

**NUOMONĖS Nr. 03/2007 1 priedėlis**

**AERODROMŲ SAUGOS IR SAŲVEIKUMO REGULIAVIMO ESMINIAI REIKALAVIMAI**

TURINYS

I. Esminiø reikalavimø aprašymas .....	3
a - Ávadas.....	3
b - Aerodromo fizinės charakteristikos, infrastruktūra ir áranga .....	5
i) <i>Judėjimo laukas</i> .....	5
ii) <i>Kliūčių perskridimo aukštis</i> .....	7
iii) Vizualiosios ir nevizualiosios priemonės ir aerodromo áranga .....	7
iv) <i>Aerodromo duomenys</i> .....	8
c - Aerodromo eksploatavimas ir valdymas.....	9
i) Visiems aerodromø operatoriams taikomi reikalavimai .....	9
ii) <i>Avarinės, gelbėjimo ir priešgaisrinės tarnybos</i> .....	10
iii) <i>Aerodromo darbuotojai</i> .....	11
iv) Saugos valdymo sistema (SMS) .....	11
d - Aerodromo aplinka .....	12
II. Esminiai reikalavimai .....	13
A. - Fizinės charakteristikos, infrastruktūra ir áranga.....	13
1) Judėjimo laukas.....	13
2) Kliūčių perskridimo aukštis .....	14
3) Vizualiosios ir nevizualiosios priemonės ir aerodromo áranga .....	14
4) Aerodromo duomenys.....	15
B - Eksploatavimas ir valdymas .....	15
C - Aerodromo aplinka .....	17

## AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS DĖL ESMINIŲ REIKALAVIMŲ

### I. ESMINIŲ REIKALAVIMŲ APRAŠYMAS

#### a - Ávadas

- Šiame aiškinamajame memorandume aprašyta, kaip konsultuojantis su suinteresuotosiomis šalimis buvo parengti esminiai aerodromų saugos reikalavimai. Jo pagrindiniai tikslai – paaiškinti:
  - kas yra esminiai reikalavimai;
  - pavojaus identifikavimo, rizikos vertinimo ir prireikus – rizikos sumažinimo procesą, kuriuo buvo remiamasi rengiant esminius reikalavimus;
  - kaip esminiai reikalavimai atitinka ICAO standartus ir rekomenduojamą praktiką.
- Jau pavadinimas rodo, kad „*esminiai reikalavimai*“ yra sąlygos, kurios keliamos produktui, infrastruktūrai, asmeniui ar organizacijai ir kuriomis siekiama kaip galima geriau užtikrinti, kad jų naudojimas, veikla ar veiksmai nekeltų pavojaus visuomenei. Todėl esminiuose reikalavimuose numatytos priemonės, kurios padeda pašalinti ar iki pageidautino lygio sumažinti riziką, susijusią su specifine veikla, kai tai įmanoma. Kitaip tariant, tai nėra teisinis įsipareigojimas siekti tam tikrų kiekybinių rezultatų (pvz., toleruotinos saugos lygio), bet, atvirkščiai, tai yra įsipareigojimas įdiegti tam tikras priemones<sup>1</sup>, kurios sumažintų nepageidautiną riziką. Čia reikia pabrėžti, kad atitikties patikrinimas (sertifikavimo ar tvirtinimo procesai) nėra riziką mažinančios priemonės; tai patvirtinimas, kad tokios riziką mažinančios priemonės yra įgyvendinamos.
- Norint tiksliai apibrėžti tokias priemones, reikia nustatyti pavojus, susijusius su analizuojama veikla, ir įvertinti susijusią riziką. Esminiai reikalavimai yra priemonės, naudotinos tokiai rizikai sumažinti iki pageidautino lygio. Procesas yra toks:
  - bet kokio galimo įvykio, kuris galėtų sukelti pavojų aviacijos saugai, identifikavimas: t. y. pavojų identifikavimas;
  - galimų pasekmių vertinimas ir jų priskyrimas „sunkumo“ kategorijai;
  - įvykio tikimybės nesant jokių saugos priemonių (t. y. „tikimybės“) vertinimas;
  - sprendimas dėl rizikos priimtimumo (t. y. priimtina tik nepaprastai menka galimybė, jei tikėtinos pražūtingos pasekmės; didesnė tikimybė leidžiama, jei pasekmės yra mažiau sunkios);
  - riziką mažinančių priemonių, kurios sumažina pavojingo įvykio galimybę arba sušvelnina pasekmių sunkumą, kai rizika, susijusi su pavojumi, yra nepageidautina, apibrėžimas.
- Svarstant rizikos mažinimo priemones taip pat svarbu reikalauti, kad jos būtų proporcingos saugos tikslui. Tai reiškia, kad jos turi užtikrinti reikalingą saugos lygį ir nesudaryti perdėtų apribojimų, kurių nepateisintų siekiamas tikslas. Todėl šiuo atveju buvo siekiama tik numatyti atitinkamas nepageidautinos rizikos mažinimo priemones, susijusias su pavienio orlaivio, naudojamo aerodrome arba netoli jo, veikla. Rizikos, susijusios su galimu judančio orlaivio

<sup>1</sup> Ásipareigojimai taikyti priemones, palyginti su Ásipareigojimais siekti rezultatø.

susidūrimu, mažinimas laikomas kitokiu klausimu, kuris bus sprendžiamas atskirai, vertinant riziką, susijusią su skrydžių valdymo nuostatomis „nuo vartų iki vartų“ požiūriu<sup>2</sup>.

5. Todėl Agentūra kartu su GASR<sup>3</sup> specialistais pradėjo tyrimą, kuriuo siekiama nustatyti su pavienio orlaivio nusileidimo aerodrome, riedėjimo jame ir pakilimo iš jo veikla susijusių pavojų zonas. Įvertinus galimą riziką, sukurtos būtinos rizikos mažinimo priemonės (t. y. saugos tikslai arba esminiai reikalavimai) rizikai pašalinti arba sumažinti iki pageidautino lygio. Tada jos buvo suskirstytos į klasterius pagal asmenis, atsakingus už jų įgyvendinimą:
  - fizinės charakteristikos, infrastruktūra ir įranga (t. y. aerodromo projektavimas);
  - eksploatacija ir valdymas;
  - aerodromo aplinka.
6. Reikia nepamiršti, kad, kaip nurodyta konsultaciniame dokumente (NPA 06/2006), aerodromo savininkas ir operatorius gali būti labai skirtingi juridiniai asmenys. Plintant tendencijai liberalizuoti aerodromo paslaugų teikimą atrodo, jog taps įprasta, kad valstybinės įmonės, atsakingos už tokių paslaugų teikimo organizavimą, verčiau užsakys tokių paslaugų teikimą pagal ribotos trukmės sutartis, ir toliau išlikdamos infrastruktūros savininku. Tada būtų nesąžininga operatoriui užkrauti išipareigojimus, kuriuos įvykdyti gali tik savininkas. Taip pat įmonės, atsakingos už tokių paslaugų teikimą, gali neturėti įgaliojimų imtis priemonių į aerodromo išorines ribas nepatenkančiai aplinkai apsaugoti. Tada turi būti reikalaujama, kad pačios valstybės narės užtikrintų, kad būtų tinkamai imamasi tokių priemonių. Todėl aiškumo ir teisinio apibrėžtumo dėlei reikia aiškiai nustatyti, kas yra atsakingas už kiekvieno esminio reikalavimo laikymąsi.
7. Siekiant įvertinti pirmiau aprašyto požiūrio rezultatus buvo atliktas nuodugnus patikrinimas, siekiant išnagrinėti, kodėl buvo įvesti tam tikri esminiai reikalavimai, kokią riziką šie reikalavimai sumažino, ar naudotos priemonės buvo proporcingos saugos tikslui. Šie esminiai reikalavimai taip pat buvo palyginti su ICAO konvencijos 14 priedo I tomo *Aerodrome Design and Operations* [Aerodromo projektavimas ir naudojimas] ir II tomo *Heliports* [Sraigtašparnių aikštelės] nuostatomis, kad būtų patikrinta, ar jie leidžia valstybėms narėms laikytis savo ICAO konvencijos išipareigojimų, susijusių su sąveikumu ir aerodromo sauga visuotiniu lygiu.
8. Buvo stengtasi užtikrinti, kad numatyti esminiai reikalavimai tiktų ir būtų proporcingi visoms pagal EASA sistemą reguliuojamų orlaivių rūšims, įskaitant sukasparnius ir bendrąją aviaciją, visoms aviacijos veiklos (komercinės, verslo ir pramoginės) rūšims bet kokiame aerodrome ar prie jo (pvz., vienas kilimo ir leidimosi takas, daug kilimo ir leidimosi takų, sraigtašparnių aikštelės<sup>4</sup>, vandens aerodromai) ir laikantis bet kokių skrydžio taisyklių (instrumentinių ar vizualiųjų)<sup>5</sup>, kad būtų laikomasi bendros sistemos požiūrio, kuriuo paremta Bendrijos politika civilinės aviacijos saugos srityje. Žinoma, įgyvendinant taisykles ir priimtinas atitikties priemones (AMC) tinkamu laiku bus nustatyti būtini skirtumai.
9. Galiausiai, esminiai reikalavimai yra parengti siekiant leisti tiesiogiai įdiegti tam tikras veiklos rūšis. Todėl būtų įmanoma reguliuoti ne tik taikant įpareigojančias įgyvendinimo taisykles, bet ir naudojant lankstesnes ir neįpareigojančias priimtinas atitikties priemones, kurias turėtų įgyvendinti pramonė, operatoriai ir valdžios institucijos per savo pačių saugos valdymo sistemas, atitinkančias naujus geresnio reguliavimo aviacijos saugos srityje principus.

