|  |  |
| --- | --- |
| A blue and yellow logo  Description automatically generated | *Pieņemami atbilstības nodrošināšanas līdzekļi (AMC) un vadlīnijas (GM) attiecībā uz lidlauku pārvaldību, organizāciju un ekspluatācijas prasībām. 1. izdevums, 10. grozījums* |

***ED* Lēmuma 2024/004/R III pielikums**

**Pieņemami atbilstības nodrošināšanas līdzekļi (*AMC*) un vadlīnijas (*GM*)**

**attiecībā uz lidlauku pārvaldību, organizāciju un ekspluatācijas prasībām**

**1. izdevums, 10. grozījums**

Grozījuma teksts ir izkārtots tā, lai parādītu gan svītroto tekstu, gan jauno vai grozīto tekstu:

* svītrotais teksts ir ~~pārsvītrots~~;
* jaunais vai grozītais teksts ir iekrāsots zilā krāsā;
* divpunkte “(..)” norāda, ka pārējais teksts nav grozīts.

### Piezīme lasītājam

*Grozītajā un jo īpaši spēkā esošajā (tas ir, nemainītajā) tekstā termins “aģentūra” tiek lietots pamīšus terminam “EASA”. Šo abu terminu pamīšais lietojums ir izteiktāks konsolidētajās redakcijās. Tāpēc ņemiet vērā, ka abi termini attiecas uz “Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (EASA)”.*

Aģentūras izpilddirektora 2014. gada 27. februāra Lēmuma 2014/012/R pielikumu groza, kā norādīts turpmāk.

**GM1 par 4. punkta “[Lidlauka] satiksmes blīvums” a) apakšpunktu**

Operācija ir pacelšanās vai nosēšanās.

[Lidlauka] satiksmes blīvumu klasificē šādi:

a) neliels, ja gaisa kuģu[[1]](#footnote-2)\* operāciju skaits vidējā noslogotā stundā nav lielāks par 15 operācijām uz viena skrejceļa vai parasti ir mazāks par 20 operācijām lidlaukā kopumā;

b) vidējs, ja gaisa kuģu operāciju skaits vidējā noslogotā stundā ir no 16 līdz 25 operācijām uz viena skrejceļa vai parasti ir no 20 līdz 35 operācijām lidlaukā kopumā;

c) intensīvs, ja gaisa kuģu operāciju skaits vidējā noslogotā stundā ir 26 vai vairāk operāciju uz viena skrejceļa vai parasti ir lielāks par 35 operācijām lidlaukā kopumā.

# GM1 par ADR.AR.C.035. punkta “Sertifikātu izdošana” d) apakšpunktu

**~~GAISA KUĢU~~ TĀDU GAISA KUĢU EKSPLUATĀCIJAS DARBĪBAS ~~AR AUGSTĀKO LIDLAUKA KODĒTĀ APZĪMĒJUMA BURTU~~, KURU PARAMETRI PĀRSNIEDZ SERTIFICĒTOS LIDLAUKA KONSTRUKCIJAS PARAMETRUS**

Visi ierobežojumi vai riska mazināšanas pasākumi, kas saistīti ar noteikta(-u) gaisa kuģa(-u) ~~tipa~~ tipa(-u) izmantošanu lidlaukā, jānorāda tikai lidlauka ekspluatācijas instrukcijā. Jo īpaši tajā jānorāda visi ierobežojumi, kuri izriet no novērtējuma, kas jāveic saistībā ar ~~augstāka koda burta gaisa kuģa~~ tādu gaisa kuģu izmantošanu lidlaukā, kuru parametri pārsniedz sertificētos lidlauka konstrukcijas parametrus saskaņā ar ADR.OPS.B.090. punktu.

# GM1 par ADR.AR.C.035. punkta “Sertifikātu izdošana” e) apakšpunktu

**SERTIFIKĀTIEM PIEVIENOJAMO SERTIFIKĀTA NOSACĪJUMU PARAUGS**

|  |  |
| --- | --- |
| **SERTIFIKĀTA NOSACĪJUMI** | |
| Sertifikāta numurs: [VALSTS KODS]1: |  |
| Lidlauka nosaukums – *ICAO* atrašanās vietas indekss2: |  |
| Ekspluatācijas nosacījumi3: |  |
| Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem4 |  |
| Skrejceļš – deklarētās distances5: |  |
| Pieejas veidi6: |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Lidlauka kodētais apzīmējums7: |  |
| ~~Gaisa kuģu~~ Tādu gaisa kuģu ekspluatācijas darbības ~~ar augstāko lidlauka kodētā apzīmējuma burtu~~, kuru parametri pārsniedz sertificētos lidlauka konstrukcijas parametrus8: |  |
| Perona pārvaldības pakalpojumu sniegšana9: |  |
| Glābšanas un ugunsdzēsības līmenis10: |  |

1 Sertifikātam jāpiešķir valsts kods [jāizmanto divu burtu *ISO* kods (ISO 3166 alpha-2), vienīgi attiecībā uz Grieķiju un Apvienoto Karalisti ieteicams izmantot saīsinājumu attiecīgi “EL” un “UK”] un unikāls numurs pieaugošā secībā . Piemērs. EL – 001.

2 Norāda: lidlauka oficiālais nosaukums un lidlauka *ICAO* atrašanās vietas indekss.

3 Norāda: diennakts gaišais/tumšais laiks un *IFR/VFR*.

4 Norāda: (jā/nē). Skat. ADR.OPS.B.036. punktu.

5 Norāda: *ASDA*, *LDA*, *TODA*, *TORA* metros attiecībā uz katra skrejceļa katru virzienu, tostarp, ja atbilstīgi, pacelšanos no krustojuma.

6 Norāda: skrejceļš apstiprināts neinstrumentālās, instrumentālās, neprecīzās pieejas veikšanai. Precīzās pieejas gadījumā jānorāda, kurš no precīzās pieejas veidiem ir apstiprināts:

* *EFVS 200* operācija;
* *EFVS-A* operācija;
* *EFVS-L* operācija;
* standarta I kategorija;
* I kategorijas īpašā atļauja;
* II kategorijas precīzā pieeja;
* II kategorijas īpašā atļauja;
* III kategorijas precīzā pieeja.

7 Norāda: lidlauka kodētais apzīmējums (koda numurs / koda burts).

8 Norāda: tādu lidmašīnu apstiprinātais tips, kuru koda burts ir augstāks un/vai kuru attālums starp galvenās šasijas ārējiem riteņiem ir lielāks, nekā paredzēts sertificētajos lidlauka konstrukcijas parametros saskaņā ar ADR.OPS.B.090. punktu~~ar augstāku koda burtu, nekā norādīts iepriekš 7. punktā~~.

9 Norāda: pakalpojumu sniedzēja nosaukums gan tad, ja šādus pakalpojumus sniedz lidlauka ekspluatants, gan tad, ja tos nesniedz lidlauka ekspluatants.

10 Norāda: ar glābšanu un ugunsdzēsību saistītais aizsardzības līmenis atbilstīgi šīs regulas IV pielikumā (ADR.OPS daļā) norādītajam.

# GM1 par ADR.OR.B.040. punkta “Izmaiņas” a) un b) apakšpunktu

**IZMAIŅAS, KAM NEPIECIEŠAMS IEPRIEKŠĒJS APSTIPRINĀJUMS**

(..)

i) Gaisa kuģa, kura parametri pārsniedz sertificētos lidlauka konstrukcijas parametrus, ~~ar augstāku koda burtu~~ ekspluatācija atbilstīgi prasībām ADR.OPS.B.090. punkta ~~“Gaisa kuģa ar augstāku koda burtu izmantošana lidlaukā”~~ a) apakšpunktā.

(..)

# AMC1 par ADR.OR.C.030. punktu “Ziņošana par atgadījumiem”

**~~VISPĀRĪGI NOTEIKUMI~~**

~~Lidlauka ekspluatantam ir jānosaka procedūras, ko piemēro, lai ziņotu kompetentajai iestādei un citām organizācijām atbilstīgi attiecīgajam gadījumam, un šajās procedūrās jāiekļauj:~~

~~a) ar ziņošanas iemeslu saistīto prasību izklāsts;~~

~~b) ziņošanas mehānisma, tostarp ziņojumu veidlapu, līdzekļu un termiņu, izklāsts;~~

~~c) par ziņošanu atbildīgās personas un~~

~~d) galveno iemeslu identificēšanas mehānismu un darbinieku pienākumu apraksts un, ja atbilstīgi, līdzīgu atgadījumu turpmākas atkārtošanās novēršanas darbību apraksts.~~

## OBLIGĀTĀ ZIŅOŠANA – VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

a) Regulā (ES) 2015/1018 ir ietverts saraksts, kurā klasificēti atgadījumi civilajā aviācijā, par kuriem obligāti jāziņo saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 376/2014. Šajā sarakstā nav apkopotas visas problēmas, kas var ievērojami apdraudēt aviācijas drošību, tāpēc ziņošana nebūtu jāattiecina tikai uz minētajā regulā uzskaitītajiem jautājumiem un papildu jautājumiem, kas minēti ADR.OR.C.030. punkta c) apakšpunktā.

b) Lidlauka ekspluatantam ir jānosaka procedūras, ko piemēro, lai ziņotu kompetentajai iestādei un citām organizācijām, kurām jāziņo, un šajās procedūrās jāiekļauj:

1) piemērojamo ziņošanas prasību izklāsts;

2) ziņošanas mehānisma, tostarp ziņojumu veidlapu, līdzekļu un termiņu, izklāsts;

3) drošuma pasākumi ziņotāja konfidencialitātes un personas datu aizsardzības nodrošināšanai;

4) par ziņošanu atbildīgo organizāciju un personāla pienākumi.

c) Minētās procedūras jāiekļauj lidlauka ekspluatācijas instrukcijā un attiecīgajā perona pārvaldības dienesta rokasgrāmatā.

**AMC1 par ADR.OR.C.030. punkta “Ziņošana par atgadījumiem” a) apakšpunktu**

## VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

a) Ja lidlauka ekspluatants ir sertificēts arī papildu pakalpojumu sniegšanai Regulas (ES) 2018/1139 un uz tās pamata pieņemto deleģēto un īstenošanas aktu darbības jomā:

1) lidlauka ekspluatants var izveidot integrētu sistēmu ziņošanai par atgadījumiem, kas attiecas uz visiem attiecīgā ekspluatanta sertifikātiem;

2) atsevišķi ziņojumi par atgadījumiem, kas attiecas uz visiem attiecīgā ekspluatanta sertifikātiem, jāsniedz tikai tad, ja ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

i) ziņojumā ir iekļauta visa būtiskā informācija, kas attiecas uz dažādiem organizācijai piešķirtajiem sertifikātiem;

ii) ziņojumā ir aizpildīti visi attiecīgie konkrētie obligātie datu lauki un skaidri norādīti visi sertifikātu turētāji, kuriem ziņojums ir sagatavots;

iii) visu sertifikātu izdevēja ir viena kompetentā iestāde, un šāda atsevišķa ziņošana ir saskaņota ar šo kompetento iestādi.

b) Lidlauka ekspluatantam atbildība par rīcības koordinēšanu saistībā ar atgadījumiem un par visām vajadzīgajām turpmākajām izmeklēšanas un papildu darbībām ir jāuztic vienai vai vairākām atbildīgajām personām, skaidri nosakot to pilnvaras.

c) Ja šāda atbildība ir uzticēta vairāk nekā vienai personai, lidlauka ekspluatantam ir jāieceļ viena persona, kurai jāpilda galvenā kontaktpunkta funkcija, lai nodrošinātu, ka saziņai ar atbildīgo vadītāju ir izveidots vienots ziņošanas kanāls. Tas jo īpaši jāattiecina uz lidlauka ekspluatantiem, kuriem ir viens vai vairāki papildu organizācijas sertifikāti Regulas (ES) 2018/1139 un uz tās pamata pieņemto deleģēto un īstenošanas aktu darbības jomā, ja sistēma ziņošanai par atgadījumiem ir pilnīgi integrēta sistēmā, kas pieprasīta piešķirtajā(-ajos) papildu sertifikātā(-os).

