

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamuse teemal "Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv ühenduse lennujuhi loa kohta"

KOM(2004) 473 (lõplik) — 2004/0146 (COD)

(2005/C 234/04)

22. septembril 2004 otsustas Euroopa Liidu Nõukogu, vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 80(2), konsulteerida Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses: "Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv ühenduse lennujuhi loa kohta".

Transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja teabeühiskonna sektsioon, millele tehti ülesandeks komitee asjaomase töö ettevalmistamine, võttis oma arvamuse vastu 21. veebruaril 2005. Raportöör oli **hr McDonogh**.

Oma 415. täiskogu istungil 9. ja 10. märtsil 2005 (9. märtsi istungil) võttis Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee järgmise arvamuse vastu 126 poolthäälega, erapooletuid oli 1.

1. Sissejuhatus

1.1 Euroopa õhuruum on jätkuvalt maailma üks ülekoormatumaid lennuliikluspiirkondi. Ühtse Euroopa taeva kõrgetasemeline tööühm nimetas peamise takistusena kõnealuse valdkonna arengule asjaolu, et lennuliikluse korraldamise süsteem on killustunud erinevate riikide erinevateks eeskirjadeks, menetlusteks, turgudeks ja tõhususe tasemeteks. Ühtse Euroopa taeva pakett käsitleb kõnealuseid erinevaid killustatuse vorme mitmete algatuste raames.

2. Taust

2.1 Ühtse Euroopa taeva paketi moodustava nelja määruse vastuvõtmine muudab oluliselt lennuliikluse korraldamise süsteemi. Kõnealune täiendav ettepanek ühenduse lennujuhi loa kohta on mitmel põhjusel oluline.

Kõnealune luba aitab saavutada tasakaalu ühtse Euroopa taeva paketi erinevate osade vahel, tagamaks mitte ainult institutsionaalsete, majanduslike või tehniliste, vaid ka sotsiaalsete aspektide käsitlemise.

2.2 Kõnealuse seadusandliku algatuse ettevalmistamisel viis komisjon läbi uurimuse lubade väljaandmise kohta erinevates liikmesriikides. Uurimusest selgus, et vaatamata paljudele Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) ja Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni (Eurocontrol) väljaantud rahvusvaheliste eeskirjadele on lubade väljastamine Euroopa Liidu liikmesriikides väga killustatud. Uurimuses soovitati, et ühenduse õigusaktid peaksid hõlmama järgmisi valdkondi:

a) loa saamise ja säilimise tingimustega seoses peaksid olema ette nähtud vanusepiirangud, pädevuste ja lennujuhtimisüksuste kinnituslehtede kehtivusaeg;

b) kandidaatide koolituse ja pädevusstandarditega seoses tuleks kirjeldada lennujuhtide pädevuskontrolli, koolitusprotsessi ja eksaminõudeid, sealhulgas keeleoskuse nõudeid ja hindamist;

c) koolitusasutuste ja -üksuste tunnustamisega seoses tuleks akrediteerida kõik asutused ja täpsustada instruktorite kvalifikatsiooninõudeid.

2.3 Ettevalmistavast uurimusest selgus, et vaatamata olemasolevatele rahvusvahelistele nõuetele on riiklikud tavad tugevad. Selle tulemuseks on erinev kvaliteeditase ning pädevused, mida on keeruline võrrelda. Kõnealune killustatus pole ühenduse kontekstis enam vastuvõetav, kuna Euroopa ülekoormatud õhuruumis võib see kaasa tuua suurema ohu turvalisusele. Lennujuhtide lubade ühtlustamine suurendab ohutust, kuna teenusepakujate pädevustasemed ühtlustatakse, mis aitab kaasa nendevahelise ühilduvuse tõhusamaks ja ohutumaks muutumisele. See toob kaasa lennujuhtide tööturu tõhusama korralduse, hõlbustades funktsionaalsete õhuruumiblokkide moodustamist. Load parandavad liikumisvabaduse toimivust, kaotades praegu kehtiva liikmesriikide õiguse otsustada oma äranägemise järgi, mida mõned riigid kasutavad seoses lubade vastastikuse tunnustamisega.

2.4 Võttes arvesse asjaolu, et enamikus liikmesriikides juba kehtivad õigusaktid põhinevad Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni põhimõtetel ja et praegu toimub ühtse Euroopa taeva õigusaktide ja Eurocontrol'i ohutusnõude ESARR5 rakendamine, on ülioluline tagada täielik kooskõla käesoleva direktiiviga.

