



LENNUAMET

# 2014. AASTA OHUTUSKOKKUVÕTE

## Sisukord

Lennuohutus maailmas .....	3
Lennuohutus Eestis .....	4
Teatamiskultuur .....	8
Juhtumite liigitus .....	9
Äriline lennutransport .....	11
Mittetulunduslik lennutegevus .....	13
Ohutuse tagamine ja järelevalve .....	14
Järelevalve .....	14
Lennutegevus .....	14
Lennundustehnika .....	15
Lennuliikluse korraldamine ning lennuväljad ja kopteriväljakud .....	16
Rahvusvaheline koostöö.....	18
Tabel 1 Registreeritud juhtumid 2010-2014 .....	7
Joonis 1 Lennuõnnetused, hukkunute arv ja lennutegevuse liik (2010-2014).....	5
Joonis 2 Tõsiste lennuidentsidentide arv lennutegevuse liik (2010-2014) .....	5
Joonis 3 2. taseme ohutusosalased põhinäitajad 2014. aastal.....	6
Joonis 4 Eesti lennuettevõtete teatamiskultuur (juhtumite arv 100 lennu kohta) 2013-2014 .....	8
Joonis 5 Juhtumite liigitus .....	9
Joonis 6 Lennu faas juhtumi toimumisel.....	9
Joonis 7 Õhusõidukite maksimaalne lubatud stardikaal .....	10
Joonis 8 Lendude arv ja lennutunnid.....	11
Joonis 9 Registreeritud õhusõidukite arv .....	12
Joonis 10 Teatatud juhtumite arv Eesti ärilises lennutranspordis .....	12
Joonis 11 Mittetulundusliku lennutegevusega seotud juhtumid (2010-2014) .....	13

## Lennuohutus maailmas

Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) ja Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) ohutuskokkuvõtted annavad ülevaate lennuohutusest maailmas. Kokkuvõtted lisatakse pärast avaldamist Lennuameti kodulehele.

## Lennuohutus Eestis

Käesolev kokkuvõte kajastab Lennuametile teavitatud juhtumeid, tulenevalt majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusest nr.81, 22.07.2005.

Kokku registreeriti Eesti poolt Euroopa Ohutusjuhtumite Keskandmebaasis **377 juhtumit**.

### Lennuõnnetused

Ühtegi lennuõnnetust ei registreeritud.

### Tõsised lennuintsidendid

3 tõsisest intsidendist (rohkem infot Ohutusjuurdluse Keskuselt):

- üheski inimesed vigastada ei saanud;
- 2 toimus väljaspool Eestit.

Ohutust mõjutavast juhtumist teavitajat või muu ohutusalase info edastajat **ei karistata** tema tegevuse, tegemata jätmise või otsuste pärast, mis vastab tema kogemusele ja koolitusele. Ohutusalaselt on vastuvõetamatu raske hooletus, tahtlik rikkumine ja ohutust mõjutavast juhtumist teatamata jätmine.

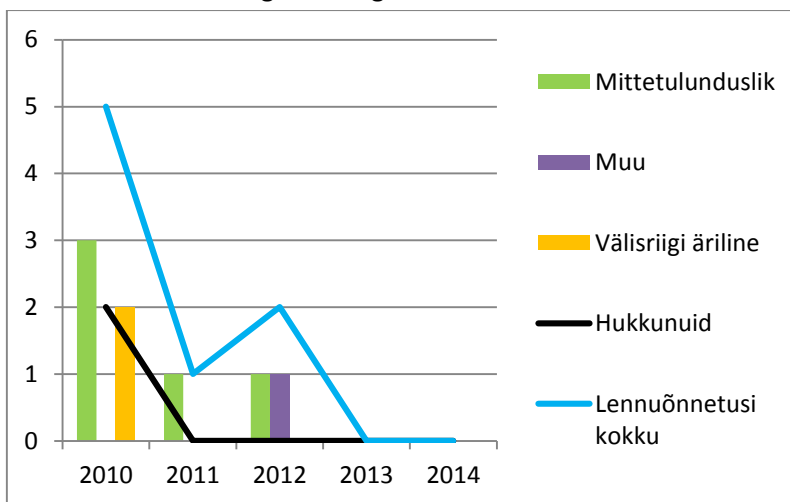
Kõik juhtumid ei sisalda võrdset potentsiaalset riski saada õnnetusega lõppeva sündmustejada osaks. Juhtumitest teatamine on **väga väärtuslik** süstematiseeritud infokogumina, mida analüüsid saab tuvastada valdkondi, mille negatiivne mõju ohutusele võiks olla märkimisväärne. Samuti aitab piisava info olemasolu määratleda juhtumite järgnevusseoseid, mis viiksid juba tõsisemate tagajärgedeni.

Lennuohutustaseme kirjeldamisel liigitatakse lennutransport järgmiselt:

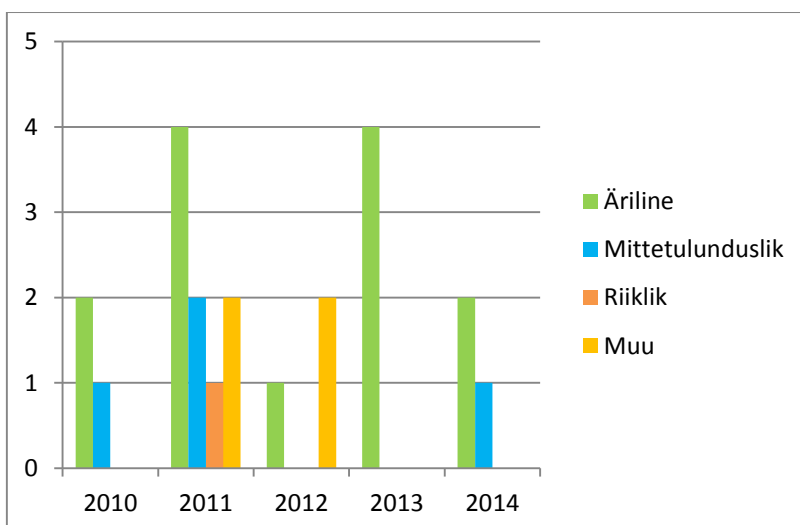
- äriplane lennutransport
  - Eestis sertifitseeritud käitaja
  - välisriigi käitaja;
- Eesti mittetulunduslik lennutegevus;
- riiklik lennundus ja
- muu lennutegevus (nt välisriigi mittetulunduslik lennutegevus või teadmata), lisaks vaadeldakse eraldi aeronavigatsiooniteenuse osutajaid ja lennuvälja käitajaid.