# AMC1 par ADR.OR.D.005. punkta “Pārvaldības sistēma” b) apakšpunkta 2. daļu

**DROŠUMA POLITIKA**

a) Drošuma politikai jāatbilst šādām prasībām:

1) drošuma politiku apstiprina atbildīgais vadītājs;

2) drošuma politikā skaidri nosaka, ka drošumam ir augstāka organizatoriskā prioritāte attiecībā pret komerciāliem, ekspluatācijas, vides vai sociālā spiediena apsvērumiem;

3) drošuma politikā atspoguļo organizācijas saistības attiecībā uz drošumu un tā aktīvu un sistemātisku pārvaldību;

4) drošuma politika, apliecināta ar redzamu apstiprinājumu, ir izziņota visā organizācijā;

5) drošuma politikā iekļauj principus attiecībā uz ziņošanu par drošumu un

6) drošuma politiku periodiski pārskata, lai nodrošinātu tās aktualitāti un piemērotību organizācijai.

b) Drošuma politikā:

1) jāiekļauj šādas saistības:

i) veikt uzlabojumus, lai nodrošinātu atbilstību augstākajiem drošuma standartiem;

ii) nodrošināt atbilstību visām piemērojamām tiesību aktu prasībām, pildīt visus piemērojamos standartus un apsvērt iespēju izmantot labākās prakses piemērus;

iii) nodrošināt atbilstošus resursus;

iv) noteikt, ka drošums ir visu vadītāju un darbinieku galvenā atbildības joma, un

v) piemērot Regulā (ES) Nr. 376/2014 noteiktos “taisnīguma kultūras” principus un jo īpaši nedarīt pieejamu un neizmantot informāciju par atgadījumiem šādiem nolūkiem:

A) vainas un atbildības noteikšana galvenajiem darbiniekiem vai citām personām par viņu rīcību, nolaidību vai pieņemtajiem lēmumiem, kas atbilst viņu pieredzei un mācībām, vai

B) citam nolūkam, kas nav aviācijas drošuma uzturēšana vai uzlabošana;

2) jāiekļauj procedūras ziņošanai par drošību;

3) saskaņā ar “taisnīguma kultūras” principiem skaidri jānorāda, kuras ekspluatācijas darbības ir nepieņemamas, un jānosaka apstākļi, kuros disciplinārsodi netiks piemēroti, un

4) drošuma politika periodiski jāpārskata, lai nodrošinātu tās aktualitāti un piemērotību.

c) Augstākajai vadībai:

1) pastāvīgi jāatgādina visiem darbiniekiem par drošuma politiku un jāapliecina sava apņemšanās to ievērot;

2) jānodrošina visi drošuma politikas īstenošanai nepieciešamie cilvēkresursi un finanšu līdzekļi;

3) jānosaka drošuma politikas mērķi un veiktspējas standarti.

# GM1 par ADR.OR.D.005. punkta “Pārvaldības sistēma” b) apakšpunkta 2. daļu

**DROŠUMA POLITIKA**

~~a)~~ Drošuma politika – vispārīga informācija

Drošuma politika ir līdzeklis, ar kuru lidlauka ekspluatants paziņo savu nodomu uzturēt drošuma līmeni un, ja tas praktiski iespējams, arī uzlabot to visās savās darbībās un, ciktāl tas praktiski iespējams, samazināt gaisa kuģu negadījumu riska daļu, kas atkarīga no lidlauka ekspluatanta. Tajā ir atspoguļotas saistības, ko vadība ir uzņēmusies drošuma jomā, un ir izklāstīta lidlauka ekspluatanta drošuma pārvaldības filozofija, un tā ir pamats, uz kura tiek veidota lidlauka ekspluatanta drošuma pārvaldības sistēma. Tā ir kā atgādinājums par to, “kā mēs šeit strādājam”. Pozitīvas drošuma kultūras veidošana sākas ar skaidra un nepārprotama virziena noteikšanu.

~~Drošības politikā jānosaka, ka drošības ziņojumu sniegšanas un iekšējās izmeklēšanas mērķis ir uzlabot drošību, nevis meklēt vainīgos.~~

Apņemšanās piemērot “taisnīguma kultūras” principus veido pamatu lidlauka ekspluatanta iekšējiem noteikumiem, kuros aprakstīts, kā tiek garantēti un īstenoti “taisnīguma kultūras” principi atbilstīgi prasībām, kas noteiktas Regulas (EU) Nr. 376/2014 16. panta 11. punktā.

~~b) Drošuma politika – taisnīguma kultūra~~

~~Drošuma politikai aktīvi jāveicina efektīva ziņošana par drošumu un, nosakot robežu starp pieņemamu rīcību (parasti tās ir netīšas kļūdas) un nepieņemamu rīcību (nevērība, neapdomība, pārkāpumi vai sabotāža), jānodrošina ziņotāju taisnīga aizsardzība. Tomēr drošuma kultūra vai taisnīguma kultūra nenozīmē to, ka tiek izslēgta kriminālatbildība par kļūdām, jo no juridiskā, ētikas un morāles viedokļa tās ir valsts suverēnās tiesības ar nosacījumu, ka tiek ievēroti Eiropas Savienības tiesību aktu noteikumi un noslēgtie starptautiskie nolīgumi. Arī tad, ja kļūme nav radusies nevērības vai ļaunprātības dēļ, pēc negadījuma vai nopietna incidenta, jo īpaši tad, ja šādas kļūmes dēļ cilvēki ir zaudējuši dzīvību vai īpašumu, var sagaidīt, ka tiks veikta tiesas izmeklēšana, kam var būt noteiktas tiesiskas sekas. Tāpēc problēma var rasties gadījumā, ja brīvprātīgie apdraudējuma ziņojumi attiecībā uz slēptām sistēmas vai tās darbības nepilnībām tiek apstrādāti tāpat kā negadījumu vai nopietnu incidentu izmeklēšanā sniegtie ziņojumi. Nolūks aizsargāt ziņojumus par apdraudējumu nedrīkst būt pretrunā tiesas izmeklēšanas likumībai, un, pamatojoties uz šo aizsardzību, ziņotājs nedrīkst pieprasīt nepamatotu neaizskaramību. Tomēr juridiskie apsvērumi parasti ir prioritāri attiecībā pret tehniskiem vai ar drošību saistītiem apsvērumiem.~~

# ~~AMC1 par ADR.OR.D.027. punktu “Drošības programmas”~~

**~~DROŠUMA PROGRAMMAS – LIDLAUKA DROŠUMA KOMITEJAS~~**

~~a) Lidlauka ekspluatantam jāveic šādas darbības:~~

~~1) jāorganizē, jākoordinē un jāīsteno lidlauka drošuma veicināšanas programmas. Šādās programmās jāietver arī turpmāk minētie elementi:~~

~~i) skrejceļu drošība, tostarp pasākumi, ar kuriem novērš nobraukšanu no skrejceļa un skrejceļa trajektorijas bloķēšanu,~~

~~ii) peronu drošība un~~

~~iii) piegružojuma/piesārņojuma ar nepiederošiem priekšmetiem (turpmāk –~~ *~~FOD~~*~~) novēršana;~~

~~2) jākoordinē un jāveicina informācijas apmaiņa un atgadījumu, nopietnu incidentu un negadījumu kopīga izmeklēšana.~~

~~b) Lidlauka ekspluatantam ir jāizveido, jākoordinē un jāvada vietējās lidlauka drošības komitejas un vietējā skrejceļu drošības grupa, kas risina ar skrejceļu drošību, peronu drošību un lidlauka ekspluatācijas darbību drošību saistītus jautājumus. Visām attiecīgajām organizācijām, kas darbojas lidlaukā vai sniedz tajā pakalpojumus, jāpiedalās šādu lidlauka drošības komiteju un vietējās skrejceļu drošības grupas darbā.~~

~~Vietējām lidlauka drošības komitejām un vietējai skrejceļu drošības grupai jāorganizē regulāras sanāksmes, jāidentificē un jāizskata vietējā līmeņa drošības problēmas un jāizvērtē iespējamie risinājumi un rīcības nepieciešamība. Šādu sanāksmju norise jāreģistrē protokolos. Procedūras, ar kurām tiek nodrošināta vietējo lidlauka drošības komiteju un vietējās skrejceļu drošības grupas darbība, jāiekļauj lidlauka ekspluatācijas instrukcijā.~~

# AMC1 par ADR.OR.D.027. punkta “Drošības programmas un lidlauka drošības komitejas” a) apakšpunktu, b) apakšpunkta 2) punktu

## VIETĒJĀS SKREJCEĻA DROŠUMA GRUPAS SASTĀVS

Minētajā grupā jāiekļauj pārstāvji, kas ir tieši iesaistīti lidlauka skrejceļu ekspluatācijā, tostarp šādās darbībās:

a) lidlauka ekspluatācija;

b) lidlauka tehnoloģiju nodrošināšana un lidlauka tehniskā apkope;

c) gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji;

d) gaisa kuģu ekspluatanti, kas darbojas lidlaukā;

e) lidlauka glābšanas un ugunsdzēsības dienesti;

f) savvaļas dzīvnieku pārvaldība lidlaukā;

g) organizācija(-as), kas atbild par *AMS* sniegšanu, ja tāda(-s) ir izveidota(-s).

# AMC2 par ADR.OR.D.027. punkta “Drošības programmas un lidlauka drošības komitejas” a) apakšpunktu, b) apakšpunkta 2) punktu

## LIDLAUKA DROŠUMA KOMITEJAS(-U) SASTĀVS

a) Lidlauka ekspluatantam jāizveido a) manevrēšanas teritorijas / perona drošuma komiteja(-as);

b) dažas no jomām, kuru pārstāvji jāiekļauj šajā komitejā:

1) gaisa kuģu ekspluatanti, kas darbojas lidlaukā;

2) gaisa kuģu zemes pakalpojumu sniedzēji;

3) lidlauka glābšanas un ugunsdzēsības dienesti;

4) lidlauka ekspluatācija;

5) savvaļas dzīvnieku pārvaldība lidlaukā;

6) lidlauka apkope;

7) gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniedzējs(-i) un

8) organizācija(-as), kas atbild par *AMS* sniegšanu, ja tāda(-s) ir izveidota(-s).

# AMC1 par ADR.OR.D.027. punkta “Drošības programmas un lidlauka drošības komitejas” d) apakšpunkta 1) un 2) punktu

## VIETĒJĀS SKREJCEĻA DROŠUMA GRUPAS UZDEVUMI

a) Vietējai skrejceļa drošuma grupai jāpalīdz lidlauka ekspluatantam mazināt drošuma riskus, ko rada problēmas, kuras saistītas ar skrejceļa drošību, tostarp:

1) nesankcionēta nokļūšana uz skrejceļa;

2) novirzīšanās no skrejceļa;

3) skrejceļu sajaukšana;

4) skrejceļa darbības apturēšana vai izbeigšana, un

5) neatļautu *UAS* ielidošana apakšējā gaisa telpā lidlauka teritorijā vai lidlauka perimetra tuvumā.

b) Vietējai skrejceļu drošuma grupai jāpalīdz lidlauka ekspluatantam novērtēt nepieciešamību noteikt lidlauka “karstos punktus” un pārskatīt attiecīgo aeronavigācijas informācijas publikāciju (AIP) ierakstu precizitāti.

c) Vietējai skrejceļu drošuma grupai:

1) jāuzrauga skrejceļa drošuma atgadījumu skaits, veids un smaguma pakāpe;

2) jāpalīdz lidlauka ekspluatantam izplatīt nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas iestāžu drošuma ieteikumus, kā arī citu pieredzi, kas gūta, piemēram, ekspluatācijā, un labākos riska mazināšanas paņēmienus, un

3) jānodrošina labas prakses apmaiņa, lai novērstu skrejceļa drošuma atgadījumus.

d) Vietējai skrejceļu drošuma grupai jāpalīdz lidlauka ekspluatantam:

1) pārbaudīt, vai saziņa starp gaisa satiksmes dispečeriem vai citiem gaisa satiksmes dienestu darbiniekiem, pilotiem un transportlīdzekļu vadītājiem ir apmierinoša un vai ir nepieciešami uzlabojumi;

2) regulāri dažādos laika un apgaismojuma apstākļos novērtēt, vai vizuālie līdzekļi pie visām skrejceļu ieejām ir pienācīgā stāvoklī, pareizi novietoti un saprotami visām iesaistītajām pusēm un vai to nozīmi nav iespējams pārprast, vai identificēt iespējamās problēmas, kas saistītas ar lidlauka konstrukciju.

e) Pirms izmaiņu ieviešanas lidlauka kustību zonā, jaunu paņēmienu un iespējamo skrejceļa drošuma atgadījumu identificēšanas procedūru ieviešanas vietējai skrejceļu drošuma grupai jāsniedz ieteikumi lidlauka ekspluatantam.

# AMC2 par ADR.OR.D.027. punkta “Drošības programmas un lidlauka drošības komitejas” d) apakšpunkta 1) un 2) punktu

## LIDLAUKA DROŠUMA KOMITEJU UZDEVUMI

Manevrēšanas teritorijas / perona drošuma komitejai(-ām) ir šādi uzdevumi:

a) saņemt un novērtēt ziņojumus par ekspluatācijas drošuma jautājumiem;

b) saņemt ziņojumus un statistikas informāciju par negadījumiem un incidentiem un ierosināt risinājumus;

c) konsultēt šādos ar manevrēšanas teritorijas / perona drošību saistītos jautājumos:

1) perona drošuma disciplīnas veicināšana;

2) *FOD* novēršana;

3) tādu pasākumu izstrāde, ar kuriem garantē drošu ekspluatāciju;

4) tādu pasākumu izvērtēšana, ar kuriem iespējams atrisināt manevrēšanas teritorijas / perona drošuma problēmas;

5) ar perona aprīkojumu saistītas problēmas;

6) transportlīdzekļu vadības noteikumu ievērošana lidostas kontrolējamā teritorijā;

7) drošuma norādījumu izstrāde un/vai atjaunināšana;

8) paņēmieni, ar kuriem iespējams izstrādāt un veicināt informētības uzlabošanas iniciatīvas attiecībā uz perona drošību;

9) ar sniega tīrīšanu un atledošanu saistīti jautājumi;

10) ierosinātie darbi lidlaukā;

11) ierosinātās izmaiņas / notikumi kustības zonā;

12) standarta ekspluatācijas procedūras u. c.

