



LENNUAMET

2017. AASTA OHUTUSKOKKUVÕTE

Sisukord

Lennundusohutus maailmas	3
Lennundusohutus Eestis	4
Lennuõnnetused.....	4
Tõsised intsidendid.....	4
Lennundusohutustasemed.....	5
Juhtumite liigitus	8
Teatamiskultuur.....	11
Äriline lennutransport.....	12
Mitteäriline lennutegevus	15
Ohutuse tagamine ja järelevalve.....	16
Järelevalve	16
Lennutegevus.....	16
Lennundustehnika	17
Lennuliikluse korraldamine ning lennuväljad ja kopteriväljakud	18
Lennundusjulgestus	19
Rahvusvaheline koostöö.....	20

Lennundusohutus maailmas

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

Lennundusohutus Eestis

Käesolev kokkuvõte kajastab Lennuametile teavitatud juhtumeid, tulenevalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprill 2014 määrusest (EL) nr 376/2014.

Kokku registreeriti 2017. aastal Eesti poolt Euroopa Ohutusjuhtumite Keskandmebaasis **987 juhtumit**.

Lennuõnnetused

Lennuõnnetusi registreeriti 1.

27.08 toimus Kuusiku lennuvälja lähedal lennuõnnetus, kus kukkus alla motodeltaplaan, mille pardal olnud 2 inimest hukkusid. 400-500m kõrgusel sooritas motodeltaplaani piloot manöövri tagasi lennuväljale koos kõrguse vähendamisega. Pikeest väljudes, pöörangu käigus purunes motodeltaplaani tiib ning õhusõiduk kukkus ligikaudu 200m kõrguselt alla kuusemetsa. Lennuõnnetuse põhjuste kohta on hinnang leitav Ohutusjuurdluse Keskuse kodulehel (leitav [siit](#)).

Eestis on lennuõnnetuste arv pigem kahanevas tendentsis, kuid alates 2010. aastast on peamised lennuõnnetused toimunud mitteäriilises lennutegevuses ja muus lennutegevuses (kuumaõhupallid, purilennukid jne). Viimased äriilises lennutranspordis toimunud lennuõnnetused toimusid 2010. aastal välisriigi käitajaga.

Tõsised intsidendid

Tõsiseid intsidente toimus 5 (rohkem infot Ohutusjuurdluse Keskuselt).

Kolme äriilises lennutranspordis toimunud tõsise intsidendi põhjus oli õhusõiduki tehniline rike.

Ühe tõsise intsidendi osapoolteks olid riiklik lennundus ja äriiline lennutransport.

Ühe tõsise intsidendi osapool oli mitteäriiline lennutegevus.

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 lennuõnnetusega lõppeva sündmuse jada osaks. Juhtumitest teatamine on **väga väärtuslik** süstematiseeritud infokogumina, mida analüüsides saab tuvastada valdkondi, mille negatiivne mõju ohutusele võiks olla märkimisväärne. Samuti aitab piisava info olemasolu määratleda juhtumite järgnevusseoseid, mis viiksid juba tõsisemate tagajärgedeni.

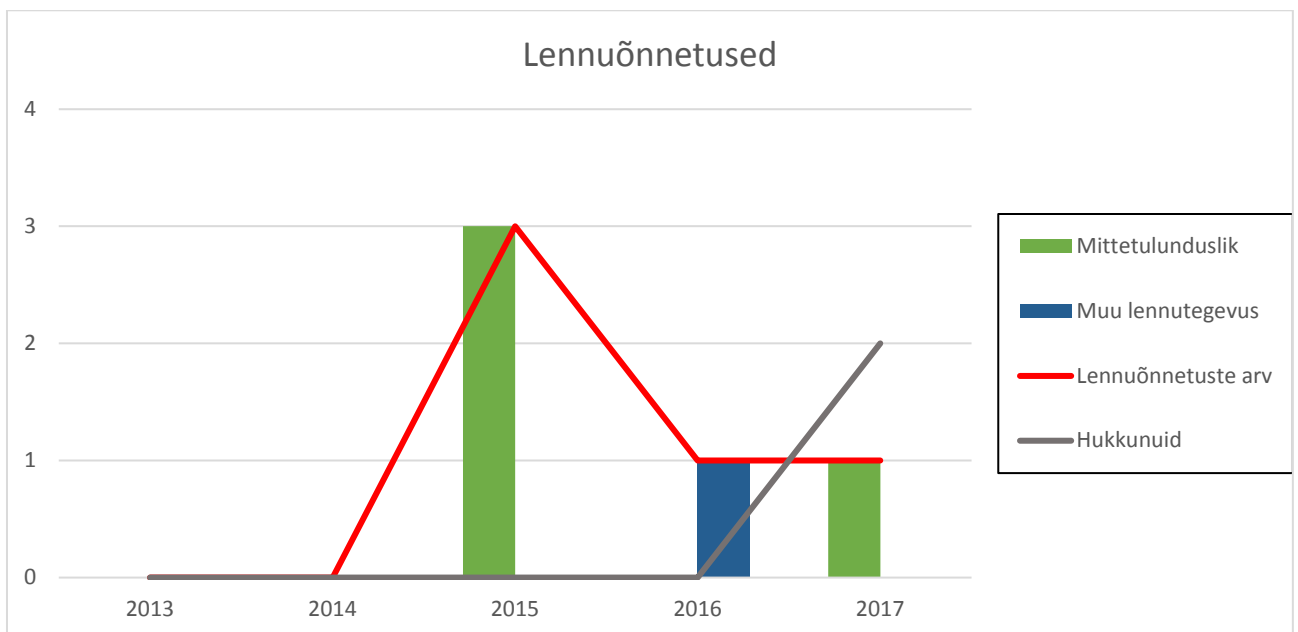
Lennundusohutustasemed

Lennundusohutustaseme kirjeldamisel liigitatakse lennutransport järgmiselt:

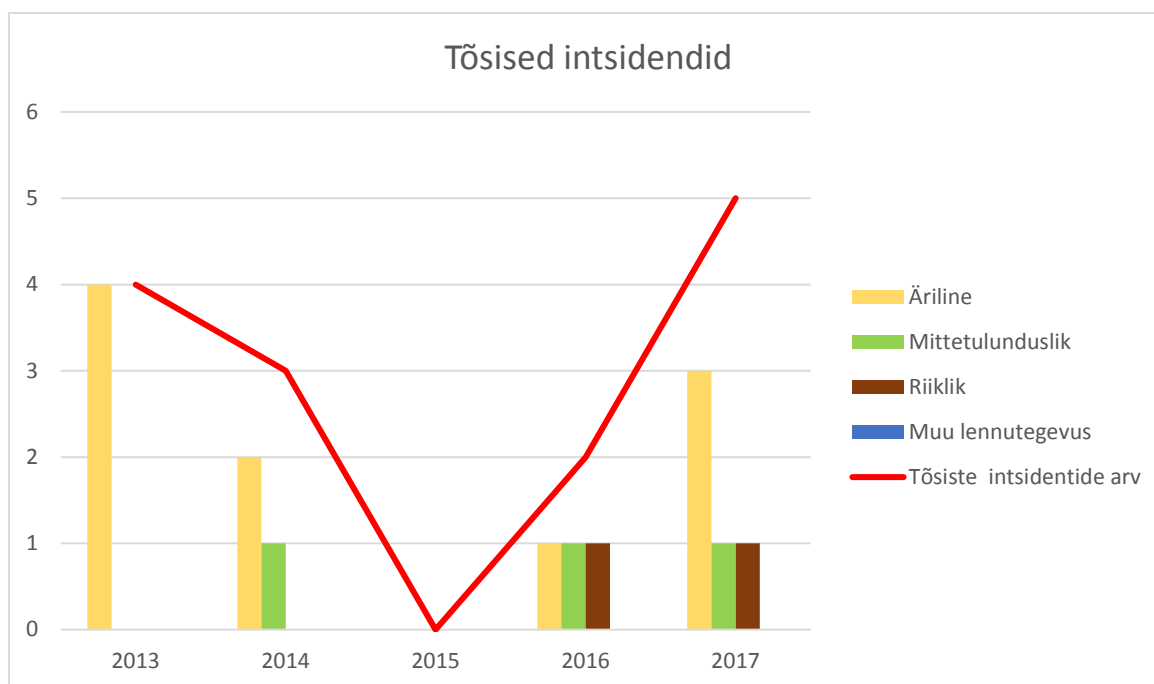
- äriline lennutransport
 - Eestis sertifitseeritud käitaja;
 - välisriigi käitaja;
- mitteäriline lennutegevus;
- riiklik lennundus;
- muu lennutegevus (nt välisriigi mitteäriline lennutegevus või teadmata)
- aeronavigatsiooniteenuse osutajad
- lennuvälja käitajaid.

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

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



Joonis 1. Lennuõnnetuste ja hukkunute arv ning lennutegevuse liik



Joonis 2. Tõsiste intsidentide arv ja lennutegevuse liik

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

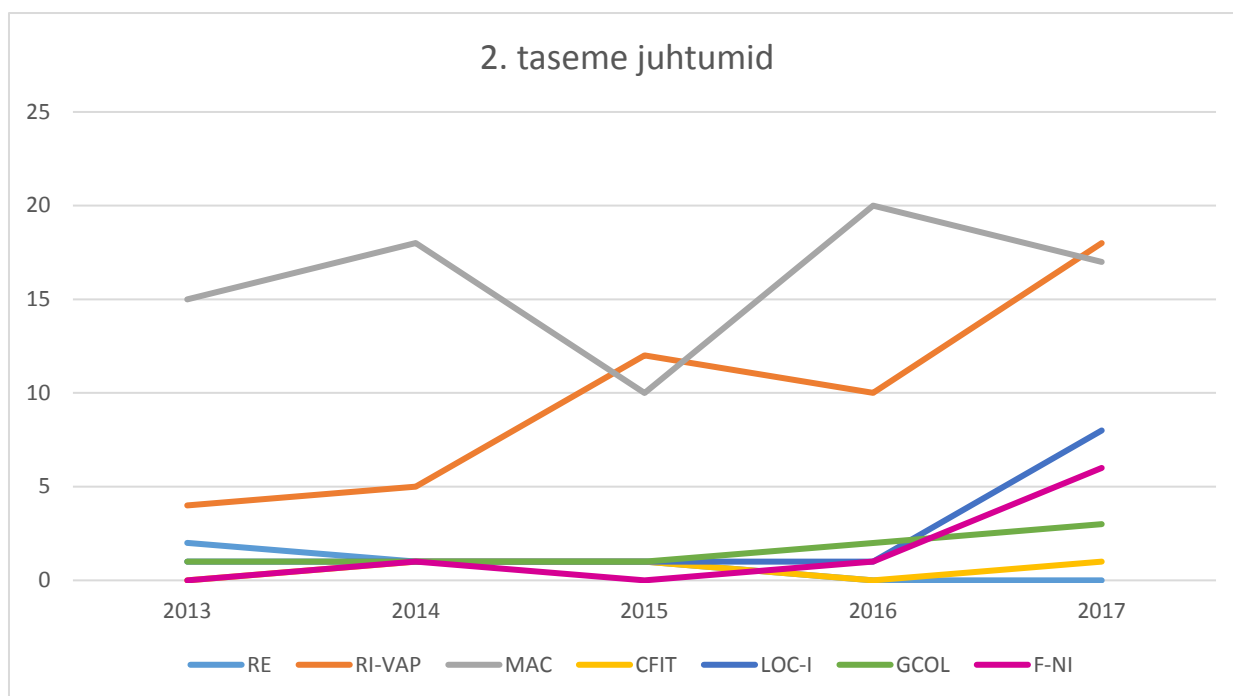
Mida suurem mõni ohutusnäitaja on, seda tõenäolisemalt võib see mingi aja möödudes lennuõnnetuse või tõsise intsidendiga lõppeda.

2. taseme ohutusnäitajad on vajalikud eelkõige *ohutusanalüüsiks* ja neile lennundusosapooltele, kes saavad ennetavalt tuvastatud negatiivseid ohutustrende mõjutada. Lennuamet on teise taseme põhinäitajad lisanud riiklikusse lennundusohutusprogrammi.

2. taseme ohutusnäitajateks on:

- lennurajalt väljasõit (lüh. **RE**; ing.k *runway excursion*)
- lennuraja loata hõivamine (õhusõiduki, maapealse sõiduki või isiku poolt) (lüh. **RI-VAP**; ing.k *runway incursion – vehicle, aircraft, person*)
- õhus kokkupõrge või potentsiaalne kokkupõrke oht (lüh. **MAC**; ing.k *mid-air collision and near misses*)
- kokkupõrge maa- või veepinnaga (lüh. **CFIT**; ing.k *controlled flight into terrain*)
- juhitava õhusõiduki kokkupõrge maa- või veepinnaga (lüh. **LOC-I**; ing.k *loss of control in-flight*)
- maapealne kokkupõrge (lüh. **GCOL**; ing.k *ground collision*)
- tulekahju või suits (lüh. **F-NI**; ing.k *fire/smoke (non-impact)*)

Joonisel 3 on välja toodud 2. taseme ohutusnäitajate kokkuvõtte viimase viie aasta lõikes.



Joonis 3. Teise taseme ohutusosalased põhinäitajad

Teise taseme ohutusnäitajatest on enim juhtumeid seotud lennuraja loata hõivamistega (RI-VAP), millest enamik on põhjustatud operaatorite poolt, kes osalevad mitteäri- ja riiklikus lennutegevuses. Lennuamet on mitteäri- ja riiklikus lennutegevuses osalejate tähelepanu juhtinud juhtumite suurele hulgale ning võimalikele parandustegevustele.