Kokkuleppeliselt (nii Euroopas kui globaalselt) väljendatakse lennuohutuse üldist taset kolmel viisil, sõltuvalt sihtgrupist.

Joonis 2 on kujutatud **1.tase**, mis väljendab eeskätt **avalikkusele nähtavat lennuohutuse taset**. Sellel on viie aasta lõikes toimunud lennuõnnetused ja tõsised lennuinsidendid, hukkunute arv ja osalenud õhusõidukite lennutegevuse liigid.



Joonis 1 Lennuõnnetused, hukkunute arv ja lennutegevuse liik (2010-2014)



Joonis 2 Tõsiste lennuinsidentide arv ja lennutegevuse liik (2010-2014)

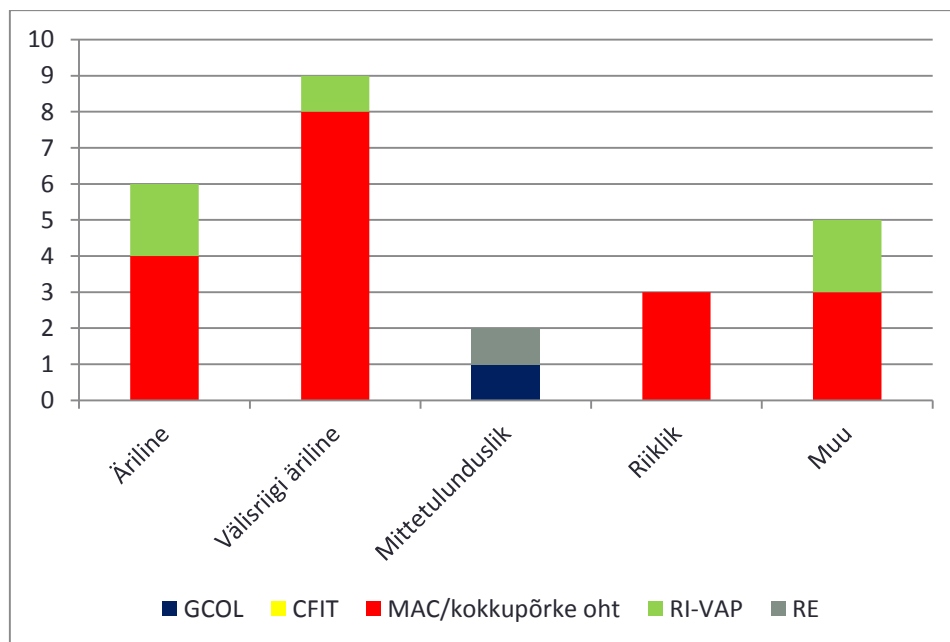
**2. taset** iseloomustakse **ohutusosalaste põhinäitajate** kaudu (reeglina intsidendid), mis on rahvusvaheliselt tähelepanu all kui lennuõnnetuste ja tõsiste lennuintsidente põhjustajad. Lisaks mõõdetakse nende abil lennundussüsteemi toimivust tervikuna.

Mida suurem mõni põhinäitaja on, seda tõenäolisemalt võib see mingi aja möödudes lennuõnnetuse või tõsise lennuintsidendiga lõppeda.

2. taseme näitajad on vajalikud eelkõige **ohutusalalüüsiks** ja neile lennundusosapooltele, kes saavad ennetavalt tuvastatud negatiivseid ohutustrende mõjutada.

Põhinäitajateks on:

- lennurajalt väljajooks (lüh. **RE**; ing.k *runway excursion*);
- lennuraja loata hõivamine (õhusõiduki, maapealse sõiduki või isiku poolt) (lüh. **RI-VAP**; ing.k *runway incursion*);
- õhus kokkupõrge või potentsiaalne kokkupõrke oht (lüh. **MAC/AIRPROX**; ing.k *mid-air collision and near misses*)
- kokkupõrge maa- või veepinnaga (lüh. **CFIT**; ing.k *controlled flight into or towards terrain or water*)
- juhitavuse kaotus lennus (lüh. **LOC-I**; ing.k *loss of control in-flight*)
- maapealne kokkupõrge (lüh. **GCOL**; ing.k *ground collision*)



Joonis 3 2. taseme ohutusosalased põhinäitajad 2014.aastal

Teise taseme põhinäitajatest on enim hajutusmiinimumide rikkumistega seotud juhtumeid ärilises lennutranspordis. Mõned on lennujuhi eksimused, aga on ka kombineeritud juhtumeid, kus nii piloodil kui lennujuhil oli oma osa sündmuste eskaleerumisel. Üldjuhul on tegemist väikeste rikkumistega. Realseid kokkupõrkeid toimunud ei ole. Maapealne kokkupõrge (GCOL) leidis aset mittetulunduslikus lennunduses maapealse tehisobjektiga. Loata raja hõivamise (RI-VAP) klassis on tõusnud lennuvälja maapealsete sõidukitega seotud juhtumid.

**3.taseme** näitajate eesmärk on vältida 2. taseme intsidente. Näiteks mõne probleemse 2. taseme põhinäitaja parandamiseks kogu lennundusringkonnale suunatud ohutusvaldkonna tegevuste hindamise ja eesmärgistamisega või isegi konkreetsele lennundusettevõttele suunatud ohutusmeetmetega.