# ~~GM1 par ADR.OR.D.027. punktu “Drošības programmas”~~

**~~LIDLAUKA DROŠĪBAS KOMITEJAS~~**

~~a) Manevrēšanas teritorijas/perona drošības komiteja.~~

~~1) Lidlauka ekspluatantam jāizveido a) Manevrēšanas teritorijas/perona drošības komiteja(-as);~~

~~2) Manevrēšanas teritorijas/perona drošības komiteja(-as) veic lidlauka ekspluatanta padomdevēja funkciju.~~

~~b) Manevrēšanas teritorijas/perona drošības komitejas(-u) vadība.~~

~~1) Manevrēšanas teritorijas/perona drošības komiteja(-as) jāvada lidlauka~~

~~ekspluatanta amatpersonai, kas atbild par lidlauka darbībām, un~~

~~2) lidlauka ekspluatanta drošības pārzinis pilda šīs komitejas(-u) sekretāra pienākumus.~~

~~c) Manevrēšanas teritorijas/perona drošības komitejas(-u) sastāvs.~~

~~Norādītas dažas no jomām, kuru pārstāvji jāiekļauj šajā komitejā:~~

~~1) lidlauka lietotāji, kas aktīvi veic lidojumus;~~

~~2) gaisa kuģu zemes pakalpojumu sniedzēji;~~

~~3) lidlauka glābšanas un ugunsdzēsības dienesti;~~

~~4) lidlauka ekspluatācijas darbības;~~

~~5) lidlauka savvaļas dzīvnieku pārvaldība;~~

~~6) lidlauka apkope un~~

~~7) aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs(-ēji).~~

~~d) Pienākumi.~~

~~Tālāk norādīti manevrēšanas teritorijas/perona drošības komitejas(-u) uzdevumi:~~

~~1) saņemt un novērtēt ziņojumus par ekspluatācijas drošības jautājumiem;~~

~~2) saņemt ziņojumus un statistikas informāciju par negadījumiem un incidentiem un ierosināt risinājumus;~~

~~3) konsultēt šādos ar manevrēšanas teritorijas/perona drošību saistītos jautājumos:~~

~~i) perona drošības disciplīnas veicināšana;~~

~~ii)~~ *~~FOD~~* ~~novēršana;~~

~~iii) tādu pasākumu izstrāde, ar kuriem garantē drošu ekspluatāciju;~~

~~iv) tādu pasākumu izvērtēšana, ar kuriem iespējams atrisināt manevrēšanas teritorijas/perona drošības problēmas;~~

~~v) ar perona aprīkojumu saistītas problēmas;~~

~~vi) transportlīdzekļu satiksmes jautājumu ievērošana;~~

~~vii) drošības norādījumu izstrāde un/vai atjaunināšana;~~

~~viii) ar individuālās aizsardzības apģērbu/aprīkojumu saistīti jautājumi;~~

~~ix) paņēmieni, ar kuriem iespējams izstrādāt un veicināt informētības uzlabošanas iniciatīvas attiecībā uz perona drošību;~~

~~x) ar sniega tīrīšanu un atledošanu saistīti jautājumi;~~

~~xi) ierosinātie darbi lidlaukā;~~

~~xii) ierosinātās izmaiņas/darbības kustības zonā;~~

~~xiii) standarta ekspluatācijas procedūras u. c.~~

# ~~GM2 par ADR.OR.D.027. punktu “Drošības programmas”~~

**~~VIETĒJĀ SKREJCEĻU DROŠĪBAS GRUPA~~**

~~a) Konteksts.~~

~~Saistībā ar savu skrejceļu drošības programmu lidlauka ekspluatantam ir jāizveido un jāvada vietējā skrejceļu drošības grupa un jālemj par skrejceļu drošības jautājumiem, tostarp par pasākumiem, ar kuriem novērš skrejceļa trajektorijas bloķēšanu (tostarp skrejceļu sajaukšanu) un nobraukšanu no skrejceļa.~~

~~Skrejceļa trajektorijas bloķēšana ir “jebkurš gadījums lidlaukā, kas saistīts ar gaisa kuģa, transportlīdzekļa vai personas nepareizu atrašanos aizsargātā teritorijā uz virsmas, kas paredzēta gaisa kuģu nosēšanās un pacelšanās darbībām~~1~~[[2]](#footnote-3)”.~~

~~Nobraukšana no skrejceļa notiek, kad “pacelšanās vai nosēšanās laikā gaisa kuģis nogriežas no skrejceļa vai pārbrauc pāri skrejceļa virsmas robežai”.~~

~~b) Vietējās skrejceļu drošības grupas sastāvs.~~

~~Minētajā grupā jāiekļauj visu to ieinteresēto pušu pārstāvji, kuras ir tieši iesaistītas lidlauka skrejceļu ekspluatācijas darbībās, tostarp:~~

~~1) lidlauka ekspluatācijas darbības;~~

~~2) lidlauka tehnoloģiju nodrošināšanā un lidlauka tehniskajā apkopē;~~

~~3) aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā,~~

~~4) lidlaukā izmantoto gaisa kuģu ekspluatācijā;~~

~~5) lidlauka glābšanas un ugunsdzēsības dienesti;~~

~~6) tādu transportlīdzekļu vadīšanā, kuriem ir piekļuve manevrēšanas teritorijai.~~

~~c) Uzdevums.~~

~~Vietējās skrejceļu drošības grupas uzdevums ir konsultēt atbilstīga līmeņa vadītājus par iespējamiem skrejceļa drošības jautājumiem un ieteikt risku mazināšanas pasākumus.~~

~~d) Pienākumi.~~

~~Vietējai skrejceļu drošības grupai var būt šādi pienākumi:~~

~~1) identificēt iespējamās skrejceļa drošības problēmas, tostarp vajadzību noteikt bīstamās vietas vai citas lidlauka problemātiskās zonas un pārbaudīt attiecīgo AIP veikto ierakstu precizitāti;~~

~~2) piemērotos laikposmos izstrādāt un vadīt vietējās informēšanas kampaņas, tostarp aktīvās sezonas sākumā vai pirms neparasta notikuma, galveno uzmanību pievēršot vietējā līmeņa jautājumiem, piemēram, vietējo bīstamo vietu karšu vai citu nepieciešamo norādījumu sagatavošanai un izplatīšanai; vietējās informēšanas kampaņas ir regulāri jāatjaunina, lai atdzīvinātu attiecīgo darbinieku interesi un uzturētu viņu informētību par ekspluatācijas jautājumiem;~~

~~3) uzraudzīt skrejceļa trajektorijas bloķēšanas gadījumu skaitu, veidu un smaguma pakāpi; izplatīt tādus drošības ieteikumus, kas izstrādāti, pamatojoties uz negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas rezultātiem, kā arī citu būtisku pieredzi, piemēram, uz ekspluatācijas pieredzi un risku mazināšanas labāko praksi; izplatīt labāko praksi, ko izmanto, lai novērstu skrejceļa trajektorijas bloķēšanu un nobraukšanu no skrejceļa;~~

~~4) palīdzēt pārbaudīt, vai gaisa satiksmes dispečeriem vai citiem gaisa satiksmes dienestu darbiniekiem, pilotiem un transportlīdzekļu vadītājiem ir pietiekami kvalitatīva saziņa jeb šajā jomā nepieciešami uzlabojumi;~~

~~5) veikt regulārus novērojumus dažādos laika apstākļos un apgaismojuma apstākļos, lai novērtētu, vai visas skrejceļu ieejas un vizuālie līdzekļi ir pienācīgā stāvoklī, pareizi novietoti un saprotami visām iesaistītajām pusēm un vai to nozīmi nav iespējams pārprast, vai identificēt iespējamās problēmas, kas saistītas ar lidlauka plānojumu;~~

~~6) izprast citās jomās strādājošu darbinieku problēmas un ieteikt jomas, kuras iespējams uzlabot; pārskatot ekspluatācijas procedūras, ir svarīgi nodrošināt, ka visas procedūras, kuras piemēro dažādi lidlaukā strādājoši uzņēmumi, ir integrētas un efektīvas, lai samazinātu skrejceļa trajektorijas bloķēšanas risku. Īpaši rūpīgi jāizskata pašreizējās vai ierosinātās skrejceļa caurlaides spējas uzlabošanas procedūras vai trokšņa slāpēšanas shēmas, kurās tiek izmantotas skrejceļa prioritārās sistēmas;~~

~~7) vienotu sākotnējās un periodiskās apmācības programmu izstrāde visiem attiecīgajiem darbiniekiem (transportlīdzekļu vadītājiem un citiem darbiniekiem, kas darbojas manevrēšanas teritorijā, pilotiem, gaisa satiksmes dienestu darbiniekiem) un šo darbinieku iepazīstināšana ar pasākumiem, ar kuriem novērš skrejceļa trajektorijas bloķēšanu un nobraukšanu no skrejceļa; tādēļ var veikt manevrēšanas teritorijas apmeklējumus, lai uzlabotu informētību par lidlauka plānojumu, marķējumiem, zīmēm, anemometru atrašanās vietu u. c., ja tas tiek uzskatīts par nepieciešamu;~~

~~8) sniegt konsultācijas pirms izmaiņu veikšanas lidlaukā, praksē un procedūrās, lai identificētu iespēju bloķēt skrejceļa trajektoriju un nobraukt no skrejceļa, un~~

~~9) regulāri novērtēt īstenoto ekspluatācijas risinājumu efektivitāti.~~

# ~~AMC2 par ADR.OR.D.027. punktu “Drošības programmas”~~

**~~BĪSTAMĀS VIETAS~~**

~~Pēc lidlauka bīstamo vietu identificēšanas jāpiemēro atbilstīgas stratēģijas, lai likvidētu apdraudējumu vai lai pārvaldītu un mazinātu risku gadījumos, kad to nav iespējams uzreiz likvidēt, tostarp aeronavigācijas informācijas publikācijā jāpublicē BĪSTAMO VIETU kartes.~~

# ~~GM3 par ADR.OR.D.027. punktu “Drošības programmas”~~

**~~BĪSTAMĀS VIETAS~~**

~~Bīstama vieta ir “vieta lidlauka kustību zonā, kurā iepriekš notikusi sadursme vai skrejceļa trajektorijas bloķēšana vai iespējams sadursmes vai skrejceļa trajektorijas bloķēšanas risks un kurai pilotiem/transportlīdzekļu vadītājiem jāpievērš īpaša uzmanība”.~~

~~Tālāk norādītas dažas ar bīstamajām vietām saistītā riska pārvaldības un mazināšanas stratēģijas, ko var piemērot katrā konkrētā gadījumā:~~

