KOMISIJOS DELEGUOTASIS REGLAMENTAS (ES) 2020/2148

2020 m. spalio 8 d.

kuriuo dėl kilimo ir tūpimo takų saugos ir oro navigacijos duomenų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 139/2014

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 ([1]), ypač į jo 39 straipsnio 1 dalį,

kadangi:

(1) Komisijos reglamentu (ES) Nr. 139/2014 ([2]) nustatyti su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros, įskaitant jų valdymo, naudojimo, sertifikavimo ir priežiūros reikalavimus ir administracines procedūras;

(2) Reglamente (ES) Nr. 139/2014 nustatyti bendrieji oro navigacijos duomenų ir informacijos tvarkymo reikalavimai aerodromų naudotojams. Siekiant išlaikyti arba padidinti dabartinį aerodromų naudojimo saugos lygį, turėtų būti reikalaujama, kad aerodromų naudotojai savo oro navigacijos duomenų grandinėje, nuo duomenų rengimo iki pateikimo oro navigacijos informacijos paslaugų tikslais, užtikrintų aukštą oro navigacijos duomenų ir informacijos kokybę. Tuo tikslu duomenų kokybės reikalavimus reikėtų papildyti veiklos lygmens reikalavimais, panašiais į ATM/ANS paslaugų teikėjams taikomus reikalavimus, būtent duomenų apsaugos, duomenų katalogo ir keitimosi duomenimis reikalavimais;

(3) kilimo ir tūpimo takų saugą Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) nurodo kaip vieną iš didelės avarijų rizikos kategorijų. Pasaulio lygmeniu su kilimo ir tūpimo takų sauga susijusios avarijos sudaro didžiąją visų avarijų dalį. Todėl, siekiant sumažinti su kilimo ir tūpimo takų sauga susijusių avarijų ir pavojingų incidentų dėl įsibrovimo į kilimo ir tūpimo taką skaičių, tačiau taip pat ir kitų su kilimo ir tūpimo takų sauga susijusių įvykių, kaip antai kilimo ir tūpimo tako supainiojimo, susidūrimų ant žemės ir išriedėjimų iš kilimo ir tūpimo tako, Reglamentas (ES) Nr. 139/2014 turėtų būti iš dalies pakeistas;

(4) operatyvinių darbuotojų mokymo ir kvalifikacijos patikrinimo programos, apimančios pradinį ir kartotinį mokymą, turėtų būti suderintos visose valstybėse narėse, nustatant bendrus mokymo reikalavimus, kurių turi laikytis aerodromų naudotojai;

(5) aerodromų naudotojai turėtų tvarkyti mokymo istorijos, vairavimo leidimų, transporto priemonių leidimų ir techninės priežiūros, taip pat kalbos mokėjimo registracijos žurnalus;

(6) dabartinėje reglamentavimo sistemoje nėra reikalavimo aerodromo naudotojui parengti NOTAM (pranešimą lakūnams). Todėl atsirado teisinis netikrumas kada, dėl kokių priežasčių ir kokiomis sąlygomis aerodromo naudotojas turi parengti NOTAM dėl dalykų, galinčių paveikti saugą. Todėl, atsižvelgiant į 1944 m. gruodžio 7 d. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (Čikagos konvencijos) 15 priedo nuostatas, pakeitimais turėtų būti užbaigta kurti reglamentavimo sistema, pagal kurią aerodromo naudotojas turi parengti ir skelbti NOTAM;

([1]) OL L 212, 2018 8 22, p. 1.

([2]) 2014 m. vasario 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 139/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 44, 2014 2 14, p. 1).

(7) avarijų tyrimai rodo, kad kilimo ir tūpimo takų paviršiaus būklės vertinimo ir pranešimo standartai nėra suderinti ir kad šis faktas yra svarbus išriedėjimo iš kilimo ir tūpimo tako incidentų veiksnys, visų pirma kai kilimo ir tūpimo takas yra šlapias arba nešvarus. Todėl ICAO iš dalies pakeitė tam tikrus standartus ir rekomenduojamą praktiką (SARP) keliuose Čikagos konvencijos prieduose ir parengė išsamias gaires, kad būtų nustatytas pasaulinis suderintas kilimo ir tūpimo takų paviršiaus būklės vertinimo ir pranešimo formatas;

(8) todėl, siekiant įgyvendinti taikomas ICAO SARP dėl kilimo ir tūpimo takų paviršiaus būklės vertinimo ir pranešimo, taip pat įtraukti naujų terminų apibrėžtis, Reglamentas (ES) Nr. 139/2014 turėtų būti iš dalies pakeistas;

(9) siekiant sumažinti įvykio, susijusio su neobjektyviais lūkesčiais perduodant operatyvinę veiklą, riziką, aerodromo darbuotojams turėtų būti suteikiama naujausia informacija apie operatyvinę padėtį perdavimo momentu;

(10) pašaliniai daiktai (FOD) manevravimo laukuose ir perone kelia didelę saugos riziką operacijoms aerodromuose. Veiksmingo tos rizikos mažinimo priemonės turėtų būti grindžiamos ICAO SARP ir gairėmis ir tarptautiniu mastu pripažinta praktika;

(11) transporto priemonių vairuotojai, transporto priemonių būklė ir tinkamumas bei jų ryšio ir buvimo vietos stebėjimo įranga taip pat yra veiksniai, nuo kurių priklauso kilimo ir tūpimo takų saugos įvykiai ir orlaivių apgadinimo atvejai. Leidimų vairuotojams ir transporto priemonių leidimų išdavimo sąlygos turėtų būti sugriežtintos ir turėtų būti nustatytos naujos transporto priemonių naudojimo judėjimo lauke ir kitose aerodromo operatyvinėse zonose taisyklės;

(12) remdamasi saugos rekomendacijomis ir valstybių narių bei suinteresuotųjų šalių atsiliepimais, Komisija nustatė poreikį pagerinti pilotų, oro eismo paslaugų tarnybų darbuotojų ir transporto priemonių vairuotojų, vykdančių veiklą manevravimo lauke, informuotumą apie padėtį, kaip įsibrovimo į kilimo ir tūpimo taką išvengimo priemonę. Todėl turėtų būti nustatytos nuostatos, užtikrinančios, kad transporto priemonių vairuotojų, naudojančių transporto priemones aerodromo manevravimo lauke, anglų kalbos mokėjimas atitiktų veiklos lygmenį. Tačiau gali būti, kad tam tikruose aerodromuose šios kalbos mokėjimas nebūtinai pagerina kilimo ir tūpimo tako operacijų saugą. Todėl kompetentingos institucijos turėtų turėti teisę nukrypti nuo anglų kalbos mokėjimo reikalavimo remdamosi saugos vertinimu, apimančiu vieną ar kelis aerodromus;

(13) transporto priemonių skaičius aerodrome turėtų būti apribotas tik tomis transporto priemonėmis, kurios yra svarbios operacijų saugai užtikrinti. Siekiant išspręsti šaukinių painiavos problemą, tose transporto priemonėse turėtų būti įrengta tinkama įranga, įskaitant radijo ryšio ir apšvietimo įrangą. Turėtų būti numatytos išimtys transporto priemonėms, kurios naudojimo sąlygų neatitinka, bet kuriomis būtina laikinai įvažiuoti į aerodromą ir ten jomis naudotis. Siekiant užtikrinti, kad Sąjungos teisės aktai derėtų su ICAO standartais, vairavimo aerodrome taisyklės turėtų būti grindžiamos Čikagos konvencijos 2 ir 14 priedais ir ICAO gairių dokumentu Nr. 4444 PANS-ATM;

(14) avarijų ir pavojingų incidentų vykdant orlaivių vilkimo operacijas tyrimai rodo, kad informuotumo apie padėtį trūkumas, nepakankami tarpsniai tarp orlaivių ir nepakankamas arba netinkamas velkamo orlaivio apšvietimas naktį prisideda prie orlaivių apgadinimo atvejų. Todėl turėtų būti nustatytos saugos gerinimo orlaivių vilkimo operacijų metu priemonės, susijusios su maršruto nustatymu, orientyrais, apšvietimu, ryšio procedūromis ir įvairių veiklos vykdytojų koordinavimu, taip pat specialios priemonės dėl nepalankių meteorologinių sąlygų;

(15) turėtų būti nustatytos aiškesnės taisyklės dėl kitų nei transporto priemonės judančių objektų, kurie aerodrome turėtų būti apšviesti. Tomis taisyklėmis turėtų būti nuosekliai nustatytos aerodromo zonos, kuriose transporto priemonėms taikomi ženklinimo ir apšvietimo reikalavimai;

(16) siekiant pagerinti operacijų saugą, reguliarumą ir našumą, aerodromuose turėtų būti nustatyti standartiniai riedėjimo maršrutai. Turėtų būti atsižvelgiama į orlaivių atsakiklių naudojimą, jei aerodrome yra su jais suderinama antžeminio eismo orientavimo ir valdymo sistema;

(17) avarijų ir incidentų dėl įsibrovimo į kilimo ir tūpimo taką tyrimai rodo oro eismo paslaugų tarnybų ir transporto priemonių vairuotojų ryšio procedūrų trūkumus, taip pat pėsčiųjų neinformuotumą. Todėl turėtų būti nustatytos koordinuotos aerodromo naudotojo ir oro eismo paslaugų tarnybos ryšio procedūros, kad būtų reglamentuoti vartojamų kalbų, dažnių, pėsčiųjų veiklos manevravimo lauke, taip pat signalų ir kitų ryšio priemonių naudojimo, kai radijo ryšys neveikia, klausimai. Tos procedūros turėtų apimti svarbios su aerodromu susijusios informacijos sklaidą radijo ryšio priemonėmis;

(18) siekiant išvengti papildomų įvykių, kuriuos sukelia judėjimo lauke esantys pėstieji, į manevravimo lauką ir kitas kontroliuojamas zonas turėtų būti draudžiama patekti neįgaliotiems asmenims. Turėtų būti imtasi pėsčiųjų judėjimo kontrolės priemonių;

(19) Reglamente (ES) Nr. 139/2014 nėra aiškiai nustatytų įpareigojimų aerodromo naudotojui dėl operacijų žiemos sąlygomis. Siekiant suderinti Sąjungos teisės aktus su Čikagos konvencijos 14 ir 15 priedų ICAO standartais, turėtų būti nustatyti įpareigojimai, taikomi aerodromuose, kurie ilgą laikotarpį naudojami žiemos sąlygomis, kai kilimo ir tūpimo takai padengti suplūktu sniegu arba ledu. Tie įpareigojimai turėtų būti grindžiami galiojančia praktika gavus lėktuvų gamintojų ir ICAO atsiliepimus;

(20) siekiant užtikrinti Sąjungos teisės aktų derėjimą su ICAO standartais, turėtų būti reikalaujama, kad aerodromų naudotojai vertintų kilimo ir tūpimo takų būklę ir priskirtų RWYCC (kilimo ir tūpimo tako būklės kodą);

(21) aerodromo techninės priežiūros programa turėtų užtikrinti, kad aerodromo naudojimui būtina infrastruktūra, sistemos, transporto priemonės ir įranga nepablogintų oro navigacijos saugos, reguliarumo ir efektyvumo. Techninės priežiūros programoje turėtų būti atsižvelgiama į žmogiškojo veiksnio principus pagal Čikagos konvencijos 14 priedą, o aerodromo naudotojas turėtų turėti priemonių veiksmingai įgyvendinti techninės priežiūros programą;

(22) siekiant kuo labiau sumažinti išriedėjimo iš kilimo ir tūpimo tako riziką ir riziką, susijusią su FOD buvimu, Reglamente (ES) Nr. 139/2014 nustatyti dangų techninės priežiūros reikalavimai, ypač susiję su kilimo ir tūpimo tako paviršiaus trinties savybėmis, turėtų būti suderinti su ICAO standartais;

(23) remiantis atitinkamomis Čikagos konvencijos 14 priedo nuostatomis, Reglamentas (ES) Nr. 139/2014 turėtų būti papildytas patobulintais aerodromo elektros energijos tiekimo sistemos techninės priežiūros reikalavimais ir naujais aerodromo apšvietimo sistemos techninės priežiūros reikalavimais. Be to, turėtų būti įtraukti specialūs aerodromo ženklų ir ženklinimo techninės priežiūros reikalavimai;

(24) pagal Reglamento (ES) 2018/1139 75 straipsnio 2 dalies b ir c punktus ir 76 straipsnio 1 dalį Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra parengė įgyvendinimo taisyklių projektus ir pateikė juos su nuomonėmis Nr. 02/2018 ir Nr. 03/2019;

(25) todėl Reglamentas (ES) Nr. 139/2014 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;

(26) atsižvelgiant į COVID-19 protrūkio poveikį kompetentingų institucijų ir atitinkamų veiklos vykdytojų ištekliams ir siekiant jiems nedelsiant padėti ir sudaryti sąlygas tinkamai pasirengti, reikalavimų dėl pranešimų apie paviršiaus nešvarumus, kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklę ir operacijų žiemos sąlygomis taikymas turėtų būti atidėtas iki 2021 m. rugpjūčio 12 d., o kokybės valdymo sistemos taisyklių taikymas – iki 2022 m. sausio 27 d.,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 139/2014 pakeitimai

Reglamento (ES) Nr. 139/2014 I, III ir IV priedai iš dalies keičiami pagal šio reglamento priedą.