Tabelis 2 on välja toodud kõik registreeritud ohutust mõjutavad juhtumid viie aasta lõikes.

	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Lennuõnnetus</b>	5	1	2	0	0
<b>Tõsine lennuintsident</b>	3	9	3	4	3
<b>Lennuintsident</b>	77	78	115	116	85
<b>Vahetu mõjuta ohutusjuhtum</b>	111	172	217	163	189
<b>Määratlemata</b>	89	48	70	97	100
<b>KOKKU</b>	<b>285</b>	<b>308</b>	<b>407</b>	<b>380</b>	<b>377</b>
<b>Lennuoperatsioonid</b>	44981	51310	60 981	49 011	48 553

Tabel 1 Registreeritud juhtumid 2010-2014

**Määratlemata juhtumid** on seotud militaarlendudega neutraalvete kohal, milles kokku osales 226 õhusõidukit. Nimetatud lendudega ei ole rikutud Eesti riigipiiri ega sisenetud Eesti õhuruumi. Vastavalt Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) poolt kehtestatud tsiviillennunduse nõuetele ja Eesti lennundusseadusele, peab õhusõidukil kontrollitavas õhuruumis lendamisel (välja arvatud purilennukil lendamisel selleks ette nähtud õhuruumialas) olema töörežiimis sisse lülitatud transponder. Nimetatud nõuetele mittevastavused fikseeritakse ning registreeritakse Lennuametis. Operatiivse teabe jagamine nimetatud militaarlendude kohta toimub tsiviil-militaarkoostöö raames õhuväe ja lennuliiklusteenistuste vahel.

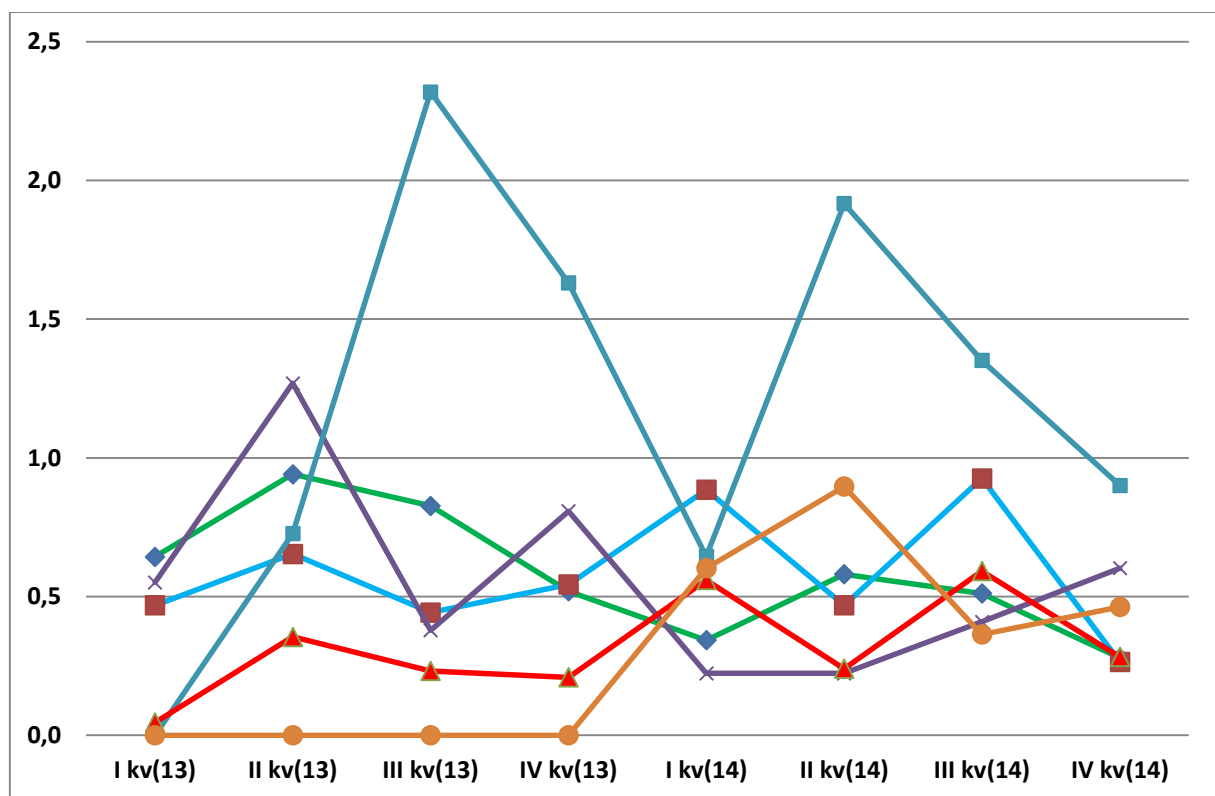
## Teatamiskultuur

Joonisel 7 on isikustamata kujul Eesti lennuettevõtjate teatamiskultuuri näitajad, mis tähendab juhtumite arvu 100 lennu kohta. Graafikul näidatud juhtumite suhtarvu suur kõikumine mõne ettevõtte puhul on tingitud ebastabiilsest lendude arvust. Vähene lendude maht ja suur juhtumite arv tingib suurema suhtarvu.

Valdavalt teatatakse tehnilistest rikestest ja kokkupõrgetest linnuga. Mõningatel juhtudel tunnistatakse ettekandes kõrvalekallet lennujuhi loast või käitamisprotseduuridest.

Ettevõttel on positiivse teatamiskultuuri kujundamises olulisim roll, lisaks annab piisavas koguses ohutusalast infot väärtuslikke teadmisi nõrkadest lülidest süsteemis ning ilmestab paremini juhtumite juurpõhjust.

