

**LENNUVÄLJADE OHUTUSE JA KOOSTALITLUSVÕIME ÕIGUSLIKU
REGULEERIMISE OLULISED NÕUDED**

SISUKORD

I . Oluliste nõuete kirjeldus	3
a - Sissejuhatus.....	3
b - Lennuvälja füüsilised parameetrid, infrastruktuur ja seadmed	5
(i) Liiklusala	5
(ii) Kaugus takistustest	7
(iii) Visuaal- ja mittevisuaalseadmed ning lennuväljaseadmed.....	7
(iv) Lennuväljaandmestik	8
c - Lennuvälja käitamine ja juhtimine.....	9
(i) Lennuvälja kõigile käitajaile kehtivad nõuded	9
(ii) Hädaolukorrad ning päästeteenistus ja tuletõrje.....	10
(iii) Lennuväljatöötajad	10
(iv) Ohutusjuhtimissüsteem	11
d - Lennuvälja ümbrus.....	12
II. Olulised nõuded	13
A – Füüsilised parameetrid, infrastruktuur ja seadmed	13
1) Liiklusala.....	13
2) Kaugus takistustest.....	14
3) Visuaal- ja mittevisuaalseadmed ning lennuväljaseadmed	14
4) Lennuväljaandmestik	15
B – Käitamine ja juhtimine	15
C – Lennuvälja ümbrus.....	16

OLULISI NÕUDEID SELGITAV MEMORANDUM

I. OLULISTE NÕUETE KIRJELDUS

a - Sissejuhatus

1. Käesolev selgitav memorandum kirjeldab, kuidas on sidusrühmadega konsulteerimisel koostatud lennuvälja ohutuse olulised nõuded. Memorandumi peaesmärk on selgitada,
 - mida tähendavad olulised nõuded;
 - ohtude tuvastamise protsessi, sellele järgnenud riskihindamist ning vajaduse korral oluliste nõuete koostamisel silmas peetud riski vähendamist;
 - kuidas olulised nõuded vastavad ICAO standarditele ja soovituslikele tegevustele.
2. Nagu ütleb juba nimetus, on olulised nõuded tingimused, millele toode, infrastruktuur, isik või organisatsioon peab vastama, et tagada suurimal võimalikul määral, et nende kasutamine, toimimine või tegevus ei mõjutaks põhjendamatult üldsust. Olulised nõuded on seepärast suunatud meetmetele, mille abil kõrvaldada või vähendada vastuvõetava tasemeni konkreetsete tegevustega kaasnevaid riske, kui nende ilmumine on põhjendatult tõenäoline. Teisisõnu ei ole olulised nõuded õiguslik kohustus saavutada teatud mõõdetav tulemus (nt vastuvõetav ohutustase), vaid hoopis kohustus võtta teatud meetmeid¹ lubamatute riskide vähendamiseks. Seejuures tuleb silmas pidada, et nõuetele vastavuse kontrollimine (sertifitseerimine või heakskiitmine) ei ole vähendamismeede, vaid sellega kinnitatakse vähendamismeetmete rakendamist.
3. Selliste meetmete kindlaksmääramiseks tuleb tuvastada analüüsitava tegevusega kaasnevad ohud ning hinnata nendega seotud riske. Olulised nõuded on seega meede, mida kasutatakse tuvastatud riskide vähendamiseks vastuvõetava tasemeni. Protsess on järgmine:
 - kõikide võimalike juhtumite tuvastamine, mis võivad algatada lennuohutusele ohtlike sündmuste ahela, st ohtude tuvastamine;
 - võimalike tagajärgede hindamine ning nende raskusastme kindlaksmääramine;
 - kaitsemeetmete võtmata jätmisel esinemise tõenäosuse hindamine (st tõenäosuse hindamine);
 - riski vastuvõetavuse hindamine (kui tagajärjed võivad olla katastroofilised, on lubatav üksnes äärmiselt väike tõenäosus; kui tagajärjed ei ole väga rasked, on lubatav suurem tõenäosus);
 - nende vähendamismeetmete kindlaksmääramine, millega vähendada ohu esinemise tõenäosust või vähendada selle tagajärgede raskusastet, kui ohuga seotud riskid on lubamatud.
4. Seoses vähendamismeetmetega on ühtlasi oluline veenduda, et need oleksid kooskõlas ohutuse eesmärgiga. See tähendab, et need peavad piirduma soovitud ohutustaseme saavutamiseks hädavajalikuga, loomata seejuures liigseid piiranguid, mida ei ole selle eesmärgi saavutamiseks vaja. Sel põhjusel piirdub käesoleval juhul eesmärk lennuväljal või lennuvälja lähedal käitatava õhusõiduki käitamisega seotud lubamatute riskide asjakohaste vähendamismeetmetega. Liikuvate õhusõidukite võimaliku kokkupõrkega seotud riskide vähendamist peetakse

¹ Kohustus meetmeid võtta, mitte saavutada nende tulemusi.

iseseisvaks teemaks, mida käsitletakse eraldi koos lennuliikluse juhtimisega seotud riskidega värvast-värvani lähenemise vaatenurgast².

5. Sellest lähtuvalt uuris amet koos GASRi³ ekspertidega üksikõhusõiduki õhkutõusu, ruleerimise ja maandumisega seotud ohte lennuväljal. Pärast võimalike riskide hindamist töötati välja vajalikud vähendamismeetmed (st ohutuseesmärgid või olulised nõuded), et riskid kõrvaldada või vähendada neid vastuvõetava tasemeni. Need on rühmitatud isikute järgi, kes vastutavad nende rakendamise eest:
 - füüsilised parameetrid, infrastruktuur ja seadmed (st lennuvälja kavatis);
 - käitamine ja juhtimine;
 - lennuvälja ümbrus.
6. Kindlasti tuleb meele pidada, et lennuvälja omanik ja käitaja võivad olla täiesti erinevad juriidilised isikud, nagu on märgitud konsulteerimisdokumendis (muudatusettepaneku teade 06/2006). Arvestades üha enam levivat suundumust liberaliseerida lennuväljateenuste pakkumine, on tõenäoline, et tavaks saab see, et avalik-õiguslikud asutused, kes vastutavad lennuväljateenuste osutamise eest, eelistavad võtta selleks piiratud tähtajaga lepingute alusel alltöövõtjad, jäädes samas infrastruktuuri omanikuks. Sel põhjusel oleks ebaõiglane kehtestada käitajale kohustusi, mida saab täita üksnes omanik. Samuti ei pruugi nimetatud teenuste osutamise eest vastutavatel üksustel olla õigust võtta meetmeid lennuvälja piiridest väljapoole jääva keskkonna kontrollimiseks, mistõttu tuleb nõuda liikmesriikidelt, et nad tagaksid, et selliseid meetmeid saab vajaduse korral võtta. Seega on selguse ja õiguskindluse nimel vaja määrata iga olulise nõude korral selgelt kindlaks, kes selle täitmise eest vastutab.
7. Eespool kirjeldatud ülalt-alla-lähenemise tulemuste kinnitamiseks tehti alt-üles-läbivaatus, et uurida, miks konkreetsed olulised nõuded kehtestati, mis riske iga üksiknõue vähendab ning kas kasutatud meetmed on kooskõlas ohutuseesmärgiga. Olulisi nõudeid võrreldi ka ICAO 14. lisa I köite „Lennuväljade projekteerimine ja käitamine” ning II köite „Kopteriväljakud” sätetega, kontrollimaks, et need võimaldavad liikmesriikidel täita oma ICAO kohustusi seoses koostalitlusvõime ja lennuväljade ohutusega rahvusvahelisel tasandil.
8. Jälgitud on seda, et tagada ettenähtud oluliste nõuete sobivus ja proportsionaalsus kõikide EASA süsteemi alusel reguleeritavate õhusõidukite, sh tiivikõhusõidukite ja üldlennunduse, ning kõikide lennutegevuse liikide suhtes (äri- ja vaba aja lennutegevus) kõikidel lennuväljadel (nt ühe rajaga, mitme rajaga, kopteriväljakud⁴, vesilennuväljad) või nende lähedal ning mis tahes lennureeglite alusel (instrumentaal- või visuaallennureeglid)⁵, et olla kooskõlas süsteemse terviklähenemisega, millel põhineb ühenduse tsiviillennunduspoliitika. Loomulikult võetakse rakenduseeskirjade ja nõuete täitmise vastuvõetavate viiside tasandil õigeaegselt kasutusele vajalikud eristused.
9. Peale selle on olulised nõuded koostatud nii, et võimaldada teatud liiki tegevuste korral otsest rakendamist. Nii on võimalik reguleerida mitte üksnes siduvate rakenduseeskirjade kaudu, vaid ka kasutades paindlikumaid ja mittesiduvaid nõuete täitmise vastuvõetavaid viise, mida peavad

