

KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) 2020/2148,**8. oktoober 2020,****millega muudetakse määrust (EL) nr 139/2014 lennuradade ohutuse ja aeronavigatsioonandmete osas****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 39 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni määrusega (EL) nr 139/2014 ⁽²⁾ on kehtestatud lennuväljadega, sealhulgas nende haldamise, käitamise, sertifitseerimise ja järelevalvega, seotud nõuded ja haldusmenetlused.
- (2) Määrus (EL) nr 139/2014 sisaldab lennuväljakäitajatele aeronavigatsioonandmete ja -teabe haldamise kohta esitatavaid üldnõudeid. Selleks et säilitada praegune lennuväljade käitamise ohutuse tase või seda parandada, tuleks lennuväljakäitajatelt nõuda, et aeronavigatsioonandmete ahela osana tagaksid nad aeronavigatsiooniteabe teenistuste jaoks kvaliteetsed aeronavigatsioonandmed ja -teabe – seda alates andmete loomisest kuni nende esitamiseni. Selleks tuleks käitamise tasandil kohaldatavaid andmekvaliteedinõudeid täiendada analoogsete nõuetega, mis kehtivad lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate suhtes, täpsemalt andmekaitse, andmete kataloogi ja andmevahetuse kohta kehtivate nõuetega.
- (3) Lennuradade ohutus on üks Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO) kindlaks määratud suure riskiga õnnetuste esinemisega seotud kategooriaid. Lennuradade ohutusega seotud õnnetuste arvele langeb enamik maailmas toimunud lennuõnnetusi. Seetõttu tuleks määrust (EL) nr 139/2014 muuta, et vähendada lennuradade ohutusega seotud selliste õnnetuste ja tõsiste intsidentide arvu, mis on seotud lennuraja loata hõivamisega, aga ka muid lennuradade ohutusega seotud vahejuhtumeid, nagu lennurajaga eksimine, kokkupõrge maapinnaga ja lennurajalt kõrvalekaldumine.
- (4) Käitamispersonali koolituse ja taseme kontrolli, sh alg- ja korduskoolituse programmid tuleks ühtlustada kõigis liikmesriikides, kehtestades lennuväljakäitajatele kohustuslikud ühised koolitusnõuded.
- (5) Lennuväljakäitajad peaksid säilitama andmeid varasema väljaõppe, sõidulubade, sõidukilubade ning hooldus- ja keeleoskuse kohta.
- (6) Kehtiv õigusraamistik ei hõlma lennuväljakäitajale pandud nõuet koostada NOTAM-teade. See on põhjustanud õiguskindlusetust seoses sellega, millal, miks ja mis tingimustel peab lennuväljakäitaja koostama ohutust mõjutada võiva asjaolu kohta NOTAM-teate. Seetõttu peaks muudatusega lõplikult välja töötama lennuväljakäitaja NOTAM-teadete koostamise ja avaldamise õigusraamistiku, võttes arvesse 7. detsembril 1944 Chicagos allkirjastatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) 15. lisa sätteid.

⁽¹⁾ ELT L 212, 22.8.2018, lk 1.

⁽²⁾ Komisjoni 12. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 139/2014, millega kehtestatakse lennuväljadega seotud nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 44, 14.2.2014, lk 1).

- (7) Õnnetuste uurimine on näidanud, et raja olukorra hindamise ja sellekohase aruandluse nõuded ei ole ühtlustatud ning see avaldab olulist mõju lennurajalt kõrvalekaldumisele, eriti kui rada on märg või puhastamata. ICAO on järjepidevalt muutnud mitmes Chicago konventsiooni lisas sisalduvaid standardeid ja soovituslikke tavasid ning koostanud ulatuslikke suuniseid, et kehtestada raja olukorra hindamise ja sellekohase aruandluse ülemaailmselt ühtlustatud aruandevorm.
- (8) Seepärast tuleks määrust (EL) nr 139/2014 muuta, et rakendada kohaldatavaid ICAO standardeid ja soovituslikke tavasid raja olukorra hindamise ja sellekohase aruandluse kohta, sealhulgas lisada uute mõistete määratlused.
- (9) Selleks et vähendada ohtu, et vahejuhtum võib tuleneda eksiarusaamast käitamisgevuse üleandmisel, tuleks lennuvälja töötajatele anda ajakohastatud teavet üleandmisel valitseva tegeliku olukorra kohta.
- (10) Võõrkehad manööverdusaladel ja perroonidel kujutavad endast olulist riski lennuväljade käitamise ohutusele. Selle riski tõhusa maandamise meetmed peaksid põhinema ICAO standarditel ja soovituslikel taval, juhendmaterjalidel ning rahvusvaheliselt tunnustatud taval.
- (11) Lennuradade ohutuse ja õhusõidukite kahjustustega on seotud ka sõidukite juhid, seisund ja sobivus ning nende side- ja seiresaadmed. Juhtidele ja sõidukitele loa andmise tingimusi tuleks karmistada ning tuleks kehtestada uued eeskirjad sõidukite käitamiseks lennuvälja liiklusalal ja muudel käitamisaladel.
- (12) Tuginedes liikmesriikide ja sidusrühmade ohutuslastele soovitudele ja tagasisidele, sõnastas komisjon lennuraja loata hõivamise vältimise meetmena vajaduse parandada pilootide, lennuliiklusteeninduse töötajate ja sõidukijuhtide olukorradeadlikkust manööverdusalal tegutsemisel. Seetõttu tuleks kehtestada sätted, millega tagatakse, et lennuvälja manööverdusalal tegutsevate sõidukijuhtide inglise keele oskus vastaks tegevustasemele. Mõnel lennuväljal ei pruugi nõuetekohasel tasemel keele kasutamine lennuradade käitamise ohutust siiski tingimata suurendada. Seepärast peaks pädevatel asutustel olema õigus inglise keele oskuse nõudest kõrvale kalduda, kui seda toetab üht või mitut lennuvälja hõlmav ohutushinnang.
- (13) Lennuväljal kasutatavate sõidukite arv peaks piirduma käitamise ohutuse tagamiseks rangelt vajalikuga. Selleks et lahendada kutsungiga eksimise probleemi, peaksid need sõidukid olema nõuetekohaselt varustatud, sh raadio või valgustusega. Erandid tuleks kehtestada sõidukitele, mis ei vasta käitamistingimustele, kuid mis peavad lennuväljale ajutiselt sisenema ja seal tegutsema. Selleks et tagada liidu õigusaktide kooskõla ICAO standarditega, peaksid lennuväljal liiklemise eeskirjad põhinema Chicago konventsiooni 2. ja 14. lisal ning ICAO juhenddokumendil 4444 PANS-ATM.
- (14) Õhusõidukite pukseerimise ajal toimunud õnnetuste ja tõsiste intsidentide uurimine näitab, et õhusõidukitele vigastuste tekitamist soodustavad puudulik olukorradeadlikkus, õhusõidukite ebapiisav vahekaugus ning pukseeritava õhusõiduki ebapiisav või sobimatu valgustus öösel. Seetõttu tuleks kehtestada õhusõidukite pukseerimise ohutumaks muutmise meetmed seoses marsruutimise, suunamise, valgustuse, side-eeskirjade, eri osaliste tegevuse kooskõlastamisega ning konkreetsete meetmed halbade ilma- või ilmastikutingimustega toimetulekuks.
- (15) Tuleks kehtestada eeskirjad, millega täpsustatakse, millised muud lisaks sõidukitele lennuväljal liikuvad objektid peaksid olema valgustatud. See hõlmab ka vastuolu kõrvaldamist lennuvälja nende alade osas, mille suhtes kohaldatakse sõidukitele kehtestatud märgistus- ja valgustusnõudeid.
- (16) Selleks et muuta toimingud ohutumaks, korrektsemaks ja tõhusamaks, tuleks lennuväljadel kindlaks määrata standardsed ruleerimismarsruudid. Arvesse tuleks võtta õhusõidukite transponderite käitamist, kui neid toetab lennuvälja maapealse liikluse juhtimis- ja kontrollisüsteem.

- (17) Lennurajalt kõrvalekaldumisega seotud õnnetuste ja vahejuhtumite uurimisel on selgunud puudused lennuliiklusteenindusüksuste ning sõidukijuhtide ja kõrvaliste isikute vahelises teabevahetuses. Seetõttu tuleks kehtestada kooskõlastatud menetlused lennuväljakäitaja ja lennuliiklusteenindusüksuse vaheliseks sidepidamiseks, et reguleerida selliseid küsimusi nagu kasutatavad keeled, sagedused, jalakäijad manööverdusalal, signaalide kasutamine ja muud sidevahendid sidehäirete korral. Kõnealused menetlused peaksid hõlmama lennuväljaga seotud olulise teabe levitamist raadioside kaudu.
- (18) Selleks et tulevikus vältida vahejuhtumeid, mis on tingitud jalakäijate liikumisest liiklusalal, tuleks keelata kõrvaliste töötajate pääs manööverdusalale ja teistele piiratud juurdepääsuga aladele. Tuleks võtta meetmed jalakäijate liikumise piiramise tagamiseks.
- (19) Määruses (EL) nr 139/2014 ei ole sõnaselgelt sätestatud lennuväljakäitaja kohustusi seoses käitamisega talvistes oludes. Selleks et viia liidu õigusaktid vastavusse Chicago konventsiooni 14. ja 15. lisa esitatud ICAO standarditega, tuleks kehtestada kohustused lennuväljadele, mille lennurajad on pikkadel talveperioodidel kaetud kokkupressitud lume või jääga. Kõnealused kohustused peaksid põhinema praegustel tavadel ning arvesse tuleks võtta lennukitootjate ja ICAO tagasisidet.
- (20) Selleks et tagada liidu õigusaktide ühtlustamine ICAO standarditega, tuleks lennuväljakäitajalt nõuda raja olukorra hindamist ning raja olukorra koodi (RWYCC) määramist.
- (21) Lennuvälja hooldusprogrammiga tuleks tagada, et lennuvälja käitamiseks vajalikud rajatised, süsteemid, sõidukid ja seadmed ei kahjustaks aeronavigatsiooni ohutust, korrapärasust ega tõhusust. Hooldusprogrammis tuleks järgida Chicago konventsiooni 14. lisa kohaseid inimesteuri põhimõtteid ja lennuvälja käitajal peaksid olema vahendid hooldusprogrammi tulemuslikuks rakendamiseks.
- (22) Määruses (EL) nr 139/2014 sätestatud nõuded teekatte hooldusele, eelkõige lennuraja pinna hõõrdetegurile, tuleks ühtlustada ICAO standarditega, et maandada lennurajalt kõrvalekaldumise, aga ka võõrkehade esinemisest tulenevat ohtu.
- (23) Vastavalt Chicago konventsiooni 14. lisa asjaomastele sätetele tuleks määrust (EL) nr 139/2014 täiendada täpsustatud nõuetega lennuvälja elektrisüsteemi hooldusele ja uute nõuetega lennuvälja valgustussüsteemi hooldusele. Lisaks tuleks kehtestada konkreetsed lennuvälja märkide ja märgistuse hooldamise nõuded.
- (24) Euroopa Liidu Lennundusohutusamet on ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõu ja esitanud selle arvamustena nr 02/2018 ja 03/2019 kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 75 lõike 2 punktidega b ja c ning artikli 76 lõikega 1.
- (25) Seepärast tuleks määrust (EL) nr 139/2014 vastavalt muuta.
- (26) Võttes arvesse COVID-19 puhangu mõju pädevate asutuste ja asjaomaste ettevõtjate ressursidele ning selleks, et pakkuda neile viivitamatut leevendust ja võimaldada piisavat ettevalmistust, tuleks rajal olevast pindaastest teatamise, raja olukorra ja talvistes oludes käitamise nõuete kohaldamine edasi lükata kuni 12. augustini 2021 ning kvaliteedijuhtimissüsteemi käsitlevate eeskirjade kohaldamine tuleks edasi lükata kuni 27. jaanuarini 2022.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) nr 139/2014 muudatused

Määruse (EÜ) nr 139/2014 I, III ja IV lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

*Artikkel 2***Jõustumine ja kohaldamine**

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesoleva määruse lisa punkti 3 alapunktide d, e, q ja r ning määruse (EL) nr 139/2014 IV lisa punkti ADR.OPS.A.057 alapunkti d alapunkti 4 kohaldatakse alates 12. augustist 2021.