2.5 Ainult sertifitseeritud teenusepakujatel lubatakse riiklikele järelevalveasutustele kinnitamiseks esitada kursusi ja koolitusprogramme.

2.6 Käesolev direktiiv läheb kaugemale kui olemasolev direktiiv pilootide lubade kohta tsiviilennunduses (91/670/EMÜ). Seda võiks pigem võrrelda lubadega merenduse ja raudtee valdkonnas (ettepanek sisaldus dokumendis KOM(2004)142), kus pädevuse nõuded kehtestatakse Euroopa tasemel ning neid ei jäeta liikmesriikide otsustada. On selge, et käesoleva direktiivi mõju ulatub samuti väljapoole ühenduse piire.

2.7 Kulud olenevad olemasoleva koolitussüsteemi kvaliteedi tasemest. Kõnealune direktiiv tõstab koolitussüsteemi kvaliteedi tasemele, mis on vajalik Euroopa tihedast ja keerukast liiklus-süsteemist tulenevate ohutusnõuete täitmiseks.

2.8 Kõrgete standardite kehtestamine algkoolitusele ning garantiid neutraalsete ja objektiivsete eksamineerijate kohta lennujuhtimisüksuse koolituse ajal peaks tõstma lennujuhtimisüksuse koolituse edukust.

2.9 Lubade väljaandmise protsessi erinevate osade jälgimise maksumus võib pisut tõusta, osaliselt põhjustatuna dokumentide säilitamisest auditeerimise jaoks.

2.10 Kokkuvõttes peaks kulude võimaliku suurenemise lühiajalises plaanis korvama kulude kokkuvõid pikemaajalises plaanis tööjõu ratsionaalsema kasutamise kaudu. Samavõrd oluline on see, et direktiiv suurendab lennureisijate ohutust.

2.11 Käesolev ettepanek ei sisalda finantsaruannet.

2.12 Ühtse Euroopa taeva õigusaktide rakendamine nõuab üksikasjalikumate nõuete kehtestamist, eriti lennujuhtide lube puudutatavates lepingutes, eesmärgiga parendada nende kättesaadavust ja edendada lubade vastastikust tunnustamist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 550/2004 artiklile 5, mis puudutab aeronavigatsiooniteenuste sätteid ühtses Euroopa õhuruumis (teenuste sätete määrus).

2.13 Sellise ühenduse loa tutvustamine on vahend, et mõista lennujuhtide eriomast rolli lennuliikluse juhtimise turvalisuses. Ühenduse pädevusstandardite rajamine vähendab ka killustumist kõnealuses valdkonnas, muutes töökorralduse kasvava piirkondliku koostöö raames lennuliiklusettevõtete pakkujate vahel tõhusamaks. Käesolev direktiiv on seetõttu ühtse Euroopa taeva õigusaktide oluline osa⁽¹⁾.

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 550/2004 10. märtsist 2004 (ELT L 96, 31.03.2004, lk 10) ühtse Euroopa taeva aeronavigatsiooniteenuste sätete kohta (teenuse sätete määrus) Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamus: EÜT C 241, 7.10.2002, lk 24

2.14 Direktiivi eesmärk on tõsta ohutusstandardeid ja parandada ühenduse lennuliikluse juhtimise süsteemi toimivust ühenduse lennujuhtide lubade väljaandmise teel.

2.15 Taseme omanik, kes ei ole pakkunud selle tasemega seotud ükskõik millisele toetusavaldusele vastavaid lennuliikluse juhtimise teenuseid ükskõik millisel perioodil viie aasta jooksul, ei tohi taseme privileege kasutada ilma rahuldava hinnangu ja koolitusnõueteta.

2.16 Et tagada lennujuhtide pädevuse tase, mis on vältimatu kõrgetele ohutusnõuetele vastava töö tegemiseks, peavad liikmesriigid kindlustama, et riiklikud järelevalveasutused kontrollivad lennujuhtide koolitamist ja teostavad selle järelevalvet.

2.17 Vastavalt kõnealuse direktiivi sätetele tunnustavad kõik liikmesriigid teise liikmesriigi riikliku järelevalveasutuse väljastatud lube, nendega seotud pädevusi ja kinnitusi.