² Euroopa Komisjon on teinud ametile ülesandeks tegeleda nimetatud teemaga kooskõlas määruse nr 1592/2002 2. põhjendusega ning esitada ettepanek aeronavigatsiooniteenuste ning lennuliikluse juhtimise ohutuse õigusliku reguleerimise kohta. Sellest lähtuvalt on amet alustanud tööd ja kavatseb avaldada muudatusettepaneku teate 2007. aasta novembris.

³ Lennuväljade ohutuse reguleerijate rühm (*Group of Airport Safety Regulators*).

⁴ Lennuväli või selle osa, mis on ette nähtud kasutamiseks tiivikõhusõiduki maandumisel, õhkutõusmisel ja ruleerimisel.

⁵ ICAO 2. lisa „Lennureeglid”.

rakendama tööstus, käitajad ja riigiasutused oma ohutusjuhtimissüsteemide raames kooskõlas lennundusohutuse parema õigusliku reguleerimise uute põhimõtetega.

b - Lennuvälja füüsilised parameetrid, infrastruktuur ja seadmed

(i) Liiklusala

10. Lennuväli koosneb vähemalt tõusmis- ja maandumisalast. Selle ala projekteerimisel on esmatähtis, et ala mõõtmed oleksid kasutatavate õhusõidukite jaoks piisavad. Vastasel juhul võib õhusõiduk alalt välja sõita või sinna mitte mahtuda, mis tekitab õhusõiduki kahjustamise riski, või kui kiirus on küllalt suur, võib ala väiksus põhjustada õhusõidukis ja maa peal olevate inimeste vigastusi ning surma, mis on lubamatu risk. Seda küsimust käsitletakse olulises nõudes A.1.a.i, millega kehtestatakse ala mõõtmete vajalikud nõuded. Nimetatud lõike sõnastus lubab jätkata praegust tava, võimaldades samas koostada rakenduseeskirjad, mis vastavad näiteks ICAO 14. lisa I kõite punktidele 3.1.6 ja 3.1.9.
11. Lisaks peab tõusmis- ja maandumisala suutma taluda õhusõidukite, mis hakkavad plaanikohaselt seda kasutama, korduvkoormust. Kui alal liiguvad sageli õhusõidukid, mis on selle jaoks liiga rasked, kulub tõusmis- ja maandumisala kiiresti. Teatud hetkel võib see viia ohtlike tagajärgedeni, näiteks õhusõiduki juhitavuse kaotuseni, mis võib põhjustada õnnetuse. Sel põhjusel kehtestatakse olulise nõudega A.1.a.ii tõusmis- ja maandumisalade piisava kandevõime nõue. Nõue on sõnastatud loomulikult nii, et välistada vesilennuvälju, mille kandevõime sõltub looduslikest tingimustest. Nõue on kooskõlas ka ICAO 14. lisa I kõitega, näiteks punktiga 3.1.20.
12. Peale selle ei tohi maa peal või tehisrajatisel asuval tõusmis- ja maandumisalal olla seisvat vett ega liigniiskust puuduliku või ebatõhusa kuivendussüsteemi tõttu. Ebaloomulik vee kogunemine võib põhjustada näiteks veel libisemist, eriti lennukite korral, mille tagajärjel võib õhusõiduk kaotada juhitavuse ning juhtuda õnnetus, mis on lubamatu risk. Olulise nõude A.1.a.iii eesmärk on seega nõuda, et nimetatud ala projekteeritaks nii, et oleks tagatud tõhus kuivendus. See nõue kajastab ICAO 14. lisa I kõite punkti 3.1.18 sisu.
13. Loomulikult ei tohi tõusmis- ja maandumisalal olla piki- ega külgekallet, mis võib piirata ala nähtavust meeskonna jaoks või muuta ala kasutamise liigse kalde või kalde vaheldumise tõttu ohtlikuks. Kui tõusmis- ja maandumisala projekteerimisel ei võeta neid elemente arvesse, võib see oluliselt vähendada sellel kasutatava õhusõiduki ohutust. Seda riski käsitletakse olulises nõudes A.1.a.iv, mis vastab ka ICAO 14. lisa I kõite punktidele 3.1.12–3.1.19.
14. Veel üks oht, millega tuleb arvestada, tuleneb liiklusala pinna omadustest. Näiteks võib olla hõõrdetegur ebapiisav, mis vähendab õhusõiduki pidurdusvõimet, mis omakorda võib põhjustada tõusmis- või maandumisalalt pikisuunalist väljajooksu või külgsuunalist väljasõitu. Samuti võib pinna ebahürtlus halvendada õhusõiduki õhkutõusu või maandumist, põhjustades liigset pörkimist, kaldumist, vibratsiooni või muid juhtimiskasusi. Selle tagajärg võib olla surmaga lõppev lennuõnnetus. Seega on ainus praktiline võimalus kirjeldatud lubamatute riskide vähendamiseks määrata kindlaks asjakohased pinnaomadused, et selliseid juhtumeid ennetada. Seda eesmärki täidab oluline nõue A.1.a.v, mis kajastab ICAO 14. lisa I kõite punktides 3.1.21–3.1.25 esitatud standardeid ja soovitatavat tegevust.
15. Kui tõusmis- ja maandumisalale on jäetud või paigaldatud ohtlik ese (nt liiga suured purunenud tähised või visuaalseadmed), võib õhusõiduk sellega kokku põrgata, mis võib kahjustada õhusõidukit või, kui kiirus on suur, isegi vigastada õhusõidukis viibivaid inimesi või põhjustada nende surma. Olulises nõudes A.1.a.vi nõutakse seetõttu, et tõusmis- ja

maandumisaladel ei oleks esemeid, mis võivad põhjustada lubamatuid riske, ning see on kooskõlas ICAO 14. lisaga, näiteks I köite peatükkide 9.9 ja 10.2 punktidega.

