ja nende valdkondade asjakohaseid eesmärgid ning piiratud arvu võtmetähtsusega tegevusnäitajate määratlust tulemuslikkuse mõõtmiseks;
- c) kogu ühendust hõlmavate tulemuslikkuse eesmärkide püstitamine, mille määratlemisel võetakse arvesse riiklikul või funktsionaalsete õhuruumi osade tasandil kindlaks tehtud panust;
- d) riiklike või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse eesmärkide hindamine riikliku või funktsionaalse õhuruumiosa kava alusel;

- e) riiklike või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse kavade järelevalve, sealhulgas asjakohased mehhanismid ettenägematuteks olukordadeks.

Komisjon võib käesolevas lõikes osutatud menetluste loetelu täiendada. Need meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 5 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

5. Tulemuslikkuse kava loomisel võetakse arvesse asjaolu, et marsruuditeenused, terminaliteenused ja võrgufunktsioonid on erinevad ning neid tuleks vastavalt käsitleda, vajaduse korral ka tulemuslikkuse mõõtmise eesmärgil.

6. Tulemuslikkuse kava üksikasjaliku toimimise nimel võtab komisjon hiljemalt 4. detsembril 2011 ja sobiva ajavahemiku jooksul, pidades silmas käesolevas määruses sätestatud tähtaegadest kinnipidamist, vastu rakenduseeskirjad vastavalt artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele. Need rakenduseeskirjad hõlmavad järgmist:

- a) lõikes 4 viidatud menetluste sisu ja ajakava;
- b) tulemuslikkuse eesmärkide saavutamise hindamise võrdlusperioodi ja intervalle ning uute eesmärkide püstitamist;
- c) riiklike järelevalveasutuste koostatavate riiklike või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse kavade loomise kriteeriume, mis hõlmavad riiklike või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse eesmärgid ning stimuleerimiskava. Tulemuslikkuse kavad:
- i) põhinevad aeronavigatsiooniteenuste osutajate äriplaanidel;
  - ii) käsitlevad riikliku või funktsionaalse õhuruumiosa kulubaasi kõiki kulukomponente;
  - iii) sisaldavad siduvaid tulemuslikkuse eesmärgid, mis on kooskõlas kogu ühendust hõlmavate tulemuslikkuse eesmärkidega;
- d) kriteeriumeid, mille alusel hinnatakse, kas riiklikud või funktsionaalsete õhuruumiosade eesmärgid on kooskõlas kogu ühendust hõlmavate tulemuslikkuse eesmärkidega kõnealusel võrdlusperioodil ja millega toetatakse mehhanisme ettenägematuteks olukordadeks;
- e) üldpõhimõtteid, mille alusel liikmesriigid sätestavad stimuleerimiskava;
- f) põhimõtteid tulemuslikkuse kava toimimisega kohane mis jaoks vajaliku üleminekumehhanismi kohaldamiseks kuni 12 kuu jooksul pärast rakenduseeskirjade vastuvõtmist.”



## 6. Artiklit 12 muudetakse järgmiselt:

## a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Komisjon hindab korrapäraselt käesoleva määruse ja artiklis 3 osutatud meetmete rakendamist ning esitab selle kohta aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule esimest korda hiljemalt 4. juunil 2011 ning seejärel iga artikli 11 lõike 3 punktis d osutatud võrdlusperioodi lõpus. Selleks võib komisjon põhjendatud juhtudel lisaks nende poolt käesoleva artikli lõike 1 kohaselt esitatavates aruannetes sisalduvale teabele nõuda liikmesriikidelt lisateavet.”;

## b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Aruanded sisaldavad käesoleva määruse alusel võetud meetmete abil saavutatud tulemuste hinnangut, sealhulgas asjakohast teavet kõnealuse sektori arengu kohta, eelkõige seoses majanduslike, sotsiaalsete, keskkonnaalaste, tööhõivealaste ja tehnoloogiliste aspektidega, samuti hinnangut teenuste kvaliteedi kohta, võttes arvesse algseid eesmärgi ja tulevasi vajadusi.”

## 7. Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 13a

### Euroopa Lennundusohutusamet

Käesoleva määruse ning määruste (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004, (EÜ) nr 552/2004 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määruse (EÜ) nr 216/2008 (mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet) (\*) rakendamisel kooskõlastavad liikmesriigid ja komisjon oma käesoleva määruse kohaselt sätestatud rollide kohast tegevust vastavalt Euroopa Lennundusohutusametiga, et tagada kõigi ohutusega seotud aspektide nõuetekohane käsitlemine.

(\*) ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.”

### Artikkel 2

Määrust (EÜ) nr 550/2004 muudetakse järgmiselt:

## 1. Artiklid 2 kuni 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 2

### Siseriiklike järelevalveasutuste ülesanded

1. Raammääruse artiklis 4 osutatud siseriiklikud järelevalveasutused tagavad asjakohase järelevalve käesoleva määruse

rakendamise ja eelkõige nende aeronavigatsiooniteenuse osutajate ohutu ja tõhusa tegutsemise üle, kes osutavad teenuseid seoses selle liikmesriigi vastutada oleva õhuruumiga, kes asjakohase asutuse määras või asutas.

2. Selleks korraldab iga siseriiklik järelevalveasutus nõuetekohaseid kontrollid ja ülevaatusi, et kontrollida vastavust käesoleva määruse nõuetele, sh aeronavigatsiooniteenuste osutamise personalinõuetele. Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja hõlbustab sellise töö läbiviimist.