3. Märkused

3.1 Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee tervitab komisjoni kõnealust ettepanekut kehtestada lennujuhtide tegevuse reguleerimiseks uued määrused. Need on vajalikud ja ajakohased, sest ette on näha märkimisväärset lennuliikluse kasvu järgmise kümne aasta jooksul. Ühtlasi on vaja, et kogu Euroopa Liidu piires oleks lennujuhtidel ühesugune tase ja kvalifikatsioon, et tagada reisijate ohutus. Lennureiside arvu suurenemisega suureneb ka ülemaailmselt nõudlus lennujuhtide järele. Liikumisvabadus on seega oluline.

3.2 Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee avaldab kahtlust, kas 4 aastat on reaalne aeg kõnealuste määruste rakendamiseks.

3.3 Komisjon peab tagama, et direktiiviga ei lubataks koolituse monopoliseerimist riiklikul tasandil.

3.4 Lennujuhi loa toetusavaldustes peaks olema välja toodud keelteoskus, nt inglise keel 4.tase.

3.5 Kõik esmased lennujuhtimise kursused peaksid vastama minimaalselt Euroopa Tsiiviilennunduse Konverentsi (ECAC) suunistele koolituste põhisisu kohta.

3.6 Kõikide lennuliikluse aktiivse juhtimisega seotud töötajate pistelise kontrolli rakendamine alkoholi ja uimastite tarbimise suhtes on tervitatav ja kooskõlas ESARR5-ga, samuti kõigi lennujuhtimist õppivate üliõpilaste psühholoogilise sobivuse kontrollimine.

3.7 Vanusega seotud teema on tõsine probleem. Statistika järgi kasvab vanusega tõsiste haiguste ja äkksurma oht. Riigipiirid ei näi olevat mõjutanud pilootide vanusepiirangu nõuet.

3.8 Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee soovib artikli 4

— lõikes 5 viidata tõhusate apellatsioonitoimingute vajalikkusele lubade taastamiseks,

— lõikes 7 viidata tõhusate apellatsioonitoimingute vajalikkusele loa peatamise korral ebasobivate tervisekontrolli tulemuste tõttu.

Brüssel, 9. märts 2005

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee
president
Anne-Marie SIGMUND

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamus teemal “Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepanek ühenduse finantsabi andmise teise” Marco Polo “programmi käivitamiseks kaubaveosüsteemi keskkonnasäästlikkuse tõstmise eesmärgil” (Marco Polo II)

KOM(2004) 478 (lõplik) — 2004/0157 (COD)

(2005/C 234/05)

Vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 71 otsustas nõukogu 15. veebruaril 2005 konsulteerida Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses: “Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepanek ühenduse finantsabi andmise teise “Marco Polo” programmi käivitamiseks kaubaveosüsteemi keskkonnasäästlikkuse tõstmise eesmärgil (Marco Polo II)”.

Transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna osakond, millele tehti ülesandeks komitee asjaomase töö ettevalmistamine, võttis oma arvamuse vastu 21. veebruaril 2005. aastal. Raportöör oli hr Levaux.

Oma 415. plenaaristungil 9. ja 10. märtsil 2005. aastal (9. märtsi koosolekul) võttis Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee vastu järgmise arvamuse 129 poolthäälega. Erapooletuks jäi 3.

1. Sissejuhatus: Komisjoni põhjendus

1.1 Komisjon esitab programmi **Marco Polo II** määruse ettepaneku, tuues välja põhjused, miks tuleks kaubaveo infrastruktuure arendada:

— 2020. aastaks ennustatakse kaubaveo kahekordistumist ning praegune võrk on ebapiisav, põhjustades ummikuid, keskkonnareostust, õnnetusi ja konkurentsivõime langust, ning

— arvesse tuleb võtta jätkusuutliku arengu vajadust, mis nõuab energiasäästlikumat transpordisüsteemi.

1.2 Komisjon toonitab veelkord vajadust panna senisest suuremat rõhku ühendvedudele. Ühendveod võimaldavad paremini kasutada praegusi infrastruktuure, liites logistikaahelasse merelühisõidud, raudteed ja siseveeteed. Ühendvedude poliitikat käsitles juba programm Marco Polo I (2003–2006), mille eesmärk oli suunata rahvusvaheliste maanteevedude keskmine aastane kasv ümber kolmele eelnimetatud transpordiliigile.

1.3 Komisjon teeb ettepaneku, et programm Marco Polo II jätkab kõnealust poliitikat perioodil 2007–2013, laiendades programmi ulatust hõlmamaks kõiki Euroopa Liidu naaberriike ning lisades kaks uut meetet:

— meremagistraalid ning

— asjatu liikluse vältimine