<sup>2</sup> Europos Komisija pareikalavo, kad Agentūra spręstų šią klausimą pagal Reglamento Nr. 1592/2002 2 konstatuojamąją dalį ir pateiktų pasiūlymus dėl oro navigacijos ir skrydžių valdymo saugos reguliavimo. Todėl buvo pradėtas darbas ir Agentūra ketina 2007 m. lapkričio mėn. paskelbti pranešimą apie pasiūlytą pakeitimą.

<sup>3</sup> Aerodromo saugos taisyklių kūrimo grupė.

<sup>4</sup> T. y. aerodromas (arba jo dalis), suprojektuotas naudoti atvykimui, išvykimui ir sukasparnių priežeminiam judėjimui.

<sup>5</sup> Pagal ICAO konvencijos 2 priedą *Rules of the Air* [Skrydžių taisyklės].

**b - Aerodromo fizinės charakteristikos, infrastruktūra ir áranga**

*i) Judėjimo laukas*

10. Aerodromą sudaro bent jau pakilimo ir nusileidimo zona. Projektuojant šią zoną svarbiausia užtikrinti pakankamą jos dydį, kad joje tilptų šia zona besinaudojantis orlaivis. Kitaip orlaivis gali užimti per daug vietos arba netilpti zonoje. Taip iškyla pavojus sugadinti orlaivį arba, jei greitis gana didelis, mirtinai sužaloti keleivius ar ant žemės esančius žmones, o tai būtų nepateisinama rizika. Šis klausimas nagrinėjamas esminių reikalavimų A skirsnio 1 dalies a punkto i papunktyje, kuriame nurodomi tinkami zonos matmenys. Šio skirsnio formuluotė leidžia tęsti dabartinę praktiką, kartu suteikdama galimybę tobulinti įgyvendinimo taisykles, atitinkančias, pavyzdžiui, ICAO konvencijos 14 priedo I tomo 3.1.6 ir 3.1.9 dalis.
11. Be to, nusileidimo ir pakilimo zona turi išlaikyti daugkartinę orlaivių, kuriuos numatoma joje naudoti, apkrovą. Iš tikrųjų, jei pakilimo ir nusileidimo zona dažnai naudosis jai per sunkus orlaivis, dėl to ši zona gali sparčiai nusidėvėti. Tam tikru metu tai gali turėti padarinių, pavyzdžiui, bus prarasta orlaivio kontrolė, dėl to įvyks avarija. Todėl esminių reikalavimų A skirsnio 1 dalies a punkto ii papunktis įpareigoja nusileidimo ir pakilimo zonos keliamąją gebą padaryti pakankamą. Jis yra suformuluotas tam, kad nebūtų įtraukti vandens aerodromai, kurių keliamoji geba priklauso nuo natūralių charakteristikų. Šis punktas taip pat atitinka ICAO konvencijos 14 priedo I tomo dalis, pvz., 3.1.20 dalį.
12. Be to, nusileidimo ir pakilimo zonoje, jei tai yra žemė ar žmogaus sukurta konstrukcija, negali susidaryti stovinčio vandens balos, o drenažo sistema turi būti tinkama ir gerai veikianti. Per didelis susikaupusio vandens kiekis gali, pavyzdžiui, būti orlaivių slydimo priežastis, dėl to galima prarasti kontrolę ir patirti avariją, o tai yra nepateisinama rizika. Esminių reikalavimų A skirsnio 1 dalies a punkto iii papunktyje reikalaujama šią zoną suprojektuoti taip, kad būtų užtikrintas veiksmingas vandens drenažas. Šis punktas atspindi ICAO konvencijos 14 priedo I tomo 3.1.18 dalies tikslą.
13. Žinoma, nusileidimo ir pakilimo zona taip pat negali būti išilginėje ar lateralinėje nuokalnėje, galinčioje apriboti įgulos matomumą arba dėl per didelio nuolydžio ar skirtingo nuolydžio darančioje zonos naudojimą pavojingą. Jei projektuojant nusileidimo ir pakilimo zoną į šiuos dalykus nekreipiama dėmesio, galima labai pabloginti orlaivių saugumą zonos eksploataavimo metu. Į šią riziką atkreipiamas dėmesys esminių reikalavimų A skirsnio 1 dalies a punkto iv papunktyje, kuris sutampa su ICAO konvencijos 14 priedo I tomo 3.1.12–3.1.19 dalimis.
14. Kitas pavojus, į kurį reikia atkreipti dėmesį, kyla dėl zonos paviršiaus charakteristikų. Orlaivio trintis gali būti nepakankama, todėl sumažėja stabdymo veiksmingumas ir orlaivis gali išvažiuoti už nusileidimo ar pakilimo zonos ribų arba pakeisti važiavimo kryptį. Kitas pavyzdys būtų tai, kad paviršiaus nelygumai gali daryti neigiamą poveikį orlaivio kilimui ar nusileidimui, sukeldami pernelyg didelį šokčiojimą, supimą, vibraciją ar kitus valdymo sunkumus. Dėl pirmiau minėtų dalykų gali įvykti mirtinos aviacijos avarijos. Todėl vienintelis praktiškas būdas sumažinti tokią nepageidautiną riziką – nustatyti atitinkamas paviršiaus charakteristikas, kad būtų išvengta tokių įvykių. Toks yra esminių reikalavimų A skirsnio 1 dalies a punkto v papunkčio tikslas, kuris atitinka ICAO konvencijos 14 priede nustatytus standartus bei rekomenduojamą praktiką (SARPS), pvz., tai, kas pateikta I tomo 3.1.21–3.1.25 dalyse.
15. Jei pavojų keliantis objektas paliekamas ar įrengiamas (pvz., nelūžtantys ženklai ar per didelės vizualiosios priemonės) nusileidimo ir pakilimo zonoje, orlaivis gali jį užkliudyti ir būti apgadintas arba netgi, jei tai nutinka esant gana dideliame greičiui, gali būti sužalojami ar žūti jame esantys asmenys. Todėl, laikantis ICAO konvencijos 14 priedo dalių, tokių kaip I tomo