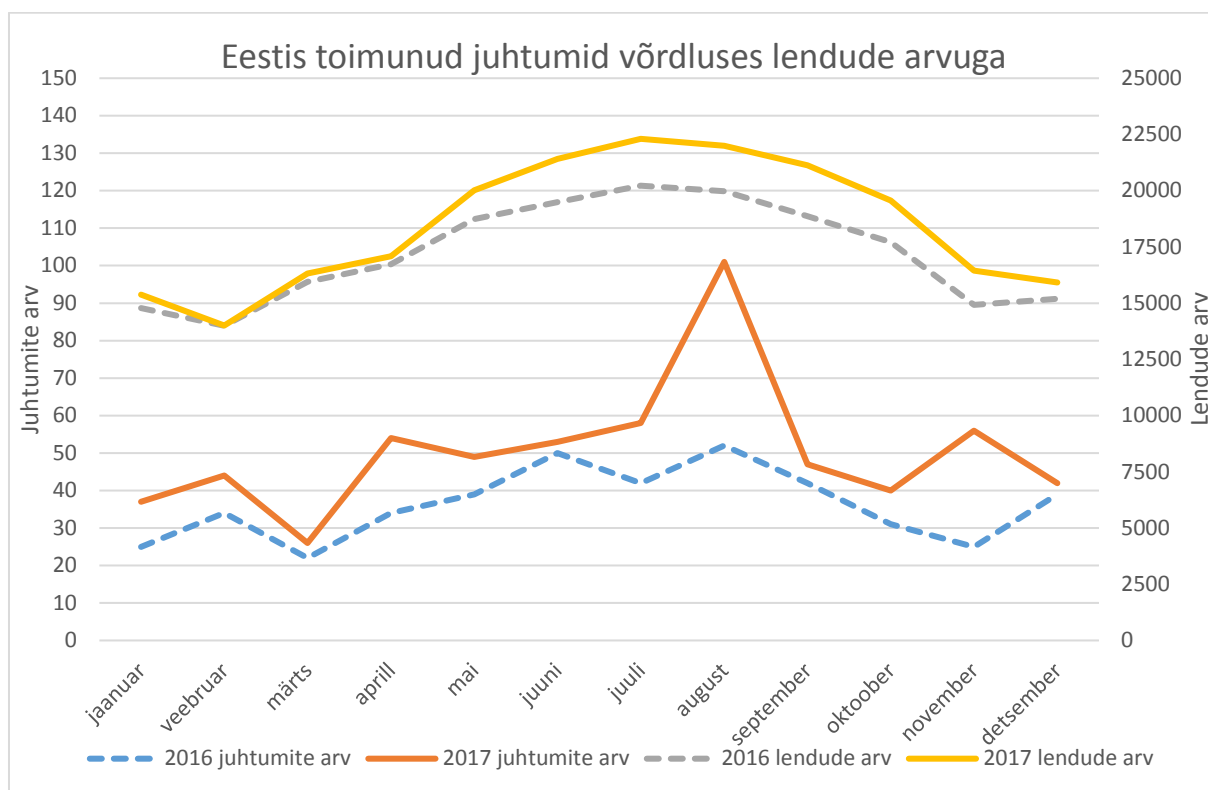
Suur osa 2. taseme juhtumitest on seotud hajutusmiinimumide rikkumisega, kuid võrreldes eelmise aastaga on juhtumite arv jäänud samale tasemele. Üldjuhul on tegemist kehtestatud hajutusmiinimumide rikkumisega vähesel määral ja lühikese perioodi jooksul.

Juhitava õhusõiduki kokkupõrge maa- või veepinnaga juhtumite osakaal on hüppeliselt kasvanud seoses ühe õhusõiduki korduva tehnilise rikkega, mille antud ettevõtte on läbi oma ohutusjuhtimissüsteemi aktiivselt tegeleb.

3. taseme ohutusnäitajate eesmärk on vältida 2. taseme intsidente. Näiteks mõne probleemse 2. taseme ohutusnäitaja parandamiseks lennundusringkonnale suunatud ohutusosalaste tegevuste hindamise ja eesmärgistamisega või konkreetsele lennundusettevõttele suunatud ohutusmeetmetega. 3. taseme näitajatega saab mõõta kasutusele võetud meetmete efektiivsust.

Juhtumite liigitus

Juhtumitest teavitamise hulk on järjepidevalt kasvanud. Hea teavitamiskultuur annab võimaluse ennetada tõsiseid intsidente ja lennuõnnetusi ning juhtumitest saadud teavet kasutatakse vaid analüüsi, ennetamise, järelduste tegemise ning parendustegevuste rakendamise eesmärgil ehk lennundusohutuse suurendamiseks. Eestis toimunud juhtumite võrdlus lendude arvuga Eesti õhuruumis on toodud joonisel 4.



Joonis 4. Teavitatud juhtumite arvu ja Eestis toimunud lendude koguarvu võrdlus 2016. aastaga.

Lisaks on tabelis 1 täpsemalt välja toodud kõik juhtumid viie aasta lõikes.

Tabel 1. Registreeritud juhtumid 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017
Lennuõnnetus	0	0	3	1	1
Tõsine intsident	4	3	0	2	5
Intsident	116	85	223	303	479
Vahetu mõjuta ohutusjuhtum	163	189	204	227	494
Määratlemata	97	100	26	10	8
KOKKU	380	377	456	543	987
Lennuoperatsioonid Eesti lennuväljadel	49 011	48 553	52 369	50 409	55 617
Eesti lennuettevõtete lennuoperatsioonide arv	23 281	27 120	22 364	14 074	29 665

2017. aastal teavitati enim juhtumitest, mis on seotud linnuga kokkupõrgete, transponderita militaarlendude, õhusõiduki tehniliste riketega ja lennujuhi loast kõrvalekalletega.

Linnuga kokkupõrked üldjuhul ei ole mõjutanud lennu jätkumist ning valdavalt toimuvad linnuga kokkupõrked maandumise või õhukutõusu faasis. Pärast linnuga kokkupõrget kontrollitakse õhusõiduk maapeal mehaaniku poolt üle, et tuvastada võimalike vigastusi. Linnuga kokkupõrgete ennetamine toimub ennekõike lennujaamas, kus kasutatakse erinevaid linnupeletamise meetodeid.

Transponderita militaarlendude osakaal on jätkuvalt suur, sellised juhtumid tõstavad märgatavalt tsiviillennujuhtide töökoormust, sest tsiviillennunduses kasutatavatel radaritel antud lende näha ei ole, kuid muu lennuliiklus tuleb nendest õhusõidukitest hajutada. Selliste juhtumite ennetamine ei ole ühe riigi pädevuses vaid peab toimuma koostöös erinevate riikide vahel, mistõttu on toimunud Läänemere-äärsete riikide vaheline ekspertgrupi kohtumine, et probleemile võimalikke lahendusi otsida.

Tehniliste riketega seotud juhtumite puhul enamasti lend jätkub normaaltingimustes, kuid toimus ka juhtumeid, kus õhusõiduki meeskond otsustas lähtelennuväljale tagasi pöörduda. Pärast tehnilist riket teostavad mehaanikud õhusõidukile täiendava kontrolli. Lisaks toimus üks tõsine intsident mitte jõuseadmega seotud tehnilise rikkega ning kolm tõsist intsidenti oli seotud tehnilise rikkega jõuseadmes.

Mitmed juhtumid on seotud lennujuhi loast kõrvalekalletega, millest osade puhul ei ole olnud otsest ohtu muudele õhusõidukitele, kuid potentsiaalne oht on siiski olemas. Kuigi enamik lennujuhi loast kõrvalekaldeid ei ole päädinud hajutusmiinimumide rikkumisega, on mõningatel juhtudel siiski hajutust rikutud. Üks hajutusmiinimumide rikkumisega seotud juhtum klassifitseeriti kui tõsine intsident.