Teatamise parandamisele aitab kaasa automatiseeritud lennuandmete monitooringu (ing.k *Flight Data Monitoring*) kasutamine ehk süsteem, mis registreerib mitmeid parameetreid, mida ettevõtte saab edukalt ohutusanalüüsiks kasutada.



Joonis 4 Eesti lennuettevõtete teatamiskultuur (juhtumite arv 100 lennu kohta) 2013-2014

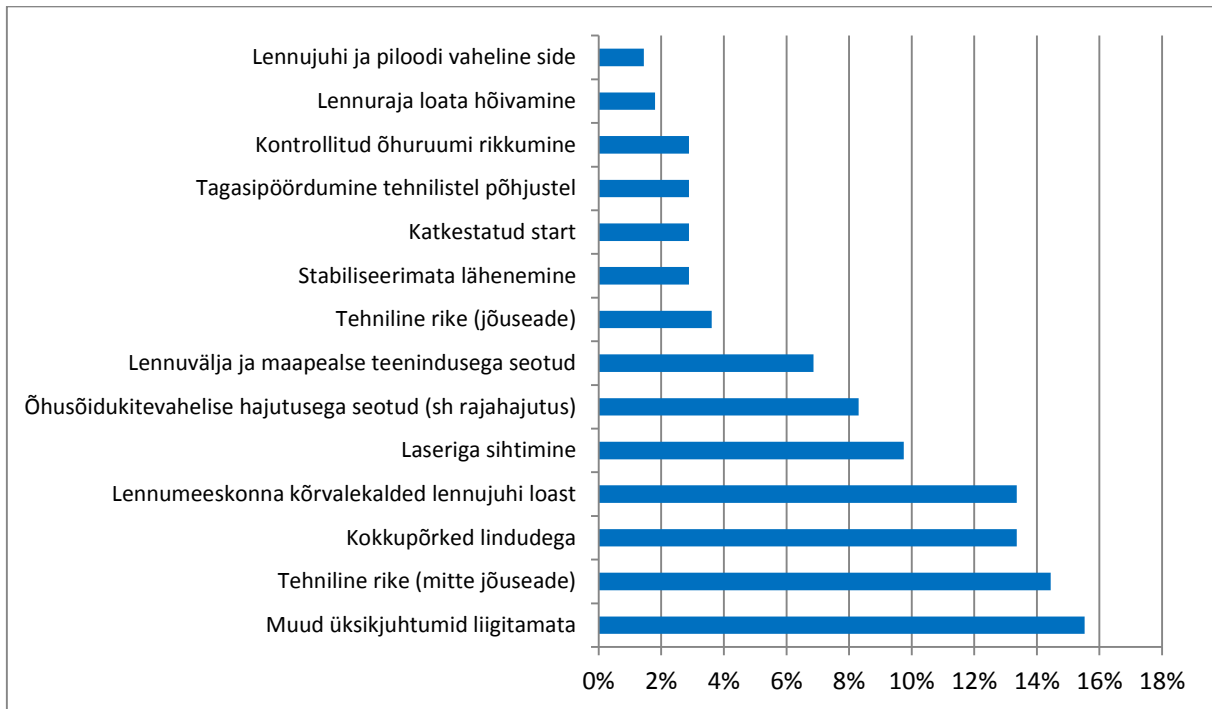


## Juhtumite liigitus

All olevalt jooniselt on näha juhtumite liigitus nende toimumissageduse järgi.

Täpsustuseks:

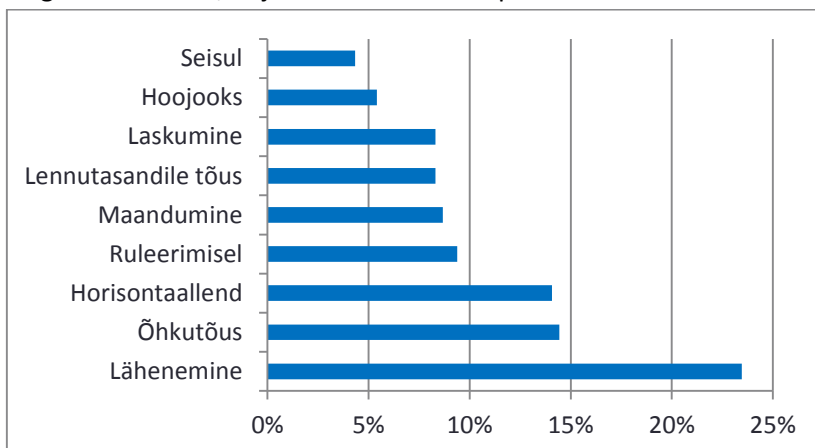
- loetelust on väljajäetud eelmainitud määratlemata juhtumid militaarlendudega seoses;
- arvestatud on kõik Lennuametile teatatud juhtumid, millest mõned on toimunud väljaspool Eestit;



Joonis 5 Juhtumite liigitus

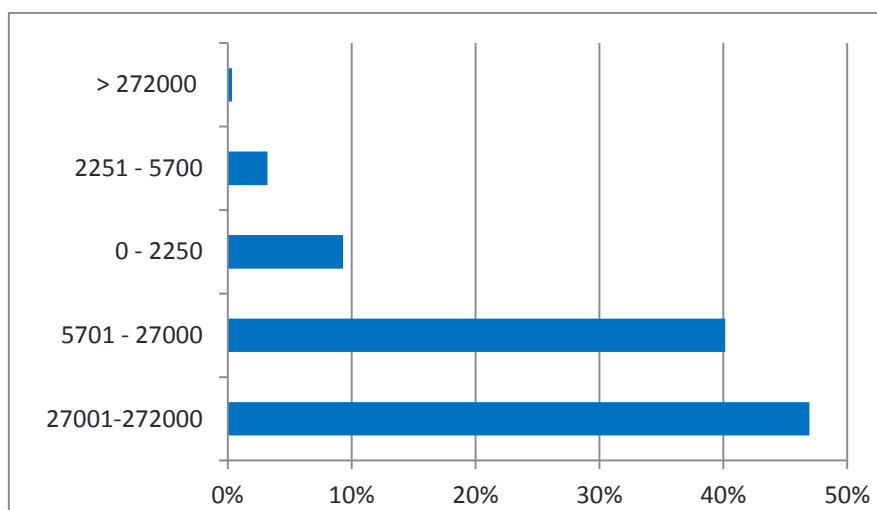
Kõrvalekaldumine lennujuhi loast või kehtestatud protseduuridest on tüüpilisemaid olukordi, mis ette tuleb. Sageli on ka üsna keeruline tuvastada, miks, sest põhjusi võib olla mitmeid. Oluline on osapoolte analüütiline ja oskuslik arusaamine ning mittesüüdistav hoiak.