3. Funktsionaalsete õhuruumiosade puhul, mis ulatuvad üle rohkem kui ühe riigi vastutada oleva õhuruumi, sõlmivad liikmesriigid omavahel käesoleva artikliga ette nähtud järelevalveks kokkuleppe nende aeronavigatsiooniteenuste osutajate osas, kes osutavad nende õhuruumiosadega seotud teenuseid.

4. Riiklikud järelevalveasutused teevad tihedat koostööd, et tagada piisav järelevalve nende aeronavigatsiooniteenuse osutajate üle, kellel on ühelt liikmesriigilt saadud kehtiv sertifikaat, kuid kes samuti osutavad teise liikmesriigi vastutusalasse kuuluva õhuruumiga seotud teenuseid. Selline koostöö sisaldab menetlust selliste juhtudega tegelemiseks, mille puhul artiklis 6 sätestatud kohaldatavatest ühistest nõuetest või II lisas sätestatud tingimustest ei ole kinni peetud.

5. Aeronavigatsiooniteenuste piiriülese osutamise puhul sisaldab see kord kokkulepet lõigetes 1 ja 2 sätestatud järelevalveülesannete ja järelevalve tulemuste vastastikuse tunnustamise kohta. Selline vastastikune tunnustamine kehtib ka siis, kui riiklike järelevalveasutuste vaheline tunnustamise kord on kehtestatud teenuseosutajate sertifitseerimisprotsessi suhtes.

6. Kui siseriiklik õigus seda võimaldab, võivad riiklikud järelevalveasutused piirkondliku koostöö huvides samuti sõlmida kokkuleppeid järelevalvekohustuste jagamise kohta.

### Artikkel 3

### Kvalifitseeritud üksused

1. Riiklikud järelevalveasutused võivad otsustada delegeerida artikli 2 lõikes 2 osutatud kontrollide ja ülevaatuste tegemise tervenisti või osaliselt kvalifitseeritud üksustele, kes täidavad I lisas sätestatud nõudeid.

2. Riikliku järelevalveasutuse antud volitus kehtib ühenduses kolm aastat, kusjuures seda võib pikendada. Riiklikud järelevalveasutused võivad anda kõikidele ühenduses asuva-tele kvalifitseeritud üksustele juhiseid selliste kontrollide ja ülevaatuste tegemiseks.

## Artikkel 4

**Ohutusnõuded**

Komisjon võtab vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele vastu rakenduseeskirjad, milles sisalduvad Eurocontroli ohutusnõuete (ESARRid) asjakohased sätted ning nende nõuete käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvad hilisemad muudatused, vajaduse korral nõuetekohaste kohandustega.”

2. Artikkel 5 jäetakse välja.

3. Artikli 7 lõiked 6 ja 7 asendatakse järgmisega:

„6. Ilma et see piiraks artiklite 8 ja 9 kohaldamist, annab sertifikaatide väljaandmine aeronavigatsiooniteenuste osutajatele võimaluse osutada oma teenuseid liikmesriikidele, muudele aeronavigatsiooniteenuste osutajatele, õhuruumi kasutajatele ja lennujaamadele ühenduses.

7. Riiklikud järelevalveasutused kontrollivad, kas ühiseid nõudeid ja sertifikaatidega seotud tingimusi täidetakse. Sellise seire üksikasjad märgitakse liikmesriikide poolt raammääruse artikli 12 lõike 1 kohaselt esitatavatesse aastaaruannetesse. Kui riiklik järelevalveasutus leiab, et sertifikaadi omanik ei täida enam selliseid nõudeid või tingimusi, võtab ta asjakohased meetmed, tagades samas teenuste järjepidevuse, tingimusel, et ohutus on tagatud. Selliste meetmete hulka võib kuuluda sertifikaadi tühistamine.”

4. Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

**Aeronavigatsiooniteenuse osutajate määramine**

1. Liikmesriigid tagavad, et nende vastutusalasse kuuluva õhuruumi igas konkreetses osas osutab lennuliiklusteenuseid ainult üks teenuseosutaja. Selleks määravad liikmesriigid lennuliiklusteenuste osutaja, kellel on ühenduses kehtiv sertifikaat.

2. Piiriüleste teenuste osutamise puhul tagavad liikmesriigid, et nende siseriiklik õigussüsteem ei takistaks käesoleva artikli ja artikli 10 lõike 3 järgimist, nõudes, et lennuliiklusteenuste osutajad, kes osutavad teenuseid selle liikmesriigi vastutusalasse kuuluvas õhuruumis, peavad:

- a) olema otseselt või enamusosaluse kaudu selle liikmesriigi või selle kodanike omanduses,
- b) omama peamist tegevuskohta või registrijärgset asukohta selle liikmesriigi territooriumil, või

c) kasutama ainult selles liikmesriigis asuvaid rajatisi.

3. Liikmesriigid määratlevad määratud lennuliiklusteenuste osutajate õigused ja kohustused. Kohustused võivad sisaldada tingimusi, mis käsitlevad sellise asjakohase teabe õigel ajal esitamist, mis võimaldab teha kindlaks kõik õhusõiduki- te liikumised nende vastutusalasse kuuluvas õhuruumis.

4. Liikmesriikidel on lennuliiklusteenuste osutaja valimisel diskretsiooniõigus, tingimusel et teenuseosutaja vastab artiklites 6 ja 7 osutatud nõuetele ja tingimustele.

5. Artikli 9a kohaselt kehtestatud funktsionaalsete õhuruumiosade puhul, mis ulatuvad üle rohkem kui ühe liikmesriigi vastutusalasse kuuluva õhuruumi, määravad asjaomased liikmesriigid ühiselt käesoleva artikli lõike 1 kohaselt ühe või mitu lennuliiklusteenuste osutajat vähemalt üks kuu enne selle õhuruumiosa kasutuselevõttu.