~~a) informēšanas kampaņas;~~

~~b) papildu vizuālie līdzekļi (piemēram, marķējumi un ugunis);~~

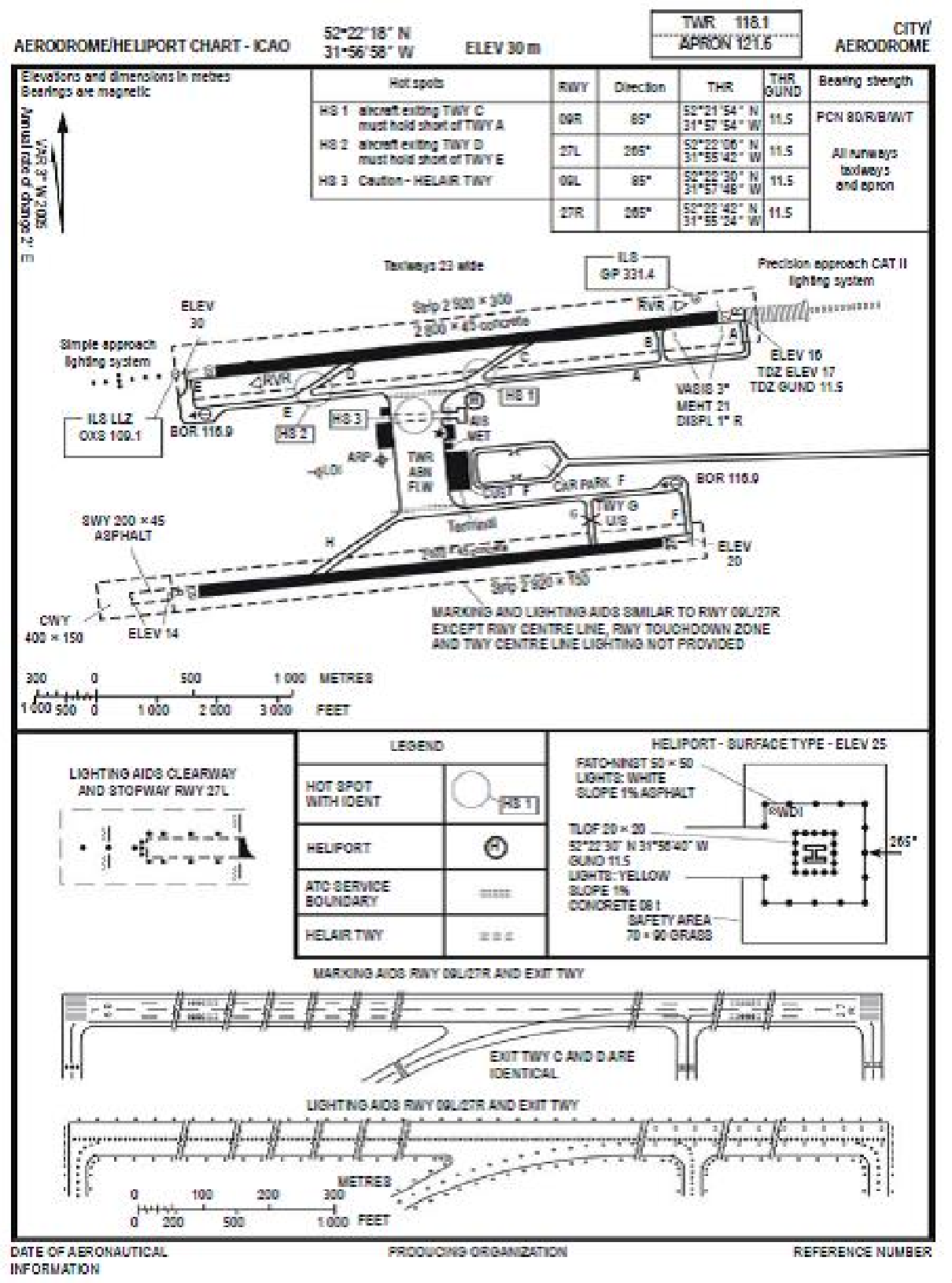
~~c) alternatīvu ceļu izveide;~~

~~d) noteiktu lidlauka daļu plānojuma izmaiņas un~~

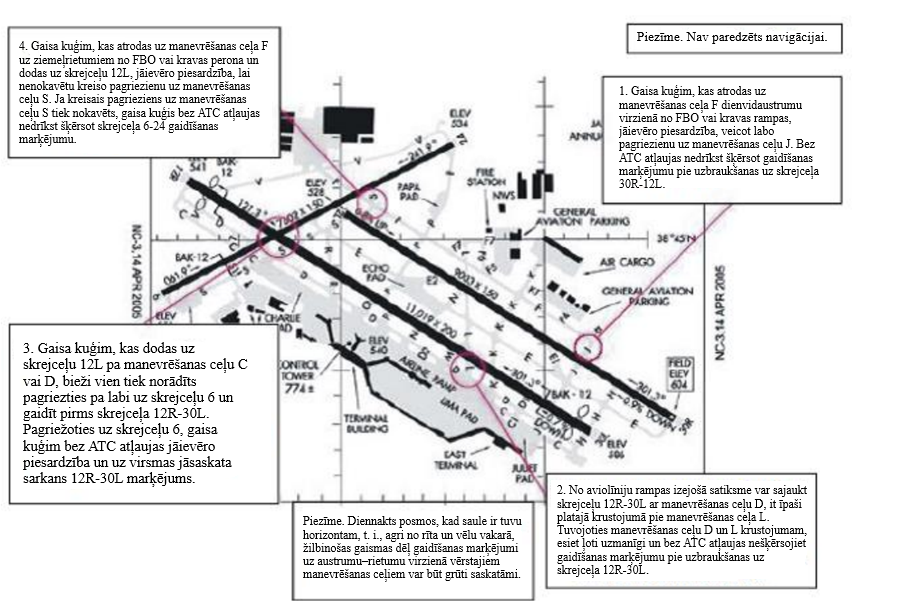
~~e) “aklo” zonu samazināšana lidojumu vadības tornī.~~

~~Uz vietas jāsagatavo lidlauka kartes, kurās attēlotas bīstamās vietas; regulāri jāpārbauda šo karšu precizitāte, vajadzības gadījumā tās pārskatot, un šīs kartes jāizplata vietējā līmenī un jāpublicē AIP.~~ *~~PANS-ATM~~* ~~(7. nodaļā) un 4. pielikumā “Aeronavigācijas kartes” (13., 14. un 15. nodaļā) ir kritēriji, ko izmanto, lai noteiktu un kartē atzīmētu bīstamās vietas.~~

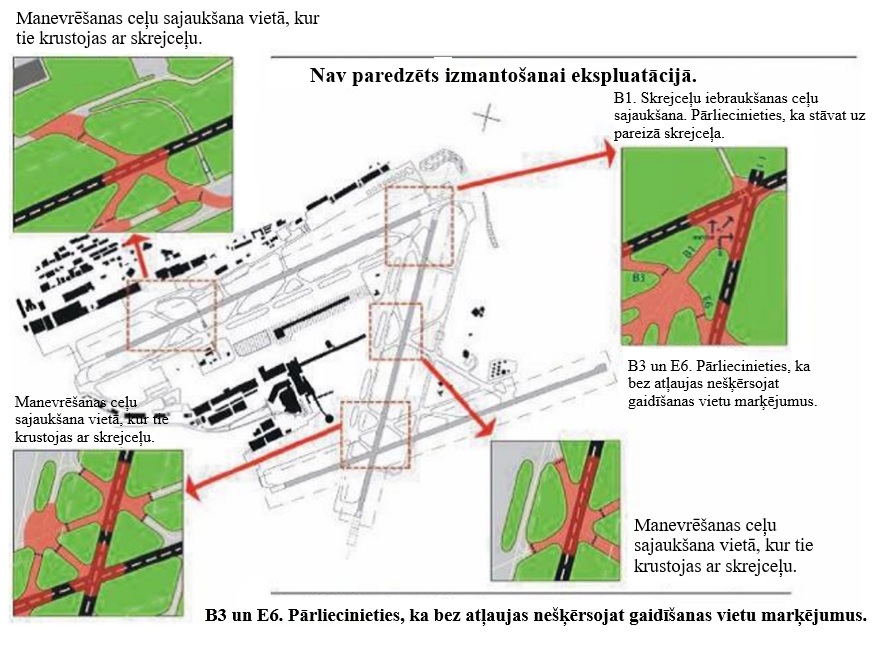
~~Tālāk 1., 2. un 3. attēlā ir piemēri bīstamo vietu apzīmēšanai kartē.~~



***~~1. attēls~~***



***~~2. attēls~~***



***~~3. attēls~~***

**AMC1 par ADR.OR.D.030. punktu “Sistēma ziņošanai par drošības problēmām”**

**SISTĒMA ZIŅOŠANAI PAR DROŠUMA PROBLĒMĀM**

a) Sistēma ziņošanai par drošumu – vispārīgi noteikumi.

1) Efektīvā sistēmā ziņošanai par drošumu papildus lidlauka ekspluatanta darbiniekiem jābūt iekļautiem arī gaisa kuģa ekspluatantiem, zemes pakalpojumu sniedzējiem, organizācijām, kas atbild par *AMS* sniegšanu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citām organizācijām, kuras darbojas vai sniedz pakalpojumus lidlaukā, kā arī organizācijām, ar kurām noslēgts līgums saskaņā ar ADR.OR.D.010. punktu.

2) Sistēmā ziņošanai par drošumu jāiekļauj brīvprātīgas ziņošanas iespēja, kura paredzēta gadījumiem, kad ziņotājs identificē apdraudējumu, kas var ietekmēt drošumu.

~~3) Lidlauka ekspluatantam jānorāda, par kuriem notikumiem jāziņo obligāti.~~

~~4) Lidlauka ekspluatantam jānodrošina ziņošanas līdzekļi un formāts, un tiem jāatbilst spēkā esošajām ziņošanas prasībām, kas noteiktas piemērojamos tiesību aktos, proti, prasībām attiecībā uz ziņošanas laiku, formātu un ziņojumā iekļaujamo informāciju.~~

3) Lidlauka ekspluatantam jānodrošina pietiekami līdzekļi ziņošanai, tostarp veidlapas, ko var izmantot šim nolūkam.

~~5~~4) Sistēmā ziņošanai par drošumu jāiekļauj apstiprinājums ziņotājam par ziņojuma iesniegšanu.

~~6~~5) Ziņošanas procesam jābūt iespējami vienkāršākam un izsmeļoši dokumentētam, iekļaujot sīkus norādījumus par to, kas, kā, kur, kam un kad jāziņo.

~~7~~6) Neatkarīgi no informācijas avota vai iesniegšanas veida pēc informācijas saņemšanas tā jāglabā meklēšanai un analīzei ērtā veidā.

~~8~~7) Iesniegtajiem ziņojumiem jābūt pieejamiem tikai tām personām, kas atbild par ziņojumu glabāšanu un analizēšanu.

~~9~~8) Jānodrošina ziņotāja identitātes aizsardzība, un šis princips jāņem vērā procedūrās, ko lidlauka ekspluatants izstrādājis, lai savāktu analīzei vai izmeklēšanai nepieciešamo papildu informāciju.

~~10~~9) Sistēmā ziņošanai par drošumu jāiekļauj atbildes sistēma, ar kuru ziņotājam tiek sniegta atgriezeniskā informācija par atgadījuma analīzes rezultātiem.

~~b) Ziņošana par savvaļas dzīvnieku radītu apdraudējumu.~~

~~1) Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka drošības ziņošanas sistēmā īpaša uzmanība ir pievērsta prasībai, kas paredz, ka visām trešajām personām (gaisa kuģa ekspluatantiem, gaisa kuģa mehāniķiem, gaisa satiksmes dispečeriem un citiem gaisa satiksmes dienestu darbiniekiem un citām personām) un visiem lidlauka darbiniekiem ir jāziņo lidlauka ekspluatantam par sadursmi ar savvaļas dzīvniekiem un par attiecīgo identificēto apdraudējumu.~~

~~2) Šādi ziņojumi trešajām personām jāsniedz neatkarīgi no citām prasībām, saskaņā ar kurām šīm personām jāziņo lidlauka kompetentajai iestādei vai valstij, kurā reģistrēts iesaistītais gaisa kuģis, vai kādai citai kompetentajai iestādei saistībā ar valsts atgadījumu ziņošanas programmu.~~

**AMC1 par ADR.OR.D.030. punkta “Sistēma ziņošanai par drošības problēmām” b) apakšpunkta 1) punktu**

**ZIŅOŠANA PAR JEBKURU BŪTISKU NELAIMES GADĪJUMU, NOPIETNU INCIDENTU UN CITIEM ATGADĪJUMIEM LIDLAUKA EKSPLUATANTA SISTĒMĀ ZIŅOŠANAI PAR DROŠUMA PROBLĒMĀM**

a) Lidlauka ekspluatantam jāizstrādā saraksts ar atgadījumiem, par kuriem jāziņo AMC1 par ADR.OR.D.030. punktu a) apakšpunkta 1) punktā minēto organizāciju darbiniekiem. Minētajā sarakstā jāiekļauj vismaz atgadījumi, kas attiecas uz lidlauka drošību:

1) atgadījumi, par kuriem jāziņo obligāti saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1139 un Regulu (ES) Nr. 376/2014;

2) notikumi, kas nav iekļauti Regulā (ES) Nr. 376/2014 paredzētajā obligātās ziņošanas sistēmā;

3) cita ar drošumu saistīta informācija, kuru ziņotājs uzskata par faktisku vai potenciālu aviācijas drošuma apdraudējumu.

b) Ziņošana par savvaļas dzīvnieku radītu apdraudējumu.

1) Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka drošuma ziņošanas sistēmā īpaša uzmanība ir pievērsta prasībai, kas paredz, ka visām trešajām personām (gaisa kuģa ekspluatantiem, gaisa kuģa mehāniķiem, gaisa satiksmes dispečeriem un citiem gaisa satiksmes dienestu darbiniekiem) un visiem lidlauka darbiniekiem ir jāziņo lidlauka ekspluatantam par sadursmi ar savvaļas dzīvniekiem un par attiecīgo identificēto apdraudējumu.

2) Šādi ziņojumi trešajām personām jāsniedz neatkarīgi no citām prasībām, kas noteiktas Regulā (ES) 2018/1139, Regulā (ES) Nr. 376/2014, deleģētajos un īstenošanas aktos, kas pieņemti, pamatojoties uz minētajām regulām, kā arī Regulā (ES) Nr. 996/2010, saskaņā ar kurām šīm personām jāziņo lidlauka kompetentajai iestādei, attiecīgajai lidojumu drošuma izmeklēšanas iestādei vai valstij, kurā reģistrēts iesaistītais gaisa kuģis.~~, vai kādai citai kompetentajai iestādei saistībā ar valsts atgadījumu ziņošanas programmu.~~

# AMC3 par ADR.OR.E.005. punktu “Lidlauka ekspluatācijas instrukcija”

**LIDLAUKA EKSPLUATĀCIJAS INSTRUKCIJA**

a) Lidlauka ekspluatācijas instrukcija jāveido atbilstīgi turpmāk norādītajai struktūrai, un tajā jāiekļauj vismaz norādītā informācija; ja kāds instrukcijas punkts nav piemērojams, jāiekļauj norāde “Nepiemēro” vai “Ar nodomu atstāts neaizpildīts”.

(..)