Järgnevalt ilmneb, et juhtumid toimuvad peamiselt lähenemisel või õhku tõusul.



Joonis 6 Lennu faas juhtumi toimumisel

Enamuse juhtumites osalenud õhusõidukite maksimaalne lubatav stardikaal jääb 5,7 kuni 272 tonni vahele, mis ilmestab ärilise lennutranspordi õhusõidukeid.

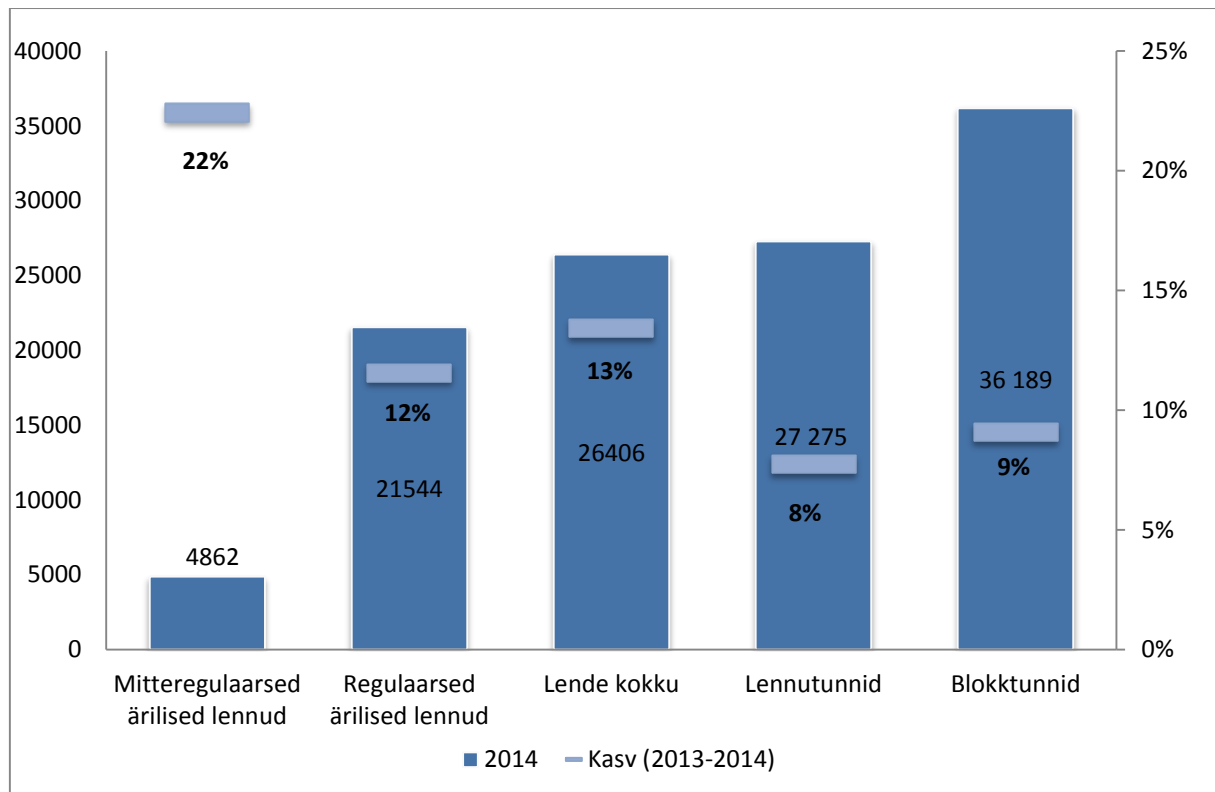


Joonis 7 Õhusõidukite maksimaalne lubatud stardikaal (kg)

## Äriline lennutransport

Ülevaatlilikult Eesti lennutranspordist 2014. aastal:

- ✓ Eesti Lennuameti poolt väljaantud lennuettevõtja sertifikaadi alusel tegutseb 11 lennuettevõtet;
- ✓ Pea kõik ettevõtted kasutavad oma tegevuseks Eestis registreeritud õhusõidukeid;
- ✓ Reisijaid teenindavaid lennujaamu (Tallinn, Tartu, Kuressaare, Kärdla, Pärnu, Kihnu, Ruhnu) läbis 2014. aastal veidi üle 2 miljoni reisija<sup>1</sup>.

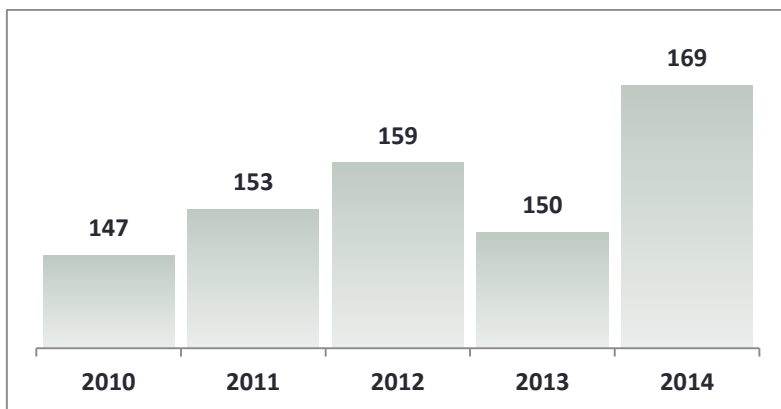


Joonis 8 Lendude arv ja lennutunnid<sup>2</sup>

Joonisel ei ole kajastatud kõikide ettevõtete statistika vaid üheksa peamise. Uusi ärilisi lennuteenusid pakkuvaid ettevõtteid ei lisandunud.