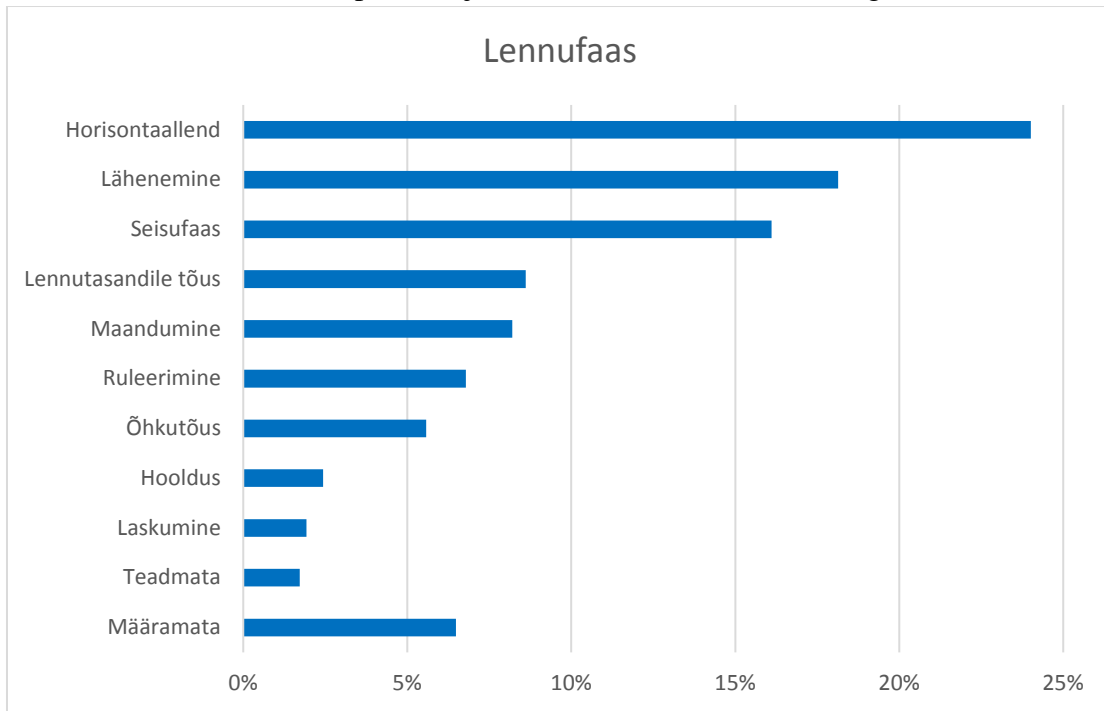
2017. aastal on enamik määratlemata juhtumitest seotud aeronavigatsiooniteenuse osutamisel kasutatud seadmete tehniliste riketega. Aastani 2014 (k.a) on määratlemata juhtumid ennekõike seotud militaarlendudega neutraalvete kohal. 2015 aastast alates käsitletakse neutraalvete kohal lendavaid militaarlende intsidentidena. 2017. aastal 88 teavitatud juhtumis osales 159 õhusõidukit, mis on 2016. aastaga võrreldes 42% rohkem juhtumeid ja 112% rohkem osalenud õhusõidukeid. Teavitatud juhtumite puhul ei ole kasutatud transpondrit, edastatud lennuplaani ja/või oldud ühenduses vastava lennuliikluse üksusega. Juhtumitest, kus on rikutud Eesti riigipiiri ja sisenetud Eesti õhuruumi, kuid ei ole sisenetud Tallinna lennuinfopiirkonda¹, ei teavitata Lennuametit.

Vastavalt 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 aeronavigatsiooniteenuse osutajate vahel.

2017. aastal toimus ka Läänemere-äärsete riikide vaheline koostöö, kus oli arutlusel varasemate kohtumiste käigus kokku lepitud meetmete rakendatus ning nende efektiivsus ning võimalikke uusi meetmeid.

¹ Lennuinfopiirkond – piiritletud õhuruum, milles osutatakse lennuinfo- ja häireteenuseid

Joonisel 5 on toodud lennufaasid juhtumi toimumise ajal. Kõige enam esineb juhtumeid horisontaallennul, mis on ka kõige pikemaajalisem lennufaas. Lähenemise faasis on paljud juhtumid seotud linnuga kokkupõrgetega ning lähenemiskonfiguratsiooni hoiatustega. Lähenemiskonfiguratsiooniga seotud hoiatustega seotud juhtumite arv on kasvanud paljuski seoses aktiivse FDM analüüsimise ja monitoorimisega. Seisufaasis toimunud juhtumite arv on suurenenud ennekõike maapealsete juhtumite teavituste arvu kasvuga.