2. Pārvaldības sistēmas apraksts, tostarp turpmāk norādītā informācija.

2.1. Lidlauka organizācija un pienākumi, tostarp organizatoriskās struktūras apraksts, ieskaitot vispārīgo struktūrshēmu un citu struktūrvienību struktūrshēmas. Struktūrshēmā jānorāda struktūrvienību savstarpējā saikne. Visos ar drošību saistītajos organizācijas struktūras līmeņos (struktūrvienības, nodaļas u. c.) jānorāda subordinācija un funkcionālā pakļautība.

Vadītāju un izraudzīto personu vārdi, uzvārdi, pilnvaras, atbildības jomas un pienākumi; jānorāda arī citu ekspluatācijas un apkopes darbībās iesaistīto darbinieku atbildības jomas un pienākumi, kā arī lidlauka drošuma komiteju un vietējās skrejceļu drošuma grupas atbildības jomas, pienākumi un darbība.

2.2. Drošuma pārvaldības sistēmas apraksts, tostarp:

2.2.1. drošuma pārvaldības sistēmas tvērums;

2.2.2. drošuma politika un tās mērķi;

2.2.3. galvenā drošuma personāla pienākumi drošuma jomā;

2.2.4. dokumentācijas kontroles procedūras;

2.2.5. drošuma riska pārvaldības process, tostarp apdraudējuma identifikācija un riska pārvaldības shēmas;

2.2.6. drošuma pasākumu īstenošanas un efektivitātes uzraudzība un riska mazināšanas pasākumi;

2.2.7. drošuma stāvokļa uzraudzība;

2.2.8. ~~ziņošana par drošību (tostarp ziņošana par apdraudējumu) un izmeklēšana~~ ziņošana par drošumu (tostarp obligāta un brīvprātīga ziņošana/ ziņošana par drošuma apdraudējumu), saistītie pasākumi ar organizācijām, kas darbojas lidlaukā vai sniedz tajā pakalpojumus, kā arī ar lidojumu drošuma izmeklēšanu;

2.2.9. operatīvās rīcības plāna izstrāde ārkārtas situācijām;

2.2.10. izmaiņu pārvaldība (tostarp organizatoriskas izmaiņas attiecībā uz pienākumiem drošuma jomā);

2.2.11. drošuma veicināšana un

2.2.12. drošuma pārvaldības sistēmas rezultāti.

2.3. Atbilstības uzraudzības un saistīto procedūru apraksts.

2.4. Kvalitātes pārvaldības sistēmas, ko piemēro attiecībā uz aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas nodrošināšanas pasākumiem, un saistīto procedūru apraksts, tostarp procedūru, ar kurām nodrošina attiecīgo drošuma un aizsardzības pārvaldības mērķu sasniegšanu, apraksts.

2.5. Procedūras, kuras izmanto, lai ziņotu kompetentajai iestādei, tostarp procedūras, ko izmanto negadījumu, nopietnu incidentu un citu atgadījumu apstrādei, paziņošanai un ziņošanai par tiem. Šajā sadaļā jāiekļauj vismaz:

(..)

E. E DAĻA. INFORMĀCIJA PAR LIDLAUKA EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRĀM, TĀ APRĪKOJUMU UN DROŠUMA PASĀKUMIEM

(..)

28. Gaisa kuģa, kura parametri pārsniedz sertificētos lidlauka konstrukcijas parametrus, ~~ar augstāku koda burtu~~ ekspluatācijas procedūras, tostarp manevrēšanas maršruti, kā noteikts ADR.OPS.B.090. punktā.

(..)

(..)

# AMC1 par ADR.OR.F.045. punkta “Pārvaldības sistēma” b) apakšpunkta 2. daļu

**DROŠUMA POLITIKA**

a) Drošuma politikai jāatbilst šādām prasībām:

1) drošuma politiku apstiprina atbildīgais vadītājs;

2) tajā skaidri nosaka, ka drošumam ir augstākā organizatoriskā prioritāte;

3) drošuma politikā atspoguļo organizācijas saistības attiecībā uz drošumu un tās aktīvu un sistemātisku pārvaldību;

4) drošuma politika, apliecināta ar redzamu apstiprinājumu, ir izziņota visā organizācijā;

5) drošuma politikā iekļauj principus attiecībā uz ziņošanu par drošumu un

6) drošuma politiku periodiski pārskata, lai nodrošinātu tās aktualitāti un piemērotību organizācijai.

b) Drošuma politikā:

1) jāiekļauj šādas saistības:

ii) veikt uzlabojumus, lai nodrošinātu atbilstību augstākajiem drošuma standartiem;

iii) nodrošināt atbilstību visām piemērojamām tiesību aktu prasībām, pildīt visus piemērojamos standartus un apsvērt iespēju izmantot labākās prakses piemērus;

iii) nodrošināt atbilstošus resursus;

iv) noteikt, ka drošums ir visu vadītāju un darbinieku galvenā atbildības joma, un

v) piemērot Regulā (ES) Nr. 376/2014 noteiktos “taisnīguma kultūras” principus, jo īpaši nedarīt pieejamu un neizmantot informāciju par atgadījumiem šādiem nolūkiem:

A) vainas un atbildības noteikšana galvenajiem darbiniekiem vai citām personām par viņu rīcību, nolaidību vai pieņemtajiem lēmumiem, kas atbilst viņu pieredzei un mācībām, vai

B) citam nolūkam, kas nav aviācijas drošuma uzturēšana vai uzlabošana;

2) jāiekļauj procedūras ziņošanai par drošību;

3) saskaņā ar “taisnīguma kultūras” principiem drošuma politikā skaidri jānorāda, kuras ekspluatācijas darbības ir nepieņemamas, un jāiekļauj apstākļi, kuros disciplinārsodi netiks piemēroti, un

4) drošuma politiku periodiski pārskata, lai nodrošinātu tās aktualitāti un piemērotību organizācijai.

c) Augstākajai vadībai:

1) pastāvīgi jāatgādina visiem darbiniekiem par drošuma politiku un jāapliecina sava apņemšanās to ievērot;

2) jānodrošina visi drošuma politikas īstenošanai nepieciešamie cilvēkresursi un finanšu līdzekļi un

3) jānosaka drošuma politikas mērķi un kvalitātes standarti.

# GM1 par ADR.OR.F.045. punkta “Pārvaldības sistēma” b) apakšpunkta 2. daļu

**DROŠUMA POLITIKA**

~~a)~~ Drošuma politika – vispārīga informācija

Drošuma politika ir līdzeklis, ar kuru organizācija paziņo nodomu uzturēt drošuma līmeni un, ja iespējams, uzlabot to visās darbībās, un, ciktāl iespējams, samazināt aviācijas nelaimes gadījumu risku. Tajā ir atspoguļotas saistības, ko vadība ir uzņēmusies drošuma jomā, un ir izklāstīta organizācijas drošuma pārvaldības filozofija, un tā ir pamats, uz kura tiek veidota organizācijas drošuma pārvaldības sistēma. Tā ir kā atgādinājums par to, “kā mēs šeit strādājam”. Pozitīvas drošuma kultūras veidošana sākas ar skaidra un nepārprotama virziena noteikšanu.

~~Drošības politikā nosaka, ka drošuma ziņojumu sniegšanas un iekšējās izmeklēšanas mērķis ir uzlabot drošumu, nevis noteikt vainīgos.~~

Apņemšanās piemērot “taisnīguma kultūras” principus veido pamatu organizācijas iekšējiem noteikumiem, kuros aprakstīts, kā tiek garantēti un īstenoti “taisnīguma kultūras” principi atbilstīgi prasībām, kas noteiktas Regulas (EU) Nr. 376/2014 16. panta 11. punktā.

~~b) Drošības politika – taisnīguma kultūra~~

~~Drošības politika aktīvi veicina efektīvu ziņošanu par drošumu un, nosakot robežu starp pieņemamu rīcību (parasti tās ir netīšas kļūdas) un nepieņemamu rīcību (piemēram, nevērību, neapdomību, pārkāpumiem vai sabotāžu), nodrošina ziņotājiem taisnīgu aizsardzību. Tomēr drošuma kultūra vai taisnīguma kultūra nenozīmē to, ka tiek izslēgta kriminālatbildība par kļūdām, jo no juridiskā, ētikas un morāles viedokļa tās ir valsts suverēnās tiesības ar nosacījumu, ka tiek ievēroti Eiropas Savienības tiesību aktu noteikumi un noslēgtie starptautiskie nolīgumi. Arī tad, ja kļūme nav radusies nevērības vai ļaunprātības dēļ, pēc negadījuma vai nopietna incidenta, jo īpaši tad, ja šādas kļūmes dēļ cilvēki ir zaudējuši dzīvību vai īpašumu, var sagaidīt, ka tiks veikta tiesas izmeklēšana, kam var būt noteiktas tiesiskas sekas. Tāpēc problēma var rasties tad, ja brīvprātīgie apdraudējuma ziņojumi attiecībā uz slēptām sistēmas vai tās darbības nepilnībām tiek apstrādāti tāpat kā negadījumu vai nopietnu incidentu izmeklēšanā sniegtie ziņojumi. Apdraudējuma ziņojumu aizsargāšanas nolūks nav apstrīdēt tiesas izmeklēšanas likumību vai nepamatoti pieprasīt imunitāti. Tomēr juridiskie apsvērumi parasti ir prioritāri attiecībā pret tehniskiem vai ar drošumu saistītiem apsvērumiem.~~

# AMC2 par ADR.OR.F.095. punktu “Pārvaldības sistēmas rokasgrāmata”

**SATURS UN STRUKTŪRA**

a) Pārvaldības sistēmas rokasgrāmata jāveido atbilstīgi turpmāk norādītajai struktūrai, un tajā jāiekļauj vismaz norādītā informācija (*ja kāds rokasgrāmatas punkts nav piemērojams, jāiekļauj norāde “Nepiemēro” vai “Ar nodomu atstāts neaizpildīts” un attiecīgi jāpamato*).

(..)

B. B DAĻA. PĀRVALDĪBAS SISTĒMA, *AMS* PERSONĀLA KVALIFIKĀCIJA UN MĀCĪBU PRASĪBAS

2. Pārvaldības sistēmas apraksts, tostarp turpmāk norādītā informācija.

2.1. Organizatoriskā struktūra un pienākumi, tostarp organizatoriskās struktūras apraksts, arī vispārīga organizācijas struktūrshēma un struktūrvienību struktūrshēmas. Struktūrshēmā jānorāda struktūrvienību savstarpējā saikne. Visos ar drošumu saistītajos organizācijas struktūras līmeņos (struktūrvienības, nodaļas u. c.) jānorāda subordinācija un funkcionālā pakļautība.

Jānorāda arī vadītāju un~~,~~ norīkoto personu atbildības jomas un pienākumi, citu operatīvo darbinieku atbildības jomas un pienākumi, kā arī ~~un~~ drošuma komiteju locekļu vārdi, uzvārdi un pienākumi.

2.2. Drošuma pārvaldības sistēmas apraksts, tostarp:

2.2.1. drošuma pārvaldības sistēmas tvērums;

2.2.2. drošuma politika un tās mērķi;

2.2.3. galvenā drošuma personāla pienākumi drošuma jomā;

2.2.4. dokumentācijas kontroles procedūras;

2.2.5. drošuma riska pārvaldības process, tostarp apdraudējuma identifikācija un riska pārvaldības shēmas;

2.2.6. drošuma pasākumu īstenošanas un efektivitātes uzraudzība un riska mazināšanas pasākumi;

2.2.7. drošuma stāvokļa uzraudzība;

2.2.8. ~~ziņošana par drošību (tostarp ziņošana par apdraudējumu) un izmeklēšana~~ ziņošana par drošumu (tostarp obligāta un brīvprātīga ziņošana / ziņošana par drošuma apdraudējumu), saistītās vienošanās ar organizācijām, kas darbojas lidlaukā vai sniedz tajā pakalpojumus, kā arī lidojumu drošuma izmeklēšana;

2.2.9. izmaiņu pārvaldība (tostarp organizatoriskas izmaiņas attiecībā uz pienākumiem drošuma jomā);

2.2.10. drošuma veicināšana un

2.2.11. drošuma pārvaldības sistēmas izvade.

2.3. Atbilstības uzraudzības un saistīto procedūru apraksts.

2.4. Procedūras, ko izmanto, lai ziņotu kompetentajai iestādei un lidlauka ekspluatantam, tostarp procedūras, ko izmanto nelaimes gadījumu, nopietnu incidentu un citu atgadījumu apstrādei, paziņošanai un ziņošanai par tiem. Šajā sadaļā jāiekļauj vismaz:

2.4.1. “nelaimes gadījuma”, “nopietna incidenta” un “atgadījuma” definīcija un visu iesaistīto personu attiecīgie pienākumi;

2.4.2. izmantojamo veidlapu attēli (vai pašu veidlapu kopijas), norādījumi par to aizpildīšanu, adreses (pasta vai elektroniskā pasta adreses), uz kuru tās jāsūta, un laiks, kurā tas jāpaveic, un

2.4.3. procedūras un pasākumi, kas jāpiemēro, lai pēc paziņojama notikuma saglabātu pierādījumus, tostarp reģistrēto informāciju.