Lisa punkti 2 alapunkti a ning punkti 3 alapunkte a ja b kohaldatakse alates 27. jaanuarist 2022.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 8. oktoober 2020

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

LISA

I, III ja IV lisa muudetakse järgmiselt:

1) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse punktid 6a, 6b ja 6c:

„6a) „aeronavigatsiooniteabe ringkiri (AIC)“ – teade, mis sisaldab lennuohutus-, aeronavigatsiooni- või tehnikaalast haldus- või seadusandlikku teavet, mis oma sisult ei täida NOTAM-teatele esitatud nõudeid ega kuulu avaldamisele lennundusteabe kogumikus;

6b) „aeronavigatsioonialased teabetooted“ – aeronavigatsioonilised andmed ja aeronavigatsiooniteave, mis on esitatud digitaalsete andmekogumitena või standarditud esitusvormis paberil või elektroonilisel kandjal. Aeronavigatsioonialased teabetooted hõlmavad muu hulgas järgmist:

- lennundusteabe kogumik, sealhulgas muudatused ja täiendused,
- aeronavigatsiooniteabe ringkiri,
- lennunduskaardid,
- aeronavigatsiooniline nõustav teade lennunduspersonalile (NOTAM),
- digitaalsed andmekogumid;

6c) „lennundusteabe kogumik (AIP)“ – väljaanne, mis sisaldab lennunduse seisukohalt olulist aeronavigatsioonialast püsivate teavet, ning mille on avaldanud liikmesriik või mis on avaldatud riigi volitusel;“;

b) lisatakse punkt 15a:

„15a) „puhastamata rada“ – rada, mille pind (kas üksikute lõikudena või tervikuna) on kasutamiseks ette nähtud pikkuse ja laiuse ulatuses märkimisväärse osas kaetud ühe või mitme ainega, mis on loetletud raja pinnakatte seisukorra tunnustes;“;

c) lisatakse punkt 17a:

„17a) „andmekogum“ – selgelt piiritletav andmete kogum;“;

d) lisatakse punkt 18a:

„18a) „kuiv rada“ – raja olukorra seisukohast tähendab, et raja pinnal ei ole nähtavat niiskust ja selle kavatsetav kasutusala ei ole puhastamata;“;

e) lisatakse punkt 19a:

„19a) „võõrkeha (FOD)“ – liiklusalal asuv elutu ese, millel ei ole käitus- ega aeronavigatsioonifunktsiooni ning mis võib olla õhusõidukite käitamisele ohtlik;“;

f) lisatakse punktid 24a ja 24b:

„24a) „valgustussüsteemi usaldusväärsus“ – tõenäosus, et kogu paigaldis töötab kindlaksmääratud kõrvalekallete piires ning süsteem on kindlalt kasutatav;

24b) „asukohatähised“ – vt uusim väljaanne „Location Indicators“ (Doc 7910), mille Rahvusvaheline Tsiivilennunduse Organisatsioon on heaks kiitnud ja avaldanud;“;

g) lisatakse punktid 34a ja 34b:

„34a) „nõustav teade lennunduspersonalile (NOTAM-teade)“ – lennundussidevõrgus levitatav teade, mis sisaldab aeronavigatsiooniseadme, -teeninduse, -protseduuri või -ohu kehtestamist, seisukorda või muudatust puudutavat teavet, mille õigeaegne teadmine on oluline lennutegevusega seotud personalile;

34b) „NOTAM-kood“ – Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni heakskiidetud ja avaldatud dokumendi „Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes (PANS-ABC - Doc 8400)“ uusimas kehtivas väljaandes sisalduv kood;“

- h) lisatakse järgmised punktid 38a, 38b, 38c, 38d, 38e, 38f, 38 g ja 38h:
- „38a) „raja olukorra hindamise maatriks (RCAM)“ – maatriks, mis võimaldab seonduvate protseduuride abil määrata kindlaks raja olukorra koodi (RWYCC) vaadeldud rajakatte seisundi ja pilootide esitatud pidurdustõhusust käsitleva teabe põhjal;
 - 38b) „raja olukorra kood (RWYCC)“ – number, mida kasutatakse raja olukorra teates (RCR) ja millega kirjeldatakse raja olukorra mõju lennuki aeglustumisele pidurdamise ajal ja horisontaalsele juhitavusele;
 - 38c) „rajaolukorra teade (RCR)“ – üldine standardteade, milles kirjeldatakse raja olukorda ja selle mõju lennuki maandumis- ja väljumissuutlikkusele ning mis esitatakse rajaolukorra koodina;
 - 38d) „rajalõpu ohutusala (RESA)“ – raja telje suhtes sümmeetriline lennuriba lõpus olev ala, mille esmaseks ülesandeks on vähendada õhusõiduki võimalikke kahjustusi vajakmaandumise või rajalt väljasõidu korral;
 - 38e) „raja ootekoht“ – raja, takistuste piirangupinna või instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS)/mikrolaine maandumissüsteemi (MLS) kriitilise/tundliku ala kaitsmiseks ettenähtud koht, kus ruleerivad õhusõidukid ja muud sõidukid on kohustatud peatuma ja ootama, välja arvatud juhul, kui lähilennujuhtimiskeskus on andnud muud korraldused;
 - 38f) „lennuriba“ – kindlaksmääratud ala, mis hõlmab rada ja pidurdusala ning on ette nähtud:
 - a) õhusõiduki võimalike kahjustuste ohu vähendamiseks rajalt väljasõidu korral;
 - b) selle kohal lendavate õhusõidukite lennuohutuse tagamiseks stardil ja maandumisel;
 - 38 g) „raja olukord“ – raja pinnakatte seisukorra kirjeldus raja olukorra teates, mille põhjal määratakse raja olukorra kood lennuki suutlikkuse seisukohalt;
 - 38h) „raja olukorra tunnused“ – üks järgmistest rajakattel esinevatest ainetest:
 - a) kokkusurutud lumi: tahkeks massiks kokku surutud lumi, mille pinnal lennukirehvid tööõhu ja -koormuse juures sõidavad, ilma et need suruksid seda oluliselt rohkem kokku või muljuksid pinda;
 - b) kuiv lumi: lumi, millest ei saa kergesti teha lumepalli;
 - c) härmatis: õhus olevast niiskusest tekkinud jääkristallid pinnal, mille temperatuur on külmumispunktis või allpool seda; härmatis erineb jääst selle poolest, et härmatisekristallid tekivad üksikult, ning seega on härmatis teralisema tekstuuriga;
 - d) jää: külmunud vesi või kokkusurutud lumi, mis on külmades ja kuivades tingimustes muutunud jääks;
 - e) lobjakas: lumi, mis on veest nii küllastunud, et kui seda kätte võtta, nõrgub sellest vett, või kui sellesse tugevasti astuda, siis seda pritsib;
 - f) seisuvesi: vesi sügavusega üle 3 mm;
 - g) märg jää: jää, mille peal on vesi, või sulav jää;
 - h) märg lumi: lumi, mis sisaldab piisavalt vett kokkusurutud kõva lumepalli tegemiseks, pigistades aga vett välja ei nõrgu;“;
- i) lisatakse punktid 41a, 41b ja 41c:
- „41a) „libe märg rada“ – märg rada, mille olulise osa puhul on välja selgitatud, et pinna haardetegur on vähenenud;
 - 41b) „SNOWTAM“ –
 - a) kehtiv alates 7. jaanuarist 2021 kuni 12. augustini 2021, NOTAM-teate eriseeria, mis sisaldab kehtestatud vormil teavet lume, lõrtsi ja jää ning nendega seotud seisva vee tõttu tekkinud ohtlike tingimuste olemasolu või likvideerimise kohta lennuvälja liiklusalal;

- b) kehtiv alates 12. augustist 2021, „SNOWTAM“ – standardvormis NOTAM-teate eriseeria, milles esitatavas raja pinnakatte teates teavitatakse liiklusalal esinevast lumest, jääst, lobjakast või härmatisest või lume, jää, lobjaka või härmatisega seotud veest põhjustatud tingimuste olemasolust või lakkamisest;
- 41c) „eritöötusega talverada“ – kokkupressitud lume, jääga või mõlemaga kaetud kuiv ja külmunud rada, millele on puistatud liiva või muud abrasiivset materjali või mida on raja haarduvuse suurendamiseks mehaaniliselt töödeldud;“;
- j) alapunkt 47 asendatakse järgmisega:
- „47) „sertifikaadi tingimused“ –
- ICAO asukohatähised,
 - käitamistingimused (VFR/IFR, päev/öö),
 - lennuki käitamine eritöötusega talveradadel,
 - rada,
 - deklareeritud vahemaad,
 - raja tüübid ja võimalikud lähenemised,
 - lennuvälja viitekodeid,
 - võimalus käitada lennuvälja viitekoodi tähega tähistatavatest õhusõidukitest suuremaid õhusõidukeid,
 - perrooniteenuste osutamine (jah/ei),
 - pääste- ja tuletõrjeteeninduse ohutuse kindlustamise tase;“;
- k) alapunkt 48 asendatakse järgmisega:
- „(48) „visuaalsed vahendid“ – näituriid ja signaalseadmed, märgistus, tuled, märgid ja märgised või nende kombinatsioonid;“;
- l) lisatakse punkt 49:
- „49) „märg rada“ – rada, mille pind on kasutamiseks ettenähtud ala ulatuses nähtavalt niiske või kaetud kuni 3 mm paksuse veekihiga.“;
- 2) III lisa muudetakse järgmiselt:
- a) punkt ADR.OR.D.007 asendatakse järgmisega:
- „ADR.OR.D.007. Aeronavigatsiooniliste andmete ja aeronavigatsiooniteabe haldamine**
- a) Lennuvälja käitaja rakendab ja haldab oma juhtimissüsteemi osana kvaliteedijuhtimissüsteemi, mis hõlmab järgmist:
- (1) aeronavigatsiooniliste andmetega seonduv tegevus;
 - (2) aeronavigatsiooniteabe pakkumine.
- b) Lennuvälja käitaja kehtestab oma juhtimissüsteemi osana ohutusjuhtimissüsteemi, et tagada talle edastatud, tema kogutud või muul viisil kasutatavate operatiivandmete turvalisus, tehes need operatiivandmed kättesaadavaks üksnes volitatud isikutele.
- c) Lennuvälja käitaja ohutusjuhtimissüsteemis määratakse kindlaks järgmised elemendid:
- 1) protseduurid, mis on seotud andmeriski hindamise ja leevendamise, julgeoleku jälgimise ja parandamisega, julgeoleku ümberhindamise ja kogumuste levitamise;
 - 2) vahendid, mis on kavandatud julgestusega seotud puuduste avastamiseks ja töötajate teavitamiseks asjakohastest hoiatustest;
 - 3) vahendid julgestusega seotud puuduste kontrollimiseks ning parandusmeetmete ja leevendusprotseduuride kindlaksmääramiseks, et ära hoida puuduste taastekkimine.
- d) Lennuvälja käitaja tagab aeronavigatsiooniliste andmetega seoses oma töötajate julgeolekukontrolli.
- e) Lennuvälja käitaja võtab vajalikud meetmed oma aeronavigatsiooniliste andmete kaitsmiseks küberjulgeoleku ohtude eest.“;

b) punkt ADR.OR.D.017 asendatakse järgmisega:

„ADR.OR.D.017. Koolituse ja tasemekontrolli programmid

a) Lennuvälja käitaja kehtestab ja rakendab lennuvälja käitamises, hooldamises ja juhtimises osalevate töötajate koolitusprogrammi, et tagada nende jätkuv pädevus ning nende teadlikkus lennuvälja käitamise seisukohast olulistest eeskirjadest ja protseduuridest ning nende funktsioonide ja ülesannete seosest lennuvälja kui terviku käitamisega.

b) Alapunktis a osutatud koolitus:

- 1) hõlmab alg-, kordus-, täiendus- ja jätkukoolitust;
- 2) on töötajate funktsioonide ja ülesannete suhtes asjakohane;
- 3) hõlmab kohaldatavaid lennuvälja käitamisprotseduure ja nõudeid ning sõidukijuhtimist.

c) Lennuvälja käitaja tagab, et mis tahes muud töötajad, sealhulgas lennuväljal teenuseid osutavate muude organisatsioonide töötajad, kellel on lubatud järelevalveta viibida lennuvälja liiklusalal ning muudel käitamisaladel, on selliseks järelevalveta viibimiseks piisavalt koolitatud ja kvalifitseeritud.

d) Alapunktis c osutatud koolitus:

- 1) hõlmab alg-, kordus-, täiendus- ja jätkukoolitust;
- 2) hõlmab kohaldatavaid lennuvälja käitamisprotseduure ja nõudeid ning sõidukijuhtimist.

e) Lennuvälja käitaja tagab, et alapunktides a ja c osutatud töötajad on vajaliku algkoolituse edukalt läbinud, enne kui neil lubatakse:

- 1) täita oma ülesandeid järelevalveta;
- 2) järelevalveta viibida lennuvälja liiklusalal ning muudel käitamisaladel.

Algkoolitus hõlmab piisava kestusega teoreetilist ja praktilist koolitust ning töötajate pädevuse hindamist pärast selle koolituse pakkumist.

f) Selleks et alapunktides a ja c osutatud töötajad saaksid jätkata oma ülesannete täitmist järelevalveta ning viibida lennuvälja liiklusalal ja muudel käitamisaladel järelevalveta ning kui käesolevas osas ja osas ADR.OPS ei ole teisiti ette nähtud, tagab lennuvälja käitaja, et need töötajad on saanud piisavalt koolitust lennuvälja käitamise seisukohast oluliste eeskirjade ja protseduuride valdkonnas ning on selleks edukalt läbinud järgmise:

- 1) korduskoolitus, mis toimub ajavahemike järel, mis ei ületa 24 kuud pärast algkoolituse läbimist. Kui selline koolitus toimub selle ajavahemiku viimase kolme kalendrikuu jooksul, hakatakse uut ajavahemikku arvestama algse ajavahemiku aegumiskuupäevast;
- 2) täienduskoolituse enne nende ülesannete täitmist järelevalveta või lennuvälja liiklusalal ning muudel käitamisaladel järelevalveta viibimise loa saamist, kui töötajad on olnud oma ülesannete täitmise juurest eemal vähemalt 3 ja kuni 12 järjestikust kuud. Kui töötajad on olnud eemal üle 12 järjestikuse kuu, läbivad nad algkoolituse vastavalt punktile c;
- 3) jätkukoolituse vastavalt vajadusele kas muutunud töökeskkonna või määratud ülesannete tõttu.

g) Lennuvälja käitaja kehtestab ja rakendab alapunktis a osutatud töötajate puhul tasemekontrolli programmi ning tagab alapunktis c osutatud töötajate puhul, et nad on tõendanud suutlikkust täita oma ülesandeid vastavalt tasemekontrolli programmile, tagamaks järgmist:

- 1) nende jätkuv pädevus;
- 2) nad on teadlikud nende funktsioonide ja ülesannete täitmiseks olulistest eeskirjadest ja protseduuridest.

Kui selles osas ja osas ADR.OPS ei ole teisiti ette nähtud, tagab lennuvälja käitaja, et punktides a ja c osutatud töötajad läbivad tasemekontrolli kuni 24kuiste ajavahemike järel alates ajast, mil nad läbisid algkoolituse.

h) Lennuvälja käitaja tagab, et:

- 1) koolitust pakkuvad juhendajad ning hindamist ja tasemekontrolli teostavad hindajad on piisavalt kvalifitseeritud ja kogunud;
- 2) koolituse pakkumisel ning asjakohasel juhul tasemekontrolli tegemisel kasutatakse sobivaid ruume, vahendeid ja seadmeid.

i) Lennuvälja käitaja kehtestab ja rakendab koolitus- ja tasemekontrolli programmi rakendamise menetlused ning teeb järgmist:

- 1) säilitab käesolevale nõudele vastavuse tõendamiseks pädevuse, koolituse ja tasemekontrolli asjakohased andmed;
- 2) teeb need andmed asjaomase töötaja taotluse korral talle kättesaadavaks;
- 3) kui isik asub tööle uue tööandja juures, teeb taotluse korral töötaja andmed kättesaadavaks tema uuele tööandjale.“;

c) punkti ADR.OR.D.035 alapunkti d muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt 6 asendatakse järgmisega:

„6) ohtude registri kehtiv versioon;“

ii) lisatakse järgmised alapunktid 7 ja 8:

„7) juhtimisõiguse ja asjakohasel juhul keeleoskuse tunnistust säilitatakse vähemalt neli aastat pärast isiku töösuhte lõppemist või juhtimisõiguse kehtetuks tunnistamist või tühistamist või kuni pädev asutus on seda tegevusvaldkonda auditeerinud;

8) sõidukitele antud lube ja lennujaama käitaja sõidukite hooldusdokumente säilitatakse vähemalt neli aastat pärast sõiduki käitamise lõpetamist või kuni pädev asutus on seda valdkonda auditeerinud.“;

3) IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkt ADR.OPS.A.010 asendatakse järgmisega:

„ADR.OPS.A.010. Nõuded andmekvaliteedile

Lennuvälja käitaja sõlmib ametlikud kokkulepped organisatsioonidega, kellega ta vahetab aeronavigatsioonilisi andmeid või aeronavigatsiooniteavet, ning tagab järgmise:

- a) kõik asjakohased andmed lennuvälja ja pakutavate teenuste kohta esitatakse kvaliteedinõudeid järgides; andmete loomisel järgitakse andmete kvaliteedi nõudeid ja need säilitatakse andmete edastamisel;
- b) aeronavigatsiooniliste andmete täpsus vastab aeronavigatsiooniliste andmete kataloogis määratud täpsusele;
- c) aeronavigatsiooniliste andmete terviklikkus säilitatakse kogu andmeprotsessi jooksul alates loomisest kuni edastamiseni aeronavigatsiooniliste andmete kataloogis kindlaks määratud terviklikkuse liigituse alusel. Lisaks kehtestatakse protseduurid järgmistel eesmärkidel:
 - 1) tavapärase andmete puhul välditakse nende rikkumist kogu andmetöötluse jooksul;
 - 2) oluliste andmete puhul ei esine rikkumist kogu protsessi üheski etapis ja vajaduse korral lisatakse täiendavaid protsesse, et maandada võimalikke riske süsteemi üldises ülesehituses ja tagada sellel tasandil andmete terviklikkus;
 - 3) kriitiliste andmete puhul ei esine rikkumist kogu protsessi üheski etapis ja lisatakse täiendavad terviklikkuse tagamise protsessid, et täielikult maandada süsteemi üldise ülesehituse põhjaliku analüüsiga tuvastatud vigade kui andmete terviklikkuse võimalike riskide mõju;
- d) aeronavigatsiooniliste andmete resolutsioon vastab andmete tegelikule täpsusele;
- e) aeronavigatsiooniliste andmete jälgitavus;
- f) aeronavigatsiooniliste andmete õigeaegsus, sealhulgas vastavus mis tahes kehtivuspiirangutele;

- g) aeronavigatsiooniliste andmete täielikkus;
- h) esitatud andmete vorming vastab kindlaksmääratud nõuetele.;
- b) lisatakse järgmised punktid ADR.OPS.A.020 kuni ADR.OPS.A.055:

„ADR.OPS.A.020. Ühised võrdlussüsteemid

Lennuvälja käitaja kasutab aeronavigatsiooni eesmärgil:

- a) horisontaalse võrdlussüsteemina rahvusvaheliste geodeetiliste koordinaatide süsteemi – 1984. aasta (WGS 84) käsiraamatut;
- b) vertikaalse võrdlussüsteemina keskmist merepinda (MSL);
- c) ajaliste võrdlussüsteemidena Gregoriuse kalendrit ja koordineeritud maailmaega (UTC).

ADR.OPS.A.025. Andmevigade avastamine ja autentimine

Andmete loomisel, töötlemisel või aeronavigatsiooniteabe teenuse (AIS) osutajale edastamisel teeb lennuvälja käitaja järgmist:

- a) tagab aeronavigatsiooniliste andmete edastamisel ja talletamisel andmevigade avastamise digitaaltehnikate kasutamise, et toetada kohaldatavat andmete terviklikkuse taset;
- b) tagab aeronavigatsiooniliste andmete edastamisel sobiva autentimisprotsessi kasutamise, nii et vastuvõtjatel oleks võimalik kindlaks teha, et andmed või teabe on edastanud volitatud isik.

ADR.OPS.A.030. Aeronavigatsiooniliste andmete kataloog

Andmete loomisel, töötlemisel või aeronavigatsiooniteabe teenuse osutajale edastamisel tagab lennuvälja käitaja, et komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/373 (*) III lisa (osa „ATM/ANS.OR“) 1. liites osutatud aeronavigatsioonilised andmed vastavad andmekataloogi nõuetele.

ADR.OPS.A.035. Andmete valideerimine ja kontrollimine

Andmete loomisel, töötlemisel või aeronavigatsiooniteabe teenuse osutajale edastamisel tagab lennuvälja käitaja valideerimis- ja kontrollitehnikate kasutamise, nii et aeronavigatsioonilised andmed vastavad asjaomastele andmete kvaliteedi nõuetele. Lisaks:

- a) tagatakse kontrollimisel, et aeronavigatsioonilised andmed võetakse vastu rikkumatuna ja aeronavigatsiooniliste andmete töötlemisel andmeid ei rikuta;
- b) tuleb käsitsi sisestatud aeronavigatsioonilisi andmeid ja aeronavigatsiooniteavet võimalike vigade tuvastamiseks sõltumatult kontrollida;
- c) kui aeronavigatsioonilisi andmeid kasutatakse uute aeronavigatsiooniliste andmete saamiseks või arvutamiseks, siis algandmeid kontrollitakse ja valideeritakse, välja arvatud juhul, kui andmed pärinevad usaldusväärsest allikast.