2 straipsnis

Įsigaliojimo data ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šio reglamento priedo 3 punkto d, e, q ir r papunkčiai, taip pat Reglamento (ES) Nr. 139/2014 IV priedo ADR.OPS.A.057 dalies d punkto 4 papunktis taikomi nuo 2021 m. rugpjūčio 12 d.

Priedo 2 punkto a papunktis ir 3 punkto a ir b papunkčiai taikomi nuo 2022 m. sausio 27 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2020 m. spalio 8 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

PRIEDAS

I, III ir IV priedai iš dalies keičiami taip:

1) I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiami 6a, 6b ir 6c punktai:

„6a) oro navigacijos informacijos aplinkraštis (AIC) – pranešimas, kuriame pateikiama informacija, kuri nėra skelbtina pranešimu lakūnams (NOTAM) ar įtrauktina į AIP, bet kuri yra susijusi su skrydžių sauga, oro navigacija, techniniais, administraciniais ar teisės dalykais;

6b) oro navigacijos informacijos produktas – oro navigacijos duomenys ir informacija, pateikiami kaip skaitmeninių duomenų rinkiniai arba kaip standartizuotas pranešimas popierine arba elektronine forma. Prie oro navigacijos informacijos produktų priskiriami:

— AIP, jų pakeitimai ir papildymai,

— AIC,

— oro navigacijos žemėlapiai ir schemos,

— NOTAM,

— skaitmeninių duomenų rinkiniai;

6c) oro navigacijos informacinis rinkinys (AIP) – valstybės narės arba jos pavedimu leidžiamas leidinys, kuriame skelbiama oro navigacijai svarbi ilgalaikė oro navigacijos informacija;“;

b) įterpiamas 15a punktas:

„15a) nešvarus kilimo ir tūpimo takas – kilimo ir tūpimo takas, kurio didelė dalis (nepriklausomai nuo to, ar ją sudaro atskiros sritys) naudojamo ilgio ir pločio paviršiaus ploto yra padengta viena ar daugiau medžiagų, nurodytų kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės deskriptorių sąraše;“;

c) įterpiamas 17a punktas:

„17a) duomenų rinkinys – atpažįstamas duomenų rinkinys;“;

d) įterpiamas 18a punktas:

„18a) „sausas“ (kilimo ir tūpimo tako būklės apibūdinimas) – ant kilimo ir tūpimo tako numatyto naudoti paviršiaus nematyti drėgmės ir nėra nešvarumų;“;

e) įterpiamas 19a punktas:

„19a) pašalinis daiktas (FOD) – negyvasis daiktas judėjimo lauke, neturintis su operacijomis ar navigacija susijusios funkcijos ir galintis kelti pavojų orlaivių operacijoms;“;

f) įterpiami 24a ir 24b punktai:

„24a) apšvietimo sistemos patikimumas – visos įrangos veikimo neviršijant leidžiamųjų nuokrypų ir sistemos tinkamumo naudoti tikimybė;

24b) vietos nuorodos – naujausia galiojanti Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos patvirtinto ir paskelbto dokumento „Vietos nuorodos“ (dok. Nr. 7910) redakcija;“;

g) įterpiami 34a ir 34b punktai:

„34a) pranešimas lakūnams (NOTAM) – ryšio priemonėmis platinamas pranešimas, kuriame pateikiama informacija apie oro navigacijos įrenginių ar paslaugų būklę arba jos pasikeitimą, procedūrų pasikeitimą arba pavojaus atsiradimą, kurią būtina laiku žinoti su skrydžių operacijomis susijusiems darbuotojams;

34b) NOTAM kodas – naujausioje galiojančioje Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos patvirtinto ir paskelbto dokumento „Oro navigacijos paslaugų procedūros. ICAO santrumpos ir kodai“ (PANS-ABC, dok. Nr. 8400) redakcijoje nurodytas kodas;“;

h) įterpiami 38a, 38b, 38c, 38d, 38e, 38f, 38g ir 38h punktai:

„38a) kilimo ir tūpimo tako būklės vertinimo lentelė (RCAM) – lentelė, pagal kurią iš stebimų kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygų ir pilotų stabdymo ataskaitų rinkinio pagal tam tikras procedūras galima nustatyti kilimo ir tūpimo tako būklės kodą (RWYCC);

38b) kilimo ir tūpimo tako būklės kodas (RWYCC) – kilimo ir tūpimo tako būklės ataskaitoje (RCR) nurodytinas skaičius, kuriuo apibūdinamas kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės poveikis lėktuvo stabdymo efektyvumui ir šoniniam valdymui;

38c) kilimo ir tūpimo tako būklės ataskaita (RCR) – išsami standartizuota kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės, nurodomos kilimo ir tūpimo tako būklės kodu, ir jos poveikio lėktuvų tūpimo ir kilimo charakteristikoms ataskaita;

38d) kilimo ir tūpimo tako pabaigos saugos zona – kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos tęsinio atžvilgiu simetriška zona prie juostos galo, pirmiausia skirta tam, kad būtų sumažinta tupiančio kilimo ir tūpimo tako nepasiekusio arba iki kilimo ir tūpimo tako pabaigos pakilti nespėjusio lėktuvo apgadinimo rizika;

38e) kilimo ir tūpimo tako parengiamojo starto vieta – kilimo ir tūpimo takui, kliūčių ribojimo paviršiui ar tūpimo pagal prietaisus sistemos (ILS) arba mikrobanginės tūpimo sistemos (MLS) kritinei (jautriai) zonai apsaugoti nustatyta vieta, kurioje riedantys orlaiviai ir važiuojančios transporto priemonės turi sustoti ir laukti, išskyrus atvejus, kai aerodromo skrydžių valdymo vadavietė leidžia kitaip;

38f) kilimo ir tūpimo juosta – nustatyta zona, apimanti kilimo ir tūpimo taką ir, jei yra, stabdymo taką, skirta:

a) nuo kilimo ir tūpimo tako nuriedėjusio orlaivio apgadinimo rizikai sumažinti;

b) orlaiviams, skrendantiems virš jos kilimo arba tūpimo operacijų metu, apsaugoti;

38g) kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklė – RCR naudojamas kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės apibūdinimas, pagal kurį nustatomas RWYCC lėktuvų eksploatacinėms savybėms apskaičiuoti;

38h) kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės deskriptorius – viena iš šių medžiagų ant kilimo ir tūpimo tako paviršiaus:

a) suplūktas sniegas – sniegas, suplūktas į kietą masę, kurios paviršiumi lėktuvų padangos, kuriose yra eksploatacinis oro slėgis ir kurios yra apkrautos pagal eksploatacinius parametrus, rieda jos daugiau nesuplūkdamos ir nedarydamos provėžų;

b) sausas sniegas – sniegas, iš kurio negalima lengvai padaryti sniego gniūžtės;

c) šerkšnas – ant paviršiaus, kurio temperatūra atitinka užšalimo temperatūrą arba yra žemesnė, iš ore esančios drėgmės susiformavę ledo kristalai; šerkšnas nuo ledo skiriasi tuo, kad šerkšno kristalai auga atskiri, todėl jis yra labiau grūdėtos struktūros;

d) ledas – užšalęs vanduo arba suplūktas sniegas, virtęs ledu šalto ir sauso oro sąlygomis;

e) pažliugęs sniegas – sniegas, kuriame tiek daug vandens, kad paėmus saują tokio sniego, iš jo varva vanduo, o stipriai treptelėjus koja – ištykšta;

f) stovintysis vanduo – vanduo, kurio gylis didesnis nei 3 mm;

g) šlapias ledas – vandeniu padengtas ledas arba tirpstantis ledas;

h) šlapias sniegas – sniegas, kuriame yra pakankamai vandens, kad būtų galima suspausti kietą sniego gniūžtę, tačiau vanduo iš spaudžiamo sniego nevarva;“;

i) įterpiami 41a, 41b ir 41c punktai:

„41a) slidus šlapias kilimo ir tūpimo takas – šlapias kilimo ir tūpimo takas, kurio didelės dalies paviršiaus trinties savybės, kaip nustatyta, yra pablogėjusios;

41b) SNOWTAM:

a) nuo 2021 m. sausio 7 d. iki 2021 m. rugpjūčio 12 d. – specialiosios serijos NOTAM, kuriame naudojant specialų formatą pranešama apie pavojingų sąlygų dėl sniego, ledo, pažliugusio sniego arba stovinčio vandens buvimą judėjimo lauke arba tų sąlygų pašalinimą;

b) nuo 2021 m. rugpjūčio 12 d. – specialiosios serijos standartinio formato NOTAM, kuriame pateikiama paviršiaus būklės ataskaita, kurioje pranešama apie sąlygų judėjimo lauke, susijusių su sniegu, ledu, pažliugusiu sniegu, šerkšnu arba vandeniu, susidariusiu dėl sniego, ledo, pažliugusio sniego ar šerkšno, buvimą arba išnykimą;

41c) specialiai paruoštas žieminis kilimo ir tūpimo takas – kilimo ir tūpimo takas, kurio sausas užšalęs suplūkto sniego ar ledo dengiamas paviršius pabarstytas smėliu ar žvyru arba mechaniškai apdorotas trinčiai padidinti;“;

j) 47 punktas pakeičiamas taip:

„47) pažymėjimo sąlygos:

— ICAO vietos nuorodos,

— skrydžių vykdymo sąlygos (VFR / IFR, dieną / naktį),

— lėktuvų operacijos ant specialiai paruoštų žieminių kilimo ir tūpimo takų,

— kilimo ir tūpimo takas,

— paskelbtieji nuotoliai,

— kilimo ir tūpimo takų tipai ir galimi artėjimo tūpti būdai,

— aerodromo identifikavimo kodas,

— informacija apie orlaivių su tolesne aerodromo identifikavimo kodo raide naudojimą,

— perono valdymo paslaugų teikimas (taip / ne),

— gelbėjimo ir gaisro gesinimo tarnybų teikiamos apsaugos lygis;“;

k) 48 punktas pakeičiamas taip:

48) vizualiosios priemonės – indikatoriai ir signaliniai prietaisai, žymės, žiburiai, ženklai ir žymekliai arba jų deriniai;“;

l) pridedamas 49 punktas:

„49) šlapias kilimo ir tūpimo takas – kilimo ir tūpimo takas, ant kurio numatyto naudoti paviršiaus matyti drėgmės arba vandens, kurio gylis ne didesnis kaip 3 mm.“;

2) III priedas iš dalies keičiamas taip:

a) ADR.OR.D.007 dalis pakeičiama taip:

„**ADR.OR.D.007 Oro navigacijos duomenų ir informacijos valdymas**

a) Įgyvendindamas valdymo sistemą, aerodromo naudotojas turi įdiegti ir nuolat taikyti kokybės valdymo sistemą, apimančią šią veiklą:

1) jo oro navigacijos duomenų veiklą;

2) jo oro navigacijos informacijos teikimo veiklą.

b) Įgyvendindamas valdymo sistemą, aerodromo naudotojas turi nustatyti saugumo valdymo sistemą gaunamų, rengiamų ar kitaip naudojamų operatyvinių duomenų saugumui užtikrinti, kad galimybę susipažinti su tais operatyviniais duomenimis turėtų tik leidimą turintys asmenys.

c) Aerodromo naudotojo saugumo valdymo sistemoje turi būti nustatyti šie elementai:

1) procedūros, susijusios su duomenų saugumo rizikos vertinimu ir mažinimu, saugumo stebėjimu ir stiprinimu, saugumo peržiūromis ir patirties sklaida;

2) priemonės, kurias naudojant aptinkami saugumo pažeidimai ir atitinkamais saugumo signalais perspėjami darbuotojai;

3) saugumo pažeidimų poveikio suvaldymo ir taisomųjų veiksmų nustatymo priemonės bei rizikos mažinimo procedūros, kuriomis siekiama užkirsti kelią pažeidimų pasikartojimui.

d) Aerodromo naudotojas turi užtikrinti savo darbuotojų patikimumo patikrinimą, susijusį su oro navigacijos duomenų saugumu.