6. Liikmesriigid teavitavad komisjoni ja teisi liikmesriike viivitamata käesoleva artikli alusel võetud otsusest, mis käsitlevad lennuliiklusteenuse osutajate määramist nende vastutusalasse kuuluva õhuruumi konkreetse osa jaoks.”

5. Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 9a

**Funktsionaalsed õhuruumiosad**

1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada funktsionaalsete õhuruumiosade rakendamine, hiljemalt 4. detsembril 2012, eesmärgiga saavutada ühtse Euroopa taevalennuliikluse juhtimisvõrgu vajalik läbilaskevõime ja tõhusus ning säilitada kõrge ohutustase ja aidata kaasa lennutranspordisüsteemi üldisele tulemuslikkusele ning vähendada keskkonnamõju. Selle nõude täitmise tagamiseks teevad liikmesriigid, eriti kõrvuti asetsevad funktsionaalsed õhuruumiosad kehtestavad liikmesriigid, üksteisega suurimal võimalikul määral koostööd. Vajaduse korral võib koostöö hõlmata funktsionaalsetes õhuruumiosades osalevaid kolmandaid riike.

2. Funktsionaalsed õhuruumiosad peavad eelkõige:

- a) olema tagatud riskianalüüsiga;
- b) võimaldama õhuruumi optimaalset kasutamist, võttes arvesse lennuliikluse voogusid;
- c) tagama kooskõla Euroopa lennuteede võrguga, mis on loodud kooskõlas õhuruumi määruse artikliga 6;

- d) olema tasuvusanalüüsi alusel põhjendatud üldise lisandväärtusega, kaasa arvatud tehniliste ja inimressursside optimaalne kasutamine;
- e) tagama sujuva ja paindliku lennujuhtimise alase vastutuse üleandmise lennuliiklusteenistuste vahel;
- f) tagama erinevate õhuruumi konfiguratsioonide vahelise ühilduvuse, optimeerides muu hulgas praegused lennuinfo piirkonnad;
- g) vastama tingimustele, mis tulenevad piirkondlikest kokkulepetest ICAO raames;
- h) olema kooskõlas käesoleva määruse jõustumise ajal kehtivate piirkondlike kokkulepetega, eelkõige nendega, mis hõlmavad Euroopa kolmandaid riike; ning
- i) aitama saavutada kooskõla kogu ühendust hõlmavate tulemuslikkuse eesmärkidega.

3. Funktsionaalne õhuruumiosa kehtestatakse üksnes kõikide selliste liikmesriikide ja vajaduse korral kolmandate riikide vastastikusel kokkuleppel, kelle vastutusalasse kuulub mis tahes funktsionaalsesse õhuruumiosasse kuuluv õhuruumiosa. Enne komisjoni teavitamist funktsionaalse õhuruumiosa kehtestamisest esitavad asjaomased liikmesriigid komisjonile, teistele liikmesriikidele ja huvitatud isikutele vastava teabe ja annavad neile võimaluse esitada oma tähelepanekud.

4. Kui funktsionaalne õhuruumiosa on seotud õhuruumiga, mis kuulub kas osaliselt või täielikult kahe või enama liikmesriigi vastutusalasse, sisaldab kokkulepe, millega funktsionaalne õhuruumiosa kehtestatakse, vajalikke sätteid selle kohta, kuidas õhuruumiosa muuta ja kuidas liikmesriik saab õhuruumiosast loobuda, kaasa arvatud üleminekukord.

5. Kui kahe või enama liikmesriigi vahel tekivad nende vastutusalasse kuuluva piiriülese funktsionaalse õhuruumiosaga seotud probleemid, võivad asjaomased liikmesriigid ühiselt esitada asja ühtse taeva komiteele arvamuse saamiseks. Arvamus adresseeritakse asjaomastele liikmesriikidele. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, võtavad liikmesriigid seda arvamust lahenduse leidmisel arvesse.

6. Kui liikmesriigid on edastanud komisjonile lõigetes 3 ja 4 osutatud kokkulepped ja deklaratsioonid, hindab komisjon iga funktsionaalse õhuruumiosa puhul, kas see täidab lõikes 2 sätestatud nõuded, ning esitab hindamise tulemused ühtse taeva komiteele arutamiseks. Kui komisjon leiab, et üks või mitu funktsionaalset õhuruumiosa ei täida nõudeid, astub ta asjaomaste liikmesriikidega dialoogi, et jõuda konsensusse olukorra lahendamiseks vajalike meetmete osas.

7. Ilma et see piiraks lõike 6 kohaldamist, edastatakse lõigetes 3 ja 4 osutatud kokkulepped ja deklaratsioonid komisjonile *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamiseks. Avaldamise korral täpsustatakse asjaomase otsuse jõustumise kuupäev.

8. Funktsionaalsete õhuruumiosade kehtestamise ja muutmise suunised koostatakse hiljemalt 4. detsembril 2010. vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele.

9. Komisjon võtab hiljemalt 4. detsembril 2011 ja vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele vastu üksikasjalikud rakenduseeskirjad, mis puudutavad asjaomase liikmesriigi poolt enne funktsionaalse õhuruumiosa loomist ja muutmist esitatavat teavet vastavalt käesoleva artikli lõikele 3.

#### Artikkel 9b

#### **Funktsionaalsete õhuruumiosade süsteemi koordinaator**

1. Komisjon võib määrata füüsilise isiku funktsionaalsete õhuruumiosade süsteemi koordinaatoriks („koordinaator“), et hõlbustada funktsionaalsete õhuruumiosade kehtestamist. Komisjon tegutseb vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.