- 9.9 ir 10.2 skyriai, esminių reikalavimų A skirsnio 1 dalies a punkto vi papunktyje reikalaujama, kad leidimosi ir kilimo zonose nebūtų objektų, kurie galėtų kelti nepageidautiną riziką.
16. Kai aerodrome yra daugiau nei viena nusileidimo ir pakilimo zona, potenciali rizika kyla orlaiviui, važiuojančiam per arti kitos nusileidimo ir pakilimo zonos ir tokiu būdu trukdančiam jos eksploatavimui. Nepažeidžiant skrydžių priemonių, tokių kaip taktinio skrydžių valdymo apribojimas, šio pobūdžio pavojų galima sumažinti tinkamai suprojektavus aerodromo išdėstymą, įskaitant pakankamus minimalius atstumus tarp nusileidimo ir pakilimo zonų, priklausomai nuo skrydžių procedūrų, nurodančių, kaip planuoti šiuos kilimo ir leidimosi takus. Esminių reikalavimų A skirsnio 1 dalies b punktas yra skirtas rizikos mažinimo priemonėms, susijusioms su projektavimu. Tai leis tobulinti įgyvendinimo priemones, taip pat atitinkančias ICAO konvencijos 14 priedo I tomo 3.1.10 ir 3.1.11 dalių nuostatas ir 14 priedo II tomo reikalavimus atstumams tarp sraigasparnių.
  17. Paskutiniame leidimosi ir pirmajame kilimo etape orlaivis yra taip arti žemės, kad reikia imtis atitinkamų priemonių bet kokiems nepageidaujamiems objektams (pvz., nelūžtančios antenos radijo navigacijai), su kuriais orlaivis galėtų susidurti, pašalinti. Todėl esminių reikalavimų A skirsnio 1 dalies c punktas ir jo i, ii, iii ir iv papunkčiai įpareigoja aplink nusileidimo ir pakilimo zoną įkurti tinkamas fizines charakteristikas turinčias saugos zonas, kuriose nebūtų jokių nepageidaujamų objektų. Šios zonos iš tiesų yra skirtos virš jų skrendančiam orlaiviui apsaugoti jam leidžiantis ar kylant arba neapsižiūrėjus per žemai leidžiantis, išvažiavus už leidimosi ir kilimo zonos krašto ar galo. Šios nuostatos leidžia plėtoti tikslesnes įgyvendinimo priemones, atitinkančias susijusias ICAO konvencijos 14 priedo I tomo ir II tomo 3 skyriaus dalis.
  18. Priklausomai nuo ant žemės ar žmogaus sukurtos struktūros esančio aerodromo paskirties nusileidimo ir pakilimo zonose gali reikėti įrengti orlaivių riedėjimo ir (arba) stovėjimo aikštelių zonas. Net riedant palyginti nedideliu greičiu susidūrimas su kliūtimi ar valdymo ant slidžių paviršių praradimas, taip pat nepakankama keliamoji geba gali sukelti avariją. Siekiant sumažinti šią riziką, tokios zonos turi būti suprojektuotos taip, kad leistų saugiai eksploatuoti orlaivį pagal visas iš anksto numatomas sąlygas. Šių zonų kriterijai yra nurodyti esminių reikalavimų A skirsnio 1 dalies d punkte ir jo i, ii, iii, iv ir v papunkčiuose, su nuorodomis į keliamąją gebą, vandens drenažą, nuokalnes, paviršiaus charakteristikas ir pavojingų objektų buvimą. Kad vėlesnėse įgyvendinimo taisyklėse šioms zonoms nebūtų nustatytos tokios pačios griežtos charakteristikos kaip nusileidimo ir pakilimo zonoms, šis klausimas nagrinėjamas atskirai. Šios nuostatos leidžia laikytis susijusių ICAO konvencijos 14 priedo I tomo dalių ir panašių II tomo 3 skyriaus reikalavimų, kurie taip pat svarbūs leidžiant sraigasparnius naudoti aerodromuose, pirmiausia skirtuose orlaiviams.
  19. Tie patys, kaip ir ankstesnėje dalyje, išaiškinti principai taip pat tinka kitai infrastruktūrai, pavyzdžiui, stovams, trapams ar kitai įrangai, su kuria susidūrus gali ištikti avarija. Esminių reikalavimų A skirsnio 1 dalies e punkte atkreipiamas dėmesys į šį klausimą ir leidžiama jį suderinti su ICAO konvencijos 14 priedo I tomo 3 skyriaus principais.
  20. Vis dažniau aerodromuose vykdoma įvairi veikla, kurios pobūdis gali būti visiškai komercinis ir taikomas keleiviams ar kitiems aerodromo klientams, nebūtinai susijusiems su orlaivių naudojimu. Šiems tikslams gali būti pagrįstai reikalingos specialios konstrukcijos, pastatai ar įranga. Ši veikla pati savaime, nors tiesiogiai nebūdama labai svarbi aviacijos saugai, gali netyčia sukelti papildomą pavojų saugai. Pavyzdžiui, naujas pastatas, netgi pats savaime nebūdamas kliūtis, gali sukelti papildomą orlaivio nestabilumą, dėl ko pilotas gali prarasti jo kontrolę. Kiti pavojaus, kurį gali sukelti tokie pastatai, pavyzdžiai: pažeidžiami skiriamieji atstumai, užstojamas matomumas ATC tarnybai ar aerodromo klientams, žalą sukeliančius pašalinius objektus sudarančios atliekos iš sandėliavimo zonų, saulę atspindintys stiklo plotai ar

kiti poliruoti paviršiai, navigacijos priemonių trikdžiai ar piloto matomumui trukdantis antžeminis apšvietimas... Visi jie gali potencialiai lemti orlaivio praradimą. Rizikos mažinimas numatytas esminių reikalavimų A skirsnio 1 dalies f punkte, o tai taip pat atsispindi ICAO konvencijos 14 priedo standartuose bei rekomenduojamoje praktikoje.

21. Galiausiai greitai besileidžiančio ar kylančio orlaivio susidūrimas su žmogumi, gyvūnu ar transporto priemone gali sukelti avariją. Esminių reikalavimų A skirsnio 1 dalies g punktas sumažina šią riziką, kartu atitinkdamas ICAO konvencijos 14 priedo I tomo 3 skyriaus nuostatas.

ii) *Kliūčių perskridimo aukštis*

22. Aviacijos saugos statistiniai duomenys rodo, kad leidimasis ir kilimas yra pavojingiausi skrydžio etapai. Būtent šiuose skrydžio etapuose orlaiviai skrenda žemai virš aerodromo ar jį supančios teritorijos. Tada būtina užtikrinti, kad būtų galima nustatyti naudojamas atvykimo ir išvykimo trajektorijas, kuriose leidžiantis ar kylant būtų pakankamas perskridimo virš žemės ar kliūčių aukštis už aerodromo išorinių ribų ir jose. Susiję maršrutai ar zonos yra neatskiriama aerodromo projekto dalis, nes nebūtų galima saugiai naudotis aerodromu, jei trajektorijoje, kurios vidutinis orlaivis galėtų laikytis tame aerodrome, nebūtų tokio perskridimo aukščio. Toks yra esminių reikalavimų A skirsnio 2 dalies ir jos a ir b papunkčių tikslas. Jis atspindi ICAO konvencijos 14 priedo 4 skyrių *Obstacle restriction and removal* [Kliūčių ribojimas ir pašalinimas] ir ICAO konvencijos Dokumentą Nr. 8168 *Departure, Arrival and Landing procedures* [Išvykimo, atvykimo ir nusileidimo procedūros].

iii) *Vizualiosios ir nevizualiosios priemonės ir aerodromo áranga*

23. Jeigu skrydžio įgula atlieka operacijas nežinomame aerodrome arba yra pablogėjęs matomumas, simboliai, ženklai, ženklinimas ir kitos vizualiosios ir nevizualiosios priemonės turi būti vienareikšmiškai suprantamos be jokios galimos painiavos. Kitu atveju orlaivis galėtų nusileisti ne toje pakilimo ir nusileidimo zonos vietoje, nukrypti nuo riedėjimo tako ašinių linijų ar būti pastatytas ne toje vietoje, o tai galėtų padidinti riziką sukelti avariją. Be to, tokia informacija turi būti vienareikšmiškai pateikiama bet kokiais orlaivio įgulai bet kokiam aerodrome visame pasaulyje, kad aplinkos nepažįstanti orlaivio įgula nedarytų klaidingų manevrų. Todėl būtina įstatymuose reikalauti, kad į aerodromo projektą būtų įtrauktos ir priemonės bei ženklinimas, kurių reikia tokiai rizikai sumažinti. Toks yra esminių reikalavimų A skirsnio 3 dalies a punkto, kuriame atspindimi įvairių ICAO konvencijos 14 priedo 5 skyriaus dalių reikalavimai, tikslas. Reikėtų pažymėti, kad formuluočės taip pat tinka radijo navigacijos priemonėms, nes jos savo funkcija taip pat prisideda prie aerodromo saugos ir sąveikumo. Įgyvendinimo taisyklių, priimtinių atitikties priemonių ir susijusių taisyklių kūrimo procesų dubliavimosi bus vengiama griežtai derinant su Bendro Europos dangaus darbo programa.
24. Patirtis rodo, kad didelė žala orlaiviams sukeliama riedėjimo ir stovėjimo operacijų metu<sup>6</sup> dėl pirmiau minėtų priemonių ir įrangos gedimų ar pablogėjimo (pvz., teikiama nepakankamai tiksli informacija ar staigiai nutraukiama paslauga); todėl aerodromo įrangos diegimas, veikimas ir eksploatavimas yra neatskiriama aerodromo saugos užtikrinimo dalis. Todėl susijusiai rizikai mažinti buvo įtrauktas esminių reikalavimų A skirsnio 3 dalies b punktas.
25. Be to, dauguma vizualiųjų ir nevizualiųjų priemonių yra sistemos, kurių nepertraukiamas veikimas priklauso nuo elektros srovės tiekimo. Bet koks elektros srovės tiekimo sutrikimas neturi sudaryti padėties, pabloginančios skrydžio įgulai teikiamą esminę informaciją. Išskrendant blogo matomumo sąlygomis nepageidautina rizika galėtų atsirasti tuomet, jei užgestų kilimo ir leidimosi tako žiburiai arba naktį besileidžiant orlaiviui staiga užgestų

<sup>6</sup> Žr. [http://www.flightsafety.org/gap\\_home](http://www.flightsafety.org/gap_home), kur Skrydžio saugos fondas (FSF) apskaičiavo, kad bendra tokio avarijų ar incidento sukelta žala yra maždaug 10 milijardų JAV dolerių (2006 m.) per metus. Ši tema toliau nagrinėjama reglamento poveikio vertinime.

artėjimo leidžiantis apšvietimo sistema. Tai tinka ir radijo navigacijos signalams. Štai kodėl rizikos mažinimas esant elektros tiekimo vizualiosioms ir nevizualiosioms priemonėms sutrikimui buvo ištrauktas į esminių reikalavimų A skirsnio 3 dalies c punktą, ir tai atitinka ir ICAO konvencijos 14 priedo I tomo 8 skyriuje, apimančiame elektros srovės tiekimo visoms oro navigacinėms infrastruktūroms sistemas, nustatytus principus. Kaip jau minėta, kuriant išsamias įgyvendinimo taisykles ir tikrinimo procesus bus vengiama galimo dubliavimosi su Bendro dangaus programa.