e) Aerodromo naudotojas turi imtis būtinų priemonių, kad apsaugotų savo oro navigacijos duomenis nuo kibernetinio saugumo grėsmių.“;

b) ADR.OR.D.017 dalis pakeičiama taip:

„**ADR.OR.D.017 Mokymo ir kvalifikacijos tikrinimo programos**

a) Aerodromo naudotojas turi parengti ir įgyvendinti mokymo programą, skirtą darbuotojams, dalyvaujantiems aerodromo naudojimo, techninės priežiūros ir valdymo veikloje, siekdamas užtikrinti jų nuolatinius gebėjimus ir kad jie žinotų su aerodromo naudojimu susijusias taisykles ir procedūras ir savo funkcijų ir užduočių ryšį su viso aerodromo naudojimu.

b) A punkte nurodytas mokymas turi:

1) apimti pradinį, kartotinį, kvalifikacijos kėlimo ir tęstinį mokymą;

2) būti tinkamas pagal darbuotojų funkcijas ir užduotis;

3) apimti taikomas aerodromo veiklos procedūras ir reikalavimus, taip pat vairavimą.

c) Aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad visi kiti darbuotojai, įskaitant aerodrome dirbančius ar paslaugas teikiančius kitų organizacijų darbuotojus, kuriems leidžiama be palydos patekti į judėjimo lauką ir kitas aerodromo operatyvines zonas, būtų tinkamai išmokyti ir atitiktų tokio patekimo be palydos reikalavimus.

d) C punkte nurodytas mokymas turi:

1) apimti pradinį, kartotinį, kvalifikacijos kėlimo ir tęstinį mokymą;

2) apimti taikomas aerodromo veiklos procedūras ir reikalavimus, taip pat vairavimą.

e) Aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad a ir c punktuose nurodyti darbuotojai būtų sėkmingai užbaigę būtiną pradinį mokymąsi prieš tai, kai jiems leidžiama:

1) vykdyti savo užduotis be priežiūros;

2) patekti į judėjimo lauką ir kitas operatyvines aerodromo zonas be palydos.

Pradinis mokymas turi apimti tinkamos trukmės teorijos ir praktinį mokymą ir darbuotojų kompetencijos vertinimą po mokymo.

f) Kad a ir c punkte nurodyti darbuotojai galėtų toliau vykdyti savo užduotis be priežiūros ar gauti leidimą patekti į judėjimo lauką ir kitas operatyvines aerodromo zonas be palydos ir jei šioje dalyje arba ADR.OPS dalyje nenurodyta kitaip, aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad tie darbuotojai būtų išmokyti su aerodromo naudojimu susijusių taisyklių ir procedūrų, t. y. būtų sėkmingai užbaigę:

1) kartotinį mokymą ne ilgesniais kaip 24 mėnesių intervalais nuo jų pradinio mokymo užbaigimo. Jei kartotinis mokymas atliekamas per 3 paskutinius kalendorinius mėnesius iki intervalo pabaigos, naujo intervalo laikotarpis skaičiuojamas nuo pirmesniojo intervalo pabaigos datos;

2) kvalifikacijos kėlimo mokymą prieš vykdydami savo užduotis be priežiūros arba gaudami leidimą patekti į judėjimo lauką ar kitą aerodromo operatyvinę zoną be palydos, jei jie savo užduočių nevykdė ne trumpiau kaip 3 mėnesius, bet ne ilgiau kaip 12 mėnesių iš eilės. Jei darbuotojas nevykdė savo užduočių ilgiau nei 12 mėnesių iš eilės, jis turi pereiti pradinį mokymą pagal c punktą;

3) jei reikia – tęstinį mokymą dėl darbo aplinkos ar paskirtų užduočių pasikeitimų.

g) Aerodromo naudotojas turi parengti ir įgyvendinti a punkte nurodytų darbuotojų kvalifikacijos tikrinimo programą ir užtikrinti, kad c punkte nurodyti darbuotojai būtų įrodę gebėjimus vykdyti savo užduotis pagal kvalifikacijos tikrinimo programą, siekdamas užtikrinti:

1) jų nuolatinius gebėjimus;

2) kad jie žinotų savo funkcijoms ir užduotims svarbias taisykles ir procedūras.

Jei šioje dalyje ir ADR.OPS dalyje nenurodyta kitaip, aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad a ir c punktuose nurodyti darbuotojai pereitų kvalifikacijos patikrinimus ne ilgesniais kaip 24 mėnesių intervalais po jų pradinio mokymo užbaigimo.

h) Aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad:

1) mokymą teiktų tinkamai kvalifikuoti ir patyrę instruktoriai, o vertinimą ir kvalifikacijos patikrinimą atliktų tinkamai kvalifikuoti ir patyrę vertintojai;

2) mokymui teikti ir, kai tinkama, kvalifikacijos patikrinimui būtų naudojamos tinkamos patalpos, priemonės ir įranga.

i) Aerodromo naudotojas turi nustatyti ir taikyti mokymo ir kvalifikacijos tikrinimo programų įgyvendinimo procedūras ir:

1) saugoti atitinkamus kvalifikacijos, mokymo ir kvalifikacijos patikrinimo įrašus, kad galėtų įrodyti atitiktį šiam reikalavimui;

2) paprašytas tokius įrašus pateikti atitinkamiems savo darbuotojams;

3) jei asmenį yra įdarbinęs kitas darbdavys, paprašytas pateikti to asmens įrašus tam naujam darbdaviui.“;

c) ADR.OR.D.035 dalies d punktas iš dalies keičiamas taip:

i) 6 punktas pakeičiamas taip:

„6) saugoma galiojanti pavojų registro versija;“;

ii) pridedami 7 ir 8 punktai:

„7. leidimai vairuoti ir, jei tinkama, kalbos mokėjimo pažymėjimai – bent ketverius metus po darbuotojo darbo laikotarpio pabaigos arba leidimo vairuoti atėmimo arba atšaukimo arba kol kompetentinga institucija atliks šios veiklos srities auditą;

8. transporto priemonių leidimai ir aerodromo naudotojo transporto priemonių techninės priežiūros žurnalai – bent ketverius metus po transporto priemonės eksploatavimo nutraukimo arba kol kompetentinga institucija atliks šios veiklos srities auditą.“;

3) IV priedas iš dalies keičiamas taip:

a) ADR.OPS.A.010 dalis pakeičiama taip:

„**ADR.OPS.A.010 Duomenų kokybės reikalavimai**

Aerodromo naudotojas turi sudaryti oficialius susitarimus su organizacijomis, su kuriomis keičiasi oro navigacijos duomenimis ar informacija, ir užtikrinti, kad:

a) visi teikiami su aerodromu ir teikiamomis paslaugomis susiję duomenys būtų reikiamos kokybės; rengiant duomenis būtų laikomasi duomenų kokybės reikalavimų ir kad duomenis perduodant jų atitiktis šiems reikalavimams būtų išlaikyta;

b) oro navigacijos duomenų tikslumas būtų toks, koks nurodytas oro navigacijos duomenų kataloge;

c) oro navigacijos duomenų vientisumas būtų išlaikytas visame duomenų procese nuo jų rengimo iki perdavimo, būtų remiamasi oro navigacijos duomenų kataloge nurodyta vientisumo klasifikacija. Be to, turi būti įdiegtos procedūros, kad:

1) būtų išvengta įprastų duomenų iškraipymo per visą duomenų tvarkymo procesą;

2) svarbūs duomenys nebūtų iškreipiami jokiame viso proceso etape ir, jei reikia, būtų įtraukti papildomi galimos rizikos visoje sistemos architektūroje šalinimo procesai, siekiant užtikrinti duomenų vientisumą tuo lygmeniu;

3) kritiniai duomenys nebūtų iškreipiami jokiame viso proceso etape ir būtų įtraukti papildomi vientisumo užtikrinimo procesai, siekiant visiškai sumažinti poveikį gedimų, kurie, kaip nustatyta atlikus nuodugnią visos sistemos architektūros analizę, gali kelti pavojų duomenų vientisumui;

d) oro navigacijos duomenų skyra atitiktų faktinį duomenų tikslumą;

e) būtų užtikrintas oro navigacijos duomenų atsekamumas;

f) būtų užtikrintas oro navigacijos duomenų savalaikiškumas, įskaitant visas galiojimo laikotarpio ribas;

g) oro navigacijos duomenys būtų išsamūs;

h) pateiktų duomenų formatas atitiktų nurodytus reikalavimus.“;

b) pridedamos ADR.OPS.A.020–ADR.OPS.A.055 dalys:

„**ADR.OPS.A.020 Bendros atskaitos sistemos**

Oro navigacijos tikslais aerodromo naudotojas turi taikyti:

a) kaip horizontaliąją atskaitos sistemą – 1984 m. pasaulinę geodezinę sistemą (WGS-84);

b) kaip vertikaliąją atskaitos sistemą – vidutinio jūros lygio (MSL) duomenį;

c) kaip laiko atskaitos etalonines sistemas – Grigaliaus kalendorių ir suderintąjį pasaulinį laiką (UTC).

ADR.OPS.A.025 Duomenų klaidų aptikimas ir tapatumo nustatymas

Rengdamas, tvarkydamas ir perduodamas duomenis oro navigacijos informacijos paslaugų (AIS) teikėjui, aerodromo naudotojas turi:

a) užtikrinti, kad perduodant ir saugant oro navigacijos duomenis būtų naudojamos skaitmeninių duomenų klaidų aptikimo techninės priemonės siekiant išlaikyti taikytinus duomenų vientisumo lygius;

b) užtikrinti, kad perduodant oro navigacijos duomenis būtų taikomas tinkamas tapatumo nustatymo procesas, kad duomenų gavėjai galėtų patvirtinti, jog duomenis arba informaciją perdavė įgaliotas šaltinis.

ADR.OPS.A.030 Oro navigacijos duomenų katalogas

Rengdamas, tvarkydamas ir perduodamas duomenis oro navigacijos informacijos paslaugų (AIS) teikėjui, aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/373 (*) III priedo (ATM/ANS.OR dalies) 1 priedėlyje nurodyti duomenys atitiktų duomenų katalogo specifikacijas.

ADR.OPS.A.035 Duomenų patikrinimas ir patvirtinimas

Rengdamas, tvarkydamas ir perduodamas duomenis oro navigacijos informacijos paslaugų (AIS) teikėjui, aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad būtų naudojamos techninės patikrinimo ir patvirtinimo priemonės, siekiant užtikrinti, kad oro navigacijos duomenys atitiktų susijusius duomenų kokybės reikalavimus. Be to:

a) patikrinimu užtikrinama, kad oro navigacijos duomenys būtų gauti neiškraipyti ir kad jie nebūtų iškraipomi oro navigacijos duomenų procese;

b) kai oro navigacijos duomenys ir informacija įvedami rankiniu būdu, turi būti atliekamas nepriklausomas jų patikrinimas siekiant aptikti galimas klaidas;

c) kai oro navigacijos duomenys naudojami siekiant gauti arba apskaičiuoti naujus oro navigacijos duomenis, pirminiai duomenys patikrinami ir patvirtinami, išskyrus atvejus, kai juos pateikia patikimas šaltinis.

ADR.OPS.A.040 Klaidų tvarkymo reikalavimai

Aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad:

a) rengiant duomenis ir juos pateikus nustatytos klaidos būtų tvarkomos, ištaisomos arba pašalinamos;

b) pirmiausia būtų tvarkomos kritinių ir svarbių oro navigacijos duomenų klaidos.

ADR.OPS.A.045 Metaduomenys

Aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad metaduomenys apimtų bent:

a) bet kokį oro navigacijos duomenų rengimo, perdavimo ar manipuliavimo jais veiksmą atliekančių organizacijų ar subjektų tapatybės duomenis;

b) informaciją apie atliktą veiksmą;

c) veiksmo atlikimo datą ir laiką.

ADR.OPS.A.050 Duomenų perdavimas

Aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad oro navigacijos duomenys būtų perduodami elektroninėmis priemonėmis.

ADR.OPS.A.055 Priemonės ir programinė įranga

Rengdamas, tvarkydamas ir perduodamas duomenis oro navigacijos informacijos paslaugų (AIS) teikėjui, aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad oro navigacijos duomenų procesui palaikyti arba automatizuoti naudojamos priemonės ir programinė įranga veiktų nepablogindamos oro navigacijos duomenų kokybės.