2.5. Procedūras attiecībā uz gadījumiem, kad *AMS* sniegšanā iesaistīti darbinieki ir lietojuši alkoholu, psihoaktīvās vielas un zāles.

2.6. Procedūras attiecībā uz:

2.6.1. atbilstības drošuma vadlīnijām nodrošināšanu;

2.6.2. reaģēšanu uz drošuma problēmām un

2.6.3. lidojumu drošuma izmeklēšanas iestāžu izdoto drošuma rekomendāciju apstrādi.

3. Nepieciešamā *AMS* darbinieku kvalifikācija un pienākumi.

# ~~GM5 par ADR.OPS.B.005. punkta “Lidlauka avārijas situāciju pasākumu plānošana” a) apakšpunktu~~

**~~PĀRVIETOŠANĀS SPĒJU ZAUDĒJUŠA GAISA KUĢA EVAKUĀCIJA~~**

~~a) Lidlauka ekspluatantam ir jāizstrādā plāns tāda gaisa kuģa evakuācijai, kas zaudējis pārvietošanās spēju lidlauka kustības zonā vai blakus tai, un jāizraugās koordinators, kurš vajadzības gadījumā īstenos šo plānu.~~

~~b) Pārvietošanās spēju zaudējušā gaisa kuģa evakuācijas plāns jāizstrādā, pamatojoties uz tāda gaisa kuģa parametriem, kuru parastos apstākļos paredzēts ekspluatēt lidlaukā, cita starpā pamatojoties uz:~~

~~1) sarakstu, kurā norādīts lidlaukā un tā apkārtnē esošais aprīkojums un personāls, kas būtu pieejams šādam nolūkam, un~~

~~2) darbībām, kas jāveic, lai ātri saņemtu gaisa kuģa evakuācijas aprīkojumu no citiem lidlaukiem.~~

**GM1 par ADR.OPS.B.011. punktu “Patstāvīgi pārvietoties nespējīgu gaisa kuģu aizvākšana”**

**PATSTĀVĪGI PĀRVIETOTIES NESPĒJĪGU GAISA KUĢU AIZVĀKŠANAS PLĀNA MĒRĶIS**

Gaisa kuģa aizvākšanas incidents var notikt jebkurā brīdī un jebkuros laika apstākļos, kā arī var būt dažāda apmēra. Gaisa kuģa aizvākšanas incidenti var būt gan neliela apmēra aizvilkšanas notikumi, gan liela mēroga pasākumi gadījumos, kad šasija ir bojāta vai tās nav. Atkarībā no atgadījuma smaguma pakāpes evakuācijas process var ilgt no dažām stundām līdz vairākām dienām. Lai gan evakuācijas incidentus nevar paredzēt, tos var prognozēt un tiem sagatavoties.

Patstāvīgi pārvietoties nespējīgs gaisa kuģis var traucēt lidlauka normālu darbību, izraisot kustības zonas vai pat visa lidlauka teritorijas ierobežošanu vai slēgšanu.

Tādēļ pastāvīgi pārvietoties nespējīgais gaisa kuģis laikus un efektīvi ir jāaizvāc, ievērojot drošuma un ekspluatācijas prasības (piemēram, kustību skaitu, operācijas uz viena skrejceļa un citus apsvērumus), kas jāapstiprina lidojumu drošuma izmeklēšanas iestādei.

Lidlauka ekspluatantam parasti būs jāsniedz atbalsts, palīdzot gaisa kuģa īpašniekam vai ekspluatantam iegūt vietējos resursus un koordinējot darbības lidostā. Par pārvietoties nespējīgā gaisa kuģa aizvākšanu galu galā ir atbildīgs gaisa kuģa īpašnieks vai ekspluatants.

# GM2 par ADR.OPS.B.011. punktu “Patstāvīgi pārvietoties nespējīgu gaisa kuģu aizvākšana”

**PATSTĀVĪGI PĀRVIETOTIES NESPĒJĪGU GAISA KUĢU AIZVĀKŠANAS PLĀNA DOKUMENTA IZKLĀSTS**

Lai pēc iespējas ātrāk sāktu un pabeigtu gaisa kuģa aizvākšanas operāciju, visām pusēm nekavējoties jābūt gatavām iesaistīties, un ir jābūt ieviestām attiecīgām procedūrām. Lai efektīvi veiktu aizvākšanas operāciju, tai jābūt pietiekami plānotai un evakuācijas aprīkojumam jābūt viegli pieejamam.

Turpmāk ir sniegts pastāvīgi pārvietoties nespējīga gaisa kuģa aizvākšanas plāna izklāsts. Šajā materiālā sniegti norādījumi par pamatjautājumiem, kas jāiekļauj plānā, kā arī par darbībām, kuras jāveic galvenajām gaisa kuģa aizvākšanas vispārējā operācijā iesaistītajām pusēm.

a) Pienākumi

1) Pastāvīgi pārvietoties nespējīgā gaisa kuģa vai tā daļu aizvākšana. Norādīt personu vai organizāciju (parasti gaisa kuģa īpašnieku vai ekspluatantu), kas atbild par gaisa kuģa aizvākšanu, un noteikt procedūras, kuras jāizpilda, ja šādi norādījumi nav ievēroti.

2) Paziņošana par gaisa kuģa negadījumu lidojumu drošuma izmeklēšanas iestādei. Norādīt personu vai organizāciju (parasti gaisa kuģa īpašnieku vai ekspluatantu vai, ja tas nav iespējams, kompetento iestādi), kas atbild par negadījuma paziņošanu lidojumu drošuma izmeklēšanas iestādei (sk. Regulu (ES) Nr. 376/2014).

3) Gaisa kuģa, pasta, kravas un ierakstu saglabāšana. Norādīt personu vai organizāciju (parasti gaisa kuģa īpašnieku vai ekspluatantu), kas atbild par gaisa kuģa un tā daļu, kravas, pasta un ierakstu saglabāšanu iespējamā apmērā. Noteikt procedūras, kas jāievēro, ja ir jāizjauc vai jāpārvieto gaisa kuģis vai tā daļas, t. i., fotoattēli, marķējumi uz zemes un negadījuma vietas shēma (informāciju par fotoattēliem, marķējumiem uz zemes un negadījuma vietas diagrammu skat. Regulā (ES) Nr.996/2010.)

b) Galveno atbildīgo personu darbības

1) Lidlauka ekspluatants. Uzskaitīt darbības, kas lidlauka ekspluatantam jāveic, īstenojot plānu, piemēram:

i) attiecīgā gadījumā izdot attiecīgos *NOTAM*;

ii) ja iespējams, saskaņot visas lidlauka darbības ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām, lai turpinātu gaisa kuģu ekspluatāciju;

iii) noteikt visus šķēršļus saskaņā ar atļaujas saņemšanas kritērijiem, kas minēti CS-ADR-DSN, un, ņemot vērā iegūto informāciju, apsvērt, vai būtu jāslēdz kāda kustības zonas daļa;

iv) nodrošināt drošību negadījuma vietā un ar lidojumu drošuma izmeklēšanas iestādi saskaņot pasākumus, kas jāveic pirms gaisa kuģa aizvākšanas operācijas sākuma;

v) iepriekš nodrošināt transportlīdzekļus un personālu, lai pavadītu lidsabiedrības aprīkojumu uz negadījuma vietu;

vi) izveidot negadījuma vietā aizvākšanas komandpunktu, ja uzskata, ka tas ir nepieciešams;

vii) pirms normālas gaisa kuģa ekspluatācijas atsākšanas pārbaudīt visas zonas;

viii) sasaukt pārskata sanāksmi par aizvākšanas operācijas rezultātiem, lai informētu visas ieinteresētās puses. Šajā pārskata sanāksmē var iekļaut pārskatu par lidojumu drošuma izmeklēšanas iestādes prasībām, koordinatora hronoloģisko ziņojumu un pārrunāt evakuācijas operācijā izmantotās procedūras un aprīkojumu. Var būt vēlams uzaicināt piedalīties visus gaisa kuģu ekspluatantus, jo īpaši tos, kuri izmanto tāda paša tipa aprīkojumu, un

ix) grozīt patstāvīgi pārvietoties nespējīgā gaisa kuģa aizvākšanas plānu, lai risinātu problēmas, kas apzinātas pārskata sanāksmē par aizvākšanas operāciju.

2) Patstāvīgi pārvietoties nespējīgā gaisa kuģa aizvākšanas operāciju koordinators lidlaukā. Uzskaitīt darbības, kas lidlauka koordinatoram būtu jāveic, īstenojot plānu, piemēram:

i) sasaukt sanāksmi, kurā piedalītos gaisa kuģa ekspluatanta pārstāvis, lidojumu drošuma izmeklēšanas iestāde, vietējo naftas pārstrādes uzņēmumu pārstāvji, smagā aprīkojuma līgumuzņēmēji un citas attiecīgās puses, lai pārrunātu piemērotāko aizvākšanas operāciju un vienotos par visaptverošu rīcības plānu:

* + - * pavadīšanas maršruti starp gaisa kuģa ekspluatanta zonu un negadījuma zonu;
      * degvielas noliešana, lai samazinātu gaisa kuģa masu;
      * prasības attiecībā uz gaisa kuģa aizvākšanas aprīkojumu un tā pieejamība;
      * lidlauka un gaisa kuģa ekspluatanta aprīkojuma izmantošana;
      * gaisa kuģa ekspluatanta papildu palīdzības ierīču nosūtīšana uz negadījuma vietu;
      * laika apstākļi, jo īpaši gadījumos, kad jāveic celšana ar celtni vai pneimatiskajiem celšanas spilveniem;
      * negadījuma vietas apgaismojums;
      * ārkārtas rīcības plāns, ja, īstenojot sākotnējo plānu, rodas grūtības;

ii) vajadzības gadījumā nodrošināt glābšanas un ugunsdzēsības transportlīdzekli;

iii) pārraudzīt aizvākšanas operācijai norīkoto lidlauka personālu un aprīkojumu;

iv) vajadzības gadījumā pieņemt lēmumus lidlauka ekspluatanta vārdā, lai paātrinātu patstāvīgi pārvietoties nespējīgā gaisa kuģa aizvākšanu;

v) ziņot par šķēršļu ierobežošanas virsmu šķērsošanu, kas saistīta ar celtņu vai cita aprīkojuma manevrēšanu gaisa kuģa pacelšanas laikā;

vi) vērot laika prognozes;

vii) hronoloģiskā secībā reģistrēt aizvākšanas operācijas kopsavilkumu;

viii) ja iespējams, uzņemt aizvākšanas operācijas fotoattēlus;

ix) ja vajadzīgi rakšanas darbi, no attiecīgajiem lidlauka uzturēšanas pakalpojumu sniedzējiem noskaidrot pazemes inženiertīklu atrašanās vietas;

x) informēt lidlauka ekspluatantu un citu gaisa kuģu ekspluatantus par gaisa kuģa aizvākšanas operāciju norisi;

xi) piedalīties aizvākšanas operācijas pārskata sanāksmē.

3) Gaisa kuģa ekspluatants. Uzskaitīt darbības, kas gaisa kuģa ekspluatantam jāveic, īstenojot plānu, piemēram:

i) organizēt pārvietojamas kāpnes un pasta, bagāžas un kravas izņemšanu; saprotot, ka lidojumu drošuma izmeklēšanas iestādei ir jānodrošina šo priekšmetu izņemšanas pilnvaras;

ii) iecelt vienu pārstāvi, kas ir pilnvarots pieņemt visus tehniskos un finansiālos lēmumus saistībā ar gaisa kuģa aizvākšanu;

iii) apsvērt iespēju iecelt pārstāvi, kas atbildēs uz visiem preses jautājumiem un izdos attiecīgos paziņojumus presei;

iv) piedalīties aizvākšanas operācijas pārskata sanāksmē.

4) Gaisa kuģa ekspluatanta pārstāvis. Uzskaitīt darbības, kas gaisa kuģa ekspluatanta pārstāvim jāveic, īstenojot plānu, piemēram:

i) īstenot gaisa kuģa ekspluatanta gaisa kuģa aizvākšanas plānu šādai ārkārtas situācijai;

ii) tikties ar lidlauka koordinatoru, drošuma izmeklēšanas iestādi vai citām pusēm, lai vajadzības gadījumā izstrādātu visaptverošu gaisa kuģa aizvākšanas plānu;

iii) izlemt, vai ir jāapspriežas ar gaisa kuģa korpusa un dzinēja ražotājiem vai citiem gaisa kuģa ekspluatanta pārstāvjiem, kam ir pieredze šādos negadījumos, un

iv) piedalīties aizvākšanas operācijas pārskata sanāksmē.

c) Aprīkojums, personāls un iekārtas

1) Pieejamais aprīkojums un personāls

Uzskaitīt aprīkojumu (norādot arī informāciju par nepieciešamā smagā aprīkojuma vai speciālo vienību tipu un atrašanās vietu, kā arī vidējo ilgumu to nogādāšanai uz lidostu) un kontaktinformāciju lidostā vai tās apkārtnē esošajam personālam, kas būs pieejams aizvākšanas operācijai.