<sup>1</sup> Täpsemalt lennujaamadega seonduvat infot: [www.ecaa.ee/index.php?id=199355](http://www.ecaa.ee/index.php?id=199355)

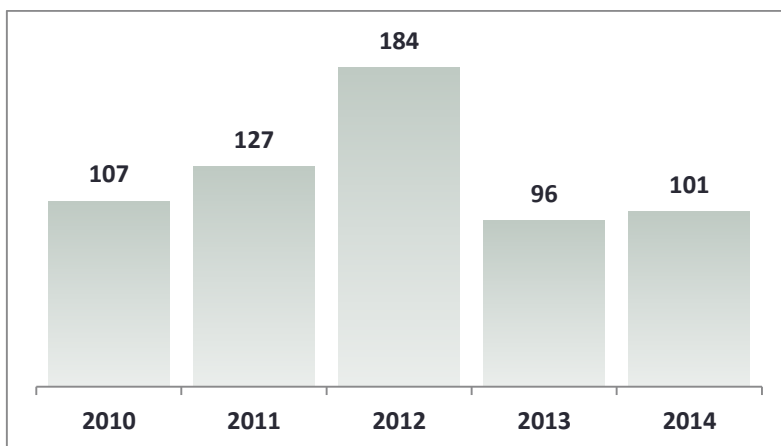
<sup>2</sup> Eestis sertifitseeritud lennuettevõtete esitatud 2014. aasta andmed



Joonis 9 Registreeritud õhusõidukite arv

Eestis registreeritud õhusõidukite arv suurenes eelmise aastaga võrreldes 13%.

Eestis sertifitseeritud lennuettevõtete poolt teatati 2014. aastal **101 juhtumist**, millest **42** leidsid aset Eestis. Alljärgnev joonis kajastab teatatud juhtumite arvu viimase viie aasta lõikes.



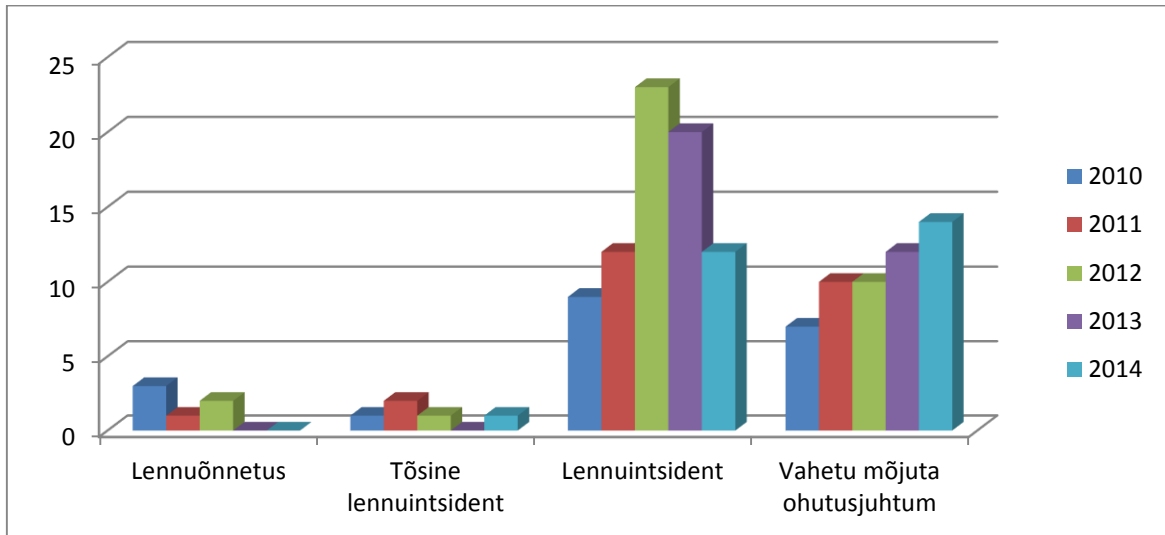
Joonis 10 Teatatud juhtumite arv Eesti ärilises lennutranspordis

Õnnetustega seotud riskide vähendamine riiklikul tasemel saab alguse arenenud *ohutusjuhtimisest lennundusettevõttes*, kus töötajad teatavad ohutust mõjutavatest sündmustest teadlikult ja vabalt ning kus juhtumeid ka süstemaatiliselt analüüsitakse.

Kõige keerulisem ja aeganõudvam (nii lennundusettevõttes kui riigis tervikuna) on parema *ohutusalase suhtumise edendamine*.

## Mittetulunduslik lennutegevus

Möödunud aastal registreeriti kokku 27 juhtumit: 1 tõsine intsident, 12 intsidenti ja 14 vahejuhtumit, mille üheks osapooleks oli nõ üldlennunduses (ing.k *General Aviation*) kasutatav õhusõiduk.



Joonis 11 Mittetulundusliku lennutegevusega seotud juhtumid (2010-2014)

## Ohutuse tagamine ja järelevalve

Muudatused lennundusseaduses 2014. aastal ei olnud otseselt lennundusohutusega seotud, kuid Lennuameti osalemine muudatuste väljatöötamisel on jätkuvalt aktiivne.