_____

(*) 2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373, kuriuo nustatomi oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojų ir tų subjektų priežiūros bendrieji reikalavimai, panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 482/2008, įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 ir (ES) 2016/1377 ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 677/2011 (OL L 62, 2017 3 8, p. 1).“;

c) pridedama ADR.OPS.A.057 dalis:

„**ADR.OPS.A.057 NOTAM parengimas**

a) Aerodromo naudotojas turi:

1) nustatyti ir taikyti procedūras, pagal kurias parengia atitinkamo oro navigacijos informacijos paslaugų teikėjo skelbiamą NOTAM:

i) kuriame pateikiama informacija apie oro navigacijos įrenginių, paslaugų būklę arba jos pasikeitimą, procedūrų pasikeitimą arba pavojaus atsiradimą, kurią būtina laiku žinoti su skrydžių operacijomis susijusiam personalui;

ii) kuriame pateikiama laikino pobūdžio ir trumpos galiojimo trukmės informacija arba iš anksto neįspėjus pranešama apie nuolatinius operatyvinio reikšmingumo pakeitimus arba laikinus ilgo galiojimo pakeitimus, išskyrus kai yra daug teksto ir (arba) grafinių elementų;

2) paskirti aerodromo darbuotojus, kurie yra sėkmingai užbaigę atitinkamą mokymą ir įrodę savo gebėjimus, rengti NOTAM ir pateikti atitinkamą informaciją oro navigacijos informacijos paslaugų teikėjams, su kuriais jis yra sudaręs susitarimus;

3) užtikrinti, kad visi kiti aerodromo darbuotojai, kurių pareigos yra susijusios su NOTAM naudojimu, būtų sėkmingai užbaigę atitinkamą mokymą ir įrodę savo gebėjimus tai daryti.

b) Aerodromo naudotojas turi parengti NOTAM, kai reikia paskelbti informaciją apie:

1) atitinkamų aerodromų arba sraigtasparnių uostų atidarymą arba uždarymą ir svarbius jų naudojimo pakeitimus;

2) aerodromo paslaugų įdiegimą, jų teikimo nutraukimą ar svarbius jų pakeitimus;

3) radijo navigacijos bei oro ir žemės ryšio tarnybų, už kurias aerodromo naudotojas yra atsakingas, operacinio pajėgumo padidinimą arba sumažinimą ir svarbius tų tarnybų veiklos pakeitimus;

4) rezervinių ir pagalbinių sistemų eksploatacinę neparengtį, turinčią tiesioginį operatyvinį poveikį;

5) vizualiųjų priemonių įrengimą, pašalinimą ir svarbius jų pakeitimus;

6) svarbių aerodromo žiburių sistemos dalių gedimą ir veikimo atnaujinimą;

7) oro navigacijos paslaugų, už kurias aerodromo naudotojas yra atsakingas, procedūrų įdiegimą, panaikinimą ar svarbius jų pakeitimus;

8) reikšmingų gedimų ar kliūčių atsiradimą manevravimo zonoje arba jų pašalinimą;

9) nustatytus aprūpinimo degalais, tepalais ir deguonimi tvarkos pakeitimus ir apribojimus;

10) oro navigacijos kliūčių ženklinimo pavojaus švyturių įrengimą, išmontavimą ir veikimo atnaujinimą;

11) aerodromo aplinkoje planuojamus įrengti lazerinius prožektorius, lazerinius monitorius ir paieškos žiburius, jei tikėtina, kad dėl to suprastės pilotų naktinio matymo sąlygos;

12) oro navigacijos kliūčių atsiradimą, pašalinimą ar pakeitimus kilimo, aukštėjimo, tūpimo nutraukimo ir artėjimo tūpti zonose, taip pat kilimo ir tūpimo juostoje;

13) aerodromo arba sraigtasparnių uosto gelbėjimo ir priešgaisrinės apsaugos kategorijos pakeitimus;

14) pavojingų sąlygų dėl sniego, pažliugusio sniego, ledo, radioaktyviųjų medžiagų, toksiškų cheminių medžiagų, ugnikalnio pelenų ar vandens manevravimo zonoje susidarymą, pašalinimą ir reikšmingus pokyčius;

15) slidų šlapią kilimo ir tūpimo taką ar jo dalis;

16) kilimo ir tūpimo taką, kuriuo naudotis negalima dėl kilimo ir tūpimo tako ženklinimo darbų; arba informaciją apie laiką, per kurį galima užtikrinti galimybę naudotis kilimo ir tūpimo taku, jei tokiems darbams naudojamą įrangą galima prireikus pašalinti;

17) pavojus, turinčius poveikį oro navigacijai, įskaitant laukinių gyvūnų, kliūčių buvimą, švieslentes ir didelius renginius.

c) Taikydamas b punktą, aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad:

1) NOTAM, išskyrus kai jie susiję su įrangos netinkamumu naudoti, ugnikalnių aktyvumu, radioaktyviųjų medžiagų, toksiškų cheminių medžiagų išmetimu į aplinką ir kitais įvykiais, kurių negalima numatyti, būtų skelbiami pakankamai iš anksto, kad atitinkamos šalys galėtų imtis reikiamų veiksmų;

2) NOTAM, kuriais pranešama apie navigacijos įrangos, paslaugų ar priemonių netinkamumą naudoti, būtų nurodomas numatomas netinkamumo naudoti laikotarpis arba paslaugos teikimo atnaujinimo laikas;

3) nuolatiniame NOTAM pateikta informacija per tris mėnesius nuo jo paskelbimo dienos būtų įtraukta į paveiktus oro navigacijos informacijos produktus;

4) laikiname ilgo galiojimo NOTAM pateikta informacija per tris mėnesius nuo jo paskelbimo dienos būtų įtraukta į AIP papildymą;

5) jei NOTAM nurodytas numatomas jo galiojimo laikotarpis netikėtai tampa ilgesnis nei trys mėnesiai, paskelbiamas šį pranešimą pakeičiantis NOTAM, nebent manoma, kad sąlyga išliks dar ilgiau nei tris mėnesius; tokiu atveju aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad informacija būtų paskelbta AIP papildyme.

d) Be to, aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad:

1) išskyrus kaip numatyta d punkto 4 papunktyje, kiekviename jo parengtame NOTAM atitinkama informacija būtų pateikta šio priedo 1 priedėlyje pateiktoje NOTAM formoje nustatyta tvarka;

2) NOTAM tekstą sudarytų atitinkamos reikšmės arba vienodos trumpinių frazės, priskirtos ICAO NOTAM kodui, papildytos ICAO santrumpomis, nuorodomis, identifikatoriais, žymenimis, šaukiniais, dažniais, skaičiais ir paprastais žodžiais;

3) NOTAM būtų parengtas anglų kalba arba nacionaline kalba, kaip sutarta su atitinkamu oro navigacijos informacijos paslaugų teikėju;

4) informacija apie judėjimo lauke esantį sniegą, pažliugusį sniegą, ledą, šerkšną ar stovintįjį vandenį arba dėl sniego, pažliugusio sniego, ledo ar šerkšno susidariusį vandenį būtų platinama pranešimu SNOWTAM ir pateikiama šio priedo 2 priedėlyje pateiktoje SNOWTAM formoje nustatyta tvarka;

5) NOTAM aptikus klaidą paskelbiamas klaidingąjį pakeičiantis NOTAM, kuriam priskiriamas naujas numeris, arba klaidingas NOTAM panaikinamas ir parengiamas naujas NOTAM;

6) parengiant naują NOTAM, kuriuo panaikinamas arba pakeičiamas ankstesnis NOTAM:

a) nurodoma ankstesniojo NOTAM serija ir numeris/metai;

b) abiejų NOTAM serija, vietos nuoroda ir tema sutampa;

7) nauju NOTAM galima panaikinti arba pakeisti tik vieną NOTAM;

8) kiekvienas parengtas NOTAM skiriamas tik vienam dalykui ir vienai dalyko sąlygai aprašyti;

9) kiekvienas parengtas NOTAM turi būti kuo trumpesnis ir parengtas taip, kad jo reikšmė būtų suprantama be kito dokumento;

10) parengtame NOTAM, kuriame pateikiama nuolatinė ar ilgo galiojimo laikina informacija, kartu pateikiamos atitinkamos nuorodos į AIP arba AIP papildymą;

11) parengto NOTAM tekste pateikiamos aerodromo ICAO vietos nuoroda turi atitikti nuorodas, pateiktas dokumente „Vietos nuorodos“. Tokios nuorodos netrumpinamos.

e) Aerodromo naudotojas, po to kai paskelbiamas jo parengtas NOTAM, turi peržiūrėti jo turinį siekdamas užtikrinti tikslumą ir užtikrinti, kad informacija būtų išplatinta visiems susijusiems aerodromo darbuotojams ir organizacijoms.

f) Aerodromo naudotojas turi registruoti:

1) jo parengtus NOTAM ir paskelbtus NOTAM;

2) a punkto 2 ir 3 papunkčių įgyvendinimo įrašus.“;

d) pridedama ADR.OPS.A.60 dalis:

„**ADR.OPS.A.060 Pranešimas apie paviršiaus nešvarumus**

Aerodromo naudotojas oro navigacijos informacijos tarnyboms ir oro eismo paslaugų tarnyboms turi pranešti apie operatyvinės reikšmės dalykus, turinčius poveikį orlaiviams ir operacijoms aerodromo judėjimo lauke, visų pirma apie buvimą:

a) vandens;

b) sniego;

c) pažliugusio sniego;

d) ledo;

e) šerkšno;

f) priešledžio arba ledo šalinimo cheminių medžiagų ar kitų nešvarumų;

g) sniego sankaupų arba nuonašų.“;

e) pridedama ADR.OPS.065 dalis:

„**ADR.OPS.A.065 Pranešimas apie kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklę**

a) Aerodromo naudotojas kilimo ir tūpimo tako būklės ataskaita (RCR) turi pranešti apie kiekvieno kilimo ir tūpimo tako trečdalio paviršiaus būklę. Ataskaitoje 0–6 skaitmenimis nurodomas kilimo ir tūpimo tako būklės kodas (RWYCC), nešvarumo apimtis ir gylis ir apibūdinimas šiais terminais:

1) COMPACTED SNOW (suplūktas sniegas);

2) DRY (sausas);

3) DRY SNOW (sausas sniegas);

4) DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (sausas sniegas ant suplūkto sniego);

5) DRY SNOW ON TOP OF ICE (sausas sniegas ant ledo);

6) FROST (šerkšnas);

7) ICE (ledas);

8) SLIPPERY WET (slidus šlapias);

9) SLUSH (pažliugęs sniegas);

10) SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (specialiai paruoštas žieminis kilimo ir tūpimo takas);

11) STANDING WATER (stovintis vanduo);

12) WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (vanduo ant suplūkto sniego);

13) WET (šlapias);

14) WET ICE (šlapias ledas);

15) WET SNOW (šlapias sniegas);

16) WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (šlapias sniegas ant suplūkto sniego);

17) WET SNOW ON TOP OF ICE (šlapias sniegas ant ledo);

18) CHEMICALLY TREATED (chemiškai apdorotas);

19) LOOSE SAND (birus smėlis).

b) Pranešinėti pradedama tuomet, kai kilimo ir tūpimo tako būklė labai pakinta dėl vandens, sniego, pažliugusio sniego, ledo ar šerkšno.

c) Kilimo ir tūpimo tako būklė toliau pranešinėjama nurodant svarbius pasikeitimus, kol kilimo ir tūpimo takas vėl tampa švarus. Kai tai nutinka, aerodromo naudotojas turi paskelbti RCR ir joje atitinkamai nurodyti, kad kilimo ir tūpimo takas yra šlapias arba sausas.

d) Apie trinties matavimus nepranešama.

e) Jei kilimo ir tūpimo takas su dirbtine danga ar jo dalis yra slidus šlapias, aerodromo naudotojas tokią informaciją turi pateikti susijusiems aerodromo paslaugų gavėjams. Tai daroma parengiant NOTAM, kuriame nurodoma paveiktos dalies vieta.“;

f) pridedamas 1 priedėlis:

„1 priedėlis

NOTAM FORMA

Pirmumo rodiklis		→
Adresas		
		≪≡
Pateikimo data ir laikas		→
Rengėjo nuoroda		≪≡(
Pranešimo serija, numeris ir identifikatorius		
NOTAM, kuriame pateikiama nauja informacija	.....NOTAMN (serija ir numeris / metai)	
NOTAM, kuriuo pakeičiamas ankstesnis NOTAM	.....NOTAMR..... (serija ir numeris / metai) (keičiamo NOTAM serija ir numeris / metai)	
NOTAM, kuriuo atšaukiamas ankstesnis NOTAM	.....NOTAMC..... (serija ir numeris / metai) (atšaukiamo NOTAM serija ir numeris / metai)	≪≡

Kvalifikatoriai									
	FIR	NOTAM kodas	Eismas	Paskirtis	Taikymo sritis	Apatinė riba	Viršutinė riba	Koordinatės, spindulys	
Q)		Q							≪≡