16. Lennuväljadel, kus on mitu tõusmis- ja maandumisala, esineb potentsiaalne risk, et õhusõiduk satub teisele tõusmis- ja maandumisalale liiga lähedale ning takistab sellel toimuvaid tegevusi. Ilma et see piiraks operatiivmeetmeid, nagu taktikalise lennuliikluse juhtimise piiramist, saab selliseid ohte vähendada lennuvälja asjakohase kavatisega, mis tagab vajaliku vähimkauguse tõusmis- ja maandumisalade vahel olenevalt nende radade kavandatavatest käitamismenetlustest. Oluline nõue A.1.b on koostatud eesmärgiga tagada asjakohased kavatisega seotud vähendamismeetmed. See võimaldab töötada välja selliseid rakendusmeetmeid, mis vastavad ka ICAO 14. lisa I köite punktides 3.1.10 ja 3.1.11 sätestatud nõuetele ning 14. lisa II köites ettenähtud helikopterite vahekauguse nõuetele.
17. Maandumise viimases või õhikutõusmise esimeses etapis on õhusõiduk maale nii lähedal, et vaja on võtta asjakohaseid meetmeid, kõrvaldamaks mis tahes lubamatud esemed, millega õhusõiduk võib kokku põrgata (nt raadionavigatsiooni purunematud antennid). Olulises nõudes A.1.c. ning selle punktides i, ii, iii ja iv on seetõttu ette nähtud tõusmis- ja maandumisala ümber ohutusalade loomine, millel on nõuetekohased füüsilised parameetrid ja mis on vabad lubamatutest esemetest. Need alad on ette nähtud tõusmise ja maandumise ajal neist üle lendavate õhusõidukite kaitsmiseks, samuti juhtudeks, mil maandutakse kogemata liiga vara, sõidetakse rajalt külgsuunas või raja otsast välja. Needsätted võimaldavad töötada välja üksikasjalikumad rakendusmeetmed, olles seejuures kooskõlas ICAO 14. lisa I ja II köite 3. peatüki asjakohaste punktidega.
18. Sõltuvalt maal või tehisrajalisel paikneva lennuvälja ettenähtud kasutuseesmärgist võivad tõusmis- ja maandumisalad vajada õhusõidukite ruleerimiseks ja/või parkimiseks lisaalaid. Isegi kui ruleeritakse küllaltki väikesel kiirusel, võib takistuse tabamine või libedal pinnal juhitud kaotamine ning pinna ebapiisav kandevõime põhjustada õnnetuse. See riski vähendamiseks peavad need alad olema projekteeritud nii, et oleks tagatud õhusõiduki ohutu käitamine kõigis tõenäolistes tingimustes. Selliste aladega seotud kriteeriumidele osutatakse olulises nõudes A.1.d ning selle punktides i, ii, iii, iv ja v, viidates taas kandevõimele, kuivendusele, kallakutele, pinnaomadustele ning ohtlike esemete olemasolule. Et vältida rakenduseeskirjadega selliste alade suhtes sama rangete füüsiliste parameetrite kehtestamist kui tõusmis- ja maandumisalade korral, käsitletakse seda teemat eraldi. Käesolevad sätted võimaldavad kooskõla vastavate ICAO 14. lisa I köite punktide ja II köite 3. peatükis nimetatud sarnaste nõuetega, mis kehtivad ka helikopterite käitamise lubamise korral lennuväljadel, mis on ette nähtud eelkõige lennukitele.
19. Eelmises lõikes kirjeldatud põhimõtted kehtivad ka muu infrastruktuuri suhtes, nagu õhusõidukite parkimiskohad, reisijatapid või muud seadmed, mis võivad kokkupõrkel põhjustada õnnetuse. Seda küsimust käsitletakse olulises nõudes A.1.e, võimaldades seejuures kooskõla ICAO 14. lisa I köite 3. peatüki põhimõtetega.
20. Üha enam lennuvälju toimib paljude olemuslikult ärilise käitamise ning reisijatele või teistele lennuvälja kasutajatele, kes ei ole otseselt seotud õhusõidukite käitamisega, suunatud tegevuste keskuseks. Nende tegevuste jaoks võib olla vaja eritarindeid, -ehitisi või -seadmeid. Need tegevused ei ole lennundusohutuse seisukohast vahetult olulised, kuid need võivad põhjustada kaudseid ohte. Näiteks võib uus ehitis, isegi takistus olemata, tekitada turbulentsi, mille tagajärjel võib õhusõiduk kaotada juhitud. Teised näited selliste arenduste tekitatavate võimalike ohtude kohta on eralduskauguste muutumine, lennujuhtide või lennuvälja kasutajate nähtavuse takistamine, ladustamisaladelt pärinev praht, mis tekitab võõrkehakahjustuste ohu, klaasi või muu läikiva pinnaga kaetud alad, mis peegeldavad päikest, ning ehitiste kuju, mis põhjustab radaripeegeldusi, navigeerimisseadmete häireid või halvendab piloodi jaoks

peegelduste või taustvalguse tõttu nähtavust. Kõik loetletud tegurid võivad põhjustada õhusõiduki hävimise. Vähendamine on ette nähtud olulises nõudes A.1.f, mis peegeldab ka ICAO 14. lisa sisalduvaid standardeid ja soovitatavat tava.

21. Peale selle võib tingituna õhusõiduki suurest kiirusest tõusmisel ja maandumisel põhjustada õnnetuse kokkupõrge inimese, looma või sõidukiga. Oluline nõue A.1.g vähendab seda riski, tagades samas kooskõla ICAO sätetega, näiteks ICAO 14. lisa I köite 3. peatükiga.

(ii) *Kaugus takistustest*

22. Lennuohutuse statistika näitab, et õhku tõusmine ja maandumine on lennu kõige kriitilisemad etapid. Just siis käsitatakse õhusõidukit madalal kõrgusel lennuvälja ümbritseval alal või selle kohal. Sel põhjusel on vaja tagada, et võimalik oleks määratleda kasutatavad saabumis- ja lahkumistrajektoorid, mis tagavad, et maandumisel ja õhku tõusmisel liiguvad õhusõidukid lennuväljal ja väljaspool selle piire ning nende kohal maapinnast ja takistustest piisaval kaugusel. Seonduvad marsruudid ja alad moodustavad lennuväljast lahutamatu osa, sest lennuvälja ei ole võimalik ohutult kasutada, kui trajektoorid, mida asjaomast lennuvälja kasutav keskmine õhusõiduk järgib, ei möödu takistustest piisaval kaugusel. See on olulise nõude A.2 ning selle a ja b punkti eesmärk. Nõue kajastab ICAO 14. lisa 4. peatükis nimetatud takistuste piiranguid ja eemaldamist ning ICAO dokumenti nr 8168 „Väljumine, saabumine ja maandumine”.

(iii) *Visuaal- ja mittevisuaalseadmed ning lennuväljaseadmed*

23. Lennuvälja märgid, tähised, märgistused ja muud visuaal- või mittevisuaalseadmed peavad olema selged, üheselt mõistetavad ja välistama mis tahes valesõistmise ka juhul, kui lennuväli on lennumeeskonna jaoks tundmatu või kui nähtavus on halb. Vastasel korral võib õhusõiduk maanduda maandumis- ja tõusmisala vales kohas, kalduda kõrvale ruleerimistee keskjoonelt või parkida vales kohas, mis võib suurendada õnnetusriski. Lisaks tuleb see teave esitada kõikidele lennumeeskondadele mis tahes lennuväljal üle maailma ühtmoodi, et vältida valemännõuvreid lennuvälja mittetundvate lennumeeskondade poolt. Sel põhjusel on vaja seadusega nõuda, et lennuvälja projekteerimine hõlmaks selliste riskide vähendamiseks vajalikke seadmeid ja märgistusi. Seda eesmärki taotleb oluline nõue A.3.a, mis kajastab ICAO 14. lisa 5. peatüki mitme punkti sätteid. Tuleb märkida, et nõude sõnastus hõlmab raadionavigatsiooniseadmeid, sest need aitavad samuti kaasa lennuväljade ohutusele ja koostalitlusvõimele. Rakenduseeskirjade, nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ning asjakohaste eeskirjade koostamise kordamist välditakse range koordineerimise kaudu ühtse Euroopa taevala töökavaga.

24. Kogemus näitab, et eespool nimetatud seadmete ja vahendite rikke või tõrke korral (nt puuduliku täpsusega teabe esitamine või toimimise äkiline katkemine) saavad õhusõidukid ruleerimisel ja parkimisel märkimisväärset kahju⁶. Sel põhjusel on lennuväljaseadmete rakendamine, käitamine ja hooldamine lennuväljaohutuse lahutamatu osa. Sellest lähtuvalt kehtestatakse sellekohaste riskide vähendamiseks oluline nõue A.3.b.