2014. aasta lõpuks määratleti riikliku lennundusohutusprogrammi ülesehitamiseks vajalikud tegevused. Riiklik süsteemne ohutusjuhtimine tervikuna koos vastavate ressursidega (ohutuspoliitika, eesmärgid, riskijuhtimine, riskipõhine ohutuse tagamine ja ohutusalane teadlikkus) ning sinna juurde kuuluva ohutusplaaniga on kavas välja töötada 2015. aastaks.

### Järelevalve

*Lennuameti ohutusjärelevalve tegevuse* üle viis EASA 2014. aastal läbi kolm standardiseerimisaudit:

- veebruaris FSTD.EE.02.2014 (lennutreeningseadmed);
- oktoobris ATM/ANS.EE.10.2014 (lennuliikluse korraldamine ning lennuväljad ja kopteriväljakud);
- novembris OPS.EE.11.2014 (lennutegevus).

Lennuamet tegi 2014. aastal kokku 5 üldkorralduslikku ettekirjutust, 9 ettekirjutust, sealhulgas 1 hoiatuse<sup>3</sup>. Algatati 6 väärteomenetlust.

### Lennutegevus

Perioodil 01.01.2014 - 31.12.2014 viis lennutegevuse osakond järelevalve tegevusi läbi järgmiselt:

*Lennuettevõtjad (AOC/AWC)* – teostati 22 inspekteerimist, mis puudutas kümmet käitajat.

Järelevalve jagunes järgmiselt:

- 11 korralist järelevalvet ettevõtetes,
- 5 riskipõhist järelevalvet ettevõtetes,
- 5 inspekteerimist lendudel.

Seoses regulatsiooni muudatustega teostati vastavusseire auditid ning lennutegevuse auditid kõikidele käitajatele. Kokku 11 auditit, millest 9 ettevõtet läbisid regulatsioonile vastavuse kontrolli. 2 ettevõtet ei saanud EASA sertifikaati ning nendest kahest 1 ettevõtja loobus AOC nõuete täitmisest ning lõpetas tegevuse Eestis. Kõikidele ettevõtjatele tehti sarnased leiud, mis kajastasid vastavusseire süsteemi nõrku kohti ning meeskonna koostöö treeningute mitte piisavat läbimist.

*Mittetulunduslik lennutegevus* – 2014 aastal ei viidud läbi ühtegi korralist järelevalvet enda tegevuse Lennuameti registreerinud organisatsioonides. Järelevalvet mittetulundusliku lennutegevuse üle teostatakse riskipõhiselt.

*Koolitusorganisatsioonid* – teostati 4 inspekteerimist 4 lennukoolitusorganisatsioonis. Puudused olid seotud uuele EASA regulatsioonile üleminekuga. Näiteks käsiraamatute ja protseduuride nõuetele vastavus ning ohutusjuhtimissüsteemi rakendamisega seotud puudused.

---

<sup>3</sup> [http://www.ecaa.ee/public/Ettekirjutused\\_ja\\_hoiatused\\_2014.pdf](http://www.ecaa.ee/public/Ettekirjutused_ja_hoiatused_2014.pdf)

## Lennundustehnika

2014. aasta lõpu seisuga oli osakonna järelevalve all 30 organisatsiooni:

- Osa-145 hooldusorganisatsioonid – 15
- Osa-M jätkuva lennukõlblikkuse organisatsioonid – 8
- Osa-147 koolitusorganisatsioonid – 1
- Osa-21 tootmisorganisatsioonid – 1
- Mitte-EASA organisatsioonid - 5

Lisaks liinihoolduse jaamad välisriikides – 6

Lennundustehnika osakond auditeeris 2014.aasta jooksul ettevõtteid 36 korral:

- jätkuvat lennukõlblikkust korraldavaid organisatsioone 19 korral,
- hooldusorganisatsioone 15 korral,
- koolitusorganisatsiooni 1 korral,
- tootmisorganisatsioone 1 korral.

Esmased sertifitseerimised:

- Fort Aero jätkuva lennukõlblikkuse organisatsioon,
- Copterline'i jätkuva lennukõlblikkuse organisatsioon (uuesti sertifitseeritud),
- Eesti Langevarjukeskusjätkuva lennukõlblikkuse organisatsioon ÜKE alusel.

Organisatsioonide auditeerimisel registreeriti kokku:

- 166 leidu,
- 110 tähelepanekut.

Eelmise aastaga võrreldes ei ole leidude ja tähelepanekute (soovituste) arv oluliselt muutunud.

Auditite tulemuste põhjal on endiselt peamised probleemid:

- Organisatsioonide kvaliteedisüsteemi nõrkus, formaalselt läbiviidud siseauditid, algpõhjuste puudulik väljaselgitamine, ebaeffektiivsed parendusmeetmed, kvaliteedisüsteemi sõltuvus juhtkonna eesmärkidest.
- Protseduurid käsiraamatutes kirjeldatud, kuid puudulikult rakendatud või ignoreeritakse teadlikult.
- Kokkuhoiu nimel püütakse minimaliseerida lennuohutuse nõuetest tulenevaid kulutusi.

Osakonna muud toimingud:

- Välja antud või muudetud lennundustehniliste töötajate lubasid - 61 korral
- Õhusõidukite registreerimisega seotud toimingud – 36  
(sh. registreerimised, registrist kustutamised ja registriandmete muutused)
- Lennukõlblikkussertifikaate anti välja – 30  
(sh. Osa 21 sertifikaate - 14, siseriiklikke – 16)
- Õhusõidukite lennukõlblikkuse monitooring – 10
- Õhusõidukite lennukõlblikkuse kontrollid – 23
- Mürasertifikaate uutele õhusõidukitele – 13
- Lennulubasid – 38  
(sh Lennundusseaduse alusel 22, Osa 21 alusel 16)
- SAFA kontrolle tehtud – 658

Osalemine rahvusvaheliste organisatsioonide töös:

- EASA standardiseerimiskoosolekud (Osa 66/147/M/145);
- EASA standardiseerimisinspekteerimised teistes riikides, EASA komitee koosolekud;

- SAFA Steering Group koosolekud;
- ICAO standardite muudatuste hindamine;
- EL ja Eesti seadusandlike aktide muutuste rakendamine Lennuameti protseduuridesse;
- Suhtlemine teiste ametkondadega, sh. Tarbijakaitseameti kaebuste lahendamine.