Joonis 5. Lennu faas juhtumi toimumisel

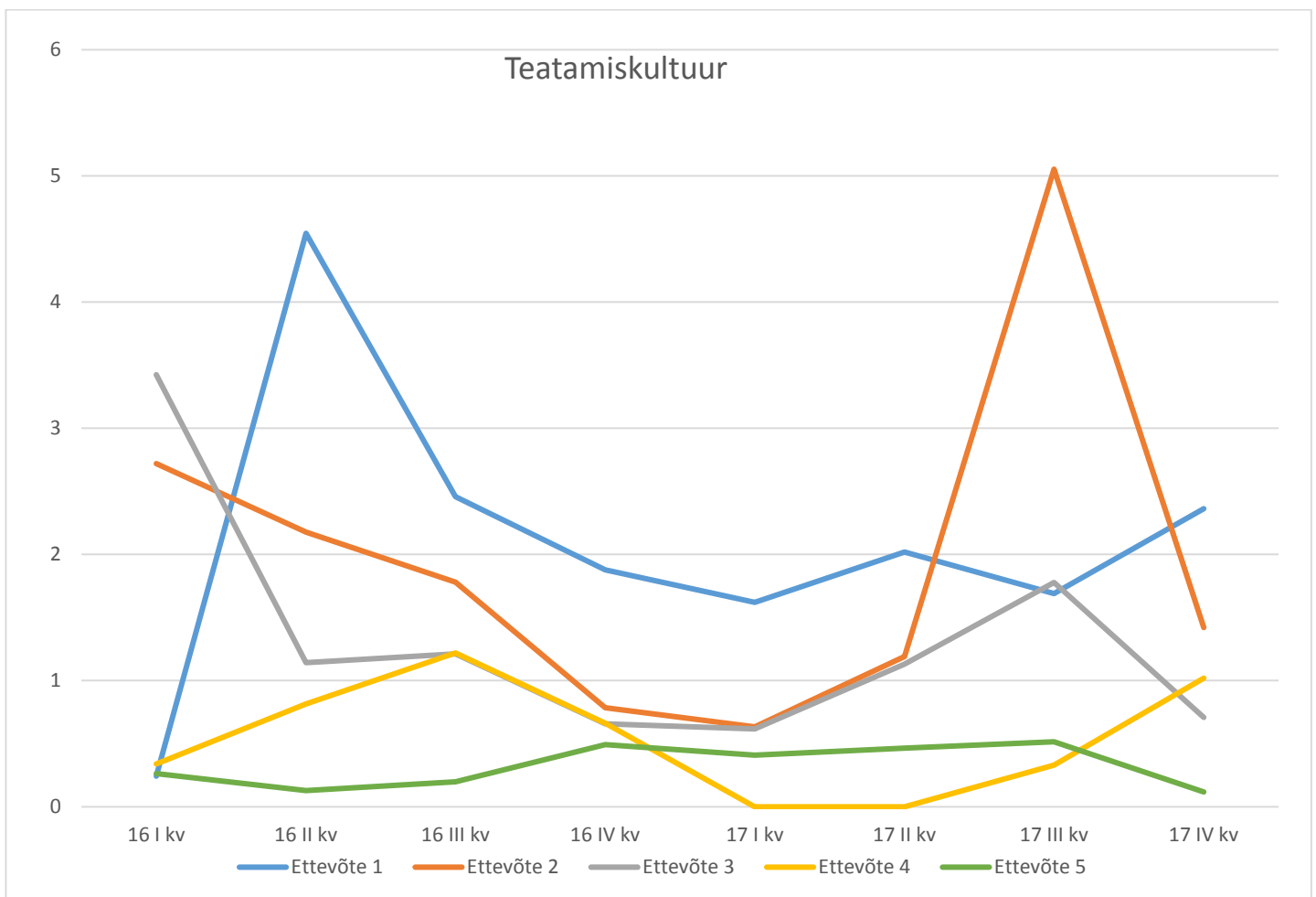
Teatamiskultuur

Joonisel 6 on toodud isikustamata kujul Eesti lennuettevõtete teatamiskultuuri, mida väljendatakse teatatud juhtumite arvu suhtest 100 lennu kohta. Graafikul näidatud juhtumite suhtarvu suur kõikumine mõne ettevõtte puhul on ennekõike tingitud lendude vähesest arvust. Vähenes lendude maht ja suur juhtumite arv tingib suurema suhtarvu.

Valdavalt teatatakse tehnilistest rikestest ja kokkupõrgetest linnuga, kõrvalekalletest käitamisprotseduuridest või lennujuhi loast.

Ettevõtetel 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.



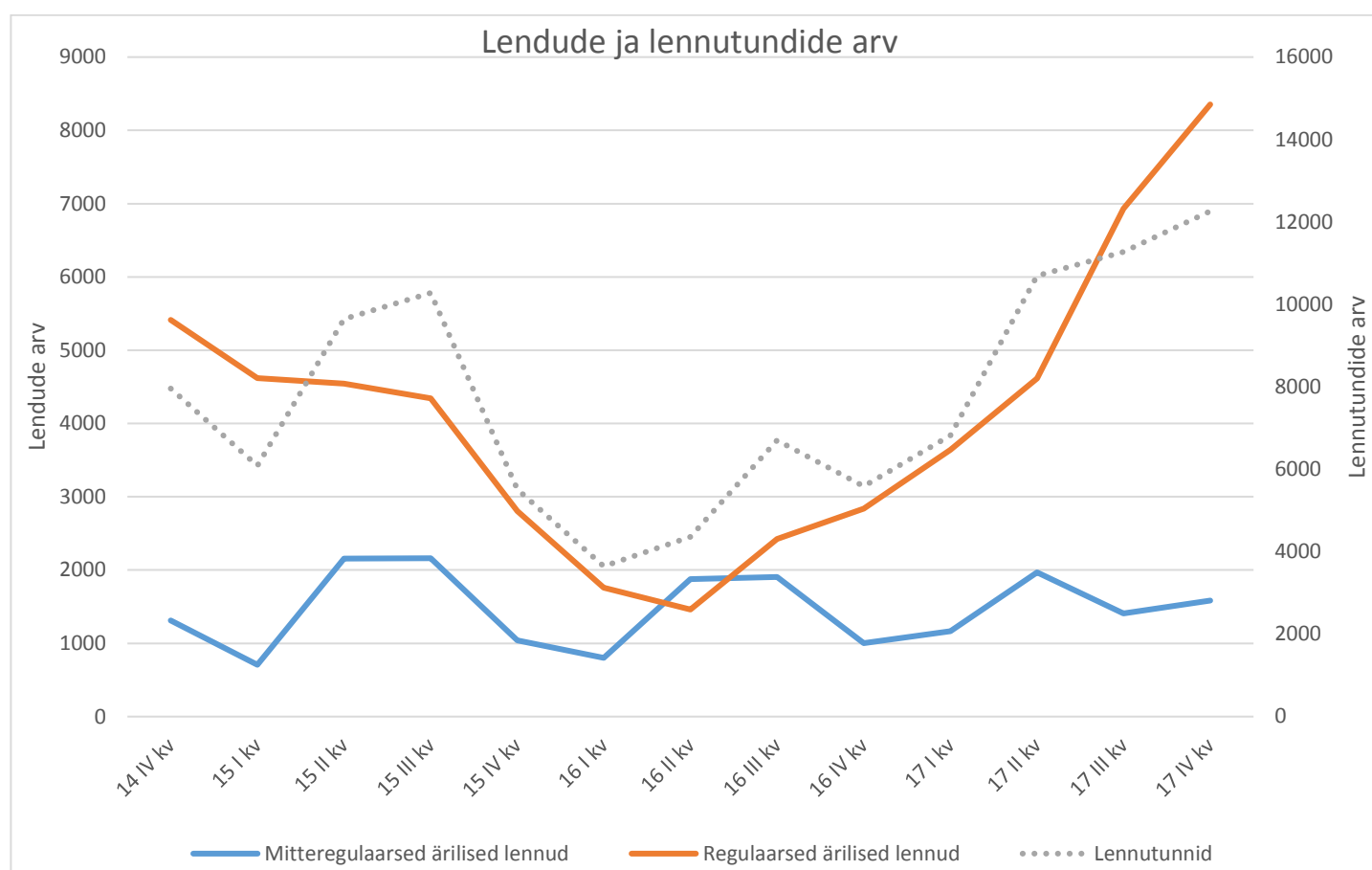
Joonis 6. Eesti lennuettevõtete teatamiskultuur (juhtumite arv 100 lennu kohta)

Äriline lennutransport

Ülevaatlilikult Eesti lennutranspordist 2017. aastal:

- ✓ Eesti Lennuameti poolt väljaantud lennuettevõtja sertifikaadi alusel tegutses 7 lennuettevõtet;
- ✓ Peatati ühe lennuettevõtja sertifikaat;
- ✓ Pea kõik ettevõtted kasutavad oma tegevuseks Eestis registreeritud õhusõidukeid;
- ✓ Reisijaid teenindavaid lennujaamu (Tallinn, Tartu, Kuressaare, Kärdla, Pärnu, Ruhnu) läbis 2017. aastal üle 2,7 miljoni reisija².