25. Peale selle on paljud visuaal- ja mittevisuaalseadmed süsteemid, mille toimimine sõltub elektritoitest. Ükski elektrikatkestus ei tohi luua olukorda, mis kahjustab lennumeeskonnale edastatavat olulist teavet. Kui halvas nähtavuses kustuvad õhku tõusmisel rajatuled või kui õhusõiduki öisel maandumisel kustuvad järsku maandumistuled, võib tekkida lubamatu riskiolukord. Sama kehtib raadionavigatsiooni signaalide kohta. Oluline nõue A.3.c sisaldab seetõttu vähendamismeedet seoses visuaal- ja mittevisuaalseadmete elektritoite katkemisega,

⁶ Vt http://www.flightsafety.org/gap_home. Lennuohutuse rahvusvahelise sihtasutuse (*Flight Safety Foundation*, FSF) hinnangul on selliste õnnetuste või juhtumite kogukulud ligikaudu 10 miljardit USA dollarit aastas (2006). Teemat analüüsitakse täpsemalt regulatiivse mõju hinnangus.

mis on kooskõlas ka ICAO 14. lisa I köite 8. peatükis sätestatud põhimõtetega, mis hõlmavad kõiki navigeerimisvahendite elektrivarustuse süsteeme. Nagu eespool mainitud, välditakse üksikasjalike rakenduseeskirjade ja kontrollimenetluste väljatöötamisel võimalikku kattumist ühtse Euroopa taeva töökavaga.

26. Peale eelmises kahes visuaal- ja mittevisuaalseadmete ohutu toimimise tagamist käsitlevas lõikes kirjeldatu tuleb kaitsta neid seadmeid ka välistegurite eest. Sihilik häirimine või sabotaaž võivad kahjustada navigatsioonimajakat ootamatult, mis olukord võib tekitada lubamatu riski. Olulise nõude A.3.d eesmärk on sellise riski vähendamine. Nõue on kooskõlas ka ICAO 14. lisa I köite 9. peatüki sätetega.
27. Peale selle võivad kiirgusallikad või liikuvad esemed tekitada õhusõiduki kasutatavates raadionavigatsioonisignaalides anomaaliaid. Lennuvälja alal on palju kiirgusallikaid, sest neid on vaja aeronavigatsiooni jaoks, ning loomulikult liigub lennuk lennualal ning isegi lennualal sõidukeid. Seega on olulise nõude A.3.e eesmärk vähendada lubamatuid riske, mida võivad põhjustada nimetatud tegurid, nagu nõutakse ka ICAO 10. lisa, mis kaitseb raadionavigatsiooniseadmeid. Seda olulist nõuet tuleks käsitleda koos oluliste nõuetega B.1.b ja C.1, mis on suunatud käitajale ja avalikele asutustele ning käsitlevad sama riski vähendamist juhul, kui see kuulub nimetatud isikute vastutuse alla.
28. Töötajatele, kes kasutavad lennukiseadmeid, mis võivad põhjustada lubamatuid riske lennundusohutusele, tuleb anda asjakohast teavet ja selgeid suuniseid võimalike ohtlike tingimuste kohta. Sel eesmärgil on koostatud oluline nõue A.3.f.

(iv) *Lennuväljaandmestik*

29. Lennuväljaandmestik peab olema koostatud ja see peab sisaldama teavet lennukiseadmete mitmesuguste füüsikaliste parameetrite kohta, nagu lennukiseadme asukoht, kriitiliste punktide kõrgus merepinnast, tõusmis- ja maandumisradade suund ja mõõtmed, ruleerimisalade mõõtmed ning visuaal- ja mittevisuaalseadmete olemasolu ja asukoht. Lennukiseadmete kasutamise ohutuse tagamiseks peavad need andmed olema alati õiged, seega tuleb neid andmeid hoida ajakohasena. Lennukiseadme ebaõige teabe esitamisega kaasneb suur risk, näiteks kokkupõrge andmestikus mainimata takistusega. Sel eesmärgil koostati oluline nõue A.4.a, mis omakorda vastab ICAO 14. lisa I köite 2. peatükile.
30. Eelmises lõikes kirjeldati vajadust koostada asjakohane lennukiseadme andmestik ja hoida see ajakohasena. Sellest üksi aga ei piisa – asjakohaseid, arusaadavaid, täielikke ja üheselt mõistetavaid andmeid peab saama ka lennukiseadme andmestik. Eelmises, iii jaotises esitatud nõuete andmete kättesaadavaks tegemine lenduritele piisavalt täpselt ja standarditud vormingus aitab parandada nii ohutust kui ka koostalitlusvõimet. Sel põhjusel on väga tähtis selliste andmete täpsus, terviklikkus ning vorming, eriti tänapäevastes navigatsiooniseadmete andmebaasides. Kui andmed on mitmeti mõistetavad, eksitavad või rikutud, ei saa need edastada vajalikku teavet, mille tulemuseks on sama suur risk kui andmete puudumise korral või veelgi suurem risk, et neid mõistetakse valesti ja seetõttu tekib ohtlik olukord. See küsimus sätestatakse olulises nõudes A.4.b, mis vastab ICAO 14. lisa I köite 2. peatüki sätetele.
31. Eespool kirjeldatud lennukiseadme andmestiku täiendamiseks on samuti oluline kehtestada viisid ja vahendid, mis võimaldaksid edastada andmeid viivitamata ning nende sisu muutmata. Eespool kirjeldatu põhjal on ilmne, et valeandmed ja andmete hilinemine on ohtlik. Olulise nõude A.4.c eesmärk on tagada andmete viivitamatu ja nõuetekohane edastamine ning see vastab samuti ICAO 14. lisa 2. peatüki sätetele.

c - Lennuvälja käitamine ja juhtimine*(i) Lennuvälja kõigile käitajaile kehtivad nõuded*