ADR.OPS.A.040. Vigade töötlemise nõuded

Lennuvälja käitaja tagab, et

- a) andmete loomisel ja pärast andmete edastamist tuvastatud vigadega tegeletakse ning need parandatakse või lahendatakse;
- b) esmajärjekorras käsitletakse kriitilistes ja olulistes aeronavigatsioonilistes andmetes esinevaid vigu.

ADR.OPS.A.045. Metaandmed

Lennuvälja käitaja tagab, et metaandmed sisaldaksid vähemalt järgmist:

- a) aeronavigatsiooniliste andmete loomisel, edastamisel või käsitsemisel mis tahes toiminguid teostavate organisatsioonide või üksuste andmed;
- b) teostatud toiming;
- c) toimingu teostamise kuupäev ja kellaeg.

ADR.OPS.A.050. Andmeedastus

Lennuvälja käitaja tagab, et aeronavigatsioonilised andmed edastatakse elektrooniliselt.

ADR.OPS.A.055. Tööriistad ja tarkvara

Aeronavigatsiooniliste andmete loomisel, töötlemisel või aeronavigatsiooniteabe teenuse osutajale edastamisel tagab lennuvälja käitaja, et tööriistad ja tarkvara, mida kasutatakse aeronavigatsiooniliste andmete töötlemise toetamiseks või automatiseerimiseks, täidavad oma funktsioone nii, et aeronavigatsiooniliste andmete kvaliteeti ei kahjustata.

(*) Komisjoni 1. märtsi 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/373, millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühisnõuded ning millega tunnustatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 482/2008, rakendusmäärused (EL) nr 1034/2011, (EL) nr 1035/2011 ja (EL) 2016/1377 ning muudetakse määrust (EL) nr 677/2011 (ELT L 62, 8.3.2017, lk 1).“;

c) lisatakse järgmine punkt ADR.OPS.A.057:

„ADR.OPS.A.057. NOTAM-teate loomine

a) Lennuvälja käitaja teeb järgmist:

- 1) kehtestab ja rakendab menetlused, mille kohaselt ta loob asjaomase aeronavigatsiooniteabe teenuste osutaja väljastatava NOTAM-teate:
 - i) mis sisaldab teavet mis tahes aeronavigatsiooniseadme paigaldamise, teenuse või protseduuri sisseseadmise, ohu kindlakstegemise, nende olukorra või neis tehtud muudatuse kohta, millest õigel ajal teadaasaamine on lennutegevusega seotud töötajate jaoks oluline;
 - ii) mis sisaldab ajutist laadi ja lühiajalist teavet või mis puudutab lühiajalise etteteatamisega tehtavaid käitamise seisukohast olulisi alalisi muudatusi või pikaajalisi ajutisi muudatusi, välja arvatud juhul, kui teksti või graafikat või mõlemat on palju;
- 2) määrab asjakohase koolituse edukalt läbinud ning oma pädevust tõendanud lennujaama töötajad looma NOTAM-teateid ning edastama asjakohast teavet aeronavigatsiooniteabe teenuste osutajale, kellega on olemas vastav kokkulepe;
- 3) tagab, et kõik teised lennujaama töötajad, kelle ülesanded on seotud NOTAM-teadete kasutamisega, on asjakohase koolituse edukalt läbinud ning tõendanud oma oskust neid teateid kasutada.

b) Lennuvälja käitaja loob NOTAM-teate juhul, kui on vaja edastada järgmist teavet:

- 1) lennuväljade või kopteriväljakute või radade rajamine, sulgemine või nende käitamise märkimisväärne muutmine;
- 2) lennuvälja teenuste loomine, lõpetamine või nende toimimise märkimisväärne muutmine;
- 3) nende raadionavigatsiooni ja õhk-maa-õhk-side teenuste loomine, lõpetamine või nende toimimissuutlikkuse märkimisväärne muutmine, mille eest vastutab lennuvälja käitaja;
- 4) kui saadaval ei ole varu- ja lisasüsteeme, millel on otsene mõju käitamisele;
- 5) visuaalsete vahendite loomine või neist loobumine või nende toimimise märkimisväärne muutmine;
- 6) lennuvälja valgustusüsteemide oluliste komponentide töö katkestused või nende töö taastamine;
- 7) protseduuride loomine, lõpetamine või märkimisväärne muutmine nende aeronavigatsiooniteenuste puhul, mille eest vastutab lennuvälja käitaja;
- 8) manööverdusalal suurte defektide või takistuste esinemine või parandamine;
- 9) muudatused ja piirangud kütuse, õli ja hapniku kättesaadavuses;

- 10) aeronavigatsiooni takistusi tähistavate ohu-valgusmajakate kasutuselevõtmine, nendest loobumine või nende töö taastamine;
 - 11) kavandatavad laserkiirgused, laserekraanid ja prožektorid lennuvälja ümbruses, kui need tõenäoliselt häirivad pilootide öist nägemist;
 - 12) stardi-/tõusupinnal, katkestatud lähenemise või lähenemisaladel või lennuribal olevate aeronavigatsiooni takistuste püstitamine või eemaldamine või muutmine;
 - 13) lennuvälja või kopteriväljaku pääste- ja tuletõrjekategooria muudatused;
 - 14) liiklusalal olevast lumest, lobjakast, jääst, radioaktiivsest materjalist, mürkkemikaalidest, vulkaanituha sadestumisest või veest põhjustatud ohutingimuste esinemine, eemaldamine või märkimisväärne muutumine;
 - 15) rada või selle osa on märg ja libe;
 - 16) rada ei ole saadaval raja märgistustööde tõttu; või teave ajavahemiku kohta, mis on vajalik raja kasutatavaks tegemiseks, juhul kui selleks tööks vajalikud vahendid saab vajaduse korral eemaldada;
 - 17) aeronavigatsiooni mõjutavate ohtude olemasolu, sealhulgas loomade, takistuste, demonstratsioonlendude ja suuremate sündmuste esinemine.
- c) Punkti b kohaldamisel tagab lennuvälja käitaja, et:
- 1) NOTAM-teade luuakse piisava ajavaruga, et mõjutatud isikud saaksid võtta mis tahes nõutavaid meetmeid, välja arvatud mittetoimivuse, radioaktiivse materjali ja mürkkemikaalide heite ning muude sündmuste puhul, mida ei saa ette näha;
 - 2) lennuväljaga seotud rajatiste, teenuste ja navigatsiooniseadmete mittetoimivusest teatavas NOTAM-teates antakse hinnang mittetoimivusperioodi kohta või aja kohta, mil teenuse toimimine on eeldatavalt taastatud;
 - 3) kolme kuu jooksul alates alalise NOTAM-teate väljastamisest lisatakse NOTAM-teates sisalduv teave sellest mõjutatud aeronavigatsioonialastesse teabetoodetesse;
 - 4) kolme kuu jooksul alates ajutise pikaajalise NOTAM-teate väljastamisest lisatakse NOTAM-teates sisalduv teave lennundusteabe kogumiku lissasse;
 - 5) kui NOTAM-teate hinnanguline kehtivuse lõppkuupäev ületab ootamatult kolmekuise ajavahemiku, luuakse NOTAM asendusteade, välja arvatud juhul, kui tingimus kestab eeldatavalt veel üle kolme kuu; sel juhul tagab lennuvälja käitaja, et teave avaldatakse lennundusteabe kogumiku lissas.
- d) Lisaks tagab lennuvälja käitaja, et,
- 1) välja arvatud alapunkti d alapunktis 4 sätestatud juhul, sisaldab tema loodud NOTAM-teade kehtivat teavet käesoleva lisa 1. liite NOTAM-teate vormil osutatud korras;
 - 2) NOTAM-teate tekst koosneb ICAO NOTAM-teadete koodideks määratud tähistest või ühtsetest lühiväljenditest, mida täiendatakse ICAO lühendite, indikaatorite, identifikaatorite, tähiste, kutsungite, sageduste, arvude ja tavakeelega;
 - 3) NOTAM-teade luuakse inglise keeles või riigikeeles, nagu asjaomase aeronavigatsiooniteabe teenuste osutajaga on kokku lepitud;
 - 4) liiklusalal esinevat lund, lobjakat, jääd, härmatist, seisvat vett või lume, lobjaka, jää või härmatisega seotud vett puudutavat teavet levitatakse SNOWTAM-teadetenä ning need sisaldavad teavet käesoleva lisa 2. liite SNOWTAM-teate vormil osutatud korras;
 - 5) kui NOTAM-teates esineb viga, luuakse viga sisaldava NOTAM-teate asemel uue numbriga NOTAM-teade või tühistatakse viga sisaldav NOTAM-teade ning luuakse uus NOTAM-teade;
 - 6) kui luuakse eelmist NOTAM-teadet tühistav või asendav NOTAM-teade:
 - a) näidatakse eelmise NOTAM-teate seeria ja number/aasta;
 - b) mõlema NOTAM-teate asukohatähis ja teema on üks ja sama;

- 7) uue NOTAM-teatega tühistatakse või asendatakse ainult üks NOTAM-teade;
 - 8) igas loodud NOTAM-teates käsitletakse vaid üht teemat ja üht teema tingimust;
 - 9) iga loodud NOTAM-teade on võimalikult lühike ja see koostatakse nii, et selle tähendus oleks arusaadav vajaduseta viidata muule dokumendile;
 - 10) loodud NOTAM-teade, mis sisaldab alalise või ajutise iseloomuga pikaajalist teavet, sisaldab ka asjakohaseid viiteid lennundusteabe kogumikule või lennundusteabe kogumiku lisale;
 - 11) lennuvälja kohta loodud NOTAM-teate tekstis sisalduv ICAO asukohatähis on dokumendis „Location Indicators“ sisalduv asukohatähis. Nende tähiste lühivormi ei kasutata.
- e) Lennuvälja käitaja vaatab pärast enda loodud NOTAM-teate avaldamist läbi selle sisu, et tagada selle täpsus, ning tagab teabe levitamise kõigile asjaomastele lennuvälja töötajatele ning lennuväljal tegutsevatele organisatsioonidele.
- f) Lennuvälja käitaja säilitab andmed järgmise kohta:
- 1) nii tema loodud kui ka väljastatud NOTAM-teated;
 - 2) alapunkti a alapunkti 2 ja alapunkti 3 rakendamine.“;
- d) lisatakse järgmine punkt ADR.OPS.A.60:

„ADR.OPS.A.060. Pindsaastest teatamine

Lennuvälja käitaja teatab aeronavigatsiooniteabe teenuste ja lennuliiklusteeninduse üksustele käitamise seisukohast olulistest asjaoludest, mis mõjutavad õhusõiduki ja lennuvälja käitamist liiklusalal, eelkõige seoses järgmise esinemisega:

- a) vesi;
 - b) lumi;
 - c) lobjakas;
 - d) jää;
 - e) härmatis;
 - f) jääemaldus- või jäätumistvastased kemikaalid või muud saasteained;
 - g) lumevallid või -vaalud.“;
- e) lisatakse järgmine punkt ADR.OPS.065:

„ADR.OPS.A.065. Raja olukorrast teatamine

- a) Lennuvälja käitaja annab teada raja olukorrast iga rajakolmandiku kohta, kasutades raja olukorra teadet (RCR). Teade sisaldab raja olukorra koodi (RWYCC), mis koosneb numbritest 0 kuni 6, saasteainega kaetud ala ulatust ja saasteaine sügavust ning kirjeldust järgmiste mõistete abil:
- 1) COMPACTED SNOW (KOKKUSURUTUD LUMI);
 - 2) DRY (KUIV);
 - 3) DRY SNOW (KUIV LUMI);
 - 4) DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (KUIV LUMI KOKKUSURUTUD LUME PEAL);
 - 5) DRY SNOW ON TOP OF ICE (KUIV LUMI JÄÄ PEAL);
 - 6) FROST (HÄRMATIS);
 - 7) ICE (JÄÄ);
 - 8) SLIPPERY WET (MÄRG JA LIBE);
 - 9) SLUSH (LOBJAKAS);
 - 10) SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (ERITÖÖTLUSEGA TALVERADA);
 - 11) STANDING WATER (SEISEV VESI);
 - 12) WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (VESI KOKKUSURUTUD LUME PEAL);

- 13) WET (MÄRG);
 - 14) WET ICE (MÄRG JÄÄ);
 - 15) WET SNOW (MÄRG LUMI);
 - 16) WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (MÄRG LUMI KOKKUSURUTUD LUME PEAL);
 - 17) WET SNOW ON TOP OF ICE (MÄRG LUMI JÄÄ PEAL);
 - 18) CHEMICALLY TREATED (KEEMILISELT TÖÖDELDUD);
 - 19) LOOSE SAND (LAHTINE LIIV).
- b) Teatamist alustatakse siis, kui rajakatte olukord muutub vee, lume, lobjaka, jää või härmalise tõttu märkimisväärselt.
- c) Rajakatte olukorrast teatatakse märkimisväärsete muutuste kajastamiseks seni, kuni rada ei ole enam saastega kaetud. Kui see olukord tekib, väljastab lennuvälja käitaja raja olukorra teate, milles sedastatakse, et rada on vastavalt kas märg või kuiv.
- d) Haardeteguri mõõtmistest aru ei anta.
- e) Kui kõvakattega rada või selle osa on märg ja libe, teeb lennujaama käitaja selle teabe asjaomastele lennujaama kasutajatele teatavaks. Selleks loob ta NOTAM-teate ning kirjeldab mõjutatud rajaosa asukohta.“;

f) Lisatakse 1. liide.

„1. liide

NOTAM-TEATE VORM

Esmatähtis näitaja												→
Address												
												<<≡
Kuupäeva ja kellaaja tempel												→
Koostaja tunnus												<<≡(
Sõnumi seeria, number ja tunnus												
Uut teavet sisaldav NOTAMNOTAMN (seeria ja number/aasta)											
Eelmist NOTAM-teadet asendav NOTAMNOTAMR (seeria ja number/aasta) (asendatava NOTAM-teate seeria ja number/aasta)											
Eelmist NOTAM-teadet tühistav NOTAMNOTAMC (seeria ja number/aasta) (tühistatava NOTAM-teate seeria ja number/aasta)											
Täpsustid												
	FIR	NOTAM-teate kood	Liiklus	Eesmärk	Kohaldamisala	Alumine piirmäär	Ülemine piirmäär	Koordinaadid, raadius				
Q)		Q										<<≡
Selle ICAO asukohatähise tunnus, kus asub rajatis, õhuruum või tingimus, millest teatatakse								A) →				
Kehtivusaeg												
Alates (kuupäeva-kellaaja rühm)	B)											→
kuni (PERM või kuupäeva-kellaaja rühm)	C)										EST* PERM*	<<≡
Ajagraafik (kui see on kohaldatav)	D)											→
												<<≡
NOTAM-teate tekst; tavakeeles kanne (ICAO lühendite abil)												
E)												
Alumine piirmäär	F) →											
Ülemine piirmäär	G)											
Allkiri												

*Mittevajalik maha tõmmata. ⁴

- b) Lennuvälja käitaja kehtestab ja rakendab menetlused, et anda lennuväljal tegutsevatele või teenuseid osutavatele organisatsioonidele lennuväljaga seotud käitamist käsitlevat teavet, mis võib mõjutada selliste organisatsioonide töötajate ülesannete täitmist.“;
- i) punkti ADR.OPS.B.010 muudetakse järgmiselt:
- i) punktid c, d ja e asendatakse järgmisega:
- „c) Koolitusprogramm toimub punkti ADR.OR.D.017 kohaselt järgmiste eranditega:
- 1) korduskoolitus peab sisaldama teoreetilist ja pidevat praktilist koolitust;
 - 2) tasemekontrollle tehakse ajavahemikus hiljemalt kuni 12 kuud pärast algkoolituse läbimist.
- d) Pääste- ja tuletõrjetöötajate koolituse ülesehituse eesmärk on anda nende ülesannete täitmisega seotud põhiteadmisi ja praktilisi oskusi.
- e) Lennuvälja päästeteenistuse ja tuletõrjega tagatud ohutustaseme selline ajutine vähenemine, mis on tekkinud ettenägematute asjaolude tõttu, ei vaja pädeva asutuse eelnevat heakskiitu.“;
- ii) punkt f jäetakse välja;
- j) lisatakse järgmine punkt ADR.OPS.B.016:

„ADR.OPS.B.016. Võõrkehade kontrolliprogramm

- a) Lennuvälja käitaja kehtestab ja rakendab võõrkehade kontrolliprogrammi ning nõuab, et lennuväljal tegutsevad või teenuseid osutavad organisatsioonid osaleksid selles programmis.
- b) Võõrkehade kontrolliprogrammi osana teeb lennuvälja käitaja järgmist:
- 1) tagab, et töötajad on programmist teadlikud ja osalevad selles ning on läbinud asjakohase koolituse ja tõendanud oma pädevust;
 - 2) kehtestab ja rakendab meetmed võõrkehade tekke vältimiseks;
 - 3) kehtestab ja rakendab menetlused, et
 - i) tuvastada võõrkehad, sealhulgas inspekteerida liiklusala või piirnevaid alasid kooskõlas inspekteerimiskavaga, ning teha seda iga kord, kui sellist inspekteerimist on vaja kas tegevuse, ilmastikunähtuste või vahejuhtumite tõttu, mis on võinud põhjustada selliste võõrkehade teket;
 - ii) eemaldada võõrkehad viivitamata, koguda see kokku ja kõrvaldada ning näha ette kõik vajalikud vahendid;
 - iii) teatada õhusõidukite käitajatele võimalikult kiiresti, kui on tuvastatud õhusõiduki osi;
- c) koguda ja analüüsida andmeid ja teavet võõrkehade allikate ja suundumuste väljaselgitamiseks ning rakendada programmi tõhususe suurendamiseks parandus- või ennetusmeetmeid või mõlemat.“;
- k) lisatakse järgmine punkt ADR.OPS.B.024:

„ADR.OPS.B.024. Sõidukijuhtidele loa andmine

- a) Välja arvatud alapunktis d sätestatud juhul, on sõiduki juhtimiseks lennuvälja käitamisalade liiklusaladel nõutav luba, mille on väljastanud selle lennuvälja käitaja. Juhiluba antakse välja isikule,
- 1) kellele määratud ülesanded hõlmavad sellistel aladel sõitmist;
 - 2) kellel on kehtiv juhiluba ning erisõidukite käitamiseks nõutav mis tahes muu luba;
 - 3) kes on edukalt läbinud asjakohase juhtimiskoolituse programmi ning tõendanud oma pädevust vastavalt alapunktile b;

- 4) kes on tõendanud keeleoskust vastavalt punktile ADR.OPS.B.029, kui see isik peab sõidukit juhtima manööverdusalal;
 - 5) kes on läbinud tööandja pakutava koolituse lennuväljal käitatava sõiduki kasutuse kohta.
- b) Lennuvälja käitaja kehtestab ja rakendab sõidukijuhtimiskoolituse programmi sõidukijuhtidele, kes töötavad perroomil või muudel käitamisaladel, välja arvatud manööverdusalal, ja sõidukijuhtidele, kes töötavad manööverdusalal. Koolitusprogramm:
- 1) on asjakohane lennuvälja omaduste ja käitamise, sõidukijuhi täidetavate funktsioonide ja ülesannete ning nende lennuvälja aladega seoses, kus sõidukijuhtidel võidakse lubada töötada;
 - 2) sisaldab järgmist:
 - i) piisava kestusega teoreetilist ja praktilist koolitust vähemalt järgmistes valdkondades:
 - A) reguleeriv raamistik ja isiklikud kohustused;
 - B) sõidukistandardid, lennuvälja käitamiseõuded ja -protseduurid;
 - C) side;
 - D) raadiotelefon sõidukijuhtidele, kes töötavad manööverdusalal;
 - E) inimvõimed;
 - F) töökeskkonnaga tutvumine;
 - ii) sõidukijuhtide pädevuse hindamine.
- c) Alapunkti a kohaselt välja antud juhiloas täpsustatakse liiklusalal või muude käitamisalade osad, kus sõidukijuhtil on lubatud sõita, ja see luba kehtib seni, kuni
- 1) punkti a alapunkti 1 ja alapunkti a alapunkti 2 nõuded on täidetud;
 - 2) juhiloa omanik:
 - i) osaleb koolitusel ja tasemekontrollis ning läbib need edukalt vastavalt punkti ADR.OR.D.017 alapunktidele f ja g;
 - ii) asjakohasel juhul jätkab nõutava keeleoskuse tõendamist vastavalt punktile ADR.OPS.B.029.
- d) Olenemata alapunktist a võib lennuvälja käitaja lubada isikul juhtida ajutiselt sõidukit liiklusalal või muudel käitamisaladel, kui
- 1) sellel isikul on kehtiv juhiluba ning erisõidukite käitamiseks nõutav mis tahes muu luba;
 - 2) seda sõidukit saadab sõiduk, mille juhil on alapunkti a kohane luba.
- e) Lennuvälja käitaja teeb järgmist:
- 1) kehtestab süsteemi ja rakendab menetlused:
 - i) juhilubade väljaandmiseks ja sõidukite ajutise juhtimise lubamiseks;
 - ii) tagamaks, et sõidukijuhid, kellele luba on välja antud, vastavad jätkuvalt alapunkti c alapunktile 1 ja alapunkti c alapunktile 2;
 - iii) sõidukijuhtide vastavuse jälgimiseks lennuväljal kehtivatele mis tahes sõidukijuhtimisnõuetele ning asjakohaste meetmete võtmiseks, sealhulgas juhilubade või ajutiste sõiduki juhtimise lubade peatamiseks või kehtetuks tunnistamiseks;
 - 2) säilitab asjaomased andmed.;"
- l) punkt ADR.OPS.B.25 jäetakse välja;
- m) Lisatakse punktid ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 ja ADR.OPS.B.029:

„ADR.OPS.B.026. Sõidukitele loa andmine

- a) Sõiduki käitamiseks liikluslal või muudel käitamisaladel on nõutav lennuvälja käitaja väljastatud luba. Luba võidakse anda, kui sõidukit kasutatakse lennuvälja käitamisega seotud tegevuses ning kui see:
- 1) on töökorras ja ettenähtud toiminguks sobiv;
 - 2) vastab punkti ADR.OPS.B.080 märgistus- ja valgustusnõuetele;
 - 3) on varustatud raadioga, mis võimaldab kahesuunalist raadiosidet asjakohasel lennuliiklusteeninduse sagedusel ja muudel vajalikel sagedustel, kui see on ette nähtud töötamiseks kummalgi järgmisel alal:
 - i) manööverdusala;
 - ii) muud käitamisalad, kus on vajalik side lennuliiklusteeninduse üksusega või lennuvälja muu käitusüksusega;
 - 4) on varustatud transpondri või seiret toetava muu seadmega, kui see on ette nähtud kasutamiseks manööverduslal, ning lennuväli on varustatud maapealse liikluse juhtimise ja kontrollisüsteemiga, mille toimimine nõuab sõidukitele kinnitatud transpondri või seiret toetava muu seadme kasutamist.
- b) Lennuvälja käitaja piirab nende sõidukite arvu, millel on luba töötada liikluslal ja muudel käitamisaladel, minimaalse arvuni, mis on lennuvälja ohutuks ja tõhusaks käitamiseks nõutav.
- c) Alapunkti a kohaselt välja antud loa puhul kehtib järgmine:
- 1) selles täpsustatakse need liiklusala või muude käitamisalade osad, kus sõidukiga võib töötada;
 - 2) see kehtib seni, kuni alapunkti a nõuded on täidetud.
- d) Kui vastavalt alapunktile a lennuväljal töötamiseks loa saanud sõiduk peab olema raadioga varustatud, määrab lennuvälja käitaja sõidukile kutsungi. Sõidukile määratud kutsung:
- 1) ei põhjusta oma tunnusatega segadust;
 - 2) sobib selle funktsiooniga;
 - 3) on manööverduslal töötavate sõidukite puhul kooskõlastatud lennuliiklusteeninduse üksusega ning see edastatakse lennuvälja asjaomastele organisatsioonidele.
- e) Erandina alapunktist a võib lennuvälja käitaja lubada:
- 1) alapunkti a alapunktide 1 ja 2 kohaselt loa saanud sõidukil, mis ei ole varustatud alapunkti a alapunktis 3 nõutava raadioga ning alapunkti a alapunktis 4 nõutava transpondriga või seiret toetava muu seadmega, töötada ajutiselt alapunkti a alapunktis 3 ja alapunkti a alapunktis 4 osutatud aladel, tingimusel et:
 - i) seda sõidukit saadab kogu aeg loaga sõiduk, mis vastab alapunkti a alapunkti 3 nõudele ning vajaduse korral alapunkti a alapunkti 4 nõudele;
 - ii) saatesõiduk vastab punkti ADR.OPS.B.080 märgistus- ja valgustusnõuetele;
 - iii) kui saadetak sõiduk töötab manööverduslal, ei kehti piiratud nähtavuse protseduurid;
 - 2) sõidukil ajutiselt siseneda lennuväljale ning töötada liikluslal või muudel käitamisaladel, järgmistel tingimustel:
 - a) selle sõiduki visuaalsel kontrollimisel tehakse kindlaks, et selle seisund ei riku ohutust;
 - b) seda sõidukit saadab kogu aeg loaga sõiduk, mis
 - i) vastab alapunkti a alapunkti 3 nõudele ning vajaduse korral alapunkti a alapunkti 4 nõudele, kui see töötab alapunkti a alapunktides 3 ja 4 osutatud aladel;
 - ii) vastab punkti ADR.OPS.B.080 märgistus- ja valgustusnõuetele;

- c) kui sõiduk töötab manööverdusalal, ei kehti piiratud nähtavuse protseduurid;
- f) Lennuvälja käitaja teeb järgmist:
 - 1) kehtestab ja rakendab menetlused:
 - i) sõidukilubade andmiseks ning ajutiste lubade andmiseks lennuväljale sisenemiseks ja sõidukite käitamiseks;
 - ii) sõidukitele kutsungite määramiseks;
 - iii) sõidukite vastavuse jälgimiseks punktile ADR.OPS.B.026 ning asjakohaste meetmete võtmiseks, sealhulgas sõidukilubade või sõidukiga töötamise ajutiste lubade peatamiseks või kehtetuks tunnistamiseks;
 - 2) säilitab asjaomased andmed.

ADR.OPS.B.027. Sõidukite käitamine

- a) Manööverdusalal oleva sõiduki juht käitab sõidukit:
 - 1) üksnes lennuliiklusteeninduse üksuse lubatud viisil ning vastavalt selle üksuse antud juhistele;
 - 2) vastavalt kõigile märgistuste ja märkidega edastatavatele kohustuslikele juhistele, välja arvatud juhul, kui lennuliiklusteeninduse üksus on lubanud teisiti;
 - 3) vastavalt kõigile tulede abil edastatavatele kohustuslikele juhistele.
- b) Manööverdusalal oleva sõiduki juht käitab sõidukit kooskõlas järgmiste eeskirjadega:
 - 1) hädaolukorras õhusõidukile appi suunduvatele päästesõidukitele antakse eesõigus kogu muu maapinnal toimuva liikluse suhtes;
 - 2) alapunkti 1 sätete kohaselt:
 - i) annavad sõidukid ja õhusõidukeid pukseerivad sõidukid teed maanduvatele, startivatele ja ruleerivatele õhusõidukitele;
 - ii) sõidukid, mis ei pukseeri õhusõidukeid, annavad teed õhusõidukeid pukseerivatele sõidukitele;
 - iii) sõidukid, mis ei pukseeri õhusõidukeid, annavad vastavalt lennuliiklusteeninduse üksuse juhistele teed sõidukitele, mis ei pukseeri õhusõidukeid;
 - iv) olenemata alapunktide i, ii ja iii sätetest peavad õhusõidukeid pukseerivad sõidukid täitma lennuliiklusteeninduse üksuse juhiseid.
- c) Raadioga varustatud sõiduki juht, kes kavatseb töötada või töötab manööverdusalal, teeb järgmist:
 - 1) loob enne manööverdusalale sisenemist rahuldava kahesuunalise raadioside lennuliiklusteeninduse üksusega asjakohasel lennuliiklusteeninduse sagedusel ning säilitab määratud sagedusel pideva kuuldeoleku;
 - 2) enne manööverdusalale sisenemist hangib lennuliiklusteeninduse üksuse loa ning tegutseb üksnes lennuliiklusteeninduse üksuse lubatud viisil. Sellest loast olenemata on rajale või lennuribale sisenemiseks või lubatud viisil tegutsemise muutmiseks vaja lennuliiklusteeninduse üksuse täiendavat konkreetset luba;
 - 3) loeb lennuliiklusteeninduse töötajatele tagasi kõneside kaudu edastatud juhiste ohutusega seotud osad. Tagasilugemine toimub alati seoses juhistega siseneda, oodata rajast eemal, ületada rada või töötada rajal, ruleerimisteel või lennuribal;
 - 4) loeb lennuliiklusteeninduse töötajatele tagasi muud kui alapunktis 3 osutatud juhised või kinnitab neid viisil, millest nähtub selgelt, et nendest on aru saadud ja neid järgitakse.
- d) Kui manööverdusalal töötava sõiduki juht kahtleb sõiduki asukohas manööverdusala suhtes, teeb ta järgmist:

- 1) teavitab lennuliiklusteeninduse üksust asjaoludest, sealhulgas viimasest teadaolevast asukohast;
 - 2) samal ajal, välja arvatud juhul, kui lennuliiklusteeninduse üksus on juhendanud teisiti, vabastab raja, ruleerimistee või manööverdusala muu osa ja eemaldub sellest võimalikult kiiresti ohutusse kaugusse;
 - 3) pärast alapunktides 1 ja 2 osutatud meetmete võtmist peatab sõiduki.
- e) Manööverdusalal oleva sõiduki juht:
- 1) ei tule sõidukiga lennuribal töötades, kui seda rada kasutatakse stardiks ja maandumiseks, rajale lähemale kui vahemaani, kus asub selle raja puhul kehtestatud raja ootekoht või sõidutee ootekoht;
 - 2) kui rada kasutatakse stardiks ja maandumiseks, ei tööta sõidukiga:
 - i) lennuriba osal, mis ulatub üle selle raja otste;
 - ii) selle raja lõpu ohutusaladel;
 - iii) kui see on olemas, siis takistustevabal ribal sellisel vahemaal, mis ohustaks lendavaid õhusõidukeid.
- f) Kui see on lennuväljal nõutav, teeb perroonil oleva, raadioga varustatud sõiduki juht järgmist:
- 1) loob enne perroonile sisenemist rahuldava kahepoolse side lennuvälja käitaja määratud vastutava üksusega;
 - 2) säilitab määratud sagedusel pideva kuuldeloleku.
- g) Perroonil oleva sõiduki juht käitab sõidukit kooskõlas järgmisega:
- 1) üksnes lennuvälja käitaja määratud vastutava üksuse lubatud viisil ning vastavalt selle üksuse antud juhisteile;
 - 2) vastavalt kõigile märgistuste ja märkidega edastatavatele kohustuslikele juhistele, välja arvatud juhul, kui lennuvälja käitaja määratud vastutav üksus on lubanud teisiti;
 - 3) vastavalt kõigile tulede abil antavatele kohustuslikele juhistele;
 - 4) annab teed päästesõidukitele, ruleerivale või ruleerima asuvale õhusõidukile või pukseeritavale (sh saba ees pukseeritavale) õhusõidukile;
 - 5) annab vastavalt kohalikele eeskirjadele teed muudele sõidukitele;
 - 6) annab hädaolukorrale reageerivatele päästesõidukitele alati eesõiguse.
- h) Liikluslal ja muudel käitamisaladel oleva sõiduki juht:
- 1) käitab sõidukit vastavalt ettenähtud kiiruspiirangutele ja sõidumarsruutidele;
 - 2) ei tegele juhtimise ajal segava ja tähelepanu kõrvale juhtiva tegevusega;
 - 3) järgib lennuvälja käsiraamatus olevaid sidepidamisnõudeid ja käitamisprotseduure.
- i) Teist sõidukit saatva sõiduki juht tagab, et saadetava sõiduki juht käitab sõidukit vastavalt antud juhisteile.
- j) Sõidukijuht pargib sõiduki üksnes lennuvälja käitaja määratud alale.
- k) Lennuvälja käitaja kehtestab menetlused ja rakendab neid, tagamaks et liikluslal ja muudel käitamisaladel töötavad sõidukijuhid järgivad punkte a–j.

ADR.OPS.B.028. Õhusõiduki pukseerimine

Lennuvälja käitaja teeb järgmist:

- a) kehtestab õhusõiduki manööverdamise protseduurid ja määrab ohutuse tagamiseks marsruudid, mida kasutatakse õhusõiduki pukseerimisel liiklusalal;
- b) tagab pukseerimistoimingute ajal piisava ja asjakohase juhendamise;
- c) tagab, et pukseeritaval õhusõidukil on pukseerimistoimingute ajal lülitatud sisse komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 (*) lisa punkti SERA.3215 sätete kohased tuled;
- d) kehtestab ja rakendab menetlused, et tagada piisav side ja kooskõlastatus pukseerimistoimingut tegeva organisatsiooni, perroomiteenuseid osutava üksuse ja lennuliiklusteeninduse üksuse vahel, nagu on pukseerimistoimingu puhul asjakohane;
- e) kehtestab ja rakendab menetlused, et tagada pukseerimistoimingute ohutus ebasoodsates ilmastikutin-gimustes, sealhulgas neid toiminguid piirates või mitte lubades.