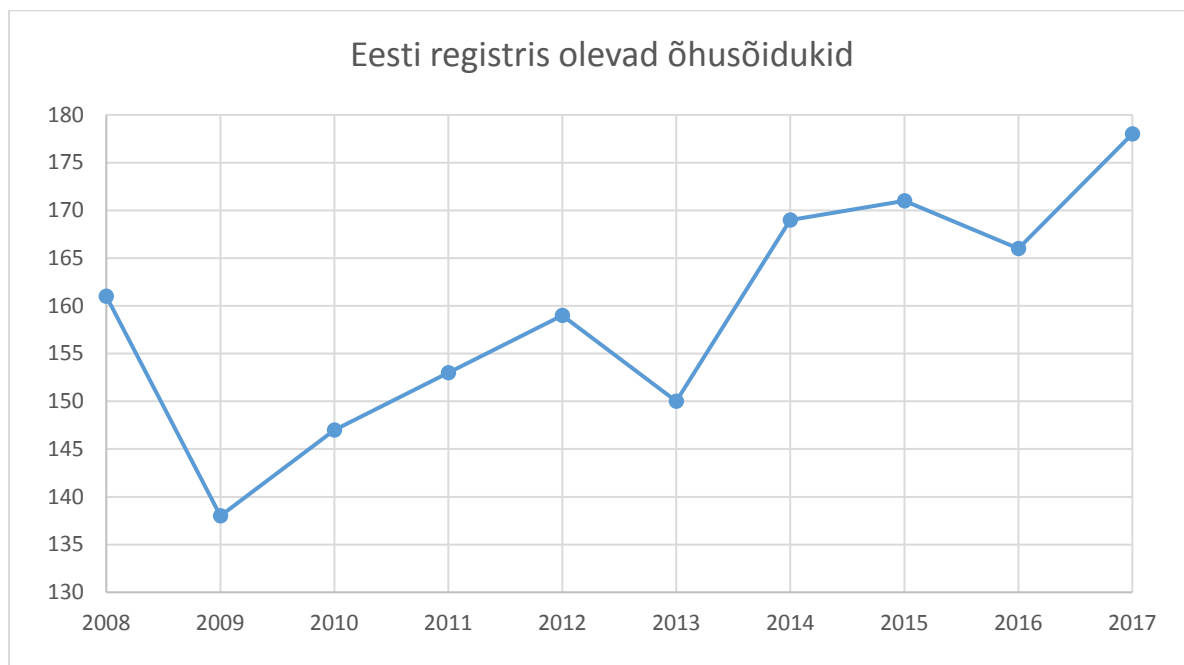
Joonisel 7 on kajastatud kokkuvõtte ettevõtete statistika lendude arvu ja lennutundide kohta, mis on esitatud Eestis sertifitseeritud lennuettevõtete poolt.



Joonis 7. Lendude arv ja lennutunnid

² Täpsemalt lennujaamadega seonduvat infot: <https://www.ecaa.ee/et/ametist-teenused/statistika>

Joonisel 8 on kajastatud riiklikus registris olevate õhusõidukite arv, mis 2017. aasta lõpu seisuga oli 178 õhusõidukit, millest 44 oli kasutuses ärilises lennutranspordis reisijate, kauba ja/või posti vedamiseks. Eestis registreeritud õhusõidukite arv suurenes eelmise aastaga võrreldes 7% ning viimase kümne aasta lõikes on praegu registris olevate õhusõidukite arv suurim.

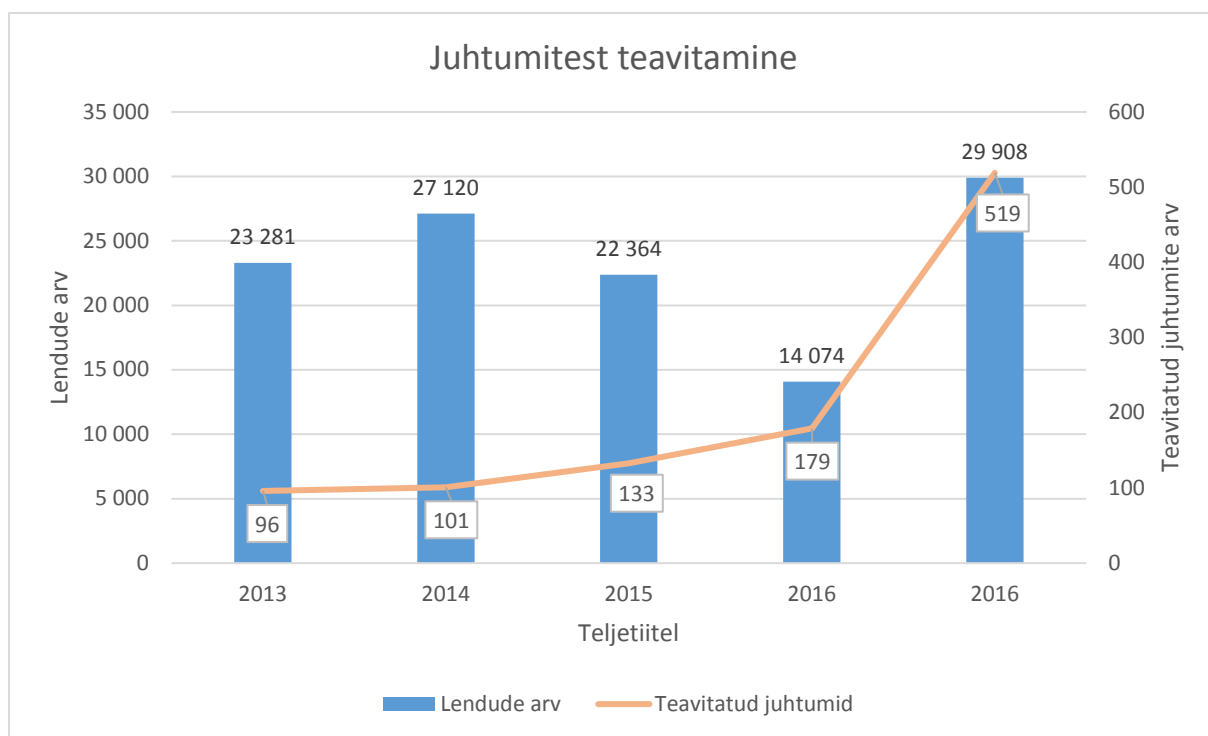


Joonis 8. Registreeritud õhusõidukite arv

Eestis sertifitseeritud lennuettevõtete poolt teatati 2017. aastal **519 juhtumist**, millest **142** leidsid aset Eestis ehk suurem osa ettevõtete lennutegevusest toimub Eestist väljaspool.

Lennuõnnetustega seotud riskide vähendamine riiklikul tasemel saab alguse arenenud ohutusjuhtimisest lennundusettevõttes, kus töötajad teatavad ohutust mõjutavatest sündmustest teadlikult ja vabatahtlikult ning kus juhtumeid ka süstemaatiliselt analüüsitakse. Kõige keerulisem ja aeganõudvam (nii lennundusettevõttes kui riigis tervikuna) on parema ohutusosalase suhtumise edendamine, mis osaliselt väljendub teavituskultuuris. Teatatud juhtumite arvust on näha, et teavitamiskultuur on lennuettevõtetes paranemas ning see aitab nii lennundusettevõtetel kui riigil ennetada lennuõnnetusi ja tõsiseid intsidente.

Joonis 9 kajastab Eesti äriliste lennuettevõtete poolt teatatud juhtumite ja lennutundide arvu viimase viie aasta lõikes. Enamik ärilisi ettevõtteid suurendas oma tegevuse mahtu 2017. aastal, mistõttu on ka teavituste arv suurenenud, kuid hüppeline tõus on toimunud ka kvaliteedis, ettevõtete teavituskultuur muutub aasta aastalt paremaks.