32. Olulised nõuded on sõnastatud hoolikalt, et vältida selliste tulemuste tagamise kohustuste kehtestamist, mis ei kuulu käitajate volituste hulka. Kasutatakse sõna „tõendama”, et jätta lahtiseks, millist võimalust näiteks järgmistest nõude täitmiseks kasutatakse:
- vajalike ülesannete vahetu täitmine ja dokumenteerimine;
 - lepingu ning vajaduse korral teenustaseme lepingu sõlmimine teise ettevõttega;
 - tõendite esitamine, nt et lähtuvalt riigiasutuse õiguslikust otsusest täidab kooskõlas asjakohaste korraldustega toimingut pädev üksus (nt määratud lennuliikluse teenuse osutaja lennujuhtimisteenuste korral või avalik-õiguslik päästeteenistus ja tuletõrje).
33. Käitaja põhikohustus on tagada, et lennuvälja kasutatakse alati optimaalseimais ohustustingimustes. Seda väljendab oluline nõue B.1. Selles omakorda nõutakse, et lennuvälja käitajal oleksid olemas vajalikud vahendid alates töötajatest, materjalist ja seadmetest kuni korra ja menetlusteni, mis vastavad lennuväljal tehtavate lennutegevuste ulatusele, keerukusele ja liigile. Seda kajastab oluline nõue B.1.a.
34. Lennuvälja käitaja peab seejärel kinnitama, et lennuväli vastab alati oluliste nõuete A-osa nõuetele. Kui juhtub midagi, mis muudab lennuvälja või selle osa nõuetele mittevastavaks kas või ajutiselt, peab lennuvälja käitaja võtma parandusmeetmed või kehtestama vajalikud vähendamismeetmed ning edastama sellekohase teabe õhusõidukikäitajatele. Sellised ajutiste ohtude käsitlemise meetmed ulatuvad lennuvälja sulgemisest kuni menetluste kohandamiseni. Aluspõhimõtte sätestatakse olulises nõudes B.1.b, mis kajastab ICAO 14. lisa punkti 2.9 ning ICAO lennuväljade sertifitseerimise käsiraamatu 1. lisa punkti 4.5 sätteid.
35. Tõusva või maanduva õhusõiduki kokkupõrge looma või linnuga võib õhusõidukit kahjustada ning põhjustada õnnetuse. Sel põhjusel on tähtis, et lennuvälja käitajad kehtestaksid ja rakendaksid süsteemi või menetlused lindude ja loomade lennuväljale ja selle ümbrusesse sisenemise jälgimiseks, et nad ei halvendaks õhusõidukite ohutust. Seda kohustust kajastab oluline nõue B.1.c, mis on kooskõlas ka ICAO 14. lisa I köite punktides 9.4 ja 9.10 esitatud standardite ja soovitatavate tegevustega.
36. Peale selle tuleb koostada ja kasutusele võtta menetlused sõidukite ja isikute liikumise koordineerimiseks liikluslal ning muudel käitamisaladel, et vältida kokkupõrkeid ja õhusõidukite kahjustamist. Nendel eesmärkidel ja selgitustel põhineb oluline nõue B.1.d. Sisuliselt on kirjeldatud põhimõtte täielikult kooskõlas ICAO 14. lisa I köite 9. peatükiga.
37. Ilmselgetel põhjustel ei tohi lennuvälja käitada halbade ilmastikutingimuste või halva nähtavuse korral või öösel ilma nõuetekohaste käitamismenetlusteta ja seadmeteta ning vajalikke eeskirju täitmata. Selliste meetmete puudumine lennuväljal, mida on ette nähtud kasutada nimetatud tingimustes, võib põhjustada õnnetuse. Sel põhjusel on koostatud oluline nõue B.1.e, mis kajastab ICAO lennuväljade sertifitseerimise käsiraamatu 1. lisa punktis 4.16 määratletud sarnaseid põhimõtteid.
38. Õhusõiduki ohutut käitamist lennuväljal võivad mõjutada mitmesugused tegurid. Üks neist on lennuväli, mille tegevusi tuleb siduda ja koordineerida teiste teenuseahelas osalevate asjaomaste tegutsejate tegevustega. Eelkõige kehtib see õhusõidukite käitajate, maapealse käitluse ettevõtete, kütuseettevõtete ja muude teenuseosutajate kohta, kelle tegevused võivad tekitada lubamatuid riske lennundusohutusele. Koordineerimise tähtsus ohutuse jaoks muudab vajalikuks nõuda seda õiguslikul tasandil, mida kajastab oluline nõue B.1.f. Seda käsitletakse ka ICAO lennuväljade sertifitseerimise käsiraamatu punktis 2.2.e.

39. On tõsi, et paljud lennuväljade maapealse käitluse ettevõtted pakuvad õhusõidukitele tankimisteenuseid, mis ei kuulu lennuvälja käitaja vastutuse alla. Samas on tõsi, et viimane vastutab kütuse hoiustamisalade ja/või kütusetorustiku eest. Sel põhjusel on lisatud oluline nõue B.1.g, kus taas kord kasutatakse sõna „tõendama”, et hõlmata mitmesuguseid organisatsioonimudeleid.
40. On ilmselge, et ohutusega seotud lennuväljaseadmeid (nt pääste- ja tuletõrjeseadmed, visuaal- ja mittevisuaalseadmed jms) peab hooldama ja kontrollima nõuetekohaselt, et need oleksid pidevalt korras. Sel põhjusel tuleb kehtestada asjakohased juhised ja neid rakendada, mida sätestab oluline nõue B.1.h.

(ii) *Hädaolukorrad ning päästeteenistus ja tuletõrje*

41. Lennuvälja hädaolukordade lahendamise planeerimine on protsess, mis valmistab lennuvälja ette hädaolukordadeks, mis võivad juhtuda lennuväljal või selle lähedal. Selline ettevalmistus on oluline meede võimalike õnnetuste raskusastme vähendamiseks. Hädaolukorra plaan peab tagama kõikide isikute tegevuse koordineerimise, kes suudavad sellises olukorras aidata. Vale tegutsemise korral võib algselt kahjutu vahejuhtum muutuda väga raskeks ja lõppeda inimeste hukkumisega. Sel põhjusel on oluline, et kaasnevate riskide vähendamise meetmed oleks eelnevalt planeeritud. Need meetmed nähakse ette olulises nõudes B.1.e, mis kajastab ka ICAO 14. lisa I kõite peatüki 9.1 sätteid. Isegi kui see plaan on osa üldplaanist, mida juhivad muud üksused kui lennuvälja käitaja, peab käitaja sellegipoolest kehtestama vähimmenetlused ja kohaldama neid tekkivate hädaolukordade lahendamiseks (nt juhised ja teave vastutavatele töötajatele, kes peavad pöörduma isikute poole, kellel on ette nähtud kiiresti sekkuda).
42. Selliste hädaolukordade ilmselge lahendamise viis on luua ja hoida tegutsemisvalmis asjakohane pääste- ja tuletõrjeteenistus, nagu on ette nähtud ICAO standardites ja soovitatavates tegevustes⁷. Need teenistused peavad vastama lennuvälja kasutavatele õhusõidukitele nii töötajate kui ka kustutusvahendite poolest, kuid amet peab esitatud märkusi arvesse võttes vajalikuks võimaldada piisavalt paindlikkust, et tasakaalustada nimetatud teenistuste tegevusulatus planeerimisel kulud ja ohutusvajadused. Oluline nõue B.1.j on sõnastatud vastavalt.

(iii) *Lennuväljatöötajad*

43. Nagu lennumeeskonna liikmete suhtes, tuleb ka isikute suhtes, kes osalevad lennuväljategevustes või hoolduses ning kelle tegevus võib mõjutada õhusõiduki käitamise ohutust, kohaldada asjakohaseid koolitus-, kvalifikatsiooni- ja jätkuva pädevuse nõudeid, mis peale nende konkreetsete tööülesannete puudutab ka lennunduse ohutuseeskirju ja lennuväljategevuste suhtes kohaldatavaid menetlusi üldisemalt. Lisaks sellele peavad peale vajaliku pädevuse nende isikute teadmised olema ajakohastatud vastavalt olulistele muudatustele lennuvälja käitamises. Just seetõttu sätestatakse olulise nõudega B.1.k, et sellised isikud peavad olema ohutusega seotud ülesannete täitmiseks asjakohase väljaõppega, kvalifitseeritud ja jätkuvalt pädevad. See põhimõte on kehtestatud juba ICAO lennuväljade sertifitseerimise käsiraamatu punktis 3D.2.
44. Kõik isikud, kes tohivad viibida järelevalveta liiklusalal või muul käitamisalal, võivad tekitada lubamatu riski õhusõiduki käitamisele, kui nad ei ole saanud asjakohast väljaõpet või teavet nimetatud aladega seoses kehtestatud ohutusmenetlustest. Peale lennuvälja käitaja või tema

⁷ 14. lisa neljas redaktsioon, samuti 11. juuli 2004. aasta 7. muudatus ning 11. juuli 2006. aasta 8. ja 9. muudatus, milles määratletakse lennuvälja tavaliselt kasutavate õhusõidukite järgi lennuvälja pääste- ja tuletõrjeteenistuse kategooria.

alltöövõtjate töötajate kohta kehtib see ka muude üksuste kohta (nt maapealse käitluse ettevõtted), kellel on õigus tegutseda perroonil või muudel käitamisaladel. Seda eesmärki täidab oluline nõue B.1.1, mis kehtib ka kõikide lennuväljal kasutatavate sõidukite juhtidele. Oluline nõue on täielikult kooskõlas ICAO 14. lisa I köite 9. peatüki asjakohaste sätetega.

45. Loomulikult võtavad ii osas nimetatud pääste- ja tuletõrjeteenistused tööle inimesi, kellel on peale asjakohase üldväljaõppe ka lennunduskeskkonnaks töötamiseks eriväljaõpe ja füüsiline vorm. Seda kajastavad olulised nõuded B.1.m ja B.1.n.