26. Papildant dvi pirmesnes pastraipas, siekiant užtikrinti sėkmingą vizualiųjų ir nevizualiųjų priemonių veikimą, taip pat turi būti numatyta apsauga nuo išorinių veiksnių. Tyčiniiais pažeidimais ar sabotazu staiga galėtų būti sugadintas navigacinis švyturys. Tokia padėtis gali sukelti nepageidautiną riziką. Esminių reikalavimų A skirsnio 3 dalies d punkto tikslas – sumažinti tokią riziką. Jis taip pat atitinka ICAO konvencijos 14 priedo I tomo 9 skyriaus nuostatas.
27. Be to, radiacijos šaltiniai ar judantys objektai gali sukelti orlaivio naudojamų radijo navigacijos signalų anomalijas. Aerodromo išorinių ribų viduje yra daug radiacijos šaltinių, nes jų reikia oro navigacijai, taip pat yra ir aerodrome ar net judėjimo lauke judančių transporto priemonių. Taigi esminių reikalavimų A skirsnio 3 dalies e punktu siekiama sumažinti nepageidautiną riziką, kurią šie veiksniai gali kelti, kaip reikalaujama ir ICAO konvencijos 10 priede, skirtame apsauginėms radijo navigacijos priemonėms. Šis esminis reikalavimas taip pat turėtų būti nagrinėjamas kartu su esminių reikalavimų B skirsnio 1 dalies b punktu ir C skirsnio 1 dalimi, kurios skirtos operatoriui ir valdžios institucijoms ir kuriomis siekiama sumažinti tą pačią riziką, kai jie turi tą riziką kontroliuoti.
28. Galiausiai darbuotojams, eksploatuojantiems ar naudojančioms aerodromo įrangą, kuri gali sukelti nepageidautiną riziką aviacijos saugai, turi būti suteikta tinkama informacija ir aiškiai nurodyta, kokios yra galimai nesaugios sąlygos. Tuo tikslu buvo sukurtas esminių reikalavimų A skirsnio 3 dalies f punktas.

iv) *Aerodromo duomenys*

29. Aerodromas turi sukurti duomenų bazę, kurioje būtų įvairi informacija apie aerodromo fizines charakteristikas, pavyzdžiui, jo padėtį, įvairių pavojingų taškų iškilimą, nusileidimo ir pakilimo zonų matmenis ir kryptis, manevravimo zonų matmenis ir įvairių rūšių vizualiųjų ir nevizualiųjų priemonių buvimą bei vietą. Šie duomenys visą laiką turi būti teisingi, kad būtų užtikrinti saugūs aerodromo orlaivio skrydžiai. Todėl turi būti pateikiami patys naujausi tiesiogiai susiję duomenys. Skrydžio įgulai pateikta neteisinga informacija galėtų sukelti didelę riziką, pavyzdžiui, galimybę susidurti su duomenyse nenurodyta kliūtimi. Dėl tos priežasties buvo parengtas esminių reikalavimų A skirsnio 4 dalies a punktas, kuris savo ruožtu atitinka 14 priedo I tomo 2 skyrių.
30. Ankstesnėje dalyje kalbama apie būtinybę sukurti svarbių aerodromo duomenų bazę ir nuolat ją atnaujinti. Tačiau vien to neužtenka. Skrydžio įgula taip pat turi gauti tinkamus, įskaitomus, išsamius ir vienareikšmius duomenis. Kalbant apie pirmiau esančiame iii punkte pateiktus reikalavimus, tokie aviatoriams prieinami pakankamai tikslūs standartizuoto formato duomenys padidins saugą ir sąveikumą. Todėl labai svarbu yra šių duomenų teisingumas, vientisumas ir pateikimo forma, ypač šiuolaikinėms navigacijos įrangos duomenų bazėms. Jei duomenys yra dviprasmiški, klaidinantys ar iškraipyti, jie negali perteikti būtinos informacijos, o tai gali sukelti tokį pat pavojų, kaip nesant jokių duomenų, arba, dar blogiau, duomenys gali būti neteisingai suprasti ir taip susidarytų nesaugi padėtis. Tai teigiama esminių reikalavimų A skirsnio 4 dalies b punkte, kuris atitinka 14 priedo I tomo 2 skyriaus nuostatas.



31. Siekiant papildyti pirmiau apibūdintus aerodromo duomenis, taip pat svarbu nustatyti būdus ir priemones jiems perduoti operatyviai ir neiškreipiant turinio. Kokį pavojų gali sukelti klaidingi duomenys ar pavėluotas jų gavimas, akivaizdu iš to, kas pasakyta pirmiau. Esminių reikalavimų A skirsnio 4 dalies c punkto tikslas – užtikrinti operatyvų ir nepertraukiamą duomenų perdavimą; jis taip pat atitinka ICAO konvencijos 14 priedo 2 skyriaus nuostatas.

**c - Aerodromo eksploatavimas ir valdymas**

*i) Visiems aerodromų operatoriams taikomi reikalavimai*

32. Esminių reikalavimų formuluotė buvo rūpestingai rengiama, kad nebūtų sukurti įsipareigojimai siekti rezultatų, kurių operatoriai neišstengtų pasiekti. Vietoj to, vartojamas veiksmožodis „parodyti“, kad būtų palikta galimybė rinktis iš įvairių galimybių, kurios padėtų laikytis reikalavimų, pvz.:

- tiesiogiai vykdyti ir dokumentais patvirtinti susijusias užduotis;
- sudaryti sutartis ir, jei reikia, paslaugų lygio sutartis su kita bendrove;
- pateikti įrodymų, pvz., teisėtu viešosios institucijos sprendimu, kad funkcijas vykdo kompetentingas subjektas (pvz., paskirtasis oro eismo paslaugų teikėjas skrydžių valdymo bokšto paslaugoms teikti ar viešosios gelbėjimo ir priešgaisrinės tarnybos), pagal atitinkamus susitarimus.

33. Pagrindinė operatoriaus atsakomybė – užtikrinti, kad aerodromas visada būtų naudojamas optimalios saugos sąlygomis. Šis teiginys prisimenamas esminių reikalavimų B skirsnio 1 dalyje. Juo savo ruožtu reikalaujama, kad aerodromo operatorius turėtų būtinas priemones, kurios apima žmogiškuosius išteklius, medžiagas ir įrangą, organizaciją ir procedūras, proporcingas aerodromo aptarnaujamų orlaivių skrydžių mastui, sudėtingumui ir tipui. Tai atspindi esminių reikalavimų B skirsnio 1 dalies a punkte.

34. Aerodromo operatorius turi užtikrinti, kad aerodromas nuolat atitiktų esminių reikalavimų A skirsnio reikalavimus. Kai dėl kokių nors priežasčių aerodromas ar jo dalis nebeatitinka reikalavimų, net jei tai nutinka laikinai, operatorius turi imtis atitaisomųjų veiksmų arba panaudoti pavojų mažinančias priemones ir perduoti susijusią informaciją orlaivio operatoriams. Tokios priemonės gali būti įvairios - nuo aerodromo uždarymo iki procedūrų, skirtų laikiniems pavojams kompensuoti. Šis pagrindinis principas yra išdėstytas B skirsnio 1 dalies b punkte ir atspindi nuostatas, išdėstytas ICAO konvencijos 14 priedo 2.9 dalyje ir ICAO *Manual for the Certification of Aerodromes* [Aerodromų sertifikavimo vadovo] 1 priedėlio 4.5 dalyje.