ICAO vietos nuoroda, kuria žymima infrastruktūros, oro erdvės ar sąlygos, apie kurią pranešama, vieta	A) →

Galiojimo laikas													
Nuo *(datos ir laiko grupė)*	B)											→	
Iki *(datos ir laiko grupė)*	C)											EST* PERM*	≪≡
Laiko grafikas (jei taikoma)	D)												→
													≪≡

NOTAM tekstas; įrašas paprasta kalba (naudojant ICAO santrumpas)	
E)	≪≡
Apatinė riba	F) →
Viršutinė riba	G)) ≪≡
Parašas	

***Išbraukti, kas netinka.** “;

g) pridedamas 2 priedėlis:

„2 priedėlis

SNOWTAM FORMA

(COM antraštė)	(Pirmumo rodiklis	(Adresai)		<=
	(Pateikimo data ir laikas)	(Rengėjo nuoroda)		<=
(Sutrumpinta antraštė)	(SWAA* SERIJOS NUMERIS) S W * *	(VIETOS NUODORODOS)	VERTINIMO DATA IR LAIKAS	(NEPRIVALOMA GRUPĖ) <=
SNOWTAM →	(Serijos numeris) <=			
Lėktuvo eksploatacinių savybių apskaičiavimo skirsnis				
(AERODROMO VIETOS NUORODOS)	M	A)	<=	
(VERTINIMO DATA IR LAIKAS (vertinimo pabaigos laikas suderintuoju pasauliniu laiku))	M	B)	→	
(MAŽESNYSIS KILIMO IR TŪPIMO TAKO ŽYMENS NUMERIS)	M	C)	→	
(KIEKVIENO KILIMO IR TŪPIMO TAKO TREČDALIO BŪKLĖS KODAS (RWYCC)) (iš kilimo ir tūpimo tako būklės vertinimo 0, 1, 2, 3, 4, 5 arba 6 lentelės (RCAM))	M	D)	// →	
(KIEKVIENO KILIMO IR TŪPIMO TAKO TREČDALIO PROCENTINIS PADENGIMAS TERŠALAIS)	C	E)	// →	
(KIEKVIENO KILIMO IR TŪPIMO TAKO TREČDALIO LAISVO TERŠALO GYLIS (mm))	C	F)	// →	
(VISO KILIMO IR TŪPIMO TAKO ILGIO BŪKLĖS APIBŪDINIMAS (remiantis kiekvieno kilimo ir tūpimo tako trečdalio stebėjimais, pradedant nuo slenksčio, kuriam suteiktas mažesnis kilimo ir tūpimo tako žymens numeris) COMPACTED SNOW (suplūktas sniegas) DRY (sausas) DRY SNOW (sausas sniegas) DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (sausas sniegas ant suplūkto sniego) DRY SNOW ON TOP OF ICE (sausas sniegas ant ledo) FROST (šerkšnas) ICE (ledas) SLIPPERY WET (slidus šlapias) SLUSH (pažliugęs sniegas) SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (specialiai paruoštas žieminis kilimo ir tūpimo takas) STANDING WATER (stovintis vanduo) WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (vanduo ant suplūkto sniego) WET (šlapias) WET ICE (šlapias ledas) WET SNOW (šlapias sniegas) WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (šlapias sniegas ant suplūkto sniego) WET SNOW ON TOP OF ICE (šlapias sniegas ant ledo)	M	G)	// →	
(KILIMO IR TŪPIMO TAKO PLOTIS, KURIAM GALIOJA KILIMO IR TŪPIMO TAKO BŪKLĖS KODAI, JEI JIS MAŽESNIS UŽ PASKELBTĄJĮ PLOTĮ)	O	H)	<=	
Informacijos apie padėtį skirsnis				
(SUTRUMPINTAS KILIMO IR TŪPIMO TAKO ILGIS, JEI JIS MAŽESNIS UŽ PASKELBTĄJĮ ILGĮ (m))	O	I)	→	
(PUSTOMAS SNIEGAS ANT KILIMO IR TŪPIMO TAKO)	O	J)	→	
(BIRUS SMĖLIS ANT KILIMO IR TŪPIMO TAKO)	O	K)	→	
(CHEMINIS KILIMO IR TŪPIMO TAKO APDOROJIMAS)	O	L)	→	
(SNIEGO SANKAUPOS ANT KILIMO IR TŪPIMO TAKO) (jei yra, atstumas nuo kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos (m) ir atitinkama raidė(-ės) – L, R arba LR)	O	M)	→	
(SNIEGO SANKAUPOS ANT RIEDĖJIMO TAKO)	O	N)	→	
(SNIEGO SANKAUPOS ŠALIA KILIMO IR TŪPIMO TAKO)	O	O)	→	
(RIEDĖJIMO TAKO BŪKLĖ)	O	P)	→	
(PERONO BŪKLĖ)	O	R)	→	
(IŠMATUOTASIS TRINTIES KOEFICIENTAS)	O	S)	→	
(PASTABOS PAPRASTA KALBA)	O	T)	) <<=	
PASTABOS 1. *Įrašykite ICAO šalies raides, kaip nurodyta ICAO dokumento Nr. 7910 2 dalyje, arba kitątinkamąaerodromo identifikatorių 2. Informacija apie kitus kilimo ir tūpimo takus atskirai teikiama pagal B–H punktus. 3. Informacijos apie padėtį skirsnyje nurodyta informacija atskirai teikiama apie kiekvienąkilimo ir tūpimo taką riedėjimo takąir peroną Jei tokia informacija teikiama, įsitikinkite tiek kartų kiek reikia. 4. Skliaustuose () pateikti žodžiai nesiunčiami. 5. A–T punktus pildykite pagal *nurodymų kaip pildyti SNOWTAM formą 1* skirsnio b punktą				

RENGĖJO PARAŠAS *(nesiunčiamas)*

h) įterpiama ADR.OPS.B.003 dalis:

„**ADR.OPS.B.003 Veiklos perdavimas. Operatyvinės informacijos suteikimas**

a) Aerodromo naudotojas turi nustatyti ir taikyti su aerodromo naudojimu ir techninė priežiūra susijusių darbuotojų operatyvinės veiklos perdavimo vieni kitiems procedūras, kuriomis siekiama užtikrinti, kad visiems užduotis perimantiems darbuotojams būtų suteikta su jų užduotimis susijusi operatyvinė informacija.

b) Aerodromo naudotojas turi nustatyti ir taikyti procedūras, pagal kurias organizacijoms, vykdančioms veiklą ar teikiančioms paslaugas aerodrome, būtų teikiama su aerodromu susijusi operatyvinė informacija, kuri gali paveikti tokių organizacijų darbuotojų užduočių vykdymą.“;

i) ADR.OPS.B.010 dalis iš dalies keičiama taip:

i) c, d ir e punktai pakeičiami taip:

„c) Mokymo programa vykdoma pagal ADR.OR.D.017 dalį, išskyrus šiuos dalykus:

1) kartotinis mokymas turi apimti teorijos ir tęstinį praktinį mokymą;

2) kvalifikacijos patikrinimai atliekami ne ilgesniais kaip 12 mėnesių intervalais nuo pradinio mokymo užbaigimo.

d) Gelbėtojų ir ugniagesių mokymo struktūra turi užtikrinti, kad jie įgytų su savo užduočių vykdymu susijusių pagrindinių žinių ir praktinių įgūdžių.

e) Laikinam aerodromo gelbėjimo ir gaisro gesinimo paslaugų apsaugos lygio sumažinimui dėl nenumatytų aplinkybių išankstinio kompetentingos institucijos patvirtinimo nereikia.“;

ii) f punktas išbraukiamas;

j) įterpiama ADR.OPS.B.016 dalis:

„**ADR.OPS.B.016 Pašalinių daiktų kontrolės programa**

a) Aerodromo naudotojas turi parengti ir įgyvendinti pašalinių daiktų (FOD) kontrolės programą ir reikalauti, kad veiklą aerodrome vykdančios arba paslaugas jame teikiančios organizacijos dalyvautų toje programoje.

b) Įgyvendindamas FOD kontrolės programą, aerodromo naudotojas turi:

1) užtikrinti darbuotojų informuotumą ir dalyvavimą ir kad tokie darbuotojai būtų sėkmingai užbaigę atitinkamą mokymą ir įrodę savo gebėjimus;

2) nustatyti ir įgyvendinti pašalinių daiktų išvengimo priemones;

3) nustatyti ir taikyti procedūras, skirtas:

i) FOD aptikti, įskaitant judėjimo lauko ar gretimų zonų stebėjimą ir apžiūrą pagal tvarkaraštį ir kai tokia apžiūra būtina dėl veiklos, meteorologinių reiškinių ar įvykių, dėl kurių galėjo atsirasti FOD;

ii) nedelsiant surinkti ir pašalinti FOD ir suteikti visas tam būtinas priemones;

iii) nedelsiant pranešti orlaivių naudotojams apie aptiktas orlaivių dalis;

c) rinkti ir analizuoti duomenis ir informaciją, kad būtų galima nustatyti FOD šaltinius ir tendencijas ir įgyvendinti taisomąsias ir (arba) prevencines priemones, siekiant pagerinti programos veiksmingumą.“;

k) įterpiama ADR.OPS.B.024 dalis:

„**ADR.OPS.B.024 Transporto priemonių vairuotojų leidimai**

a) Išskyrus kaip numatyta d punkte, vairuoti transporto priemonei bet kurioje judėjimo lauko dalyje ar kitose aerodromo operatyvinėse zonose būtinas to aerodromo naudotojo vairuotojui išduotas leidimas. Leidimas vairuoti išduodamas asmeniui, kuris:

1) vykdo jam paskirtas užduotis, susijusias su vairavimu tokiose zonose;

2) turi galiojantį vairuotojo pažymėjimą ir specialiosioms transporto priemonėms vairuoti būtiną licenciją;

3) yra sėkmingai užbaigęs atitinkamą vairavimo mokymo programą ir įrodęs savo gebėjimus pagal b punktą;

4) yra įrodęs kalbos mokėjimą pagal ADR.OPS.B.029 dalį, jei tas asmuo ketina vairuoti transporto priemonę manevravimo lauke;

5) yra savo darbdavio išmokytas naudotis transporto priemone, kurią ketinama naudoti aerodrome.

b) Aerodromo naudotojas turi parengti ir įgyvendinti vairavimo mokymo programą vairuotojams, vykdantiems užduotis perone ar kitose operatyvinėse zonose, išskyrus manevravimo lauką, taip pat vairuotojams, vykdantiems užduotis manevravimo lauke. Mokymo programa turi:

1) būti tinkama atsižvelgiant į aerodromo savybes ir naudojimą, vairuotojo vykdytinas funkcijas ir užduotis ir aerodromo zonas, kuriose vairuotojams gali būti leidžiama vykdyti užduotis;

2) apimti:

i) bent šių sričių tinkamos trukmės teorijos ir praktinį mokymą:

A) reglamentavimo sistemos ir asmeninių pareigų;

B) transporto priemonių standartų, aerodromo naudojimo reikalavimų ir procedūrų;

C) ryšių;

D) vairuotojams, vykdantiems užduotis manevravimo lauke, – radiotelefonijos;

E) žmogaus galimybių;

F) supažindinimo su veiklos aplinka;

ii) vairuotojų įgūdžių vertinimą.

c) Pagal a punktą išduotame vairavimo leidime nurodomos judėjimo lauko dalys arba kitos operatyvinės zonos, kuriose vairuotojui leidžiama vairuoti, ir leidimas išlieka galioti, kol:

1) tenkinami a punkto 1 ir 2 papunkčių reikalavimai;

2) vairavimo leidimo turėtojas:

i) yra perėjęs ir sėkmingai užbaigęs mokymą ir kvalifikacijos patikrinimus pagal ADR.OR.D.017 dalies f ir g punktus;

ii) jei tinkama, toliau įrodo reikiamą kalbos mokėjimą pagal ADR.OPS.B.029 dalį.

d) Nepaisant a punkto, aerodromo naudotojas gali leisti asmeniui laikinai vairuoti transporto priemonę judėjimo lauke ar kitose operatyvinėse zonose, jei:

1) tas asmuo turi galiojantį vairuotojo pažymėjimą ir specialiosioms transporto priemonėms vairuoti būtiną licenciją;

2) tą transporto priemonę lydi transporto priemonė, vairuojama vairuotojo, turinčio pagal a punktą išduotą leidimą.

e) Aerodromo naudotojas turi:

1) sukurti sistemą ir įgyvendinti procedūras, skirtas:

i) vairavimo leidimams išduoti ir leisti laikinai vairuoti transporto priemones;

ii) užtikrinti, kad vairuotojai, kuriems buvo išduotas vairavimo leidimas, ir toliau atitiktų c punkto 1 ir 2 papunkčių reikalavimus;

iii) stebėti, kaip vairuotojai laikosi aerodrome taikomų vairavimo reikalavimų, ir imtis atitinkamų veiksmų, įskaitant vairavimo leidimų arba leidimų laikinai vairuoti transporto priemonę galiojimo sustabdymą ir atšaukimą;