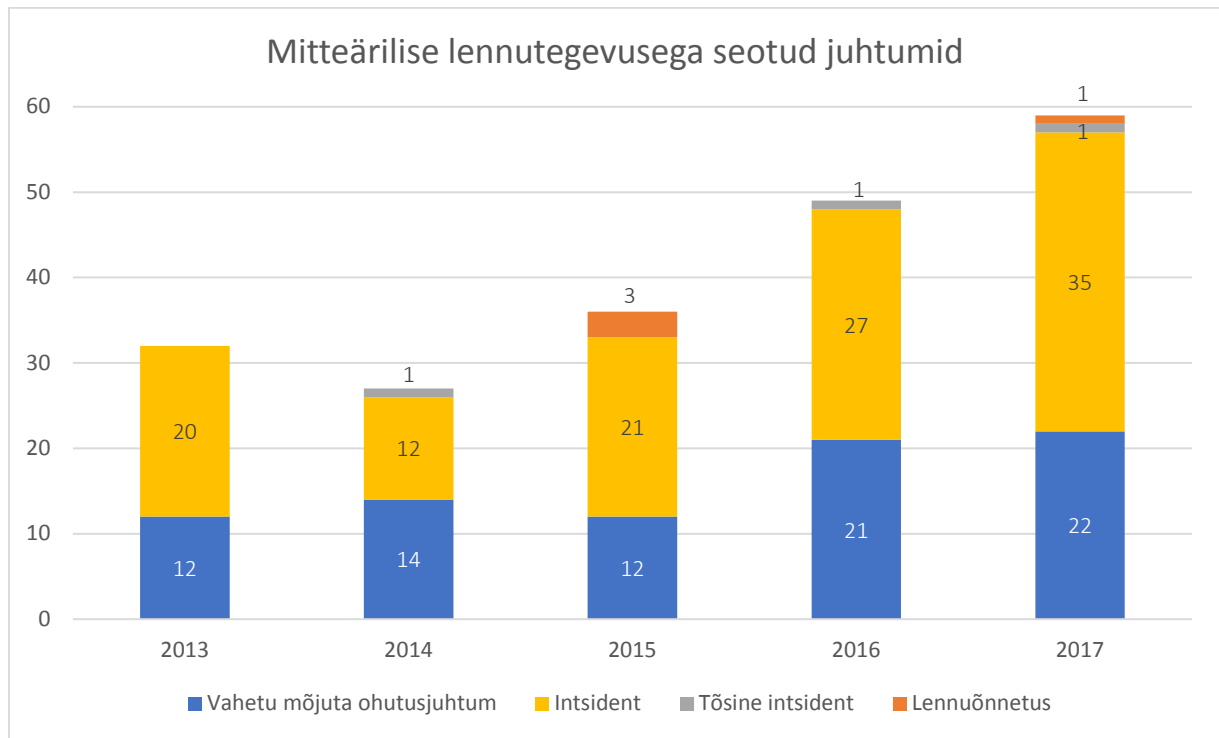
Joonis 9. Teatatud juhtumite arv ja lennutundide arv Eesti ärilises lennutranspordis

Ärilise lennutranspordi üheks juhtumite põhjustajaks võivad olla ka reisijad (nt alkoholihoobes reisijad, korraldustele mitte alluvad reisijad), kes ei allu salongipersonali või kapteni korraldustele. Korda rikkuvate reisijate tõttu võib lend hilineda, kapten võib keelduda reisija pardale lubamisest. Kui reisijaga tekib probleeme lennu ajal, võib maandudes olla reisijal vaja tegemist teha kohaliku politseiga ning maailma praktikast on näiteid, kus lend on suundunud maanduma mitte planeeritud sihtlennuväljale vaid lähimale sobilikule lennuväljale. Kapteni korraldustele mitte allumise korral on lennuettevõttel õigus edaspidi reisija pardalevõtmisest keelduda ning vajadusel võib reisijalt sisse nõuda tekitatud kahju.

Aeronavigatsiooniteenuse osutajatega seotud juhtumitest oli suurem osa seotud transponderita militaarlendude, lennujuhi loast kõrvalekallete ja seadmete tehniliste riketega. Lennuväljadega seotud juhtumid olid ennekõike seotud linnuga kokkupõrgete ja seadmete tehniliste riketega.

Mitteäriline lennutegevus

Joonisel 10 on näidatud mitteärilise lennutegevusega seotud juhtumeid aastatel 2013-2017. 2017. aastal registreeriti kokku 63 juhtumit: 1 lennuõnnetus, 1 tõsine intsident, 37 intsidenti ja 24 vahetu mõjuta ohutusjuhtumit, mille üheks osapooleks oli mitteärilises lennutegevuses (ing.k *General Aviation*) kasutatav õhusõiduk. Juhtumite arv on eelmiste aastatega võrreldes kasvanud, mis on tingitud ennekõike üleüldisest lendude mahu suurenemisest. Peamised juhtumid on seotud loata õhuruumi sisenemise ja lennujuhi loa piirangu eiramisega. Juhtumite algpõhjus on sageli ebapiisav lennueelne planeerimine ja vähene lennukogemus.



Joonis 10. Mitteärilise lennutegevusega seotud juhtumid

Ohutuse tagamine ja järelevalve

Lennuamet on Eesti valitsusasutus, kes otseselt vastutab Eesti riigi poolt lennundusohutuse valdkonnas võetud rahvusvaheliste kohustuste täitmise eest. Seetõttu sõltub just Lennuameti töö tulemuslikkusest see, kas Eesti riigi lennundusohutuse tase ning sellealane järelevalve vastab liikmelisuse kohustusega kaasnevatele standarditele. Lennuameti tegevuse põhirõhk langeb rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni ja Euroopa Liidu standardite kohaldamise järelevalvele kõikides tsiviillennundusega seotud Eesti organisatsioonides.

Järelevalve käigus kontrollitakse lennundusorganisatsioonide tegevust ja ohutusjuhtimise süsteemi kindlustamiseks lennundusorganisatsiooni enda protseduuridele, siseriiklikele ja rahvusvahelistele õigusaktidele vastavust. Järelevalve perioodid tulenevad õigusaktidest ja teostatud järelevalve tulemustest ning operatsioonide eripärast.

Lisaks teostatakse järelevalvet ka lennu ajal, koolitusprotsessi käigus ning perroonil SAFA/SANA/SACA tingimustes.

Järelevalve tulemused, mis oluliselt ohustavad lennundusohutust, võetakse arvesse riskide hindamisel ning jätkuva järelevalve korral. Ohutusala teave, mis on Lennuameti valduses ja analüüside tulemusi kasutatakse riskipõhise järelevalve teostamiseks. Vajadusel suurendatakse organisatsioonile tehtavate järelevalvetoimingute arvu või pööratakse kõrgendatud tähelepanud teatud valdkondade kontrollidele ja järelevalvele.

Järelevalve

Lennuameti tegevuse üle viis EASA 2017. aastal läbi ühe standardiseerimisauditi järelauditi lennutegevuse osakonnale.

Lennuamet andis välja neli üldkorralduslikku ettekirjutust, 8 ettekirjutust, sealhulgas ühe hoiatuse. Lisaks algatati ka kolm väärteomenetlusi põhiliselt lennureeglite rikkumise kohta.

Lennutegevus

2017. aastal oli lennutegevuse osakonna järelevalve all 23 organisatsiooni, kes jagunevad alljärgnevalt:

- ärilise lennutranspordiga tegelevad lennuettevõtjad (AOC) 7
- lennukoolitusorganisatsioonid (ATO) 6
- keeruka mootorõhusõiduki mitteärilisel eesmärgil käitamisega tegelevad organisatsioonid (NCC) 1
- langevarjuhüpete korraldajad 4
- ärilisi erilendude teostajad (SPO) 3
- sh kõrge riskitasemega ärilised erilennud (HR SPO) 1
- meditsiinikeskused 2

Üks lennuettevõtte on lõpetanud tegevuse ning ühe lennuettevõtja sertifikaat on peatatud.