Lielākā daļa lidostu uzskata, ka ir ekonomiski neiespējami glabāt uz vietas visu patstāvīgi pārvietoties nespējīga gaisa kuģa aizvākšanai vajadzīgo aprīkojumu. Ir panākta vispārēja vienošanās, ka vissekmīgāk problēmu iespējams atrisināt, sagatavojot pārvietoties nespējīga gaisa kuģa aizvākšanas plānu un vienoties ar citiem lidlaukiem, lai apvienotu nepieciešamo specializēto aprīkojumu. Gaisa kuģu ekspluatanti ir veikuši pasākumus, lai īsā laikā nodrošinātu specializētā aprīkojuma pieejamību visā pasaulē, un visā pasaulē ir stratēģiski izvietoti vajadzīgie komplekti.

Papildus kontaktinformācijai jāiekļauj informācija par cilvēkresursu pieejamību ceļa atbrīvošanai un citu pienākumu izpildei. Patstāvīgi pārvietoties nespējīgā gaisa kuģa aizvākšanā iesaistītajiem darbiniekiem ir attiecīgā līmeņa kvalifikācija, kas ļauj viņiem vadīt drošu gaisa kuģa aizvākšanas operāciju.

2) Piekļuves ceļi. Iekļaut informāciju par piekļuves ceļiem uz jebkuru lidlauka daļu, tostarp vajadzības gadījumā speciālus celtņu pārvietošanās maršrutus, lai izvairītos no elektropārvades līnijām. Šajā nolūkā var izmantot elektropārvades līniju karti.

3) Drošība. Noteikt līdzekļus, ar kuriem nodrošinās gaisa kuģa aizvākšanas operācijas drošumu.

4) Darbspējīgi gaisa kuģa aizvākšanas aprīkojuma komplekti. Aprakstīt darbības, kas jāveic, lai ātri saņemtu gaisa kuģa aizvākšanas aprīkojuma komplektus no citiem lidlaukiem.

5) Gaisa kuģa dati. Aprakstīt darbības, kas jāveic, lai lidlaukā būtu pieejami ražotāja dati, kas attiecas uz dažādu tādu gaisa kuģu tipu aizvākšanu, kuri parasti izmanto lidlauku.

6) Gaisa kuģa degvielas noliešana. Aprakstīt kārtību, kas saskaņota ar vietējiem naftas pārstrādes uzņēmumiem, lai nodrošinātu, ka ir iespējams īsā laikā noliet gaisa kuģa degvielu, tostarp piesārņoto degvielu, to uzglabāt un iznīcināt.

7) Atbildīgie pārstāvji. Norādīt katra gaisa kuģa ekspluatanta atbildīgo pārstāvju, kā arī tuvāko gaisa kuģa un dzinēja ražotāju pārstāvju vārdus, uzvārdus, adreses un tālruņa numurus.

# GM3 par ADR.OPS.B.011. punktu “Patstāvīgi pārvietoties nespējīgu gaisa kuģu aizvākšana”

**PATSTĀVĪGI PĀRVIETOTIES NESPĒJĪGU GAISA KUĢU AIZVĀKŠANAS PLĀNA IZMĒĢINĀŠANA**

Patstāvīgi pārvietoties nespējīgu gaisa kuģu aizvākšanas plānu var izmēģināt kopā ar regulāro ārkārtas situāciju pasākumu plāna atbilstības pārbaudi saskaņā ar ADR.OPS.B.005. punktu, veicot daļējas un/vai teorētiskas mācības.

**AMC1 par ADR.OPS.B.011. punkta “Patstāvīgi pārvietoties nespējīgu gaisa kuģu aizvākšana” a) apakšpunktu**

**PATSTĀVĪGI PĀRVIETOTIES NESPĒJĪGU GAISA KUĢU AIZVĀKŠANAS PLĀNS**

Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka patstāvīgi pārvietoties nespējīgu gaisa kuģu aizvākšanas plāns ir izstrādāts, pamatojoties uz tādu gaisa kuģu parametriem, kas parasti varētu izmantot attiecīgo lidlauku.

**AMC1 par ADR.OPS.B.011. punkta “Patstāvīgi pārvietoties nespējīgu gaisa kuģu aizvākšana” b) apakšpunktu**

**PATSTĀVĪGI PĀRVIETOTIES NESPĒJĪGU GAISA KUĢU AIZVĀKŠANĀ IESAISTĪTĀS ORGANIZĀCIJAS**

a) Kopējā gaisa kuģa aizvākšanas operācijā jāiesaista šādas galvenās organizācijas:

1) lidlauka ekspluatants;

2) gaisa kuģa ekspluatants vai tā pārstāvis;

3) gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji.

**PIENĀKUMI UN DARBĪBAS**

b) Patstāvīgi pārvietoties nespējīgu gaisa kuģu aizvākšanas plānā jāiekļauj noteiktie pienākumi un darbības, kas iesaistītajām organizācijām jāveic saistībā ar šādiem procesiem:

1) pastāvīgi pārvietoties nespējīgā gaisa kuģa vai tā daļu aizvākšana;

2) paziņošana par gaisa kuģa negadījumu lidojumu drošuma izmeklēšanas iestādei un

3) gaisa kuģa, pasta, kravas un ierakstu saglabāšana.

**PIEEJAMAIS APRĪKOJUMS UN PERSONĀLS**

c) Saraksts, kurā norādīts lidlaukā un tā tuvumā esošais aprīkojums un personāls, kas būs pieejams aizvākšanas operācijā, regulāri jāatjaunina, un tajā jāiekļauj:

1) personāla kontaktinformācija (vārdi, uzvārdi, tālruņa numuri un e-pasta adreses) un

2) aprīkojuma veids un atrašanās vieta un vidējais ilgums tā nogādāšanai uz lidlauku, ja tas atrodas citur.

**GM1 par ADR.OPS.B.030. punkta “Kustības uz zemes vadības un kontroles sistēma” a) apakšpunktu**

**VISPĀRĪGI NOTEIKUMI**

*SMGCS* sistēma ir vizuālo līdzekļu, nevizuālo līdzekļu, procedūru, vadības, regulēšanas un informācijas iekārtu atbilstīgs apvienojums. Sistēmu daudzveidība ir ļoti plaša, sākot no vienkāršām *SMGCS* mazos lidlaukos ar nelielu gaisa satiksmes blīvumu, kas notiek labas redzamības apstākļos, līdz sarežģītām sistēmām, kuras ir nepieciešamas lielos lidlaukos ar intensīvu gaisa satiksmes blīvumu, kas notiek sliktas redzamības apstākļos. Lidlaukam izvēlētā sistēma būs piemērota tai ekspluatācijas videi, kurā šis lidlauks darbosies.

**AMC1 par ADR.OPS.B.070. punkta “Lidlaukā notiekošo darbu drošība” c) apakšpunkta 1) punktu**

**DARBU PLĀNOŠANAS PROCEDŪRA**

a) Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka darbu plānošanas procedūra ietver darbu plānošanu un koordinēšanu kustības zonā.

b) Lidlauka ekspluatantam plānošanas procesā attiecīgā gadījumā jāiesaista ietekmētās ieinteresētās personas, piemēram, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, organizācijas, kas atbild par *AMS* nodrošināšanu, ja tādas ir izveidotas, gaisa kuģu ekspluatanti un organizācijas, kas atbild par apkalpošanu uz zemes, lai izvērtētu prasības attiecībā uz lidlauka drošu darbību iecerēto darbu laikā.

# AMC1 par ADR.OPS.B.070. punkta “Lidlaukā notiekošo darbu drošība” c) apakšpunkta 2) punktu

**PLĀNOTO IZMAIŅU DROŠUMA NOVĒRTĒJUMS**

a) Lidlauka ekspluatantam jāveic šādas darbības:

1) iepriekš, saskaņojot ar ietekmētajām organizācijām, jāveic visu plānoto darbu drošuma novērtējums, lai nodrošinātu, ka riski drošai gaisa kuģu ekspluatācijai ir apzināti un ir ieviesti atbilstīgi pasākumi risku mazināšanai;

2) jādokumentē un jādara pieejamas attiecīgās procedūras, darbības un lēmumi visām ietekmētajām organizācijām, kuras iesaistītas darbos vai kuras ietekmē jebkuras ekspluatācijas darbību izmaiņas, un

3) pirms īstenošanas jāpārbauda, vai operatīvo procedūru projekts, instrukcijas vai cita informācija, kas jāizziņo, ir atbilstīgi un pareizi.

b) Regulāros tehniskās apkopes darbus var iekļaut vispārējā drošuma novērtējumā, kas attiecas uz konkrēto tehnisko apkopi.

# AMC1 par ADR.OPS.B.070. punkta “Lidlaukā notiekošo darbu drošība” c) apakšpunkta 3) punktu

**DARBU ATĻAUJA**

a) Pirms darbu veikšanas lidlauka ekspluatantam jāizsniedz darbu atļaujas dokuments pusei, kas veiks darbus.

b) Atļaujas dokumentā jāiekļauj konkrētas atļaujas un nosacījumi, par kuriem jau ir panākta vienošanās starp lidlauka ekspluatantu un iesaistītajām organizācijām. Pusei, kura veic darbus, par attiecīgo dokumentu informē visus iesaistītos apakšuzņēmējus.

# GM1 par ADR.OPS.B.070. punkta “Lidlaukā notiekošo darbu drošība” c) apakšpunkta 3) punktu

**DARBU ATĻAUJA**

Termins “darbu atļauja” attiecas uz lidlauka ekspluatanta apstiprinājumu darbu uzsākšanai.

**AMC1 par ADR.OPS.B.070. punkta “Lidlaukā notiekošo darbu drošība” c) apakšpunkta 5) punktu**

**DARBLAUKUMA IZVEIDES UN EKSPLUATĀCIJAS ATSĀKŠANAS PROCEDŪRA**

NEIZMANTOJAMO ZONU MARĶĒJUMS UN APGAISMOŠANA

a) Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka:

1) neizmantojamības marķieri tiek izvietoti vienmēr, kad kāda manevrēšanas ceļa, perona vai gaidīšanas laukuma daļa ir kļuvusi nepiemērota gaisa kuģu kustībai, taču gaisa kuģi joprojām var droši apbraukt šo zonu;

2) kustības zonā, ko izmanto diennakts tumšajā laikā, tiek izmantots neizmantojamības apgaismojums;

3) neizmantojamības marķieri un ugunis ir novietoti pietiekami tuvā atstatumā cits no cita, lai iezīmētu neizmantojamās zonas robežu. Ja uz laiku neizmantojamu zonu marķēšanai diennakts tumšajā laikā vai ierobežotas redzamības apstākļos izmanto ugunis, ar tām jāizgaismo zonas galējie punkti. Jāizmanto vismaz četras šādas ugunis, bet trīs ugunis var izmantot tikai tad, ja zonai ir trīsstūra forma. Ja zona aizņem lielu platību vai tai ir nestandarta konfigurācija, uguņu skaits ir jāpalielina. Uz katriem 7,5 m zonas perifērā attāluma jāierīko vismaz viena uguns. Ja uguņu gaismas stari ir vērsti noteiktā virzienā, tiem, ciktāl iespējams, jābūt vērstiem virzienā, no kura tuvosies gaisa kuģi vai transportlīdzekļi. Ja gaisa kuģi vai transportlīdzekļi parasti tuvojas no vairākiem virzieniem, jāapsver papildu uguņu pievienošana vai visvirzienu uguņu izmantošana, lai visos šajos virzienos brīdinātu par minēto zonu;

4) neizmantojamības marķieri ir veidoti no skaidri redzamiem, vertikāliem elementiem, piemēram, no karodziņiem, konusiem vai marķiera plāksnēm.

5) neizmantojamības marķieri un ugunis atbilst CS ADR.DSN.R.870. punktā noteiktajām specifikācijām;

6) esošie marķieri, kas norāda ceļu uz darblaukumu, ir aizsegti, vai ceļš ir slēgts;

7) esošās zemes aeronavigācijas ugunis un zīmes, kas norāda ceļu uz darblaukumu, tiek dzēstas vai aizsegtas kustības zonā, ja to izmanto naktī vai sliktas redzamības apstākļos.

DARBLAUKUMA EKSPLUATĀCIJAS ATSĀKŠANA

b) Darblaukuma ekspluatācijas atsākšanas procedūrā jāiekļauj vismaz šādas darbības:

1) personāla, transportlīdzekļu, iekārtu un neizmantojamības uguņu un marķieru aizvešana no darblaukuma;

2) skarto zonu pārbaude attiecīgā uz piemērotību ekspluatācijai, tostarp pārbaudot seguma stāvokli, zīmes un marķējumu, *FOD* vai virsmas piesārņotāju, piemēram, netīrumu, smilšu vai nenostiprinātu priekšmetu, klātbūtni, un

3) attiecīgo iestāžu vai ietekmēto organizāciju informēšana, izmantojot piemērotus saziņas līdzekļus, paziņojot arī par attiecīgo *NOTAM* atcelšanu, un

4) atbilstīgu kontrolsarakstu izmantošana, lai reģistrētu attiecīgās darbības.