2. Piiramata artikli 9a lõike 5 kohaldamist, aitab koordinaator asjaomaste liikmesriikide ja vajaduse korral samas funktsionaalses õhuruumiosas osalevate kolmandate riikide taotlusel läbirääkimisprotsessis raskustest üle saada, et kiirendada funktsionaalsete õhuruumiosade kehtestamist. Koordinaator tegutseb kõikide asjaomaste liikmesriikide ja vajaduse korral samas funktsionaalses õhuruumiosas osalevate kolmandate riikide volitusel.

3. Koordinaator tegutseb erapooletult eelkõige liikmesriikide, kolmandate riikide, komisjoni ja sidusrühmade suhtes.

4. Koordinaator ei avalda oma ülesannete täitmise käigus saadud teavet, v.a juhul kui liikmesriik/liikmesriigid ja vajadusel asjaomased kolmandad riigid on selleks loa andnud.

5. Koordinaator annab pärast ametisse määramist iga kolme kuu järel aru komisjonile, ühtse taeva komiteele ja Euroopa Parlamendile. Aruanne sisaldab läbirääkimiste ja nende tulemuste kokkuvõtet.

6. Koordinaatori volitused lõpevad pärast viimase funktsionaalse õhuruumiosa kokkuleppe allkirjastamist, kuid mitte hiljem kui 4. detsembril 2012.”

## 6. Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 11

**Suhted sõjaväevõimudega**

Liikmesriigid võtavad ühise transpordipoliitika raames vajalikud meetmed tagamaks, et pädevad tsiviil- ja sõjaväevõimud sõlmivad seoses konkreetsete õhuruumiosade haldamisega kirjalikud lepingud või samaväärsed õiguslikud kokkulepped või uuendavad neid.”

## 7. Artikli 12 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Teenuste rühma osutamisel määratlevad ja avalikustavad aeronavigatsiooniteenuste osutajad aeronavigatsiooniteenustest tulenevad kulud ja tulud, jaotatuna vastavalt artiklis 14 osutatud aeronavigatsiooniteenuste maksustamiskavale, ning peavad vajadusel konsolideeritud arvestust muude, aeronavigatsiooniteenustega mitteseotud teenuste kohta, nagu neilt võidakse nõuda juhul, kui kõnealuseid teenuseid osutaksid erinevad ettevõtjad.”

## 8. Artikkel 14 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 14

**Üldosa**

Kooskõlas artiklite 15 ja 16 nõuetega aitab aeronavigatsiooniteenuste maksustamiskava saavutada suuremat läbipaistvust õhuruumi kasutajatele maksude kehtestamisel ja nende sissenõudmisel ning aitab saavutada aeronavigatsiooniteenuste osutamise kulutõhusust ja lendude efektiivsust, säilitades samal ajal optimaalse ohutustaseme. See kava on kooskõlas 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviilennunduse konventsiooni artikliga 15 ja Eurocontrol'i marsruuditasude süsteemiga.”

## 9. Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 15

**Põhimõtted**

1. Maksustamiskava põhineb aeronavigatsiooniteenuste kuludel, mis tekivad teenuseosutajatel õhuruumi kasutajate nimel toimides. Need kulud jaotatakse kavaga kasutajate kategooriate vahel.

2. Maksude kulubaasi kehtestamisel kohaldatakse järgmisi põhimõtteid:

a) õhuruumi kasutajate vahel jaotatavad kulud on aeronavigatsiooniteenuste osutamise kindlaksmääratud kulud, kaasa arvatud kapitaliinvesteeringute ja varade amortisatsiooni asjakohased intressisummad, samuti hooldus-, tegevus-, juhtimis- ja halduskulud. Kindlaksmääratud kulud on kulud, mille määravad kindlaks liikmesriigid riigi

või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil kas raammääruse artiklis 11 osutatud võrdlusperioodi iga kalendriaasta võrdlusperioodi alguses või võrdlusperioodi jooksul pärast asjakohaseid kohandusi, kasutades raammääruse artiklis 11 sätestatud mehhanisme ettenägematuteks olukordadeks;

- b) selles kontekstis arvessevõetavad kulud on ICAO Euroopa piirkonna piirkondliku aeronavigatsioonialase kava (ICAO Regional Air Navigation Plan) kohaselt rajatiste ja teenuste võimaldamise ja rakendamise määratud kulud. Siia võivad kuuluda ka riiklike järelevalveasutuste ja/või kvalifitseeritud üksuste kantud kulud, samuti kulud, mida asjaomane liikmesriik ja teenusepakkuja kannab seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamisega. Selliste kulude hulka ei kuulu liikmesriikide poolt raammääruse artikli 9 kohaselt määratud karistused ega liikmesriikide poolt raammääruse artikli 11 kohaselt määratud mis tahes parandusmeetmed;
- c) seoses funktsionaalsete õhuruumiosadega ja osana nende vastavatest raamlepingutest teevad liikmesriigid asjakohaseid jõupingutusi, et jõuda kokkuleppele maksupoliitika ühiste põhimõtete osas;
- d) erinevate aeronavigatsiooniteenuste kulud peavad olema eristatud, nagu on ette nähtud artikli 12 lõikes 3;
- e) marsruuditeenuste ja terminaliteenuste vaheline ristsubsideerimine ei ole lubatud. Kulud, mis puudutavad nii terminaliteenuseid kui ka marsruudil osutatavaid teenuseid, jaotatakse marsruudil osutatavate teenuste ja terminaliteenuste vahel proportsionaalselt, kasutades selleks läbipaistvat meetodikat. Ristsubsideerimine on lubatud erinevate aeronavigatsiooniteenuste vahel nende kahe kategooria raames ainult objektiivselt põhjendatud juhtudel, tingimusel et see on selgelt määratletud;
- f) tagatakse maksude kulubaasi läbipaistvus. Võetakse vastu rakenduseeskirjad, mida teenuseosutajad kasutavad teabe andmisel, et võimaldada läbi vaadata teenuseosutajate eeldatavaid ja tegelikke kulusid ja tulusid. Siseriiklikud järelevalveasutused, teenuseosutajad, õhuruumi kasutajad, komisjon ja Eurocontrol vahetavad korrapäraselt teavet.
3. Lõike 2 kohaselt maksude kehtestamisel järgivad liikmesriigid järgmisi põhimõtteid:
- a) aeronavigatsiooniteenuste kättesaadavuse eest nõutavad maksud kehtestatakse kedagi diskrimineerimata. Erinevate õhuruumi kasutajate maksustamisel sama teenuse kasutamise eest, ei eristata kasutajaid kodakondsuse ega kategooria alusel;