2) tvarkyti atitinkamą registracijos žurnalą.“;

l) ADR.OPS.B.25 dalis išbraukiama;

m) įterpiamos ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 ir ADR.OPS.B.029 dalys:

„**ADR.OPS.B.026 Transporto priemonių leidimai**

a) Transporto priemonei naudoti judėjimo lauke ar kitose operatyvinėse zonose būtinas aerodromo naudotojo išduotas leidimas. Leidimas gali būti išduodamas, jei transporto priemonė naudojama su aerodromo naudojimu susijusiai veiklai ir:

1) yra tinkama eksploatuoti ir tinka pagal numatytą paskirtį;

2) atitinka ADR.OPS.B.080 dalies ženklinimo ir apšvietimo reikalavimus;

3) joje yra radijo ryšio įranga, užtikrinanti abipusį ryšį atitinkamu oro eismo paslaugų dažniu ir bet kuriuo kitu reikiamu dažniu, jei ją ketinama naudoti vienoje iš šių zonų:

i) manevravimo lauke;

ii) kitose operatyvinėse zonose, kuriose būtina palaikyti ryšį su oro eismo paslaugų tarnyba ar kitomis aerodromo operatyvinėmis tarnybomis;

4) joje yra atsakiklis ar kita jos buvimo vietos stebėjimo įranga, jei ją ketinama naudoti manevravimo lauke, ir aerodrome yra antžeminio eismo orientavimo ir valdymo sistema, kurios veikimui užtikrinti būtina transporto priemonėse naudoti atsakiklį ar kitą transporto priemonės buvimo vietos stebėjimo įrangą.

b) Aerodromo naudotojas turi apriboti transporto priemonių, kurias leidžiama naudoti judėjimo lauke ir kitose operatyvinėse zonose, skaičių minimaliu saugiam ir efektyviam aerodromo naudojimui būtinu skaičiumi.

c) Pagal a punktą išduotame leidime

1) nurodomos judėjimo lauko dalys ar kitos operatyvinės zonos, kuriose galima naudoti transporto priemonę,

2) ir leidimas galioja tol, kol užtikrinama atitiktis a punkto reikalavimams.

d) Aerodromo naudotojas transporto priemonei, kurią naudoti aerodrome išduotas leidimas pagal a punktą, turi priskirti šaukinį, jei reikalaujama, kad toje transporto priemonėje būtų radijo ryšio įranga. Transporto priemonei priskirtas šaukinys turi:

1) nekelti abejonių dėl jos identifikavimo;

2) būti tinkamas pagal paskirtį;

3) manevravimo lauke naudojamoms transporto priemonėms – būti suderintas su oro eismo paslaugų tarnyba ir išplatintas atitinkamoms aerodrome veikiančioms organizacijoms.

e) Nukrypstant nuo a punkto, aerodromo naudotojas gali leisti:

1) transporto priemonę, kurią leista naudoti pagal a punkto 1 ir 2 papunkčius ir kurioje nėra radijo ryšio įrangos, reikalaujamos pagal a punkto 3 papunktį, ir atsakiklio ar kitos buvimo vietos stebėjimo įrangos, reikalaujamos pagal a punkto 4 papunktį, retkarčiais naudoti a punkto 3 ir 4 papunkčiuose nurodytose zonose, su sąlyga, kad:

i) tą transporto priemonę visuomet lydi transporto priemonė, kurią leista naudoti ir kuri atitinka a punkto 3 papunkčio ir, jei reikia, a punkto 4 papunkčio reikalavimus;

ii) lydinti transporto priemonė atitinka ADR.OPS.B.080 dalies ženklinimo ir apšvietimo reikalavimus;

iii) netaikomos prasto matomumo procedūros, jei lydima transporto priemonė turi būti naudojama manevravimo lauke;

2) laikinam transporto priemonės įvažiavimui į aerodromą ir jos naudojimui judėjimo lauke ar kitose operatyvinėse zonose taikomos šios sąlygos:

a) apžiūrėjus tą transporto priemonę nustatyta, kad jos būklė nekelia pavojaus saugai;

b) ta transporto priemonė visą laiką yra lydima transporto priemonės, kurią naudoti duotas leidimas ir kuri:

i) atitinka a punkto 3 papunkčio ir, jei reikia, a punkto 4 papunkčio reikalavimus, jei naudojama a punkto 3 ir 4 papunkčiuose nurodytose zonose;

ii) atitinka ADR.OPS.B.080 dalies ženklinimo ir apšvietimo reikalavimus;

c) netaikomos prasto matomumo procedūros, jei transporto priemonė turi būti naudojama manevravimo lauke.

f) Aerodromo naudotojas turi:

1) nustatyti ir taikyti procedūras, skirtas:

i) išduoti transporto priemonių leidimams ir laikinai leisti įvažiuoti transporto priemonėms į aerodromą ir jas naudoti;

ii) priskirti šaukinius transporto priemonėms;

iii) stebėti, ar transporto priemonės atitinka ADR.OPS.B.026 dalies nuostatas, ir imtis atitinkamų veiksmų, įskaitant transporto priemonių leidimų arba leidimų laikinai naudoti transporto priemonę galiojimo sustabdymą ir atšaukimą;

2) tvarkyti atitinkamą registracijos žurnalą.

ADR.OPS.B.027 Transporto priemonių naudojimas

a) Transporto priemonės vairuotojas manevravimo lauke transporto priemonę naudoja:

1) tik kai leidžia oro eismo paslaugų tarnyba ir pagal tos tarnybos nurodymus;

2) laikydamasis visų privalomų nurodymų, teikiamų ženklinimo priemonėmis ir ženklais, nebent oro eismo paslaugų tarnyba leidžia kitaip;

3) laikydamasis visų privalomų nurodymų, teikiamų šviesiniais signalais.

b) Transporto priemonės vairuotojas manevravimo lauke transporto priemonę naudoja pagal šias taisykles:

1) prie avariją patyrusio orlaivio artėjančioms avarinės pagalbos transporto priemonėms teikiama pirmenybė viso kito antžeminio eismo atžvilgiu;

2) atsižvelgiant į 1 punkto nuostatas:

i) transporto priemonės ir orlaivius velkančios transporto priemonės duoda kelią tupiantiems, kylantiems ir riedantiems orlaiviams;

ii) orlaivių nevelkančios transporto priemonės duoda kelią orlaivius velkančioms transporto priemonėms;

iii) orlaivių nevelkančios transporto priemonės duoda kelią kitoms orlaivių nevelkančioms transporto priemonėms pagal oro eismo paslaugų tarnybos nurodymus;

iv) nepaisant i, ii ir iii papunkčių nuostatų, transporto priemonės ir orlaivius velkančios transporto priemonės laikosi oro eismo paslaugų tarnybos nurodymų.

c) Transporto priemonės, kurioje yra radijo ryšio priemonės ir kurią ketinama naudoti arba kuri naudojama manevravimo lauke, vairuotojas turi:

1) prieš įvažiuodamas į manevravimo lauką užmegzti tinkamą abipusį radijo ryšį su oro eismo paslaugų tarnyba tinkamu oro eismo paslaugų tarnybos dažniu ir nuolat klausytis ryšio paskirtu dažniu;

2) prieš įvažiuodamas į manevravimo lauką gauti oro eismo paslaugų tarnybos leidimą ir naudoti transporto priemonę tik taip, kaip leidžia oro eismo paslaugų tarnyba. Nepaisant tokio leidimo, įvažiuoti į kilimo ir tūpimo juostą arba naudoti transporto priemonę kitaip, nei buvo leista, galima tik gavus specialų papildomą oro eismo paslaugų tarnybos leidimą;

3) oro eismo paslaugų tarnybos darbuotojams pakartoti su sauga susijusias balsu perduotų oro eismo paslaugų tarnybos nurodymų dalis. Nurodymai įvažiuoti į bet kurį kilimo ir tūpimo taką, riedėjimo taką ar kilimo ir tūpimo juostą, sustoti prieš įvažiuojant, juos pervažiuoti ar jais važiuoti turi būti visada pakartojami nurodymo davėjui;

4) oro eismo paslaugų tarnybos darbuotojams pakartoti arba patvirtinti kitus nei 3 punkte nurodytus nurodymus taip, kad būtų aišku, jog nurodymai buvo suprasti ir jų bus laikomasi.

d) Jei manevravimo lauke naudojamos transporto priemonės vairuotojas abejoja dėl transporto priemonės buvimo vietos manevravimo lauke, jis turi:

1) pranešti oro eismo paslaugų tarnybai aplinkybes, įskaitant paskutinę žinomą buvimo vietą;

2) kartu, nebent oro eismo paslaugų tarnyba nurodytų kitaip, kuo greičiau išvažiuoti saugiu atstumu iš kilimo ir tūpimo tako, riedėjimo tako ar kitos manevravimo lauko dalies;

3) įvykdęs 1 ir 2 punktuose nurodytus veiksmus, sustabdyti transporto priemonę.

e) Manevravimo lauke esančios transporto priemonės vairuotojas:

1) naudodamas transporto priemonę kilimo ir tūpimo juostoje, kai ta juosta naudojama orlaiviams kilti ar tūpti, turi nesiartinti prie kilimo ir tūpimo tako arčiau nei nustatyta to tako parengiamojo starto vieta arba laukimo įvažiuoti į tą kilimo ir tūpimo taką vieta;

2) kai kilimo ir tūpimo takas naudojamas orlaiviams kilti ar tūpti, transporto priemonės turi nenaudoti:

i) kilimo ir tūpimo juostos dalyje, esančioje už to kilimo ir tūpimo tako galų;

ii) to kilimo ir tūpimo tako pabaigos saugos zonose;

iii) laisvojoje juostoje, jei ji yra, tokiu atstumu, kad keltų pavojų ore esančiam orlaiviui.

f) Jei taip reikalaujama aerodrome, perone esančios transporto priemonės, kurioje yra radijo ryšio priemonės, vairuotojas turi:

1) prieš įvažiuodamas į peroną užmegzti tinkamą abipusį radijo ryšį su atsakinga aerodromo naudotojo paskirta tarnyba;

2) nuolat klausytis ryšio paskirtu dažniu.

g) Transporto priemonės vairuotojas perone transporto priemonę turi naudoti pagal šias nuostatas:

1) tik kai leidžia aerodromo naudotojo paskirta atsakinga tarnyba ir pagal tos tarnybos nurodymus;

2) laikydamasis visų privalomų nurodymų, teikiamų ženklinimo priemonėmis ir ženklais, nebent aerodromo naudotojo paskirta atsakinga tarnyba leidžia kitaip;

3) laikydamasis visų privalomų nurodymų, teikiamų šviesiniais signalais;

4) duoti kelią avarinės pagalbos transporto priemonėms, riedantiems, besirengiantiems riedėti ir stumiamiems arba velkamiems orlaiviams;

5) duoti kelią kitoms transporto priemonėms pagal vietos taisykles;

6) visada duoti pirmenybę avarinės pagalbos transporto priemonėms, skubančioms į pagalbą.

h) Transporto priemonės vairuotojas judėjimo lauke ir kitose operatyvinėse zonose turi:

1) naudoti transporto priemonę laikydamasis nustatytų greičio apribojimų ir važiavimo maršrutų;

2) vairuodamas neužsiimti trukdančia ar dėmesį nukreipiančia veikla;

3) laikytis aerodromo vadove nustatytų ryšio reikalavimų ir veiklos procedūrų.

i) Kitą transporto priemonę lydinčios transporto priemonės vairuotojas turi užtikrinti, kad lydimos transporto priemonės vairuotojas naudotų transporto priemonę pagal duotus nurodymus.

j) Transporto priemonės vairuotojas transporto priemonę turi statyti tik aerodromo naudotojo nustatytose zonose.

k) Aerodromo naudotojas turi nustatyti ir taikyti procedūras, kuriomis užtikrinama, kad vairuotojai, naudojantys transporto priemones judėjimo lauke ir kitose operatyvinėse zonose, laikytųsi a–j punktų.