ADR.OPS.B.029. Keeleoskus

- a) Isik, kellelt nõutakse keeleoskuse tõendamist vastavalt punktile ADR.OPS.B.024, tõendab oma keeleoskust vähemalt töötasemel nii standardväljendite kui ka tavakeele kasutamisel kooskõlas alapunktiga b:
 - 1) inglise keeles ning
 - 2) mis tahes muus keeles või muudes keeltes, mida kasutatakse lennuvälja lennuliiklusteeninduse üksusega peetavas raadiosides.
- b) Taotleja peab tõendama oskust:
 - 1) tulemuslikult suhelda ainult hääle abil ja vahetult vesteldes;
 - 2) suhelda täpselt ja selgelt üldistel ja tööga seotud teemadel;
 - 3) kasutada üldistes või tööga seotud olukordades teadete vahetamiseks ning arusaamatuste vältimiseks ja lahendamiseks asjakohaseid suhtlusstrateegiaid;
 - 4) tulla edukalt toime keeleprobleemidega, mis tekivad keerulises olukorras või rutiinse tegevuse või muul moel varem tuttava suhtlusülesande puhul tekkinud ootamatute sündmuste käigus;
 - 5) kasutada lennunduse valdkonnas arusaadavat dialekti või hääldusviisi.
- c) Keeleoskust tõendatakse seda hinanud organisatsiooni väljastatud tunnistusega, millel osutatakse keel või keeled, oskustase või -tasemed ning hindamise kuupäev.
- d) Välja arvatud isikud, kes on tõendanud keeleoskust eksperditasemel, hinnatakse keeleoskust uuesti iga:
 - 1) nelja aasta tagant, kui tõendatud tase on töötase;
 - 2) kuue aasta tagant, kui tõendatud tase on edasijõudnute tase.
- e) Keeleoskust tõendatakse hindamismeetodi abil, mis sisaldab järgmist:
 - 1) hindamisprotsess;
 - 2) keeleoskust hindavate hindajate kvalifikatsioonid;
 - 3) kaebemenetlus.

- f) Lennuvälja käitaja võimaldab oma töötajatele nõutava keeleoskuse taseme säilitamiseks otstarbelist keeleõpet.
- g) Erandina punktist a võivad liikmesriigid otsustada, et punktis ADR.OPS.B.024 osutatud töötajad ei pea lennuvälja lennuliiklusteeninduse üksusega raadioside pidamiseks oskama inglise keelt. Sellisel juhul korraldab ta ühte või mitut lennuvälja hõlmava ohutushindamise.
- h) Lennuvälja käitaja võib anda loa isikule, kes ei ole tõendanud oma keeleoskust vastavalt alapunktidele a ja b, kuni
 - 1) 7. jaanuarini 2026 inglise keele puhul;
 - 2) 7. jaanuarini 2023 inglise keelest erineva mis tahes muu keele puhul.

(*) Komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1).“;

- n) punkt ADR.OPS.B.030 asendatakse järgmisega:

„ADR.OPS.B.030. Lennuvälja maapealse liikluse juhtimise ja kontrollisüsteem

- a) Lennuvälja käitaja tagab, et lennuväljal rakendatakse lennuvälja maapealse liikluse juhtimise ja kontrollimise süsteemi.
- b) Maapealse liikluse juhtimise ja kontrollisüsteemi osana hindab lennuvälja käitaja lennuliiklusteenuste osutajaga kooskõlastatult vajadust kehtestada lennuväljal õhusõidukite ruleerimise standardmarsruudid. Standardmarsruutide ettenägemisel teeb lennuvälja käitaja järgmist:
 - 1) tagab, et need oleksid lennuväljaliikluse ja -plaani ning ettenähtud toimingute suhtes asjakohased ja sobivad ning nõuetekohaselt määratletud;
 - 2) annab aeronavigatsiooniteabe teenuste osutajale lennundusteabe kogumiku väljaandmiseks asjakohast teavet.
- c) Kui maapealse liikluse juhtimise ja kontrollimise süsteemi käitamiseks nõutakse õhusõidukilt liiklusalal transpondri kasutamist, kooskõlastab lennuvälja käitaja lennuliiklusteenuste osutajaga järgmise:
 - 1) asjaomased transpondri kasutamise protseduurid, mida õhusõidukite käitajad peavad järgima;
 - 2) asjakohase teabe andmine aeronavigatsiooniteabe teenuste osutajale lennundusteabe kogumiku väljaandmiseks.“;
- o) lisatakse punkt ADR.OPS.B.031:

„ADR.OPS.B.031. Side

- a) Sõidukid ja lennuliiklusteeninduse üksus peavad sidet vastavalt rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 lisa 14. jaos osutatud kohaldatavatele nõuetele.
- b) Lennuvälja käitaja kehtestab lennuliiklusteenuste osutajaga kooskõlastatult sideprotseduurid, sealhulgas järgmised:
 - 1) sagedused ja keel, mida kasutatakse side pidamiseks lennuliiklusteeninduse üksuse ning manööverdusalal töötavate või töötada kavatsevate sõidukite vahel;
 - 2) side lennuliiklusteeninduse üksuse ning manööverdusalal töötavate või töötada kavatsevate jalakäijate vahel;
 - 3) lennuväljaga seotud sellise olulise teabe levitamine raadioside teel, mis võib mõjutada manööverdusalal toimuva tegevuse ohutust;
 - 4) signaal- ja muud sidevahendid kõigis nähtavustingimustes, mida kasutatakse lennuliiklusteeninduse üksuse ning manööverdusalal olevate sõidukite või jalakäijate vahelise raadioside tõrke korral.“;

p) lisatakse punkt ADR.OPS.B.033:

„ADR.OPS.B.033. Jalakäijate liikluse suunamine

a) Lennuvälja käitaja kehtestab protseduurid ja rakendab neid, et:

- 1) piirata juurdepääs liiklusalale ja muudele käitamisaladele üksnes isikutega, kes peavad oma ülesannete tõttu nendele aladele pääsema;
- 2) tagada, et need isikud pääsevad sellistele aladele järelevalveta juurde üksnes juhul, kui nad on saanud asjakohast koolitust ja tõendanud oma pädevust;
- 3) kontrollida isikute liikumist perroonil ning tagada õhusõidukisse sisenevate või sealt väljuvate või perroonile, perroonilt või üle perrooni liikuvate reisijate puhul järgmine:
 - i) neid saadavad koolitatud ja pädevad töötajad;
 - ii) nad ei sisene seisvatesse õhusõidukitesse ega häiri maapealse teenindusega seotud tegevust;
 - iii) nad on kaitstud töötavate õhusõidukite, sealhulgas nende mootorite mõjude eest ning ka sõidukitega tehtava või muu tegevuse eest.

b) Lennuvälja käitaja kehtestab protseduurid ja rakendab neid, et tagada järgmine:

- 1) nende töötajate korrakohane ja ohutu sisenemine manööverdusalale, kelle ülesanded hõlmavad sellele alale juurdepääsu ilma sõidukita;
- 2) et need töötajad:
 - i) on nõuetekohaselt varustatud, sealhulgas väga nähtava rõivastusega, orienteerumisvahenditega ning vahenditega, mis võimaldavad selliste toimingute ajal kahepoolset sidet lennuliiklusteeninduse üksuse ja lennuvälja käitaja vastava üksuse vahel;
 - ii) saavad enne manööverdusalale sisenemist lennuliiklusteeninduse üksuse loa. Sellest loast olenemata on rajale või lennuribale sisenemiseks või lubatud viisil tegutsemise muutmiseks vaja lennuliiklusteeninduse üksuse täiendavat konkreetset luba;
 - iii) ei sisene manööverdusalale juhul, kui kehtivad piiratud nähtavuse protseduurid.“;

q) punkt ADR.OPS.B.035 asendatakse järgmisega:

„ADR.OPS.B.035. Lennuvälja käitamine talvetingimustes

a) Kui lennuvälja tuleb eeldatavalt käitada tingimustes, mille puhul liiklusalale võib koguneda lumi, lobjakas või jää, töötab lennuvälja käitaja välja lumeplaani ja rakendab seda. Lumeplaani osana teeb lennuvälja käitaja järgmist:

- 1) tal on kehtestatud kord materjalide kasutamiseks jää ja härmatise eemaldamiseks või nende tekke vältimiseks või raja pinna haardeteguri parandamiseks;
- 2) tagab teostatavas ulatuses lume, lobjaka või jää eemaldamise kasutatavate radadelt ja muudelt liiklusalal osadelt, mida kavatakse õhusõidukite käitamisel kasutada.

b) Lennuvälja käitaja annab lennundusteabe kogumiku väljaandmiseks teavet järgmise kohta:

- 1) lume eemaldamise ning lume- ja jäätõrje toimingute vahendite kättesaadavus;
- 2) eritõtlusega talveradade kasutusele heakskiidu andmine, kui see on kohaldatav;
- 3) liiklusalal pinna töötlemiseks kasutatavate materjalide liik.“;

r) lisatakse punktid ADR.OPS.B.036 ja ADR.OPS.B.037:

„ADR.OPS.B.036. Käitamistoimingud eritõtlusega talveradadel

a) Lennuvälja käitaja võib pädeva asutuse eelneval heakskiidul kehtestada protseduurid lennukite käitamiseks eritõtlusega talveradadel ja neid protseduure kasutada, kui saasteliik on kokkusurunud lumi või jää. Eritõtlusega talveradadele saab määrata esmase koodi RWYCC 4; kui aga RWYCC 4 ei ole tõtlusest tulenevalt põhjendatud, kohaldatakse punkti ADR.OPS.B.037 kohast tavaprotseduuri.

- b) Pädevalt asutuselt eelneva loa saamiseks teeb käitaja järgmist:
- 1) kehtestab protseduurid, mis hõlmavad järgmist:
 - i) nende vahendite liik või selle materjali liik, kvaliteet ja kogus või mõlemad, mida kasutatakse raja olukorra parandamiseks, ja nende kasutamise meetod;
 - ii) meteoroloogilised parameetrid;
 - iii) lahtiste saasteainete ohjamine;
 - iv) saavutatud tulemuste hindamine;
 - 2) hangib vähemalt ühelt lennuki käitajalt lennukiandmed, mis puudutavad pidurdustõhusust eritöötusega talverajal;
 - 3) analüüsib ja töötleb alapunkti 2 kohaselt hangitud andmeid, et lähtuvalt lennuraja tingimustest tõendada koodi RWYCC põhjendatust;
 - 4) kehtestab hooldusprogrammi, mis hõlmab nende seadmete ennetavaid hooldustöid ning ka parandustöid, mida kasutatakse järjepideva toimivuse saavutamiseks.
- c) Lennuvälja käitaja kehtestab ja rakendab programmi protseduuri pideva tulemuslikkuse seiramiseks. Programmis kasutatakse lennukiandmetest saadud pidurdamistõhususe aruandeid, mida võrreldakse teatatud rajaolukorraga.
- d) Lennuvälja käitaja hindab pärast talvehooaja lõppu talviste käitamiste tulemuslikkust, et selgitada välja vajadus järgmise järele:
- 1) täiendavad koolitusnõuded;
 - 2) protseduuride ajakohastamine;
 - 3) täiendavad või teistsugused vahendid ja materjalid.