(iv) *Ohutusjuhtimissüsteem*

46. Nagu on näha käitaja vastutuse alla kuuluvate oluliste nõuete loendist, vajab lennuvälja ohutu käitamine hulka vähendamismeetmeid, mida peavad eri aladel rakendama asjakohase väljaõppega isikud hoolikalt koordineeritud viisil. Kui lennuväli saavutab teatud keerukustaseme, saab nimetatud eesmärki saavutada üksnes asjakohase ohutust ja kvaliteeti vajalikul talitlustasemel hõlmava juhtimissüsteemi kehtestamise ja rakendamise kaudu. Selline süsteem peab püüdlema pideva parandamise suunas, tuginedes pidevale vahejuhtumite analüüsile ja õnnetuste ennetamisele, samuti praktilise ohutuskultuuri edendamisele. See on ka lennuväljade rahvusvahelise kogukonna üldine seisukoht, mida kajastatakse juba ICAO 14. lisa standardis 1.5.3, milles nõutakse ametlikku ohutusjuhtimissüsteemi kõikidelt sertifitseeritud lennuväljakäitajatelt. Selline süsteem peab loomulikult vastama nimetatud lisa peatüki 1.4 asjakohastele kriteeriumidele.

47. Nagu arvamuses selgitatud, toetatakse Euroopas laialdaselt kõikide avalikuks kasutamiseks avatud lennuväljade käitajate sertifitseerimist. Samas ollakse nõus, et vaevalt õnnestub väikestel organisatsioonidel rakendada tõelist ohutusjuhtimissüsteemi, ning sellise koormuse kehtestamine väikeste lennuväljade käitajatele on ka ebaproportsionaalne, arvestades nende tegevusega seotud tegelikke riske. Kuigi ICAO nõuab sellist süsteemi, tuleb meeles pidada, et eespool nimetatud standard kehtib üksnes rahvusvahelisteks lendudeks kasutatavate lennuväljade suhtes, mis üldjuhul ei ole väikesed. Seetõttu leiab amet, et ohutusjuhtimissüsteemi rakendamist tuleks nõuda üksnes suhteliselt keerukate lennuväljade käitajatelt.

48. Lihtne lahendus asjakohase keerukustaseme kindlaksmääramiseks oleks kehtestada ohutusjuhtimissüsteemi nõue selliste lennuväljade käitajatele, mida kasutatakse rahvusvaheliseks ärilisteks lendudeks, võttes arvesse muudatusettepaneku teates 06/2006 esitatud ettepanekute kohta laekunud märkusi ning tagades kooskõla ICAO kohustustega. Selline nõue võib aga tekitada takistusi ühenduse kontekstis, kus määratluse järgi võib kõiki avalikuks kasutamiseks avatud lennuvälju kasutada ühendusesiseseks lennuliikluseks. Seetõttu tuleb olla täpsem, kui soovitakse tõepoolest piirata nõuet keerukate lennuväljadega. Ameti arvates saab seda saavutada, kui tõlgendada väljendit „kasutatakse ärilisteks lendudeks” kehtivana regulaarlide⁸ pakkuvate lennuväljade kohta. Seda väljendab oluline nõue B.2.

⁸ KOM(2006) 396, 18. juuli 2006, „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus ühenduses lennutransporditeenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuesti sõnastatud)” esitab järgmise määratluse:

Regulaarlennud – lendude sari, millel on järgmised tunnused:

- a) igale lennule võib reisijate, lasti ja/või posti vedamiseks osta igapäev ühikpileteid (kas otse lennuettevõtjalt või tema volitatud esindajatelt);
- b) lennud toimuvad kahe või enama sama lennujaama vahel kas:
- avaldatud sõiduplaani kohaselt; või
 - nii regulaarselt või sageli, et moodustavad ilmse süstemaatilise sarja.

d - Lennuvälja ümbrus

49. Nagu on selgitatud 6. lõikes, ei saa teatud olulisi elemente, mida on vaja lennutegevuse ohtude vähendamiseks lennuvälja läheduses, lihtsalt seadusega nõuda lennuvälja omanikult või käitajalt, sest sellised ohud tulenevad väljaspool lennuvälja piire asuvatest teguritest, mida ei saa lennuvälja omanik ega käitaja otseselt hallata ega vähendada. Sel põhjusel arvab amet, et algmääruse laiendamine pakub sobiva vahendi seonduvate riskide käsitlemiseks, kohustades liikmesriike tagama, et kehtestatakse asjakohased meetmed selliste ohtude käsitlemiseks, millega lennuvälja omanikud või käitajad ei saa tegeleda. C-osa sisaldab seetõttu olulisi nõudeid, mida peavad rakendama liikmesriigid, kellele loomulikult jääb õigus valida, milliseid meetmeid nõutud eesmärkide saavutamiseks kasutatakse.
50. Määratletud õhuruumi lennuvälja ümber tuleb hoida vabana takistustest, et võimaldada õhusõidukil ohutult maanduda ja õhku tõusta. See kehtib eelkõige väljaspool lennuvälja asuvate takistuste kohta, mis võivad mõjutada lennuvälja kavatist või tegevusi. Muutuste või arengute korral tuleb kontrollida, kas need võivad vähendada maanduva või tõusva õhusõiduki ohutust. Kui see võib hinnangu kohaselt olla ohtlik, tuleb jätta takistus rajamata, see kõrvaldada või töötada uuest takistusest tingitud ohtude vähendamiseks välja uued tõusmis- ja maandumismenetlused. Kehtestada võib ka takistuse rajamise tingimusi, nt seoses valgustusega. Hindamine ja selle järelduste jõustamine nõuab nõuetekohast kooskõlastamist asjaomase lennuameti, lennuvälja omaniku või käitaja ning maa-ametiga ning võtta tuleb õigeaegseid vähendamismeetmeid. Seda eesmärki täidab oluline nõue C.1, mis kajastab ICAO 14. lisa I köite 4. peatüki soovitusi.
51. Muid liiki tegevusi, mis võivad ohustada lennuvälja tegevust, tuleb samuti ohjata. Maakasutuse muutumine võib mõjutada geograafilisi andmeid, mille alusel kavandatakse saabumis- ja väljumismarsruute. Uued ehitised või muud rajatised, isegi kui neid ei loeta takistusteks, võivad mõjuda turbulentsi tekitamise tõttu ohtlikult. Laservalgustid ja muud mujal kui navigatsioonis kasutatavad valgustid võivad pimestada lennumeeskonda või tekitada segadust. Suured päikesepaneelid või tuuleturbiinid võivad peale ohtlikuks takistuseks olemise tekitada vastavalt kas ohtlikke tugevaid valguspeegeldusi või häirida raadionavigatsioonisignaale. Ka võib inimtegevus meelitada lennuväljade lähedale loomi ja linde, suurendades nii sealseid lennutegevusega seotud riske. Sel põhjusel on koostatud oluline nõue C.2, et kohustada liikmesriike võtma meetmeid õhusõidukite kaitsmiseks selliste tegevuste eest, mida on kirjeldatud ICAO 14. lisa I köite 5. ja 9. peatükis ning II köite asjakohastes osades.
52. Olulise nõudega B.1.i nõutakse lennuvälja või selle vahetu läheduse võimalike hädaolukordade lahendamise plaani olemasolu. Kogemus näitab, et suur osa tõusmisel või maandumisel juhtuvatest õnnetustest toimub lennuvälja alast väljaspool, kus lennuvälja käitaja otseselt ei vastuta. Sel põhjusel on vaja kehtestada sellisteks hädaolukordade lahendamiseks plaanid, sest lennuvälja ja kohalikud pääste- ja tuletõrjeteenistused peavad ühendama ressursid. Olulise nõudega C.3 kohustatakse seetõttu liikmesriike tagama koostöö päästeteenistuste vahel. Seda on kirjeldatud ka ICAO 14. lisa I köite 9. peatükis.
53. Kuigi lennutegevuse suhtes kohaldatavates eeskirjades nõutakse, et lennuettevõtja hoiduks kasutamast lennuvälja, mis ei ole sobi asjaomase õhusõiduki või tegevuse jaoks, tuleb seda sellegipoolest ette. Selline tegevus, mis kahjustab infrastruktuuri ja tekitab lubamatuid riske lennuväljal viibivatele inimestele ja sealsetele esemetele, keelustatakse. Jõustamine ei ole sellistel juhtudel aga lihtne, sest tavaliselt on käitaja pädev asutus ja lennuvälja pädev asutus eri isikud, sageli eri riikides. Vaidlustamata, et otsus kasutada lennuvälja tuleks jätta täielikult õhusõiduki käitaja teha, eelkõige hädaolukorras, tuleks väärkäitumist karistada. Seda eesmärki täidab oluline nõue C.4, millega nõutakse liikmesriikidelt sellistel juhtudel tegutsemist.