- b) teatavad kasutajad, eelkõige kergõhusõidukid ja riigi õhusõidukid, võidakse maksust vabastada, tingimusel et sellise vabastamisega kaasnevad kulud ei jää teiste kasutajate kanda;
- c) maksud kehtestatakse kalendriaasta kaupa kindlaksmääratud kulude alusel, või neid võib kehtestada liikmesriikide sätestatud tingimustel ühikumäära või tulu maksimaalse taseme kindlaksmääramiseks igaks aastaks ajavahemiku jooksul, mis ei ületa viit aastat;
- d) aeronavigatsiooniteenused võivad teenida piisavalt tulusid, et saada mõistlikku aktivatulu, et aidata kaasa kapitali vajalikule suurendamisele;
- e) maksud kajastavad õhuruumi kasutajatele kättesaadavatele aeronavigatsiooniteenustele ja -vahenditele tehtud kulutusi, võttes arvesse erinevate asjaomaste õhusõidukiitüüpide suhtelist tootlikkust;
- f) maksudega soodustatakse aeronavigatsiooniteenuste ohutut, tulemuslikku, tõhusat ja jätkusuutlikku osutamist, et saavutada ohutuse ja kulutõhususe kõrge tase ja ning tulemuslikkuse eesmärgid ja nendega soodustatakse teenuste integreeritud osutamist, vähendades samaaegselt lennunduse keskkonnamõju. Sel eesmärgil ja seoses riiklike või funktsionaalse õhuruumiosa tulemuslikkuse kavade ja võivad riiklikud järelevalveasutused kehtestada mehhanisme, sealhulgas rahalised soodustused ja takistused, et julgustada aeronavigatsiooniteenuste osutajaid ja/või õhuruumi kasutajaid toetama aeronavigatsiooniteenuste osutamise parandamist, näiteks läbilaskevõime suurendamine, hilinevõime vähendamine ja jätkusuutlik areng, säilitades samal ajal optimaalse ohutustaseme.

4. Komisjon võtab vastu käesoleva artikli üksikasjalikud rakenduseeskirjad vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.”

#### 10. Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 15a

#### Ühisprojektid

1. Ühisprojektid võivad kaasa aidata lennuliikluse korraldamise üldplaani edukale rakendamisele. Sellised projektid toetavad käesoleva määruse eesmärke parandada Euroopa lennundussüsteemi toimivust sellistes peamistes valdkondades nagu läbilaskevõime, lendude ja kulude tõhusus ning keskkonnasäästlikkus, arvestades kõigi nende puhul esma-tähtsaid ohutuseesmärke.

2. Komisjon võib vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele töötada välja suunised, mis käsitlevad viise, kuidas sellised projektid võivad toetada lennuliikluse korraldamise üldplaani rakendamist.

Niisugused suunised ei piira selliste projektide kasutuselevõtu mehhanisme seoses funktsionaalsete õhuruumiosadega, nagu on selles kokku leppinud nimetatud õhuruumiosade osapooled.

3. Komisjon võib samuti otsustada vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele luua ühisprojekte võrguga seonduvate funktsioonide jaoks, mis on eriti olulised lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste üldise toimivuse parandamiseks. Sellised ühisprojektid võivad tunnistada ühenduse toetuse kõlblikuks mitmeaastase finantsraamistikuga raames. Sel eesmärgil ja ilma et see piiraks liikmesriikide pädevust otsustada nende rahaliste vahendite kasutamise üle, viib komisjon läbi sõltumatu tasuvusanalüüsi ning konsulteerib asjakohaselt liikmesriikide ja asjaomaste sidusrühmadega vastavalt raammääruse artiklile 10, uurides põhjalikult kõiki sobivaid vahendeid ühisprojektide kasutuselevõtu rahastamiseks. Ühisprojektide kasutuselevõtu abikõlblikud kulud kaetakse kooskõlas läbi- paistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetega.”

#### 11. Artiklid 16 kuni 18 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 16

#### Vastavuse kontroll

1. Komisjon näeb koostöös liikmesriikidega ette, et artiklites 14 ja 15 osutatud põhimõtetele ja eeskirjadele vastavust kontrollitakse pidevalt. Komisjon püüab kehtestada vajalikud mehhanismid Eurocontrol'i teadmiste kasutamiseks ja jagab kontrolli tulemusi liikmesriikide, Eurocontrol'i ja õhuruumi kasutajate esindajatega.