Lennutegevuse osakond viis järelevalve tegevusi läbi järgmiselt:

- AOC sertifitseerimise taotlus 3
- ATO sertifitseerimise taotlus 3
- mittetulundusliku lennutegevuse registreerimise taotlus 1
- HR SPO loa taotlus 1
- Välisriigi käitaja HR SPO kooskõlastus Eestis tegutsemiseks 2

Osakonna muud toimingud:

- inspekteerimiste ja auditite läbiviimine 18
- sertifikaadi muudatuste taotlusi 15
- lennukoolitussertifikaatide muudatuste taotlused 6
- lennurettevõtete käsiraamatute muutmised ja kooskõlastamised 87
- lennukoolituskäsiraamatute muutmised ja kooskõlastamised 14
- mehitamata õhusõidukite ühekordsete lubade taotlused 454
sh isikuid lubadel 750
- mehitamata õhusõidukite kooskõlastustaotlused 1841
- ülelennu/maandumisluba 119
- õhusõiduki meeskonnaliikme sertifikaat 73
- salongitöötaja load 63
- lontrollpiloodi load 18
- piloodilubade taotlused 428
- ühekordsete lubade taotlused lennureeglite erisuse saamiseks 15

Lennundustehnika

2017. aasta lõpu seisuga oli lennundustehnika osakonna järelevalve all 36 organisatsiooni, kes jagunevad alljärgnevalt:

- osa-M jätkuva lennukõlblikkuse organisatsioonid 16
- osa-145 hooldusorganisatsioonid 11
- osa-147 koolitusorganisatsioonid 2
- osa-21 tootmisorganisatsioonid 1
- mitte-EASA organisatsioonid 6

Lennundustehnika osakond viis järelevalve tegevusi läbi järgmiselt:

- jätkuva lennukõlblikkuse organisatsioonid (CAMO) 12
- hooldusorganisatsioonid 14
- koolitusorganisatsioonid 2
- tootmisorganisatsioonid 3

Esitatud 3 esmase sertifitseerimise taotlust. Kehtetuks tunnistatud 2 sertifikaati, peatatud 1 sertifikaat.

Lennundustehnika osakonna muud toimingud:

- registritoimingud 64
sh esmased registreerimised 25
- õhusõiduki lennukõlblikkussertifikaate menetlused 66
- õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrollid 39
- mürasertifikaatide menetlused 24

• hooldusorganisatsioonide sertifitseerimine ja järelevalve	14
• CAMO sertifitseerimine ja järelevalve	12
• tootmisorganisatsioonide sertifitseerimine ja järelevalve	3
• MTO koolitusorganisatsiooni sertifitseerimine ja järelevalve	2
• lennubade menetlused	21
• õhusõiduki perroonikontroll – SAFA, SANA, SACA	30
• õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse monitooring – ACAM	8
• käsiraamatute ja hooldusprogrammide läbivaatus	100
• Osa-66 loa taotlused	84

Lennuliikluse korraldamine ning lennuväljad ja kopteriväljakud

2017. aastal oli lennuliiklusteeninduse ja lennuväljade osakonna järelevalve all 20 organisatsiooni, kes jagunevad alljärgnevalt:

• aeronavigatsiooniteenuse osutajad	4
• lennuväljad ja kopteriväljakud	12
• koolitusorganisatsioonid	3
• lennuprotseduuride väljatöötaja	1

Lisaks teostab lennuliiklusteeninduse ja lennuväljade osakond järelevalvet ka 59 erineva lennujuhtimis- ja raadionavigatsiooniseadme üle, millest 5 on meteoroloogilised seadmed.

Lennuliiklusteeninduse ja lennuväljade osakond viis järelevalve tegevusi läbi järgmiselt:

• aeronavigatsiooniteenuse osutaja järelevalve	9
• lennuväljade/kopteriväljakute järelevalve	8
• koolitusorganisatsiooni järelevalve	4
• lennujuhtimis- ja raadionavigatsiooniseadmete järelevalve	1
• aeronavigatsiooniteenuse osutaja sertifitseerimine	1
• lennuvälja/kopteriväljaku sertifitseerimine	3
• lennujuhtimis- ja raadionavigatsiooniseadmeid sertifitseerimine	15
• lennujuhtimis- ja raadionavigatsiooniseadme kehtetuks tunnistamine	3
• osalemine lennuvälja päästeõppusel	2
• koolitusorganisatsiooni sertifikaadi muutmine	1

Muude lubade taotlemine:

• lennujuhi loa muutmise taotlemine	97
• lennujuhi loa taotlemine	4
• lennujuhi õpilase loa taotlemine	5
• lennujuhi õpilase loa muutmise taotlemine	4
• lennuinformaatori loa uuendamine	5

Lennundusjulgestus

2017. aastal oli lennundusjulgestuse osakonna järelevalve all 76 organisatsiooni, kes jagunevad alljärgnevalt:

- kokkuleppelised esindajad 9
- tuntud saatjad 1
- pardavarude kokkuleppelised tarnijad 2
- lennujaamad 15
- lennuettevõtted 10
- välisriigi käitajad 35
- aeronavigatsiooniteenuse osutajad 4

Lennundusjulgestuse osakond viis järelevalve tegevusi läbi järgmiselt:

- auditid 8
- inspekteerimised 20
- julgestusmeetmete testimine 33
- ülevaatused 1
- järeltegevused 7
- etteteatamata tegevused 14

Lisaks on esitatud järgmisi taotlusi:

- julgestusmeetmete muudatuste kooskõlastamine 83
- julgestusmeetmeid kohaldavate isikute tunnustamine 25
- sh isikuid 165
- koolituskavade muutmised ja kooskõlastamised 15
- julgestusmeetmete erandite kooskõlastamine (sh läbivaatusest vabastamine ning keelatud esemete või ainete kaasavõtmine) 42

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

Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (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
- Eesistumise raames toimus Tallinnas kõrgetasemeline ICAO Piirkondlik Ohutusjuhtimise Sümpoosion (*ICAO Regional Safety Management Symposium*)

Euroopa Tsiviillennunduse Konverents (ECAC)

- lennundusjulgestuse foorumites osalemine
- õigusloomealane koostöö Doc30 ning selle lisade muutmine
- ECAC-i poolt korraldatavatel koolitustel osalemine
- ECAC-i poolt Eestis läbi viidavate auditite koordineerimine

Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon (EUROCONTROL)

- lennuliikluse korraldusega seotud ohutusalase teabevahetuse koostöö
- LSSIP (Local Single Sky ImPlementation) koostöö
- Eurocontrol'i jagatav toetus tagamaks liikmesriigi efektiivsus

Põhja- Euroopa funktsionaalne õhuruumiosa (NEFAB)

- Eesti, Läti, Norra, Soome lennuametite, riikide ja aeronavigatsiooniteenuse osutajate vaheline koostöö
- FIN-EST Eesti ja Soome aeronavigatsiooniteenuste osutajate koostööprogramm

Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon (IATA)

- Koostöö IOSA auditite raames