ADR.OPS.B.028 Orlaivių vilkimas

Aerodromo naudotojas turi:

a) nustatyti orlaivių manevravimo procedūras ir maršrutus, skirtus orlaivių vilkimo operacijoms judėjimo lauke, kad būtų užtikrinta sauga;

b) užtikrinti, kad vykdant vilkimo operacijas būtų teikiami tikslūs ir tinkami nurodymai;

c) užtikrinti, kad velkamas orlaivis vilkimo operacijų metu duotų šviesinius signalus pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 (*) priedo SERA.3215 dalies nuostatas;

d) nustatyti ir taikyti procedūras, skirtas tinkamam vilkimo operaciją vykdančios organizacijos, perono valdymo paslaugų tarnybos ir oro eismo paslaugų tarnybos ryšiui ir koordinavimui užtikrinti, atsižvelgiant į vilkimo operaciją;

e) nustatyti ir taikyti procedūras, skirtas vilkimo operacijų saugai nepalankiomis meteorologinėmis oro sąlygomis užtikrinti, įskaitant tokių operacijų ribojimą ar draudimą.

ADR.OPS.B.029 Kalbos mokėjimas

a) Asmuo, kuris pagal ADR.OPS.B.024 dalį turi įrodyti kalbos mokėjimą, jį įrodo bent veiklos lygmeniu, vartodamas frazes, ir paprasta kalba, pagal b punktą:

   1) anglų kalbos ir

   2) bet kurios kitos radijo ryšio su oro eismo paslaugų tarnyba tikslais aerodrome vartojamos kalbos ar kalbų.

b) Pareiškėjas turi įrodyti gebėjimą:

   1) veiksmingai bendrauti balso perdavimo priemonėmis ir tiesiogiai;

   2) tiksliai ir aiškiai bendrauti bendromis ir su darbu susijusiomis temomis;

   3) naudoti tinkamas bendravimo strategijas keičiantis informacija ir siekiant atpažinti bei spręsti bendrus ar su darbu susijusius nesusipratimus;

   4) sėkmingai rasti išeitį sudėtingais kalbiniais atvejais, kai kasdieniame darbe arba vykdant įprastą bendravimo užduotį įvykiai komplikuojasi arba pakrypsta netikėta linkme;

   5) vartoti aviacijos bendruomenėje suprantamą tarmę ar kirčiavimą.

c) Kalbos mokėjimas įrodomas vertinimą atlikusios organizacijos išduotu pažymėjimu, kuriame nurodoma kalba ar kalbos, mokėjimo lygis ir vertinimo data.

d) Išskyrus asmenis, įrodžiusius eksperto lygmens kalbos mokėjimą, kalbos mokėjimas pakartotinai vertinamas kas:

   1) ketverius metus nuo vertinimo dienos, jei įrodytas veiklos lygmens kalbos mokėjimas;

   2) šešerius metus nuo vertinimo dienos, jei įrodytas aukštesnio lygio kalbos mokėjimas.

e) Kalbos mokėjimas įrodomas taikant vertinimo metodą, kuris apima:

   1) vertinimo procesą;

   2) kalbos mokėjimo vertintojų kvalifikaciją;

   3) skundų nagrinėjimo procedūrą.

f) Aerodromo naudotojas turi užtikrinti galimybę mokytis kalbos, kad būtų išlaikytas reikiamas jo darbuotojų kalbos mokėjimo lygis.

g) Nukrypstant nuo a punkto, valstybė narė gali nuspręsti, kad ADR.OPS.B.024 dalyje nurodytiems darbuotojams radijo ryšio su aerodromo oro eismo paslaugų tarnyba tikslais anglų kalbos mokėti nebūtina. Tokiu atveju ji atlieka saugos vertinimą, apimantį vieną ar kelis aerodromus.

h) Aerodromo naudotojas asmeniui, neįrodžiusiam atitikties a ir b punktams, gali išduoti leidimą iki:

1) 2026 m. sausio 7 d. dėl anglų kalbos;

2) 2023 m. sausio 7 d dėl bet kurios kitos nei anglų kalbos.

_____

(*) 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012 kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010 (OL L 281, 2012 10 13, p. 1).“;

n) ADR.OPS.B.030 dalis pakeičiama taip:

„ADR-OPS.B.030 Antžeminio eismo orientavimo ir valdymo sistema

a) Aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad aerodrome būtų galima naudotis antžeminio eismo orientavimo ir valdymo sistema.

b) Taikydamas antžeminio eismo orientavimo ir valdymo sistemą, aerodromo naudotojas, koordinuodamas veiksmus su oro eismo paslaugų teikėju, turi įvertinti poreikį nustatyti standartinius orlaivių riedėjimo aerodrome maršrutus. Jei nustatomi standartiniai maršrutai, aerodromo naudotojas turi:

1) užtikrinti, kad jie būtų tinkami aerodromo eismui, išplanavimui ir numatytam naudojimui ir tinkamai identifikuoti;

2) suteikti atitinkamą AIP skelbtiną informaciją oro navigacijos informacijos paslaugų teikėjui.

c) Jei antžeminio eismo orientavimo ir valdymo sistemos veikimui judėjimo lauke būtina orlaiviuose naudoti atsakiklius, aerodromo naudotojas su oro navigacijos paslaugų teikėju koordinuoja:

1) atitinkamas atsakiklių naudojimo procedūras, kurių turi laikytis orlaivių naudotojai;

2) atitinkamos AIP skelbtinos informacijos teikimą oro navigacijos informacijos paslaugų teikėjui.“;

o) įterpiama ADR.OPS.B.031 dalis:

„ADR.OPS.B.031 Ryšiai

a) Transporto priemonės ir oro eismo paslaugų tarnybos pranešimus turi teikti pagal taikomus Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo 14 skirsnio reikalavimus.

b) Aerodromo naudotojas, koordinuodamas veiksmus su oro navigacijos paslaugų teikėju, turi nustatyti ryšio procedūras, apimančias:

1) dažnius ir kalbą ar kalbas, vartotinas palaikant ryšį tarp oro eismo paslaugų tarnybos ir transporto priemonių, kurias ketinama naudoti arba kurios naudojamos manevravimo lauke;

2) ryšį tarp oro eismo paslaugų tarnybos ir pėsčiųjų, ketinančių vykdyti ar vykdančių veiklą manevravimo lauke;

3) svarbios su aerodromu susijusios informacijos, kuri gali paveikti operacijų manevravimo lauke saugą, sklaidą radijo ryšio priemonėmis;

4) bet kokiomis matomumo sąlygomis naudotinus signalus ir kitas ryšio priemones, jei ryšys tarp oro eismo paslaugų tarnybos ir manevravimo lauke esančių transporto priemonių arba pėsčiųjų neveikia.“;

p) įterpiama ADR.OPS.B.033 dalis:

„ADR.OPS.B.033 Pėsčiųjų kontrolė

a) Aerodromo naudotojas turi nustatyti ir įgyvendinti procedūras, skirtas:

1) apriboti prieigą prie judėjimo lauko ir kitų operatyvinių zonų, kad į juos galėtų patekti tik asmenys, kuriems ten patekti būtina dėl jų vykdomų užduočių;

2) užtikrinti, kad tokiems asmenims patekti į tokias zonas be palydos būtų leidžiama tik jei jie yra tinkamai išmokyti ir įrodę savo gebėjimus;

3) asmenų judėjimui perone kontroliuoti ir užtikrinti, kad į orlaivį įlipantys ar iš jo išlipantys keleiviai arba keleiviai, kuriems reikia eiti į peroną, iš perono ar per peroną:

i) būtų lydimi išmokytų ir kompetentingų darbuotojų;

ii) neitų prie stovinčių orlaivių ir netrukdytų vykdyti antžeminio aptarnavimo veiklos;

iii) būtų apsaugoti nuo veikiančių orlaivių ir jų variklių poveikio, taip pat nuo naudojamų transporto priemonių ar kitos veiklos.

b) Aerodromo naudotojas turi nustatyti ir taikyti procedūras, kuriomis užtikrinama:

1) kad darbuotojai, vykdantys užduotis manevravimo lauke be transporto priemonės, galėtų tvarkingai ir saugiai į jį patekti ir vykdyti savo užduotis;

2) kad tokie darbuotojai:

i) būtų tinkamai aprūpinti įranga, be kita ko gerai matomais drabužiais, orientavimosi priemonėmis, taip pat abipusio ryšio vykdant tas užduotis palaikymo su oro eismo paslaugų tarnyba ir atitinkama aerodromo naudotojo tarnyba priemonėmis;

ii) prieš patekdami į manevravimo lauką gautų oro eismo paslaugų tarnybos leidimą. Nepaisant tokio leidimo, įeiti į kilimo ir tūpimo taką arba kilimo ir tūpimo juostą arba veikti kitaip, nei buvo leista, galima tik gavus specialų papildomą oro eismo paslaugų tarnybos leidimą;

iii) neitų į manevravimo lauką, kai taikomos prasto matomumo procedūros.“;

q) ADR.OPS.B.035 dalis pakeičiama taip:

„ADR.OPS.B.035 Operacijos žiemos sąlygomis

a) Jei numatoma, kad aerodromas bus naudojamas tokiomis sąlygomis, kai judėjimo lauke gali atsirasti sniego, pažliugusio sniego ar ledo, aerodromo naudotojas turi parengti ir įgyvendinti sniego planą. Įgyvendindamas sniego planą, aerodromo naudotojas turi:

1) būti parengęs nuostatas dėl medžiagų, skirtų ledui ir šerkšnui pašalinti arba išvengti jo susidarymo, arba kilimo ir tūpimo tako paviršiaus trinties savybėms pagerinti, naudojimo;

2) užtikrinti, kiek praktiškai įmanoma, sniego, pažliugusio sniego ar ledo pašalinimą nuo naudojamų kilimo ir tūpimo takų ir kitų judėjimo lauko dalių, kurias numatoma naudoti orlaivių operacijoms.

b) Aerodromo naudotojas turi pateikti AIP skelbtiną informaciją, susijusią su:

1) turima sniego šalinimo įranga ir sniego ir ledo valdymo operacijomis;

2) jei taikoma, specialiai paruoštų žieminių kilimo ir tūpimo takų patvirtinimo statusu;

3) judėjimo lauko paviršiui apdoroti naudojamų medžiagų rūšimi.“;

r) įterpiamos ADR.OPS.B.036 ir ADR.OPS.B.037 dalys:

„ADR.OPS.B.036 Operacijos ant specialiai paruoštų žieminių kilimo ir tūpimo takų

a) Aerodromo naudotojas gali, jei iš anksto patvirtina kompetentinga institucija, nustatyti ir taikyti lėktuvų operacijų ant specialiai paruoštų žieminių kilimo ir tūpimo takų procedūras, kai teršalo tipas yra suplūktas sniegas arba ledas. Specialiai paruošti žieminiai kilimo ir tūpimo takai gali būti siejami su pagrindiniu RWYCC 4; tačiau, jei dėl apdorojimo nepagrįsta taikyti RWYCC 4, taikoma įprasta procedūra pagal ADR.OPS.B.037 dalį.

b) Kad gautų išankstinį kompetentingos institucijos patvirtinimą, aerodromo naudotojas turi:

1) nustatyti procedūras, apimančias:

i) kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklei gerinti naudojamos įrangos tipą ir (arba) medžiagos rūšį, kokybę ir kiekį bei naudojimo būdą;

ii) meteorologinių parametrų stebėseną;

iii) laisvų teršalų tvarkymą;

iv) pasiektų rezultatų vertinimą;

2) bent iš vieno lėktuvų naudotojo gauti lėktuvų stabdymo ant specialiai paruošto kilimo ir tūpimo tako efektyvumo duomenis;

3) išanalizuoti ir apdoroti pagal 2 punktą gautus duomenis, kad įrodytų galimybę nustatyti kilimo ir tūpimo tako sąlygas pagal tam tikrą RWYCC;

4) nustatyti techninės priežiūros programą, apimančią naudojamos įrangos profilaktinę ir taisomąją techninę priežiūrą, kad būtų užtikrintas nuolatinis veiklos efektyvumas.

c) Aerodromo naudotojas turi nustatyti ir įgyvendinti nuolatinio procedūros veiksmingumo stebėjimo programą. Įgyvendinant programą lėktuvų stabdymo ataskaitų duomenys lyginami su praneštos kilimo ir tūpimo tako būklės duomenimis.

d) Žiemos laikotarpiui pasibaigus, aerodromo naudotojas turi įvertinti žiemos operacijų veiksmingumą, siekdamas nustatyti, ar reikia:

1) papildomo mokymo reikalavimų;

2) procedūrų atnaujinimo;

3) papildomos arba kitokios įrangos ir medžiagų.