2. Komisjon korraldab ühe või enama liikmesriigi taotluse, kes leiavad, et artiklites 14 ja 15 osutatud põhimõtteid ja eeskirju ei ole nõuetekohaselt kohaldatud, või omal algatusel uurimise põhimõtete ja/või eeskirjade mis tahes mittejärgmise või kohaldamata jätmise kohta. Komisjon jagab uurimise tulemusi liikmesriikide, Eurocontrol'i ja õhuruumi kasutajate esindajatega, ilma et see piiraks artikli 18 lõike 1 kohaldamist. Kahe kuu jooksul alates taotluse saamisest ja pärast asjaomase liikmesriigi ärakuulamist ning ühtse taeva komiteega konsulteerimist vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele teeb komisjon otsuse käesoleva määruse artiklite 14 ja 15 kohaldamise kohta ja selle kohta, kas asjaomast tegevust võib jätkata.

3. Komisjon edastab oma otsuse liikmesriikidele ning teavitab sellest teenuseosutajaid, kui see on õiguslikult asjakohane. Iga liikmesriik võib komisjoni otsuse ühe kuu jooksul nõukogule saata. Nõukogu võib kvalifitseeritud hääletamusega teha ühe kuu jooksul teistsuguse otsuse.

## Artikkel 17

**Lisade läbivaatamine**

Meetmed, mille eesmärk on muuta lisade vähemolulisi sätteid, et võtta arvesse tehnika ja toimimisega seotud arenguid, võetakse vastu vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Komisjon võib tungiva kiireloomulisuse tõttu kohaldada raammääruse artikli 5 lõikes 5 osutatud kiirmenetlust.

## Artikkel 18

**Konfidentsiaalsus**

1. Riiklikud järelevalveasutused, kes tegutsevad oma sise-riiklike õigusaktide kohaselt, ega komisjon ei avalda konfidentsiaalse sisuga teavet, eelkõige teavet aeronavigatsiooniteenuse osutajate, nende ärisuhete ja nende kulukomponentide kohta.

2. Lõige 1 ei piira riiklike järelevalveasutuste või komisjoni õigust avaldada teavet siis, kui see on oluline nende ametikohustuste täitmiseks; sellisel juhul peab teabe avaldamine olema proportsionaalne ja võtma arvesse aeronavigatsiooniteenuste osutajate, õhuruumi kasutajate, lennujaamade ja muude asjaomaste sidusrühmade õigustatud huve kaitsta oma ärisaladusi.

3. Artiklis 14 osutatud maksustamiskava alusel antud teave ja andmed avalikustatakse.”

12. Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 18a

**Läbivaatamine**

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 4. detsembril 2012 uuringu, milles hinnatakse side, navigatsiooni, järelevalve ja aeronavigatsioonialaste teabeteenuste osutamisele turul valitsevate põhimõtete kohaldamise õiguslikku, turvaalast, tööstuslikku, majanduslikku ja sotsiaalset mõju võrreldes olemasolevate või alternatiivsete organisatsiooniliste põhimõtetega ning võttes arvesse arenguid funktsionaalsete õhuruumiosade ja kättesaadava tehnoloogia osas.”

13. I lisa muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„NÕUDED KVALIFITSEERITUD ÜKSUSTELE”;

b) sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

„Kvalifitseeritud üksuste suhtes kehtivad järgmised nõuded:”.

## Artikkel 3

Määrust (EÜ) nr 551/2004 muudetakse järgmiselt:

1. Artikkel 2 jäetakse välja.

2. Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

**Euroopa ülemine lennuinfo piirkond (EUIR)**

1. Ühendus ja liikmesriigid taotlevad Euroopa ülemise lennuinfo piirkonna (EUIR) kehtestamist ja selle tunnustamist ICAO poolt. Selleks annab komisjon ühenduse pädevusse kuuluvate küsimuste puhul vajaduse korral nõukogule soovitusel asutamislepingu artikli 300 kohaselt hiljemalt 4. detsembril 2011.

2. EUIR kavandatakse nii, et see hõlmab artikli 1 lõike 3 kohaselt liikmesriikide vastutusalasse kuuluvat õhuruumi, ning see võib hõlmata ka Euroopa kolmandate riikide õhuruumi.

3. EUIRi kehtestamine ei piira liikmesriikide kohustust määrata nende vastutusalasse kuuluva õhuruumi jaoks lennuliiklusteenuse osutajaid vastavalt teenuse osutamise määruse artikli 8 lõikele 1.

4. Liikmesriigid säilitavad oma vastutuse ICAO ees ülemise lennuinfo piirkondade geograafilistes piirides ja selliste lennuinfo piirkondade geograafilistes piirides, mille ICAO on käesoleva määruse jõustumiskuupäeval nende hoolde usaldanud.”

3. Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 3a

**Aeronavigatsioonialane elektrooniline teave**

1. Ilma et see piiraks aeronavigatsioonialase teabe avaldamist liikmesriikide poolt, tagab komisjon kooskõlas sellise avaldamisega ning koostöös Eurocontroliga kvaliteetse aeronavigatsioonialase teabe kättesaadavuse, mis esitatakse harmoneeritud kujul ja mis vastab kõikide asjaomaste kasutajate nõuetele andmete kvaliteedi ja õigeaegsuse suhtes.

2. Lõike 1 kohaldamiseks komisjon:

a) tagab kogu ühendust hõlmava aeronavigatsioonialase teabe infrastruktuuri väljatöötamise elektroonilise integreeritud portaali kujul, millele on huvitatud sidusrühmadele piiramatu juurdepääs. See infrastruktuur integreerib juurdepääsud vajalikele andmetele, sealhulgas aeronavigatsioonialane teave, lennuliiklusteeninduste büroo (ARO) teave, meteoroloogiline teave ja lennuliikluse voogude juhtimist käsitlev teave;

- b) toetab tihedas koostöös Eurocontroli ja ICAOga kõige laiemas mõttes aeronavigatsioonilase teabe avaldamise kaasajastamist ja ühtlustamist.