II. OLULISED NÕUDED

A – Füüsilised parameetrid, infrastruktuur ja seadmed

1) Liiklusala

- a) Lennuväljal peab olema määratud ala õhusõidukite õhukutõusmiseks ja maandumiseks.
 - i) Tõusmis- ja maandumisala mõõtmed peavad sobima sellel kasutatavate õhusõidukitega.
 - ii) Tõusmis- ja maandumisala kandevõime peab taluma ettenähtud õhusõidukite korduvat käitamist. Alad, mis ei ole ette nähtud korduvaks käitamiseks, peavad õhusõidukit üksnes kandma.
 - iii) Tõusmis- ja maandumisalal peab olema projekteeritud kuivendussüsteem, mis välistab vee kogunemise seisvaks veeks, mis võib muutuda lubamatuks riskiks õhusõiduki käitamisele.
 - iv) Maandumis- ja tõusmisala kalle ja kaldemuutused ei tohi tekitada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele.
 - v) Pinnaomadused peavad sobima sellel kasutatavate õhusõidukitega.
 - vi) Tõusmis- ja maandumisala peab olema vaba takistustest, mis võivad olla lubamatuks riskiks õhusõiduki käitamisele.
- b) Kui lennuväljal on mitu tõusmis- ja maandumisala, peavad need olema sellised, et need ei tekita lubamatut riski õhusõiduki käitamisele.
- c) Tõusmis- ja maandumisala peab olema ümbritsetud piiritletud aladega. Need alad on ette nähtud tõusmise ja maandumise ajal neist üle lendavate õhusõidukite kaitsmiseks ning liiga varajase maandumise ning rajalt külgsuunas või raja otsast väljasõitmise tagajärgede vähendamiseks.
 - i) Alade mõõtmed peavad sobima õhusõiduki ettenähtud käitamisega.
 - ii) Alade kalle ja kaldemuutused ei tohi tekitada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele.
 - iii) Alad peavad olema vabad takistustest, mis võivad olla lubamatuks riskiks õhusõiduki käitamisele. See ei välista purunevate seadmete paigaldamist nimetatud aladele, kui neid on vaja õhusõiduki käitamisele kaasaaitamiseks;
 - iv) Igal nimetatud alal peab olema otstarbele vastav kandevõime.
- d) Lennuvälja alad, mida kasutatakse õhusõidukite ruleerimiseks või parkimiseks, koos vahetu ümbrusega, peavad olema projekteeritud nii, et tagada kasutatavate õhusõidukite ohutu käitamine kõigis kavandatud tingimustes:
 - i) Aladel peab olema küllaldane kandevõime ettenähtud õhusõidukite korduvaks käitamiseks, välja arvatud ajutise kasutusega alad, mis peavad õhusõidukit üksnes kandma.
 - ii) Aladel peab olema projekteeritud kuivendussüsteem, mis välistab vee kogunemise seisvaks veeks, mis võib muutuda lubamatuks riskiks õhusõiduki käitamisele.
 - iii) Alade kalle ja kaldemuutused ei tohi tekitada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele.
 - iv) Alade pinnaomadused peavad sobima sellel kasutatavate õhusõidukitega.

- v) Alad peavad olema vabad takistustest, mis võivad olla lubamatuks riskiks õhusõiduki käitamisele. See ei välista seadmeid, mida on alal vaja, et parkida õhusõidukeid eritähistusega kohas või piirkonnas.
- e) Muu õhusõiduki kasutamiseks ettenähtud infrastruktuur peab olema projekteeritud nii, et selle kasutamine ei tekita õhusõidukile lubamatut riski.
- f) Rajatised, ehitised, seadmed ja hoiustamisalad peavad olema paigutatud ja projekteeritud nii, et need ei tekita õhusõiduki käitamisele lubamatut riski.
- g) Liiklusalal peavad olema olemas vahendid, et takistada suuruse tõttu õhusõidukile lubamatuks riskiks olevate isikute, sõidukite ning loomade volitamata sisenemist liiklusalale, kui kaasnevaid riske ei saa vähendada teiste meetmetega, mis tagavad samaväärse ohutustaseme.

2) *Kaugus takistustest*

- a) Lennuväljale maandumisel läheneva või lennuväljalt tõusva õhusõiduki kaitsmiseks peavad olema kehtestatud tõusmis- ja maandumismarsruudid. Sellised marsruudid või alad peavad tagama õhusõiduki vajaliku kauguse lennuvälja ümbruses olevatest takistustest.
- b) Kaugus takistustest peab vastama lennu etapile ja tegevuse liigile. Arvesse tuleb võtta ka õhusõiduki asukoha määramise seadmeid.

3) *Visuaal- ja mittevisuaalseadmed ning lennuväljaseadmed*

- a) Seadmed peavad olema otstarbekohased ja tuvastatavad ning andma kasutajatele üheselt mõistetavat teavet kõikides ettenähtud käitustingimustes.
- b) Lennuväljaseadmed peavad toimima ettenähtud käitustingimustes nõuetekohaselt, nõudmata erioskusi või jõudu. Käitamisel või rikete korral ei tohi lennuväljaseadmed põhjustada lennundusohutusele lubamatut riski.
- c) Seadmed ja nende elektritoitesüsteem peavad olema projekteeritud nii, et rikked ei põhjusta asjakohatu, eksitava või puuduliku teabe esitamist kasutajatele ega oluliste teenuste katkemist.
- d) Seadmete kahjustuste ja rikete vältimiseks tuleb kasutada sobivaid kaitsemeetmeid.
- e) Kiirusallikad või liikuvad või paiksed esemed ei tohi häirida ega halvendada lennunduse side, navigatsiooni- ega seiresüsteemide toimimist.
- f) Asjaomastele töötajatele antakse teavet lennuväljaseadmete toimimise ja kasutamise kohta, sealhulgas selged juhised tingimuste kohta, mis võivad põhjustada lennundusohutusele lubamatuid riske.

4) Lennuväljaandmestik

- a) Lennuvälja ning pakutavate teenuste andmestik peab olema koostatud ja ajakohane.
- b) Andmestik peab olema täpne, arusaadav, täielik ja üheselt mõistetav. Tagada tuleb asjakohane terviklikkus.
- c) Andmed peavad olema kättesaadavad kasutajatele õigel ajal piisavalt turvaliste, töökindlate ja kiirete sidevahendite kaudu.