35. Jei besileidžiantis ar kylantis orlaivis susiduria su gyvūnu ar paukščiu, tai gali apgadinti orlaivį ir sukelti avariją. Dėl šių priežasčių svarbu, kad aerodromo operatoriai sukurtų ir įgyvendintų sistemas ar procedūras, leidžiančias aerodrome ir aplink jį stebėti ir kontroliuoti paukščius ir gyvūnus, taip užtikrinant, kad jie neturėtų neigiamo poveikio orlaivių saugumui. Šis įpareigojimas atspindi esminių reikalavimų B skirsnio 1 dalies c punkte ir taip pat atitinka ICAO konvencijos 14 priedo I tomo 9.4–9.10 dalyse nustatytus standartus bei rekomenduojamą praktiką.

36. Be to, transporto priemonių ir asmenų judėjimą judėjimo zonoje ir kitose eksploatacijos zonose koordinuojančios procedūros turi būti tobulinamos ir taikomos, kad būtų galima išvengti susidūrimo su orlaiviais ir jų apgadینimo. Šie tikslai ir išaiškinimas yra esminių reikalavimų B skirsnio 1 dalies d punkto pagrindas. Iš esmės čia išdėstytas požiūris visiškai atitinka ICAO konvencijos 14 priedo I tomo 9 skyrių.

37. Dėl labai akivaizdžių priežasčių blogomis oro sąlygomis, pablogėjusio matomumo sąlygomis ar naktį aerodromo negalima eksploatuoti, neturint tinkamų skrydžių procedūrų, taikytinų būtinų

nuostatų bei atitinkamos įrangos. Tokių priemonių nebuvimas aerodrome, kuris turėtų būti eksploatuojamas minėtosiomis sąlygomis, galėtų sukelti avariją. Todėl buvo sukurtas esminių reikalavimų B skirsnio 1 dalies e punktas, kuris taip pat atspindi panašius principus, apibrėžtus ICAO Aerodromų sertifikavimo vadovo 1 priedėlio 4.16 dalyje.

38. Saugų orlaivio naudojimą aerodrome gali lemti įvairūs veiksniai. Aerodromas yra vienas iš šių veiksmų – jo operacijos paslaugų grandinėje su kitais susijusiais veikėjais turi būti saugiai susietos ir koordinuojamos. Tai ypač būdinga patiems skrydžių operatoriams, antžeminių paslaugų bendrovėms, degalų tiekėjams ir kitų paslaugų teikėjams, kurių veikla gali kelti nepageidautiną riziką aviacijos saugai. Dėl koordinavimo, susijusio su saugiais skrydžiais, svarbos būtina to reikalauti teisiniu lygiu, kaip nurodyta esminių reikalavimų B skirsnio 1 dalies f punkte. Tai taip pat atspindima ICAO Aerodromų sertifikavimo vadovo 2.2 dalies e punkte.
  39. Yra žinoma, kad ne viename aerodrome antžeminių paslaugų teikėjai teikia orlaivių papildymo degalais paslaugas, o tai nepatenka į aerodromo operatoriaus atsakomybės sritį. Bet šis operatorius, žinoma, galėtų būti atsakingas už degalų talpyklų zonas ir (arba) vamzdinius. Todėl įtrauktas B skirsnio 1 dalies g punktas, kuriame dar kartą vartojamas veiksmas „parodyti“, kad punktas tiktų įvairiems organizaciniams modeliams.
  40. Galiausiai akivaizdu, kad su sauga susiję aerodromo įrenginiai (pvz., gelbėjimo ir priešgaisrinės tarnybos (RFFS), vizualiosios ir nevizualiosios priemonės, kt.) turi būti tinkamai eksploatuojami ir tikrinami, kad būtų tinkami naudoti. Todėl turi egzistuoti ir praktiškai būti naudojamos tinkamos instrukcijos, kaip atspindima esminių reikalavimų B skirsnio 1 dalies h punkte.
- ii) *Avarinės, gelbėjimo ir priešgaisrinės tarnybos*
41. Aerodromo avarinis planavimas yra aerodromo parengimo jame ar jo apylinkėse iškilančioms ekstremalioms situacijoms planavimo procesas. Toks parengimas yra esminė priemonė mažinant galimų avarių sunkumą. Šiame plane turi būti numatytas visų susijusių veikėjų atsako koordinavimas tokiu atveju. Netinkamai valdomas iš pradžių nepavoingas incidentas galėtų tapti labai rimtas ir būti žūtis priežastis. Todėl labai svarbu susijusią riziką mažinti iš anksto planuojamomis avarinėmis priemonėmis. Šios priemonės yra nurodytos B skirsnio 1 dalies e punkte, kuris taip pat atspindi ICAO konvencijos 14 priedo I tomo 9 skyriaus 1 dalį. Net jei šis planas yra dalis bendro plano, kurį valdo įmonės, nesusijusios su aerodromo operatoriumi, šis vis tiek turėtų sukurti ir taikyti būtinas procedūras, kad susidorotų su susidarančiomis kritiškoms situacijomis (pvz., instrukcijos ir informacija atsakingiems darbuotojams, kad šie susisiektų su kitomis šalimis, kurios, kaip numatyta, turi skubiai įsikišti).
  42. Akivaizdžios priemonės, leidžiančios susidoroti su kritiškoms situacijomis, – sukurti ir palaikyti veikiančias atitinkamas gelbėjimo ir priešgaisrines tarnybas (RFFS), kaip reikalaujama ICAO konvencijoje nustatytuose standartuose ir rekomenduojamoje praktikoje<sup>7</sup>. Tokios paslaugos turi būti proporcingos aerodromu besinaudojančiam orlaiviui ir darbuotojų, ir gesinimo priemonių atžvilgiu, bet Agentūra mano, kad, atsižvelgiant į gautus komentarus, svarbu užtikrinti pakankamą lankstumą, kad būtų išlaikyta sąnaudų ir saugos poreikių pusiausvyra priimant sprendimą dėl minėtųjų tarnybų dydžio. Todėl atitinkamai sukurtas esminių reikalavimų B skirsnio 1 dalies j punktas.

<sup>7</sup> T. y. 14 priedo 4 leidimas, su 2004 m. liepos 11 d. 7 pakeitimu ir 2006 m. liepos 11 d. 8 ir 9 pakeitimais, kur pagal tai, kokiais aerodromais „paprastai naudojasi“ lėktuvai, nustatoma gelbėjimo ir priešgaisrinio tarnybų kategorija.

iii) *Aerodromo darbuotojai*

43. Kaip ir skrydžio įgulos nariams, aerodromo operacijose ar priežiūroje dalyvaujantiems asmenims, kurių veikla gali turėti poveikį orlaivių skrydžių saugai, taip pat turi būti privalomi atitinkami mokymai, kvalifikaciniai ir nuolatinės kompetencijos reikalavimai, susiję ne tik su jų specifinėmis užduotimis, bet platesne prasme ir su aviacijos saugos taisyklėmis ir procedūromis, taikomomis aerodromo operacijoms. Be to, kad ir koks būtų reikalingas kompetencijos lygis, šių žmonių žinios turi būti atnaujinamos atsižvelgiant į svarbius aerodromo eksploatavimo pasikeitimus. Štai kodėl B skirsnio 1 dalies k punkte nurodoma, jog būtina, kad šie žmonės būtų parengti, turėtų kvalifikaciją ir visuomet būtų kompetentingi atlikti su sauga susijusias pareigas. Šis principas jau nustatytas ICAO Aerodromų sertifikavimo vadovo 3D.2 dalyje.
44. Visi leidimą be priežiūros patekti į judėjimo lauką ar kitas eksploatacijos zonas turintys asmenys gali sukelti nepageidautiną riziką orlaivių operatoriams, jei nėra tinkamai parengti arba informuoti apie nustatytas šių zonų saugos procedūras. Tai taikoma ne tik aerodromo operatoriaus ar jo rangovų darbuotojams, bet ir kitiems subjektams (pvz., antžeminių paslaugų teikėjams), turintiems įgaliojimą veikti aikštelėse prieš angarą ar kitose eksploatacijos zonose. Toks yra esminių reikalavimų B skirsnio 1 dalies l punkto, taip pat taikomo bet kokios transporto priemonės vairuotojams aerodrome, tikslas. Šis esminis reikalavimas visiškai atitinka tiesiogiai susijusias ICAO konvencijos 14 priedo I tomo 9 skyriaus nuostatas.
45. Žinoma, ir pirmiau ii punkte minimose gelbėjimo ir priešgaisrinėse tarnybose turi dirbti darbuotojai, ne tik apskritai parengti užsiimti panašia veikla, bet ir konkrečiai parengti bei medicinos požiūriu tinkami dirbti aviacinėje aplinkoje. Tai atspindima esminių reikalavimų B skirsnio 1 dalies m ir n punktuose.