3. Komisjon võtab vastu käesoleva artikli üksikasjalikud rakenduseeskirjad vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.”

4. Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

#### Lennureeglid ja õhuruumi liigitus

Komisjon võtab vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele vastu üksikasjalikud rakenduseeskirjad, et:

- a) võtta vastu asjakohased lennureeglid, mis põhinevad ICAO standarditel ja soovituslikel tavadel;
- b) ühtlustada ICAO õhuruumi liigituse kohaldamist asjakohase kohandusega, et tagada ohutute ja tõhusate lennuliiklusteenuste üleminekuteta osutamine ühtses Euroopa taevas.”

5. Artikkel 5 jäetakse välja.

6. Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

#### Võrgu haldus ja ülesehitus

1. Lennuliikluse korraldamise võrgu funktsioonid võimaldavad õhuruumi optimaalselt kasutada ja tagavad, et õhuruumi kasutajad saavad lennata eelistatud marsruutidel, võimaldades samal ajal maksimaalset juurdepääsu õhuruumile ja aeronavigatsiooniteenustele. Nende võrgufunktsioonide eesmärk on toetada algatusi nii riigi kui ka funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil ning neid funktsioone täidetakse viisil, mis järgib reguleerivate ja operatiivsete ülesannete eraldamist.

2. Selleks et saavutada lõikes 1 osutatud eesmärgid ning piiramata liikmesriikide vastutust seoses riiklike marsruutide ja õhuruumi struktuuriga, tagab komisjon järgmiste ülesannete täitmise:

- a) marsruutide võrgu kavandamine;
- b) piiratud ressursside koordineerimine üldise lennuliikluse kasutatavates lennusedusalades, eriti raadiosagedustel ning radari transpondri koodide koordineerimine ja jaotamine.

Esimeses lõigus loetletud funktsioonidega ei kaasne üldiste siduvate meetmete vastuvõtmine ega poliitilise hinnangu andmine. Nende puhul võetakse arvesse ettepanekuid, mis on välja töötatud riigi tasandil ja funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil. Funktsioone täidetakse kooskõlastatult sõjaväevõimudega vastavalt kokkulepitud korrale, mis näeb ette õhuruumi paindliku kasutamise.

Komisjon võib pärast konsulteerimist ühtse taeva komiteega ja kooskõlas lõikes 4 osutatud rakenduseeskirjadega usaldada Eurocontrolile või mõnele teisele erapooletule ja pädevale organile ülesanded, mis on vajalikud esimeses lõigus loetletud funktsioonide täitmiseks. Neid ülesandeid täidetakse erapooletult ja kulutõhusalt liikmesriikide ja sidusrühmade nimel. Ülesannetega tegeletakse asjakohaselt, hoides lahus teenuste osutamise ja regulatsiooni vastutusvaldkonnad ning võttes arvesse kogu lennuliikluse korraldamise võrgu vajadusi ja kaasates täielikult õhuruumi kasutajad ja aeronavigatsiooniteenuste osutajad.

3. Komisjon võib lõikes 2 toodud funktsioonide loetelu täiendada pärast majandusharu sidusrühmadega nõuetekohast konsulteerimist. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

4. Üksikasjalikud eeskirjad rakendamaks meetmeid, millele on osutatud käesolevas artiklis, välja arvatud meetmed, millele on osutatud lõigetes 6 kuni 9, võetakse vastu vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele. Nende rakenduseeskirjadega käsitletakse eelkõige:

- a) protsesside ja menetluste kooskõlastamist ja ühtlustamist, et parandada aeronavigatsioonilise sageduse haldamise tõhusust, sealhulgas põhimõtete ja kriteeriumide väljatöötamist;
- b) põhifunktsiooni kooskõlastada Euroopa üldiseks lennuliikluseks eraldatud sagedusalade vajaduste varast tuvasdamist ja lahendamist, et toetada Euroopa lennundusvõrgu ülesehitust ja toimimist;
- c) täiendavaid võrgufunktsioone, nagu need on määratletud lennuliikluse korraldamise üldkavas;
- d) lõikes 2 osutatud ülesannete täitmiseks liikmesriikide, aeronavigatsiooniteenuste osutajate ja võrgu haldamise funktsiooni vahel koostöö korras otsuste tegemise üksikasjalik kord;
- e) konsulteerimiskorda asjaomaste sidusrühmadega otsustamisprotsessis nii riigi kui ka Euroopa tasandil; ja

f) Rahvusvahelise Telekommunikatsiooniliidu poolt üldiseks lennuliikluseks eraldatud raadiospektris ülesannete ja vastutuse jagamist võrgu haldamise funktsiooni ja riikliku sageduse haldajate vahel, tagades, et riikliku sageduse haldamise funktsioonid täidaksid jätkuvalt neid sagedusülesandeid, mis ei mõjuta võrku. Nende juhtumite puhul, mis mõjutavad võrku, teevad riikliku sageduse haldajad koostööd nendega, kes vastutavad võrgu haldamise funktsiooni eest, et optimeerida sageduste kasutust.

5. Lõikes 2 osutamata õhuruumi planeerimise aspekte käsitletakse riiklikul tasandil või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil. Selles kavandamisprotsessis võetakse arvesse lennuliikluse vajadusi ja keerukust, riiklikke või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse kavu ning see hõlmab täielikku konsulteerimist asjaomaste õhuruumi kasutajatega või asjaomaste rühmadega, kes esindavad õhuruumi kasutajaid ja vajaduse korral sõjaväevõime.