ADR.OPS.B.037 Kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės vertinimas ir kilimo ir tūpimo tako būklės kodo priskyrimas

Kai tik ant kilimo ir tūpimo tako paviršiaus yra ADR.OPS.A.060 dalies a–e punktuose nurodytų teršalų, aerodromo naudotojas turi:

a) priskirti RWYCC, priklausomai nuo teršalo rūšies, gylio ir temperatūros;

b) apžiūrėti kilimo ir tūpimo taką, kai tik kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklė galėjo pasikeisti dėl meteorologinių sąlygų, įvertinti kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklę ir priskirti naują RWYCC;

c) naudodamasis specialiaisiais pranešimais iš oro, inicijuoti RWYCC įvertinimą iš naujo.“;

s) ADR.OPS.B.080 dalis pakeičiama taip:

„ADR.OPS.B.080 Transporto priemonių ir kitų judamų objektų ženklinimas ir apšvietimas

a) Aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad aerodromo judėjimo lauke esančios transporto priemonės ir kiti judami objektai, išskyrus orlaivius, būtų:

1) tinkamose vietose paženklinti ryškiomis spalvomis arba švieslente, atitinkamo dydžio languoto rašto ir kontrastiškų spalvų vėliavėlėmis;

2) apšviesti nedidelio intensyvumo, tinkamo pagal paskirtį tipo ir savybių kliūčių žiburiais, jei transporto priemonės ir aerodromas naudojami naktį arba prasto matomumo sąlygomis. Apšvietimo priemonių signalai ir spalva:

i) avarinių tarnybų ir saugumo tarnybos transporto priemonių – mirksintis mėlynas;

ii) kitų transporto priemonių, įskaitant lydinčiąsias transporto priemones, – mirksintis geltonas;

iii) riboto mobilumo objektų – pastovus raudonas.

b) Aerodromo naudotojas gali daryti a punkto reikalavimo išimtį orlaivių aptarnavimo įrangai ir transporto priemonėms, naudojamoms tik peronuose.“;

t) ADR.OPS.C.005 dalis pakeičiama taip:

„ADR.OPS.C.005 Techninė priežiūra. Bendrosios nuostatos

a) Aerodromo naudotojas turi nustatyti ir įgyvendinti aerodromo objektų, sistemų ir įrangos techninės priežiūros programą, prireikus apimančią profilaktinę techninę priežiūrą, kuri užtikrintų, kad dėl naudojamo aerodromo būklės nepablogėtų oro navigacijos sauga, reguliarumas ar efektyvumas. Nustatant techninės priežiūros programos struktūrą ir įgyvendinant programą turi būti atsižvelgiama į žmogiškųjų veiksnių principus.

b) Aerodromo naudotojas turi užtikrinti tinkamas ir adekvačias veiksmingo techninės priežiūros programos įgyvendinimo priemones.“;

u) įterpiama ADR.OPS.C.007 dalis:

„ADR.OPS.C.007 Transporto priemonių techninė priežiūra

a) Aerodromo naudotojas turi:

1) parengti ir įgyvendinti gelbėjimo ir ugniagesių tarnybų transporto priemonių techninės priežiūros programą, kuri apima profilaktinę techninę priežiūrą ir kurioje atsižvelgiama į žmogiškojo veiksnio principus, kad visą tų transporto priemonių naudojimo laiką būtų užtikrintas transporto priemonių ir jų įrangos veiksmingumas ir atitiktis nustatyto reagavimo laiko reikalavimams;

2) užtikrinti kitų judėjimo lauke arba kitose operatyvinėse zonose naudojamų savo transporto priemonių techninės priežiūros programos įgyvendinimą.

b) Aerodromo naudotojas turi:

1) nustatyti a punkte nurodytos techninės priežiūros programos įgyvendinimui remti skirtas procedūras;

2) užtikrinti tinkamas ir adekvačias jos veiksmingam įgyvendinimui būtinas priemones ir patalpas;

3) tvarkyti kiekvienos transporto priemonės techninės priežiūros žurnalą.

c) Aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad aerodrome veiklą vykdančios arba paslaugas teikiančios organizacijos:

1) vykdytų savo transporto priemonių, naudojamų judėjimo lauke ar kitose operatyvinėse zonose, techninę priežiūrą pagal nustatytą techninės priežiūros programą, apimančią profilaktinę techninę priežiūrą;

2) tvarkytų atitinkamus registracijos žurnalus.

d) Aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad netinkamos eksploatuoti transporto priemonės nebūtų naudojamos.“;

v) ADR.OPS.C.010 ir ADR.OPS.C.015 dalys pakeičiamos taip:

„ADR-OPS.C.010 Dangų, kitų žemės paviršių ir drenažo techninė priežiūra

a) Aerodromo naudotojas turi tikrinti visus padengtus judėjimo laukų paviršius (kilimo ir tūpimo takus, riedėjimo takus ir peronus), gretimas zonas ir drenažą, kad įgyvendindamas aerodromo profilaktinės ir taisomosios techninės priežiūros programą reguliariai vertintų jų būklę.

b) Aerodromo naudotojas turi:

1) prižiūrėti visų judėjimo laukų paviršius, siekdamas užtikrinti, kad nebūtų jokių pašalinių daiktų, kurie gali padaryti žalą orlaiviui arba pakenkti orlaivio sistemų veikimui, ir juos pašalinti;

2) prižiūrėti kilimo ir tūpimo takų, riedėjimo takų ir peronų paviršius, kad galėtų užkirsti kelią žalingų nelygumų susidarymui;

3) palaikyti tokią kilimo ir tūpimo tako būklę, kad būtų užtikrintos būtinuosius standartus atitinkančios arba geresnės paviršiaus trinties savybės;

4) techninės priežiūros tikslais periodiškai tikrinti ir dokumentuoti kilimo ir tūpimo tako paviršiaus trinties savybes. Tų patikrinimų dažnumas turi būti pakankamas, kad būtų galima nustatyti kilimo ir tūpimo tako paviršiaus trinties savybių tendenciją;

5) imtis taisomųjų techninės priežiūros veiksmų, kad būtų išvengta neužtersto kilimo ir tūpimo tako arba jo dalies trinties savybių pablogėjimo tiek, kad jos neatitiktų būtinųjų standartų.

ADR.OPS.C.015 Vizualiųjų priemonių ir elektros sistemų techninė priežiūra

a) Aerodromo naudotojas turi parengti ir įgyvendinti profilaktinės ir taisomosios techninės priežiūros programą siekiant užtikrinti elektros sistemų tinkamumą eksploatuoti ir elektros energijos tiekimą visiems būtiniems aerodromo objektams taip, kad būtų užtikrinta oro navigacijos sauga, reguliarumas ir efektyvumas.

b) Aerodromo naudotojas turi parengti ir įgyvendinti profilaktinės ir taisomosios techninės priežiūros programą, siekiant užtikrinti atskirų žiburių ir aerodromo apšvietimo sistemų patikimumas taip, kad būtų užtikrintas nenutrūkstamą orlaivių ir transporto priemonių orientavimas ir valdymas:

1) II arba III kategorijos tiksliojo artėjimo tūpti kilimo ir tūpimo tako profilaktinės techninės priežiūros sistemos tikslas turi būti toks, kad bet kuriuo II arba III kategorijos operacijų laikotarpiu būtų tinkami naudoti visi artėjimo tūpti ir kilimo ir tūpimo tako žiburiai ir kad bet kuriuo atveju:

i) bent 95 % žiburių veiktų kiekviename iš šių elementų:

A) II ir III kategorijos tiksliojo artėjimo tūpti apšvietimo sistemoje – vidinių 450 m;

B) kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos žiburių;

C) kilimo ir tūpimo tako slenksčio žiburių;

D) šoninių kilimo ir tūpimo tako žiburių;

ii) veiktų bent 90 % tūpimo zonos žiburių;

iii) veiktų bent 85 % artėjimo tūpti sistemos žiburių už 450 m zonos;

iv) 75 % kilimo ir tūpimo tako galo žiburių.

2) Dėl žiburių, kurie pagal 1 punktą gali neveikti, neturi pasikeisti pagrindinės apšvietimo sistemos linijos.

3) Neveikiantys žiburiai neturi būti greta vienas kito, išskyrus žiburių liniją ar stop liniją, kurioje gali būti leidžiami du neveikiantys gretimi žiburiai.

4) Stop linijos, nustatytos ties kilimo ir tūpimo tako parengiamojo starto vieta ir naudojamos su kilimo ir tūpimo taku, kurį numatoma naudoti operacijoms esant mažesniam kaip 550 m kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotoliui, profilaktinės techninės priežiūros sistemos tikslai turi būti:

i) neveikti gali ne daugiau kaip du žiburiai;

ii) negali neveikti du gretimi žiburiai, nebent tarpai tarp žiburių yra gerokai mažesni nei reikalaujama.

5) Riedėjimo tako, kurį numatoma naudoti esant mažesniam kaip 550 m kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotoliui, profilaktinės techninės priežiūros sistemos tikslas turi būti toks, kad nebūtų dviejų gretimų neveikiančių riedėjimo tako ašinių žiburių.

6) I kategorijos tiksliojo artėjimo tūpti kilimo ir tūpimo tako profilaktinės techninės priežiūros sistemos tikslas turi būti toks, kad bet kuriuo I kategorijos operacijų laikotarpiu veiktų visi artėjimo tūpti ir kilimo ir tūpimo tako žiburiai ir kad bet kuriuo atveju:

i) veiktų bent 85 % žiburių:

A) I kategorijos tiksliojo artėjimo tūpti apšvietimo sistemoje;

B) kilimo ir tūpimo tako slenksčio žiburių;

C) šoninių kilimo ir tūpimo tako žiburių;

D) kilimo ir tūpimo tako galo žiburių;

ii) negali neveikti du gretimi žiburiai, nebent tarpai tarp žiburių yra gerokai mažesni nei reikalaujama.

7) Kilimo ir tūpimo tako, kurį numatoma naudoti kilimui esant mažesniam kaip 550 m kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotoliui, profilaktinės techninės priežiūros sistemos tikslas turi būti toks, kad bet kuriuo operacijų laikotarpiu veiktų visi kilimo ir tūpimo tako žiburiai ir kad bet kuriuo atveju veiktų

   i) bent:

      A) 95 % kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos (jei yra) ir šoninių kilimo ir tūpimo tako žiburių;

      B) 75 % kilimo ir tūpimo tako galo žiburių;

   ii) negali neveikti du gretimi žiburiai.

8) Kilimo ir tūpimo tako, kurį numatoma naudoti kilimui esant mažesniam kaip 550 m kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotoliui, profilaktinės techninės priežiūros sistemos tikslas turi būti toks, kad bet kuriuo operacijų laikotarpiu veiktų visi kilimo ir tūpimo tako žiburiai ir bet kuriuo atveju:

   i) veiktų bent 85 % šoninių kilimo ir tūpimo tako žiburių ir kilimo ir tūpimo tako galo žiburių;

   ii) negali neveikti du gretimi žiburiai.

9) Kilimo ir tūpimo tako, kuriame įrengtos vizualiojo artėjimo tūpti nuolydžio indikatorių sistemos, profilaktinės techninės priežiūros sistemos tikslas turi būti toks, kad bet kuriuo operacijų laikotarpiu veiktų visi įrenginiai. Įrenginys laikomas neveikiančiu, jei neveikiančių žiburių skaičius yra toks, kad įrenginys neužtikrina orlaiviams numatytų orientyrų.

c) Taikant b punktą žiburys laikomas neveikiančiu, jei:

   1) vidutinis pagrindinio šviesos pluošto intensyvumas yra mažesnis nei 50 % Agentūros išleistose sertifikavimo specifikacijose nustatytos vertės. Žiburių, kurių projektinis vidutinis pagrindinio šviesos pluošto intensyvumas viršija Agentūros išleistose sertifikavimo specifikacijose nustatytą vertę, 50 % vertė siejama su ta projektine verte;

   2) žiburiui skirto šviesos filtro nėra, jis pažeistas arba žiburys neužtikrina reikiamos spalvos šviesos pluošto.

d) Aerodromo naudotojas turi parengti ir įgyvendinti profilaktinės ir taisomosios techninės priežiūros programą siekiant užtikrinti aerodromo ženklinimo ir ženklų sistemos veikimą ir patikimumą taip, kad būtų galima užtikrinti nenutrūkstamą orlaivių ir transporto priemonių orientavimą ir valdymą.

e) Kai aerodrome taikomos prasto matomumo procedūros, arti aerodromo elektros sistemų neturi būti vykdoma statybos ar techninės priežiūros darbų.

f) Aerodromo naudotojas turi užtikrinti, kad:

   1) a, b ir d punktuose nurodytos profilaktinės techninės priežiūros programos apimtų tinkamas atskirų kiekvienos sistemos elementų ir pačios sistemos apžiūras ir patikrinimus, atliekamus pagal nustatytas procedūras, nustatytais intervalais ir tinkamus pagal numatytą sistemos paskirtį;

   2) būtų imamasi taisomųjų veiksmų visiems nustatytiems trūkumams pašalinti.

g) Aerodromo naudotojas turi tvarkyti atitinkamos techninės priežiūros veiklos registracijos žurnalą.“