B – Käitamine ja juhtimine

- 1) Lennuvälja käitamise eest vastutab lennuvälja käitaja. Lennuvälja käitaja kohustused on järgmised:
 - a) Lennuvälja käitajal peavad olema otseselt või kaudselt lepingute kaudu olema vajalikud vahendid õhusõidukite ohutuks käitamiseks lennuväljal. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas rajatised, töötajad, seadmed ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja korda käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning dokumenteerimine.
 - b) Lennuvälja käitaja peab kontrollima, et A-osa nõudeid täidetakse pidevalt, või võtma nõuete mittetäitmisega seotud riskide vähendamiseks asjakohaseid meetmeid. Kehtestada tuleb menetlused, et teavitada kõiki kasutajaid aegsasti sellistest meetmetest, ning neid menetlusi kohaldada.
 - c) Lennuvälja käitaja koostab ja rakendab asjakohase loomade ja lindudega seotud riskide haldamise programmi.
 - d) Lennuvälja käitaja peab tõendama, et sõidukite ja isikute liikumist liiklusalal ning muudel käitamisaladel koordineeritakse õhusõidukite liikumisega, et vältida kokkupõrkeid ja õhusõidukite kahjustamist.
 - e) Lennuvälja käitaja peab tõendama, et kehtestatud on menetlused riskide vähendamiseks õhusõiduki käitamisel halbades ilmastikutingimustes, halva nähtavuse korral või, kui see on asjakohane, öösel, ning et neid menetlusi rakendatakse.
 - f) Lennuvälja käitaja sõlmib kokkuleppeid teiste asjaomaste organisatsioonidega lennuväljade käesolevate oluliste nõuete jätkuva täitmise tagamiseks. Selliste organisatsioonide hulka kuuluvad muu hulgas õhusõidukite käitajad, aeronavigatsiooniteenuste osutajad, maapealse käitlusteenuse osutajad ning muud organisatsioonid, mille tegevus või tooted võivad mõjutada õhusõiduki ohutust.
 - g) Lennuvälja käitaja peab tõendama, et kehtestatud on menetlused, mis tagavad õhusõidukitele puhta ja nõuetele vastava kütuse, ning et neid menetlusi kohaldatakse.
 - h) Lennuväljaseadmete hoolduskäsiraamatud peavad olema kättesaadavad, neid tuleb kasutada ning need peavad sisaldama korrashoiu- ja remondijuhendeid, hooldusteavet, tõrkeotsingu- ning kontrollmenetlusi.
 - i) Lennuvälja käitaja kehtestab ja rakendab lennuvälja hädaolukorra lahendamise plaani, mis hõlmab lennuvälja või selle vahetu läheduse võimalike hädaolukordade stsenaariume. Plaan tuleb kooskõlastada kohaliku omavalitsuse hädaolukorra lahendamise plaaniga.

- j) Lennuvälja käitaja peab tõendama, et on olemas päästeteenistus ja tuletõrje lennuvälja õhku tõusmiseks või maandumiseks kasutava kriitilise õhusõiduki jaoks. Päästeteenistus ja tuletõrje peavad reageerima vahejuhtumi või õnnetuse korral vajaliku kiirusega ning hõlmama vähemalt seadmeid, kustutusvahendeid ja piisaval arvul töötajaid.
- k) Lennuvälja käitaja peab kasutama lennuvälja käitamiseks ja hooldamiseks üksnes asjakohase väljaõppega ja kvalifikatsiooniga töötajaid ning rakendama ja kasutama väljaõppe- ja kontrolliprogramme, et tagada kõikide asjaomaste töötajate jätkuv pädevus.
- l) Lennuvälja käitaja peab tõendama, et kõik isikud, kellel on lubatud viibida järelevalveta lennuvälja liiklusalal või muudel käitamisaladel, on asjakohase väljaõppe ja kvalifikatsiooniga.
- m) Päästetöötajad ja tuletõrjujad peavad olema lennuvälja keskkonnas tegutsemiseks asjakohase väljaõppe ja kvalifikatsiooniga. Lennuvälja käitaja peab rakendama ja kasutama väljaõppe- ja kontrolliprogramme, et tagada kõikide asjaomaste töötajate jätkuv pädevus.
- n) Kõik päästetöötajad ja tuletõrjujad, kelle tööülesannete hulka kuulub vajaduse korral tegutsemine lennuõnnetuse korral, peavad korrapäraselt tõendama oma ülesannete rahuldavaks täitmiseks piisavat tervises seisundit, võttes arvesse tegevuse liiki. Käesolevas kontekstis tähendab piisav tervises seisund, mis hõlmab füüsilist ja vaimset tervist, et töötajal ei ole haigust ega puuet, mille tõttu ta ei suuda
 - i) täita lennuõnnetuse olukorras tegutsemiseks vajalikke ülesandeid;
 - ii) täita talle mis tahes ajal pandud kohustusi;
 - iii) tajuma õigesti oma ümbruskonda.

Kui piisavat tervises seisundit ei ole võimalik täielikult tõendada, võib rakendada vähendamismeetmeid, mis tagavad võrdse ohutustaseme.

2) Kui lennuväli on avatud avalikuks kasutamiseks ja pakub regulaarlende,

- a) Lennuvälja käitaja peab kehtestama juhtimissüsteemi, mis tagab pideva vastavuse käesolevatele lennuväljade olulistele nõuetele ja mille eesmärk on ohutuse ja kvaliteedi pidev ja ennetav parandamine, ning selle rakendama. Juhtimissüsteem hõlmab organisatsioonilisi struktuure, vastutusalasid, pädevusi, poliitikat ja menetlusi.
- b) Juhtimissüsteem peab sisaldama õnnetuste ja vahejuhtumite ennetamise kava, mis sisaldab vahejuhtumitest teatamise ja nende analüüsimise menetlust. Analüüsis osalevad vastavalt vajadusele eespool punktis 1.g loetletud isikud.
- c) Lennuvälja käitaja peab koostama lennuvälja käsiraamatu ja käitama lennuvälja selle järgi. Käsiraamat peab sisaldama kõiki vajalikke juhendeid, teavet ja menetlusi, mida on vaja lennuvälja ja juhtimissüsteemi käitamiseks ning töötajate töökohustuste täitmiseks.

C – Lennuvälja ümbrus

- 1) Õhuruum lennuvälja ümber tuleb hoida vabana takistustest, et võimaldada lennuväljal sooritada ettenähtud lennutegevusi, ilma et lennuvälja ümbruse takistused tekitaks lubamatuid riske. Sel põhjusel tuleb välja töötada ja kasutusele võtta takistuste seire alad, mida pidevalt jälgitakse, et tuvastada uued takistused.
 - a) Seirealadel uute takistuste tekkimisel tuleb määrata, kas ese on lubamatu risk või mitte. Kõik lubamatud riskid tuleb kõrvaldada või neid vähendada.

- b) Andmed kõikide allesjäävate takistuste kohta tuleb avaldada, takistused tuleb tähistada, vajaduse korral valgustitega.
- 2) Inimtegevuse ja maakasutusega seonduvaid ohte tuleb jälgida ja kontrollida. Nende põhjustatud riski tuleb hinnata ja vajaduse korral vähendada. Need ohud on muu hulgas järgmised:
- a) lennuvälja ümbruse maakasutuse mis tahes arengud ja muutused;
 - b) ehitistest põhjustatud võimalik turbulents;
 - c) ohtlike, segavate ja eksitavate valgustite kasutamine;
 - d) suurte ja tugevasti peegeldavate pindade põhjustatud pimestus;
 - e) loomade ja lindude tegevust soodustada võivate alade loomine lennuvälja liiklusala lähedal;
 - f) nähtamatu kiirguse allikad või liikuvad või paiksed esemed, mis võivad häirida või halvendada lennunduse side, navigatsiooni- või seiresüsteemide toimimist.
- 3) Olemas peab olema kohaliku omavalitsuse plaan lennuvälja ümbruses toimuvate lennunduse hädaolukordade lahendamiseks.
- 4) Välja arvatud õhusõiduki hädaolukorras, kui õhusõiduk suunatakse ümber teisele lennuväljale, või muudel igal üksikjuhul määratletud tingimustel ei tohi lennuvälja või selle osi ilma lennuvälja käitaja loata kasutada õhusõidukid, mille jaoks lennuväli ning selle käitamismenetlused ei ole tavakorras ette nähtud.