ADR.OPS.B.037. Raja olukorra hindamine ja sellele koodi määramine

Kui rajal esinevad punkti ADR.OPS.A.060 alapunktides a–e loetletud saasteained, teeb lennuvälja käitaja järgmist:

- a) määrab saasteaine liigi ja paksuse ning temperatuuri alusel RWYCC koodi;
 - b) inspekteerib rada, kui raja olukord võib olla meteoroloogiliste tingimuste tõttu muutunud, hindab raja olukorda ning määrab uue RWYCC koodi;
 - c) kasutab RWYCC uue hindamise algatamiseks õhust edastatavat eriettekannet.“;
- s) Punkt ADR.OPS.B.080 asendatakse järgmisega:

„ADR.OPS.B.080. Sõidukite ja muude liikuvate objektide valgustus ja märgistus

- a) Lennuvälja käitaja tagab, et lennuvälja liiklusalal olevad sõidukid ja muud liikuvad objektid, välja arvatud õhusõidukid, on
 - 1) märgistatud silmatorkavate värvidega või varustatud ekraaniga sobivates kohtades või on neil asjakohase suuruse, ruudulise mustri ja kontrastsete värvidega lipud;
 - 2) valgustatud vähem intensiivsete takistustuledega, mille liik ja omadused on nende funktsiooni puhul asjakohased, kui sõidukeid ja lennuvälja kasutatakse öösel või piiratud nähtavuse tingimustes. Sisselülitatavate tulede värv on järgmine:
 - i) hädaolukorra või ohutusega seotud sõidukitel vilkuv sinine;
 - ii) muudel sõidukitel, sealhulgas saateautodel, vilkuv kollane;
 - iii) piiratud liikuvusega objektidel püsivalt põlev punane.
- b) Lennuvälja käitaja võib punkti a alt välja jätta õhusõidukeid teenindavad vahendid ja sõidukid, mida kasutatakse üksnes perroonidel.“;

- t) punkt ADR.OPS.C.005 asendatakse järgmisega:

„ADR.OPS.C.005. Hooldus – üldküsimumused

- a) Lennuvälja käitaja kehtestab ja rakendab asjakohasel juhul ennetavat hooldust hõlmava hooldusprogrammi, et hoida lennuvälja käitamiseks vajalikud lennuvälja rajatised, süsteemid ja vahendid seisundis, mis ei häiri lennundustegevuse ohutust, korrapärasust ega tõhusust. Hooldusprogrammi väljatöötamisel ja rakendamisel võetakse arvesse inimteguri põhimõtteid.
- b) Lennuvälja käitaja tagab, et hooldusprogrammi tulemuslikuks rakendamiseks nähakse ette asjakohased ja piisavad vahendid.“;

- u) lisatakse punkt ADR.OPS.C.007:

„ADR.OPS.C.007. Sõidukite hooldus

- a) Lennuvälja käitaja teeb järgmist:
- 1) kehtestab ja rakendab pääste- ja tuletõrjesõidukite hooldusprogrammi, mis hõlmab ennetavat hooldust ning milles võetakse arvesse inimteguri põhimõtteid, et tagada sõidukite kogu kasutusaja jooksul sõidukite ja nende varustuse tõhusus ning vastavus kindlaksmääratud reageerimisajale;
 - 2) tagab hooldusprogrammi rakendamise oma muude sõidukite puhul, mis töötavad liikluslal või muudel käitamislaladel.
- b) Lennuvälja käitaja teeb järgmist:
- 1) kehtestab protseduurid punktis a osutatud hooldusprogrammi rakendamise toetuseks;
 - 2) tagab, et selle tulemuslikuks rakendamiseks nähakse ette asjakohased ja piisavad vahendid ja seadmed;
 - 3) säilitab iga sõiduki kohta hooldusdokumendid.
- c) Lennuvälja käitaja tagab, et lennuväljal tegutsevad või teenuseid osutavad organisatsioonid:
- 1) hooldavad liikluslal või muudel käitamislaladel töötavaid sõidukeid vastavalt kehtestatud hooldusprogrammile, sealhulgas teevad ennetavat hooldust;
 - 2) säilitavad hooldusdokumente.
- d) Lennuvälja käitaja tagab, et käitamisel ei kasutata kõlbatuid sõidukeid.“;

- v) punktid ADR.OPS.C.010 ja ADR.OPS.C.015 asendatakse järgmistega:

„ADR.OPS.C.010. Kattematerjalide, muu pinnakatte ja äravooluga seotud hooldustööd

- a) Lennuvälja ennetavate hooldus- ja parandustööde programmi osana kontrollib lennuvälja käitaja kogu liiklusala pinda, sealhulgas kattematerjale (rajad, ruleerimisteed ja perroonid), piirnevaialasid ja äravoolu, ning hindab regulaarselt nende olukorda.
- b) Lennuvälja käitaja teeb järgmist:
- 1) hooldab kogu liiklusala pinda, et vältida ja kõrvaldada võõrkehade tekitatud prügi, mis võiks kahjustada õhusõidukeid või nende süsteemide käitamist;
 - 2) hooldab radade, ruleerimisteede ja perroonide pinda, et vältida ohtlike kahjustuste tekkimist;
 - 3) hoiab rada seisundis, millega on tagatud miinimumstandardile vastavad või seda ületavad pinna haardetegurid;
 - 4) kontrollib hooldusemärgidel korrapäraselt pinna haardetegureid ja dokumenteerib need. Selliste kontrollide sagedus peab olema raja pinna haardeteguri muutumise tendentsi kindlaksmääramiseks piisav;

- 5) võtab korrigeerivaid hooldusmeetmeid, et ennetada raja pinna haardeteguri langemist allapoole miinimumstandartit kas kogu raja ulatuses või selle osal, kui see ei ole saastunud.

ADR.OPS.C.015. Visuaalsete vahendite ja elektrisüsteemide hooldus

- a) Lennuvälja käitaja kehtestab ja rakendab ennetavate hooldus- ja parandustööde programmi, et tagada elektrisüsteemide toimivus ning elekritoite saadavus kõigile vajalikele lennuväljarajatistele viisil, millega on tagatud lennundustegevuse ohutus, korrapärasus ja tõhusus.
- b) Lennuvälja käitaja kehtestab ja rakendab ennetavate hooldus- ja parandustööde programmi, et tagada lennuvälja üksikute tulede ja valgustussüsteemide toimivus viisil, millega on tagatud õhusõidukite ja sõidukite järjepidev juhendamine ja kontrollimine järgmiselt:
- 1) II või III kategooria täppislähenemisraja puhul on ennetavate hooldustööde süsteemi eesmärk hoida II või III kategooria toimingute mis tahes ajal toimivana kõik lähenemistuled ja raja valgustus ning igal juhul kehtib vähemalt järgmine:
- i) igal järgmisel elemendil toimib vähemalt 95 % tuledest:
 - A) II või III kategooria täppislähenemise valgustussüsteem, sisemised 450 m;
 - B) raja telgioone tuled;
 - C) raja lävetuled;
 - D) raja ääretuled;
 - ii) puuteala tulede puhul toimib vähemalt 90 % tuledest;
 - iii) lähenemistulede süsteemis toimib 450 meetrist edasi vähemalt 85 % tuledest;
 - iv) raja lõputulede puhul toimib vähemalt 75 % tuledest.
- 2) Tuled, mis võivad punkti 1 kohaselt mitte toimida, ei muuda valgustussüsteemi põhimustrit.
- 3) Mittetoimiv tuli teise mittetoimiva tule kõrval ei ole lubatud, välja arvatud horisonttulede või tuledest ristjoone korral, kus võidakse lubada kaht mittetoimivat tuld kõrvtuti.
- 4) Raja ootekohal olevate stopptulede puhul, mida kasutatakse koos alla 550 m rajanähtavuse tingimustes käitamiseks ettenähtud rajaga, on ennetavate hooldustööde süsteemi eesmärgid järgmised:
- i) mittetoimivaid tulesid ei tohi olla enam kuni kaks;
 - ii) kaks mittetoimivat tuld ei ole kõrvtuti, välja arvatud juhul, kui tulede vahekaugus on nõutavast märgatavalt väiksem.
- 5) Kui ruleerimistee on ette nähtud kasutamiseks alla 550 m rajanähtavuse tingimustes, on ennetavate hooldustööde süsteemi eesmärk see, et mittetoimivad ei oleks ruleerimistee telgioone kaks kõrvtutist tuld.
- 6) I kategooria täppislähenemisraja puhul on ennetavate hooldustööde süsteemi eesmärk hoida I kategooria toimingute mis tahes ajal toimivana kõik lähenemistuled ja raja valgustus ning igal juhul kehtib järgmine:
- i) igal järgmisel juhul toimib vähemalt 85 % tuledest:
 - A) I kategooria täppislähenemise tuledesüsteem;
 - B) raja lävetuled;
 - C) raja ääretuled;
 - D) raja lõputuled;
 - ii) mittetoimiv tuli teise mittetoimiva tule kõrval ei ole lubatud, välja arvatud juhul, kui tulede vahekaugus on nõutavast märgatavalt väiksem.

- 7) Kui rada on ette nähtud stardiks alla 550 m rajanähtavuse tingimustes, on ennetavate hooldustööde süsteemi eesmärk see, et toimingute mis tahes ajal oleksid telgjoone kõik tuled toimivad ning et igal juhul kehtiks järgmine:
- i) vähemalt:
 - A) 95 % raja telgjoone tuledest (kui need on olemas) ja raja ääretuledest on toimivad;
 - B) raja lõputulede puhul toimib vähemalt 75 % tuledest;
 - ii) mittetoimiv tuli teise mittetoimiva tule kõrval ei ole lubatud.
- 8) Kui rada on ette nähtud stardiks 550 m või sellest suurema rajanähtavuse tingimustes, on ennetavate hooldustööde süsteemi eesmärk see, et toimingute mis tahes ajal oleksid telgjoone kõik tuled toimivad ning igal juhul kehtiks järgmine:
- i) raja lõputulede puhul toimib vähemalt 85 % tuledest;
 - ii) mittetoimiv tuli teise mittetoimiva tule kõrval ei ole lubatud.
- 9) Kui rada on varustatud visuaallähenemise glissaadi indikaatorsüsteemidega, on ennetavate hooldustööde süsteemi eesmärk hoida kõik üksused toimingute mis tahes ajal toimivana. Üksust käsitatakse mittetoimivana, kui mittetoimivate tuled arv on selline, et üksus ei võimalda õhusõidukile ettenähtud juhendamist.
- c) Alapunkti b kohaldamisel käsitatakse tuld mittetoimivana, kui:
- 1) kaugtulede keskmine intensiivsus on alla 50 % ameti väljastatud sertifitseerimistingimustes osutatud väärtusest. Kui valgustusüksuse arvutuslik kaugtulede keskmine intensiivsus ületab ameti väljastatud sertifitseerimistingimustes osutatud väärtust, seondub see 50 % kõnealuse arvutusliku väärtusega;
 - 2) tulega seotud filter on puudu või kadunud või tuli ei anna õiget värvi valgusvihku.
- d) Lennuvälja käitaja kehtestab ja rakendab ennetavate hooldustööde ja parandustööde programmi, et tagada lennuvälja üksikute märgistus- ja märgisüsteemide toimivus ja usaldusväärsus viisil, millega on tagatud õhusõidukite ja sõidukite järjepidev juhendamine ja kontrollimine.
- e) Kui lennuväljal kehtivad piiratud nähtavuse protseduurid, ei tehta lennuvälja elektrisüsteemide läheduses ehitus- või hooldustöid.
- f) Lennuvälja käitaja tagab, et
- 1) alapunktides a, b ja d osutatud ennetavate hooldustööde programmid hõlmavad iga süsteemi üksikute elementide ja süsteemi enese asjakohaseid inspekteerimisi ja kontrollimisi, mis tehakse vastavalt kehtestatud menetlustele ning ettenähtud toimingute ja süsteemi puhul asjakohaste kindlaksmääratud ajavahemike järel;
 - 2) mis tahes tuvastatud defekti kõrvaldamiseks võetakse asjakohaseid parandusmeetmeid.
- g) Lennuvälja käitaja säilitab andmed asjaomase hooldustegevuse kohta.“
-