iv) *Saugos valdymo sistema (SMS)*

46. Kaip rodo pirmiau pateiktas esminių reikalavimų, už kuriuos atsakingi operatoriai, sąrašas, saugioms aerodromo operacijoms užtikrinti tam tikrą skaičių pavojų mažinančių priemonių įvairiose srityse, kruopščiai derindami savo veiksmus, turi įgyvendinti atitinkamai parengti asmenys. Kai aerodromas pasiekia tam tikrą sudėtingumo lygį, tai galima pasiekti tik sukūrus ir įgyvendinus tinkamą valdymo sistemą, aprėpiančią saugą ir kokybę būtinu eksploatacijos lygiu. Tokios sistemos tikslas turėtų būti nuolatinis tobulėjimas, pagrįstas nuolatiniu incidentų analizavimu ir avarių prevencija, taip pat tikros saugos kultūros skatinimu. Tai plačiai pripažinta tarptautinėje aerodromų aplinkoje ir atspindima ICAO konvencijos 14 priedo 1.5.3 standartuose, kur reikalaujama oficialios saugos valdymo sistemos (SMS) visiems sertifikuotiems aerodromų operatoriams. Žinoma, tokia sistema turi atitikti atitinkamus kriterijus, kaip apibūdinta to paties priedo 1 skyriaus 4 dalyje.
47. Kaip išaiškina pačioje nuomonėje, Europoje labai remiamas visų viešojo naudojimo paskirties aerodromų operatorių sertifikavimas. Tačiau taip pat sutinkama, kad mažos organizacijos vargu ar gali įgyvendinti tikrą saugos valdymo sistemą; tokios naštos užkrovimas mažų aerodromų operatoriams būtų neproporcingas faktinei su jų operacijomis susijusiai rizikai. Nors ICAO reikalauja tokios sistemos, reikia turėti omenyje, kad pirmiau minėti standartai taikomi tik aerodromams, skirtiems tarptautiniams skrydžiams, ir tokie aerodromai retai yra maži. Todėl Agentūra mano, kad tik iš palyginti sudėtingų aerodromų operatorių turėtų būti reikalaujama įdiegti saugos valdymo sistemą.
48. Norint apibrėžti sudėtingumo lygį, atsižvelgiant į gautus komentarus dėl NPA 06/2006 dokumente pateiktų pasiūlymų ir laikantis ICAO konvencijos išipareigojimų, paprastas sprendimas galėtų būti saugos valdymo sistemą taikyti tik tarptautiniam komerciniam oro transportui naudojamų aerodromų operatoriams. Tačiau dėl to gali susidaryti sunkumų Bendrijos kontekste, kur visi viešojo naudojimo paskirties aerodromai apibrėžiami kaip tinkami Bendrijos

vidaus oro transportui. Todėl būtina patikslinti, ar mes tikrai norime apriboti reikalavimą sudėtingiems aerodromams. Agentūra mano, kad tai galima pasiekti sąvoką „naudojamas komercinėms operacijoms“ aiškinant kaip sąvoką, reiškiančią reguliarius skrydžius aptarnaujančius aerodromus<sup>8</sup>. Toks yra esminių reikalavimų B skirsnio 2 dalies tikslas.

#### **d - Aerodromo aplinka**

49. Kaip paaiškinta 6 dalyje, kai kurie svarbūs elementai, būtini mažinant su aerodromo sauga susijusius pavojus, paprastai gali nebūti teisiškai priskirti aerodromo savininkui ar operatoriui. Priežastis ta, kad šie pavojai kyla už aerodromo išorinių ribų, ir aviacijos veikėjai negali jų tiesiogiai kontroliuoti ar sumažinti. Todėl, Agentūros manymu, šis pagrindinio reglamento išplėtimas yra tinkama priemonė susijusios rizikos klausimams spręsti, reikalaujant, kad valstybės narės užtikrintų tinkamų priemonių saugos pavojams, su kuriais negali susitvarkyti aerodromo savininkai ar operatoriai, buvimą. Todėl C skirsnyje pateikiami esminiai reikalavimai, kuriuos turi įdiegti valstybės narės, kurios, žinoma, gali pačios nuspręsti, kokias priemones naudoti reikalaujamiems tikslams pasiekti.
50. Aplink aerodromą nustatyta oro erdvė turi būti išlaikoma be kliūčių, kad orlaiviai galėtų kilti ir leistis saugiai. Tai susiję iš esmės su už išorinių aerodromo ribų esančiomis kliūtėmis, kurios gali paveikti aerodromo projektą ar operacijas. Vykstant pokyčiams ar statyboms turi būti įsitikinta, ar gali būti sumažinta tokiam aerodrome kylančių ir besileidžiančių orlaivių sauga. Jei aerodromas įvertinamas kaip potencialiai pavojingas, siekiant sumažinti tokios naujos kliūtės poveikį, kliūtis turėtų būti nesudaroma arba pašalinama, arba turi būti pakeičiamos atvykimo ir (arba) išvykimo procedūros. Taip pat jo kūrimui galima taikyti tokias sąlygas, kaip apšvietimas. Tokiam vertinimui ir jo išvadų įgyvendinimui reikalingos tinkamos konsultacijos su susijusia aviacijos institucija, aerodromo savininku ar operatoriumi bei vietos teritorijų valdymo viešąja institucija ir laiku imtis rizikos mažinimo priemonių. Toks yra esminių reikalavimų C skirsnio 1 dalies tikslas, kuris atitinka ICAO konvencijos 14 priedo I tomo 4 skyriaus rekomendaciją.
51. Kitokia veikla, galinti kelti pavojų aerodromo operacijų saugai, taip pat turi būti kontroliuojama. Nauji žemės panaudojimo būdai gali turėti poveikį geografiniams duomenims, kuriais remiantis nustatomi atvykimo ir išvykimo maršrutai. Nauji pastatai ir kitos konstrukcijos, net nepriskirtos kliūtims, gali sukelti pavojingus papildomo sutrikimo padarinius. Lazerio ir kiti neaviaciniai žiburiai gali akinti įgulą arba kelti jai abejonių. Dideli saulės fotovoltiniai skydai arba vėjo turbinos ne tik gali būti pavojingos kliūtys, bet ir atitinkamai sukurti pavojingus intensyvius šviesos atspindžius arba trikdyti radijo navigacijos signalus. Žmogaus veikla gali pritraukti laukinius gyvūnus į aerodromo apylinkes ir taip padidinti pavojų čia vykdomoms orlaivių operacijoms. Dėl tokių priežasčių buvo sukurta esminių reikalavimų C skirsnio 2 dalis, kad būtų imtasi priemonių orlaiviams apsaugoti nuo tokios veiklos, kaip aprašyta 14 priedo I tomo 5 ir 9 skyriuose ir susijusiose II tomo dalyse.
52. Esminių reikalavimų B skirsnio 1 dalies i punkte reikalaujama, kad būtų avarinis susidorojimo su aerodrome ar netoliese įvykstančiomis avarijomis planas. Patirtis rodo, kad didelė dalis avarių kylant ar leidžiantis įvyksta už išorinių aerodromo ribų, kur nėra tiesioginės aerodromo operatoriaus atsakomybės. Todėl reikia sukurti avarinio susidorojimo planą tokioms avarinėms

<sup>8</sup> 2006 m. liepos 18 d. COM(2006) 396 – Pasiūlyme dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl bendrų taisyklių teikiant oro susisiekimo paslaugas Bendrijoje (pakeistas) siūlomos tokios apibrėžtys:

**Reguliarus oro susisiekimo paslauga** – tai skrydžių, atitinkančių visas toliau nurodytas charakteristikas, serijos:

- skrydis keleiviams, kroviniams ir (arba) paštui vežti skirtu orlaiviu už atlygį vykdomas taip, kad visuomenės atstovai galėtų nusipirkti atskirą vietą kiekvienam skrydžiui (tiesiogiai iš oro vežėjo arba jo įgaliotųjų atstovų);
- skrydis vykdomas taip, kad būtų užtikrintas susisiekimas tarp dviejų tų pačių arba daugiau oro uostų:
  - pagal paskelbtą tvarkaraštį; arba
  - skrydžius vykdančias reguliariai ir dažnai, kad jie sudarytų suvokiamas sistemiską serijas.

situacijoms, kadangi priemonių kartu imasi ir aerodromas, ir vietinės gelbėjimo ir priešgaisrinės tarnybos. Todėl esminių reikalavimų C skirsnio 3 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės užtikrintų avarinių tarnybų koordinavimą. Tai taip pat apibrėžta ICAO konvencijos 14 priedo I tomo 9 skyriuje.