6. Liikmesriigid usaldavad Eurocontrolile või mõnele muule erapooletule ja pädevale organile vastavalt asjakohasele järelevalvekorrale lennuliikluse voogude juhtimise.

7. Lennuliikluse voogude juhtimise, sealhulgas vajaliku järelevalvekorra rakenduseeskirjad töötatakse välja vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele ning võetakse vastu vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele, et optimeerida olemasolevat läbilaskevõimet õhuruumi kasutusel ning parandada lennuliikluse voogude juhtimisprotsesse. Nende eeskirjade aluseks on läbipaistvus ja tõhusus ning nendega tagatakse, et läbilaskevõimet nähakse ette paindlikult ja õigeaegselt ning kooskõlas ICAO Euroopa piirkonda käsitleva piirkondliku aeronavigatsioonialase kava soovitustega.

8. Lennuliikluse voogude juhtimise rakenduseeskirjad toetavad operatiivseid otsuseid, mida teevad aeronavigatsiooniteenuse osutajad, lennujaamade käitajad ja õhuruumi kasutajad, ning rakenduseeskirjad hõlmavad järgmisi valdkondi:

- a) lennu kavandamine;
- b) olemasoleva õhuruumi läbilaskevõime kasutamine lennu kõikides etappides, sealhulgas teenindusaegade eraldamine; ja
- c) lennuteede kasutamine üldises lennuliikluses, sealhulgas
  - lennuteede ja liikluse suuniste ühtse avaldamise korraldamine;
  - võimalused üldise lennuliikluse ülekoormatud piirkondadest kõrvalejuhtimiseks; ja

— eesõiguseeskirjad õhuruumile juurdepääsu kohta üldise lennuliikluse puhul, eelkõige ülekoormatud ja kriisiperioodidel.

9. Rakenduseeskirjade väljatöötamisel ja vastuvõtmisel võtab komisjon vajaduse korral ja ohutust kahjustamata arvesse kooskõla lennuplaanide ja lennujaamade teenindusaegade vahel ning vajalikku koordineerimist naaberpiirkondadega.”

7. Artikkel 9 jäetakse välja.

#### Artikkel 4

Määrust (EÜ) nr 552/2004 muudetakse järgmiselt:

1. Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 6a

#### Alternatiivne vastavustõendamine

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määruse (EÜ) nr 216/2008 (mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet) (\*) kohaselt välja antud sertifikaati, kui see kehtib komponentide või süsteemide suhtes, käsitletakse käesoleva määruse artiklite 5 ja 6 kohaldamisel kui EÜ deklaratsiooni vastavuse või kasutuskõlblikkuse kohta või kui EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni, kui selles on näidatud vastavus käesoleva määruse ja asjakohaste koostalitlusvõimet käsitlevate rakenduseeskirjade oluliste nõuetega.

(\*) ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.”

2. Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

#### Lisade läbivaatamine

Meetmed, mille eesmärk on muuta lisade vähemolulisi sätteid, et võtta arvesse tehnika ja toimimisega seotud arenguid, võetakse vastu vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”

3. Artiklisse 10 lisatakse järgmine lõige:

„2a. Käesoleva artikli lõike 2 kohaldamiseks võivad liikmesriigid tunnustada EATMNi süsteemid ja koostisosad põhinõuetele vastavaks ning vabastada need artiklite 5 ja 6 sätete nõuetest.”



## 4. II lisa muudetakse järgmiselt:

## a) A osas asendatakse punkti 2 esimene lõik järgmisega:

„EATMN, selle süsteemid ja koostisosad toetavad kooskõlastatult uusi kokkulepitud ja valideeritud tegevuskontseptsioone, mis parandavad aeronavigatsiooniteenuste kvaliteeti, jätkusuutlikkust ja tõhusust, eelkõige ohutust ja läbilaskevõimet.”;

## b) B osa muudetakse järgmiselt:

## i) punkti 3.1.2 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Lennuandmete töötlemise süsteemid peavad võimaldama arenenud, kokkulepitud ja valideeritud tegevuskontseptsioonide järkjärgulist rakendamist kõikides lennuetappides, eelkõige nii, nagu on ette nähtud lennuliikluse korraldamise üldkavas.”;

## ii) punkt 3.2.2 asendatakse järgmisega:

„3.2.2. Uute tegevuskontseptsioonide toetamine

Seireandmete töötlemise süsteemid peavad võimaldama seireandmete uute allikate

järkjärgulise kättesaadavuse viisil, mis parandaks teenuste üldist kvaliteeti, eelkõige nii, nagu on ette nähtud lennuliikluse korraldamise üldkavas.”;

## iii) punkt 4.2 asendatakse järgmisega:

„4.2. Uute tegevuskontseptsioonide toetamine

Sidesüsteemid peavad toetama arenenud, kokkulepitud ja valideeritud tegevuskontseptsioonide rakendamist kõikides lennuetappides, eelkõige nii, nagu on ette nähtud lennuliikluse korraldamise üldkavas.”

*Artikkel 5***Jõustumine**

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Määruse (EÜ) nr 551/2004 artikli 6 lõikeid 2 ja 6, mida on muudetud käesoleva määrusega, kohaldatakse alates nende asjakohastes rakenduseeskirjades määratud kuupäevast, kuid mitte hiljem kui alates 4. detsembrist 2012.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 21. oktoober 2009

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*  
J. BUZEK

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*  
C. MALMSTRÖM