### Lennuliikluse korraldamine ning lennuväljad ja kopteriväljakud

Perioodil 01.01.2014- 31.12.2014 viis lennuliiklusteeninduse ja lennuväljade osakond läbi 28 inspekteerimist. Järelevalve tegevused jaotusid valdkondade lõikes järgnevalt:

- 12 lennuvälja/kopteriväljakut – kokku 18 inspekteerimist, millest 1 oli ette teatamata ning 3 seotud sertifitseerimisega;
- 3 aeronavigatsiooniteenuse osutajat (lisaks üks taotleja) – kokku 9 inspekteerimist, neist üks esmane inspekteerimine teenuse osutaja sertifitseerimiseks;
- 1 lennujuhtimiskoolitaja – 1 inspekteerimine.

2014. aasta järelevalve plaan sai üles ehitatud põhimõttel, et esimesel poolaastal viiakse jätkuv järelevalve läbi olemasolevatel sertifitseeritud lennuväljade ning aeronavigatsiooniteenuse osutajate juures, teisel poolaastal viiakse järelevalve läbi riskipõhiselt vastavalt vajadusele, kuna oli oodata Ämari taotlust teenuse osutaja sertifikaadi saamiseks ning EASA auditit Lennuameti ATM/ANS valdkonnas.

2014. aastal sai osakond endale uue juhataja, kuna endine juhataja kinnitati Lennuameti peadirektori kohale. 2014. aasta mais lisandus meeskonda üks vaneminspektor, kes 2014. aastal lõpuks oli läbinud adapteerimisprogrammis edukalt 2 esimest etappi, 2013. aasta augustis lisandunud vaneminspektoril lõppes aasta lõpuks edukalt kolmas adapteerimisetapp.

Järelevalve tegevuseks kulutati osakonnas kokku 270 inim-tööpäeva kogu tööajast 27% ulatuses. 2013. aastal oli sama näitaja 28%.

2014. aasta teisel poolel võttis palju osakonna ressursi mehitamata õhusõidukite lennutamiseks lubade andmise protsessi ülesehitamiseks. Selleks koostati üldkorralduslik ettekirjutus, mille alusel kogu protsess toimima sai hakata. Lisaks viidi lennutajatele oktoobris läbi asjakohane infopäev selgitamaks kooskõlastusprotsessi, vajadust ning tausta.

2014. aasta augustis esitas Kaitseväge aeronavigatsiooniteenuse osutaja sertifikaadi saamiseks taotluse. Antud menetlus võttis 2014. aasta teisel poolel väga suure osa osakonna ressursist. Antud menetlus on siiani veel lõpetamata, kuna esmase sertifitseerimiseauditi käigus tuvastati 51 mittevastavust, mille viimaseks kõrvaldamistähtjaks on 30.04.2015.

Kaks kopteriväljakut, kelle sertifikaatide kehtivus lõppes 2013. aasta suvel, said 2014. aasta jooksul uued sertifikaadid.

Pärnu lennuväli muudeti vastavalt AS-i Tallinn Lennujaam esitatud taotlusele 2014. aastal instrumetaallennuväljast visuaallennuväljaks raja pikkusega 799 meetrit. Kasutuselt võeti side- ja navigatsiooniseadmed.



Inspekteerimiste käigus tuvastati 86 leidu, millest 56 klassifitseeriti mittevastavuseks ja 18 tähelepanekuks ning lennuvälja ja kopteriväljaku käsiraamatu kooskõlastamise käigus koostati 12 leidu.

Levinumaks puuduseks on dokumentatsiooni ajakohasus ning ettenähtud protseduuridest kõrvalekaldumine või nende mitte täitmine. Läbivalt on probleemiks ettevõtete suhtumine nõuete täitmisesse ning asju tehakse pigem Lennuameti jaoks kui ohutustaseme tõstmiseks.

## Rahvusvaheline koostöö

Lennuamet osaleb mitmes rahvusvahelises koostöögrupis, mille eesmärkideks on lennundusohutuse taseme tõstmine. Lisaks alltoodud osapooltele tehakse jooksvat koostööd kõikide välisriikide lennundusametitega vastavalt vajadusele.

### Euroopa Liit (sh EASA)

- erinevates töörühmades osalemine
- õigusloomealane koostöö regulatsioonide muudatusteks
- lennundusohutusprogrammi ja ohutusanalüüsiga seonduv koostöö
- ühtse Euroopa taevaga seotud koostöö

### ICAO

- lennundusohutuse pideva parendamise eesmärgil veebipõhises raamistikus ICAO CMA (Continuous Monitoring Approach) osalemine
- õigusloomealane koostöö arvamuste ja ettepanekute esitamiseks
- ohtlike ainete operaatorite ja regulaatorite koostöö grupp

### European Civil Aviation Conference (ECAC)

- lennundusjulgestuse foorumites osalemine
- õigusloomealane koostöö Doc 30 ning selle lisade muutmise
- ECAC-i poolt korraldatavatel koolitustel osalemine
- ECAC-i poolt Eestis läbi viidavate auditite koordineerimine

### EUROCONTROL

- lennuliikluse korraldusega seotud ohutusalase teabevahetuse koostöö
- LSSIP (Local Single Sky ImPlementation) koostöö

### North European Functional Airspace Block (NEFAB)

- Eesti, Läti, Norra, Soome lennuametite, riikide ja aeronavigatsiooniteenuse osutajate vaheline koostöö