53. Nors skrydžiams taikomuose reglamentuose reikalaujama, kad skrydžių operatoriai nenaudotų aerodromų, kurie neatitinka orlaivio tipo ir numatytų operacijų, kai kurie operatoriai vis tiek tai daro. Tokia praktika, kuri gali ne tik pažeisti infrastruktūrą, bet ir sukelti nepageidautiną riziką aerodrome esantiems asmenims ir daiktams, yra draudžiama. Tačiau tokiais atvejais nėra lengva užtikrinti vykdymą, nes paprastai operatoriaus ir aerodromo kompetentingos institucijos yra skirtingos, dažnai ir iš skirtingų šalių. Nors nesiginčijama, kad sprendimą naudoti aerodromą turėtų priimti pats skrydžio operatorius, ypač avarinėse situacijose, už piktnaudžiavimą turėtų būti baudžiama. Toks yra esminių reikalavimų C skirsnio 4 dalies, kur reikalaujama, kad valstybės narės tokiais atvejais imtųsi veiksmų, tikslas.

## II. ESMINIAI REIKALAVIMAI

### A. - Fizinės charakteristikos, infrastruktūra ir áranga

#### 1) *Judėjimo laukas*

- a) Aerodrome turi būti nustatyta orlaivių nusileidimo ir pakilimo zona.
  - i) Nusileidimo ir pakilimo zona turi būti pakankamo dydžio, kad numatytas orlaivis galėtų naudotis įrenginiais.
  - ii) Kai reikia, nusileidimo ir pakilimo zonos keliamoji geba turi būti pakankama daugkartiniams numatyto orlaivio skrydžiams atlaikyti. Daugkartiniams skrydžiams neskirtos zonos turi gebėti tikrai išlaikyti orlaivį.
  - iii) Kai reikia, nusileidimo ir pakilimo zona turi būti suprojektuota taip, kad užtikrintų vandens drenažą ir apsaugotų nuo stovinčio vandens, keliančio nepageidautiną riziką orlaivio skrydžiams.
  - iv) Nuolydis ir skirtingas nuolydis nusileidimo ir pakilimo zonoje neturi kelti nepageidautinos rizikos orlaivio skrydžiams.
  - v) Paviršiaus charakteristikos turi tiktai numatytam naudoti orlaiviui.
  - vi) Nusileidimo ir pakilimo zonoje neturi būti kliūčių, galinčių kelti nepageidautiną riziką orlaivio skrydžiams.
- b) Kai yra kelios nusileidimo ir pakilimo zonos, jos turi būti tokios, kad nekeltų nepageidautinos rizikos orlaivio skrydžiams.
- c) Aplink nusileidimo ir pakilimo zoną turi būti nustatytos teritorijos. Šios teritorijos turi būti skirtos virš jų skrendančiam orlaiviui apsaugoti jam leidžiantis ar kylant, arba sušvelninti pasekmes neapsižiūrėjus per žemai leidžiantis, išvažiavus už leidimosi ir kilimo zonos krašto ar galo.
  - i) Šių teritorijų dydis turi tiktai numatytiems orlaivio skrydžiams.
  - ii) Nuolydis ir skirtingas nuolydis šiose zonose neturi kelti nepageidautinos rizikos orlaivio skrydžiams.

- iii) Šiose teritorijose neturi būti kliūčių, galinčių kelti nepageidautiną riziką orlaivio skrydžiams. Tai neturėtų sutrukdyti tose zonose statyti lūžtančių įrenginių, jei jie reikalingi, kad padėtų orlaivio skrydžiams.
- iv) Kiekvienos teritorijos keliamoji geba turi būti pakankama, kad jas būtų galima naudoti pagal paskirtį.
- d) Orlaivių riedėjimui ir stovėjimo aikštelėms naudotinos aerodromo zonos, taip pat su jomis susijusios aplinkinės teritorijos, turi būti suprojektuotos taip, kad leistų saugiai eksploatuoti orlaivį, ketinantį naudotis tam tikra įranga numatytomis sąlygomis.
  - i) Šių zonų keliamoji geba turi būti pakankama numatyto orlaivio pakartotiniams skrydžiams išlaikyti, išskyrus tik planuojamas retkarčiais naudoti zonas, kurios turi gebėti tikrai išlaikyti orlaivį.
  - ii) Tos zonos turi būti suprojektuotos taip, kad užtikrintų vandens drenažą ir apsaugotų nuo stovinčio vandens, keliančio nepageidautiną riziką orlaivio skrydžiams.
  - iii) Nuolydis ir skirtingas nuolydis šiose zonose neturi kelti nepageidautinos rizikos orlaivio skrydžiams.
  - iv) Šių zonų paviršiaus charakteristikos turi tiktai numatytam naudoti orlaiviui.
  - v) Šiose teritorijose neturi būti kliūčių, galinčių kelti nepageidautiną riziką orlaiviams. Tai neturi trukdyti įrangai, kurią toje zonoje reikia pastatyti specialiai paženklintose vietose ar zonose.
- e) Kita orlaiviui naudoti skirta infrastruktūra turi būti suprojektuota taip, kad nekeltų nepageidautinos rizikos ją naudojančiam orlaiviui.
- f) Konstrukcijos, pastatai, įranga ar sandėliavimo vietos turi būti išdėstyta ir suprojektuota taip, kad nekeltų nepageidautinos rizikos orlaivio skrydžiams.
- g) Turi būti užtikrintos tinkamos priemonės, kad į judėjimo zoną nepatektų leidimo neturintys asmenys, transporto priemonės ar gyvūnai, kurie yra pakankamai dideli, kad keltų nepageidautiną riziką orlaivio skrydžiams, nebent su tuo susijusi rizika gali būti sumažinta kitomis priemonėmis. Jos turi užtikrinti lygiavertį saugos lygį.

## 2) ***Kliūčių perskridimo aukštis***

- a) Siekiant apsaugoti aerodrome ketinantį leisti arba iš jo išvykstantį orlaivį, turi būti nustatyti atvykimo ir išvykimo maršrutai ar zonos. Šie maršrutai ar zonos turi užtikrinti orlaiviui reikalingą kliūčių, kurios yra aplink aerodromą esančioje zonoje, perskridimo aukštį.
- b) Šis kliūčių perskridimo aukštis turi atitikti skrydžio etapą ir atliekamo skrydžio tipą. Turi būti taip pat atsižvelgiama į orlaivio padėties nustatymo įrangą.

## 3) ***Vizualiosios ir nevizualiosios priemonės ir aerodromo įranga***

- a) Priemonės turi atitikti tikslą, būti atpažįstamos ir teikti nedviprasmišką informaciją naudotojams visomis numatomomis skrydžio sąlygomis.
- b) Aerodromų įranga turi veikti taip, kaip planuota numatytomis skrydžio sąlygomis, nereikalaujant išskirtinių įgūdžių ar jėgos. Skrydžio sąlygomis ar gedimo atveju aerodromo įranga neturi kelti nepageidautinos rizikos aviacijos saugai.

- c) Tokios priemonės ir joms naudojamas maitinimas elektra turi būti suprojektuotos taip, kad joks sutrikimas negalėtų lemti netinkamos, neteisingos ar nepakankamos informacijos teikimo naudotojams arba svarbiausių funkcijų sutrikimo.
- d) Turi būti parūpintos tinkamos apsaugos priemonės, kad būtų išvengta tokių priemonių gedimo ar veiklos sutrikdymo.
- e) Radiacijos šaltiniai ar judantys arba fiksuoti objektai neturi trukdyti ar neigiamai veikti aeronautikos ryšių, navigacijos ir stebėjimo sistemų veikimo.
- f) Informacija apie aerodromo įrangos, kuri gali sukelti nepageidautiną riziką aviacijos saugai, eksploatavimą ir veikimą turi būti teikiama tiesiogiai su tuo susijusiems darbuotojams, taip pat turi būti aiškiai nurodomos sąlygos, galinčios kelti nepageidautiną riziką aviacijos saugai.

#### 4) *Aerodromo duomenys*

- a) Turi būti sukurta ir nuolat atnaujinama su aerodromu ir teikiamomis paslaugomis susijusių duomenų bazė.
- b) Duomenys turi būti tikslūs, įskaitomi, išsamūs ir nedviprasmiški. Turi būti palaikomi tinkami vientisumo lygiai.
- c) Duomenys vartotojams turi būti pateikiami laiku, pakankamai saugiu, neiškraipančiu ir operatyviu informacijos perdavimo naudotojams būdu.

### **B - Eksploatavimas ir valdymas**

- 1) Aerodromo operatorius atsako už aerodromo eksploataciją. Aerodromo operatoriaus atsakomybė:
  - a) Aerodromo operatorius turi tiesiogiai ar sudaręs sutartis turėti visas priemones, būtinas saugiams orlaivio skrydžiams aerodrome užtikrinti. Šios priemonės apima, tuo neapsiribodamos, įrenginius, personalą, aparatūrą ir medžiagas, užduočių, išipareigojimų ir procedūrų dokumentus, prieigą prie atitinkamų duomenų ir saugomų įrašų.
  - b) Aerodromo operatorius privalo tikrinti, ar visada laikomasi A skirsnio reikalavimų, arba imtis atitinkamų su šiuo nesilaikymu susijusios rizikos mažinimo priemonių. Turi būti sukurtos ir naudojamos procedūros, kad visi naudotojai laiku sužinotų apie tokias priemones.
  - c) Aerodromo operatorius sukuria ir įgyvendina atitinkamą aerodromo su laukiniais gyvūnais susijusios rizikos valdymo programą.
  - d) Aerodromo operatorius turi parodyti, kad transporto priemonių ir asmenų judėjimas judėjimo lauke ir kitose eksploatacijos zonose yra koordinuojamas su orlaivio judėjimu siekiant išvengti susidūrimo su orlaiviu ir jo apgadinimo.
  - e) Aerodromo operatorius parodo, kad yra sukurtos ir įgyvendintos procedūros, kuriomis mažinama rizika, susijusi su aerodromo eksploatavimu nepalankiomis oro sąlygomis, esant pablogėjusiam matomumui arba naktį, jei reikia.
  - f) Aerodromo operatorius turi sudaryti sutartis su kitomis susijusiomis organizacijomis, kad užtikrintų nuolatinį šių aerodromams taikomų esminių reikalavimų laikymąsi. Šios organizacijos apima, tuo neapsiribodamos, orlaivių operatorius, oro navigacijos paslaugų

teikėjus, antžeminių paslaugų teikėjus ir kitas organizacijas, kurių veikla ar produktai gali paveikti orlaivio saugą.

- g) Aerodromo operatorius turi parodyti, kad egzistuoja ir yra taikomos orlaivių pripildymo neužterštais ir tinkamos specifikacijos degalais procedūros.
- h) Aerodromų įrangos eksploatacijos vadovai turi būti prieinami, naudojami praktikoje ir numatyti techninę priežiūrą ir remontą, aptarnavimo informaciją, gedimų radimo, šalinimo ir patikrinimo procedūras.
- i) Aerodromo operatorius turi sukurti ir įgyvendinti avarinį aerodromo planą, numatantį aerodrome ar tiesioginėje jo kaimynystėje galinčių susidaryti ekstremalių situacijų scenarijus. Toks planas turi būti suderintas su vietos bendruomenės avariniu planu.



- j) Aerodromo operatorius turi parodyti, kad veikia aerodromo gelbėjimo ir priešgaisrinės tarnybos, kai kritiškos būklės orlaivis planuoja pasinaudoti aerodromu kaip išskridimo ar atskridimo vieta. Tokios tarnybos turi skubiai reaguoti į incidentus ar avarijas ir turi turėti bent jau įrangą, gaisro gesinimo medžiagas ir pakankamai darbuotojų.
  - k) Aerodromo operatorius aerodromo operacijoms ir eksploatacijai turi naudoti tik parengtus bei kvalifikuotus darbuotojus ir įgyvendinti bei palaikyti mokymo ir tikrinimo programas, kad visi susiję darbuotojai neprarastų savo gebėjimų.
  - l) Aerodromo operatorius turi parodyti, kad leidimą be priežiūros patekti į judėjimo ar kitas eksploatacijos zonas turintys asmenys yra atitinkamai parengti ir turi atitinkamą kvalifikaciją.
  - m) Gelbėjimo ir priešgaisrinių tarnybų darbuotojai turi būti tinkamai parengti ir gebėti kvalifikuotai veikti aerodromo aplinkoje. Aerodromo operatorius turi įgyvendinti ir palaikyti mokymo ir tikrinimo programas, kad šie darbuotojai neprarastų savo gebėjimų.
  - n) Visi gelbėjimo ir priešgaisrinių tarnybų darbuotojai, kuriems skirtos galimos užduotys veikti susidarius aviacinėms ekstremalioms situacijoms, turi periodiškai parodyti, kad jų sveikatos būklė yra tinkama jų funkcijoms vykdyti, atsižvelgiant į veiklos rūšį. Šiame kontekste sveikatos būklė, apimanti ir fizinę, ir psichinę sveikatą, reiškia, kad darbuotojai neserga jokiais ligomis arba nėra neįgalūs, kad negalėtų:
    - i) vykdyti užduočių susidarius aviacinėms ekstremalioms situacijoms;
    - ii) vykdyti bet kuriuo metu paskirtų užduočių;
    - iii) teisingai suvokti savo aplinką.Jei negalima parodyti visos sveikatos būklės, galima įgyvendinti rizikos mažinimo priemonės, kurios užtikrintų lygiavertę saugą.
- 2) Kai oro uostas yra atvirtas viešajam naudojimui ir aptarnauja reguliaraus susisiekiimo orlaivius:
- a) Aerodromo operatorius turi įgyvendinti ir išlaikyti tokią valdymo sistemą, kuri užtikrintų, jog laikomasi šių pagrindinių aerodromams keliamų reikalavimų, ir siekti nuolat gerinti šią sistemą. Valdymo sistema turi apimti organizacines struktūras, atskaitomybę, kompetenciją, politiką ir procedūras.
  - b) Valdymo sistemoje turi būti avarijų ir incidentų prevencijos programa, turinti pranešimo apie įvykius ir jų analizavimo schemą. Prireikus atliekant analizavimą dalyvauja pirmiau 1 punkto g papunktyje išvardytos šalys.
  - c) Aerodromo operatorius turi sudaryti aerodromo skrydžių vadovą ir dirbti pagal jo nurodymus. Šiame vadove turi būti visos reikiamos instrukcijos, informacija ir procedūros, skirtos aerodromui, valdymo sistemai ir su skrydžiais susijusiam personalui, kad jis galėtų atlikti savo pareigas.

### **C - Aerodromo aplinka**

- 1) Aplink aerodromo judėjimo lauką esanti oro erdvė turi būti saugoma nuo kliūčių, kad numatytus orlaivio skrydžius aerodrome būtų galima atlikti nesukeliant nepageidautinos rizikos dėl aplink aerodromą atsirandančių kliūčių. Todėl turi būti suprojektuoti, įgyvendinami ir nuolat stebimi kliūčių stebėjimo paviršiai, kad būtų nustatytos bet kokios kliūtys.
  - a) Šių paviršių pažeidimą reikės įvertinti, siekiant nustatyti, ar objektas kelia nepageidautiną riziką. Bet kokia nepageidautina rizika turi būti pašalinama arba sumažinama.

- b) Apie bet kokias likusias kliūtis turi būti pranešama, jos atitinkamai paženklinamos ir, jei reikia, apšviečiamos.
- 2) Su žmogaus veikla ir žemės panaudojimu susiję pavojai, tokie kaip nurodyti toliau (ir ne tik jie), turi būti stebimi ir kontroliuojami. Jų sukelta rizika atitinkamai vertinama ir sumažinama:
- a) visos statybos ar žemės panaudojimo pasikeitimai vietinėje aerodromo teritorijoje;
  - b) pastato sukeliama papildoma turbulencijos galimybė;
  - c) pavojingų, painių ir klaidinančių šviesų naudojimas;
  - d) akinimas, kurį sukelia dideli ir labai atspindintys paviršiai;
  - e) aplink aerodromo judėjimo zoną esančioje teritorijoje laukinių gyvūnų aktyvumą galinčių paskatinti teritorijų sukūrimas;
  - f) neregimosios radiacijos šaltiniai ar judantys arba fiksuoti objektai, galintys trukdyti aeronautikos ryšių, navigacijos ir stebėjimo sistemų veikimui arba neigiamai veikti juos.
- 3) Turi būti sudarytas vietos bendruomenės avarijų planas, skirtas aerodromo vietos teritorijoje susidarančioms aviacinėms ekstremalioms situacijoms.
- 4) Išskyrus avarines orlaivių situacijas, kai orlaivis nukreipiamas į kitą oro uostą, arba esant kitoms kiekvienu atveju nustatytoms sąlygoms be aerodromo operatoriaus sutikimo aerodromu ar jo dalimis negali naudotis orlaiviai, kuriems aerodromo planas paprastai nėra pritaikytas ir valdymo procedūros nėra numatytos.