SKREJCEĻA SEGUMA VIRSĒJIE SLĀŅI

c) Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka:

1) tad, ja pirms seguma virsmas pilnīgas atjaunošanas skrejceļš uz laiku jānodod ekspluatācijā, pagaidu rampas gareniskais slīpums, mērīts attiecībā pret pastāvošo skrejceļa virsmu vai iepriekšējo pārklājumu, atbilst šādām vērtībām:

i) 0,5–1,0 % attiecībā uz pārklājumiem, kuru biezums nepārsniedz 5 cm, un

ii) ne vairāk par 0,5 % attiecībā uz pārklājumiem, kuru biezums pārsniedz 5 cm;

2) pirms skrejceļa virsmas pārklājuma nodošanas pagaidu ekspluatācijā tiek nodrošināts nodrošina ass līnijas marķējums, kas atbilst piemērojamajām specifikācijām, kuras norādītas lidlauka sertifikācijas pamatā;

3) visu pagaidu sliekšņu atrašanās vietas tiek marķētas ar 3,6 m platu šķērssvītru.

# AMC1 par ADR.OPS.B.070. punkta “Lidlaukā notiekošo darbu drošība” c) apakšpunkta 6) punktu

**DARBU UZRAUDZĪBA, PĀRRAUDZĪBA UN KONTROLE**

a) Lidlauka ekspluatantam pirms darbu sākšanas un darbu laikā ir regulāri jārīko sanāksmes uz vietas, lai nodrošinātu, ka ir izpildītas visas drošuma prasības un ir atrisināti visi iespējamie konflikti starp darbiem un ekspluatācijas darbībām. Sanāksmes jādokumentē. Jāņem vērā šādi jautājumi:

1) izpratne par drošumu saistībā ar darbiem kustības zonā;

2) būvstrādnieku aizsardzība pret apdraudējumu lidlaukā, tostarp reaktīvo dzinēja strūklu;

3) procedūra ātrai avārijas dienestu izsaukšanai ugunsgrēka, noplūdes, avārijas vai līdzīga notikuma gadījumā un

4) operatīvās instruktāžas par darbu mijiedarbību ar lidlauka ekspluatāciju (piemēram, izmantotais(-ie) skrejceļš (-i), iespējamie redzamības apstākļi, meteoroloģiskie apstākļi, drošuma problēmas).

b) Lidlauka ekspluatanta izstrādātajās darblaukuma kontroles procedūrās cita starpā jāiekļauj šādi elementi:

1) visi līgumuzņēmēja autovadītāji ir jāpavada kvalificētam transportlīdzekļa vadītājam vai viņiem ir jāapgūst attiecīgas autovadītāju mācības un jānokārto pārbaude saskaņā ar ADR.OPS.B.024. punktu;

2) piekļuves ceļi ir jāsaskaņo jau iepriekš un skaidri jānorāda, lai mazinātu traucējumus lidlauka darbībām;

3) iespējamās pašreizējā ceļu izkārtojuma izmaiņas atkarībā no transportlīdzekļu satiksmes intensitātes;

4) personāla piekļuves ceļu noteikšana, un, ja šādu ceļu nav, jāveic drošuma riska novērtējums, lai nodrošinātu drošu piekļuvi;

5) darbu veikšanas darba laiks;

6) visas pakalpojumu pārbaudes (pazemes inženierkomunikāciju atrašanās vietas), kas jāveic pirms darbu sākšanas, lai nodrošinātu, ka kabeļi vai caurules netiek bojātas;

7) smēķēšanas ierobežojumi;

8) ugunsnedrošu darbu ierobežojumu apraksts, uzraudzība un izpilde (attiecīgā gadījumā ar atsevišķu ugunsnedrošu darbu atļauju);

9) ja nepieciešams, prasība piesaistīt apsargus un/vai izmantot radionoklausīšanos attiecīgajā *ATS* frekvencē;

10) izmantojot celtņus, attiecīgi apgaismojuma un darbības augstuma ierobežojumi, lai neskartu šķēršļu ierobežošanas virsmas, no šķēršļiem aizsargājamās virsmas, netraucētu navigācijas radiolīdzekļu, virsmas kustības radara darbību un neskartu *ATS* torņa redzamības līniju;

11) ja nepieciešams, manevrēšanas ceļu šķērsošanas procedūras;

12) atbilstīgi *FOD* un putekļu kontroles pasākumi, kas jāveic visiem līgumuzņēmējiem, lai aptvertu visus iespējamos gadījumus;

13) prasība nomazgāt transportlīdzekļus, kas iebrauc darblaukumā vai izbrauc no tā, lai nepieļautu dubļu vai būvgružu nokļūšanu kustības zonā;

14) atbilstīga brīdināšanas mehānisma ieviešana gadījumiem, kad iespējamu nelabvēlīgu meteoroloģisko apstākļu (piemēram, zibens trāpījumi, stiprs vējš, sniegs, slikta redzamība) vai gaisa kuģa ārkārtas situāciju dēļ jāpārtrauc darbi;

15) pasākumi, kas nodrošina, ka darblaukuma apgaismošanas starmeši (gaismas virziens un/vai augstums) neietekmē gaisa kuģa un *ATS* darbību.

c) Ievērojami mainot marķējumus vai apgaismojumu, lidlauka ekspluatantam jāveic to iepriekšēja pārbaude, lai nodrošinātu, ka izmaiņas ir ieviestas pareizi un darbojas, kā paredzēts.

d) Lidlauka ekspluatantam jāsaņem atgriezeniskā saite no iesaistītajām pusēm, lai vajadzības gadījumā veiktu korektīvus pasākumus.

e) Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka līgumuzņēmēji ir izveidojuši kontaktpunktu saziņai ārpus parastā darba laika.

# ~~AMC1 par ADR.OPS.B.070. punktu “Drošība, ja lidlaukā notiek darbi”~~

**~~VISPĀRĪGI NOTEIKUMI~~**

~~a) Jāizmanto tādas procedūras, kas ir piemērotas lidlaukā veikto ekspluatācijas darbību apjomam un būtībai.~~

~~b) Lidlauka ekspluatantam ir jāplāno, jāizstrādā, jāīsteno vai jāapstiprina būvdarbi un apkopes darbi kustības zonā, kā arī darbi, kas ietekmē lidlauka ekspluatācijas darbības.~~

~~c) Par darbu apjomu, fizisko mērogu un laika posmu ir jāziņo attiecīgajām ieinteresētajām pusēm. Ja paredzams, ka šāds darbs ierobežos konkrēta skrejceļa izmantošanu, jāpiemēro papildu pasākumi drošības garantēšanai. Ja darbi rada nepieciešamību uz laiku mainīt deklarētās skrejceļa distances, deklarētās distances jāpārrēķina saskaņā ar noteiktu procedūru un pirms jauno deklarēto distanču ieviešanas attiecīgā informācija ir jāsniedz kompetentajai iestādei, gaisa satiksmes vadības dienestiem un aeronavigācijas informācijas pakalpojumu struktūrvienībai. Lidlauka ekspluatantam arī jāpieprasa attiecīgās informācijas pārraidīšana ar vietējās~~ *~~ATIS~~* ~~starpniecību.~~

~~d) Ir pilnīga izpratne par pienākumiem un atbildību to darbību un uzdevumu īstenošanā, kas saistīti ar skrejceļa pieejamā garuma samazināšanu un notiekošajiem darbiem (~~*~~WIP~~*~~), un šī atbildība un pienākumi tiek ievēroti.~~

~~e) Lidlauka ekspluatantam jāievieš atbilstīgi pasākumi, lai uzraudzītu lidlauka un gaisa kuģa darbību drošību lidlauka darbu laikā un vajadzības gadījumā laikus veiktu koriģējošus pasākumus, lai nepārtraukti nodrošinātu darbību drošību.~~

~~f) Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka darbu norises vieta droši un iespējami īsā laikā atkal tiek darīta pieejama ekspluatācijai, nodrošinot, ka:~~

~~1) darbu norises vieta droši un iespējami īsā laika posmā tiek atbrīvota no visiem darbiniekiem, transportlīdzekļiem un iekārtām;~~

~~2) darbu skartās zonas piemērotība ekspluatācijas darbībām tiek pārbaudīta saskaņā ar nodošanas procedūrām un~~

~~3) atbildīgās iestādes vai organizācijas ar piemērotu sakaru līdzekļu starpniecību ir informētas par lidlauka izmantojamības atjaunošanu saskaņā ar procedūrām.~~

# ~~AMC2 par ADR.OPS.B.070. punktu “Drošība, ja lidlaukā notiek darbi”~~

**~~SKREJCEĻA SEGUMA VIRSĒJIE SLĀŅI~~**

~~Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka:~~

~~a) gadījumā, ja pirms seguma virsmas pilnīgas atjaunošanas skrejceļš uz laiku jānodod ekspluatācijai, pagaidu rampas gareniskajam slīpumam, mērītam attiecībā pret pastāvošo skrejceļa virsmu vai iepriekšējo pārklājuma kārtu, jāatbilst šādām vērtībām:~~

~~1) 0,5 līdz 1,0 % attiecībā uz pārklājumiem, kuru biezums nepārsniedz 5 cm, un~~

~~2) ne vairāk par 0,5 % attiecībā uz pārklājumiem, kuru biezums pārsniedz 5 cm.~~

~~b) Skrejceļu pārklāj no viena skrejceļa gala līdz otram tā, lai, ievērojot skrejceļa lietojumu, lielākā daļa gaisa kuģu pārvietošanās notiktu lejup pa rampu.~~

~~c) Katrā darba sesijā skrejceļš tiek pārklāts visā platumā.~~

~~d) Pirms skrejceļa virsmas pārklājuma nodošanas pagaidu ekspluatācijai jānodrošina skrejceļa ass līnijas marķējums, kas atbilst piemērojamajām specifikācijām, kuras norādītas lidlauka sertifikācijas pamatā.~~

~~e) Visu pagaidu sliekšņu atrašanās vietas jāmarķē ar 3,6 m platu šķērssvītru.~~

# ~~AMC3 par ADR.OPS.B.070. punktu “Drošība, ja lidlaukā notiek darbi”~~

**~~NEIZMANTOJAMO ZONU MARĶĒJUMS UN UGUNIS~~**

~~a) Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka:~~

~~1) neizmantojamības marķieri tiek izvietoti vienmēr, kad kāda manevrēšanas ceļa, perona vai gaidīšanas laukuma daļa ir kļuvusi nepiemērota gaisa kuģa kustībai, taču gaisa kuģis joprojām var droši apbraukt šo zonu;~~

~~2) kustības zonā, ko izmanto diennakts tumšajā laikā, jāizmanto neizmantojamības ugunis, un~~

~~3) neizmantojamības marķieri un ugunis ir novietotas pietiekami tuvu viena otrai, lai iezīmētu neizmantojamās zonas robežu.~~

~~b) Neizmantojamības marķieri jāveido no skaidri redzamiem, vertikāliem elementiem, piemēram, no karodziņiem, konusiem vai robežu marķējuma zīmēm.~~

~~c) Neizmantojamības marķieriem un ugunīm jāatbilst CS ADR.DSN.R.870. punktā noteiktajām specifikācijām.~~

# ~~AMC4 par ADR.OPS.B.070. punktu “Drošība, ja lidlaukā notiek darbi”~~

**~~SLĒGTI SKREJCEĻI UN MANEVRĒŠANAS CEĻI VAI TO DAĻAS~~**

~~Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka:~~

~~a) ar CS ADR.DSN.R.855. punkta c) apakšpunktā noteikto marķējumu, kas nozīmē “slēgts”, tiek apzīmēts uz laiku slēgts skrejceļš vai manevrēšanas ceļš vai tā daļa, ievērojot to, ka šādu marķējumu var neizmantot, ja slēgšana nav ilgstoša un gaisa satiksmes vadības dienesti sniedz atbilstīgu brīdinājumu;~~

~~b) ugunis uz slēgta skrejceļa vai manevrēšanas ceļa vai tā daļas tiek izmantotas vienīgi ar tehnisko apkopi saistītām vajadzībām; un~~

~~c) kad skrejceļš, manevrēšanas ceļš vai tā daļa ir slēgta un to šķērso izmantojams skrejceļš vai manevrēšanas ceļš, kas tiek izmantots nakts laikā, papildus marķējumiem, kas nozīmē “slēgts”, izmanto CS par ADR-DSN.R.870. punkta c) apakšpunktu noteiktās iecirkņa neizmantojamības ugunis, kuras jāizvieto šķērsām pāri ieejai slēgtajā zonā ar intervālu, kas nepārsniedz 3 m, un~~

~~d) slēgta skrejceļa vai manevrēšanas ceļa marķējums, kas noteikts CS par ADR-DSN.R.855. punkta c) apakšpunktu, vai tā daļa ir attēlota uz jauniem skrejceļiem un manevrēšanas ceļiem, kuru būvniecība vēl nav pabeigta.~~

# ~~GM1 par ADR.OPS.B.070. punktu “Drošība, ja lidlaukā notiek darbi”~~

**~~TEHNISKĀS APKOPES DARBI~~**

~~a) Personām vai vienībām, kas iekļūst kustības zonā, lai veiktu tehniskās apkopes darbus, jābūt saņēmušām lidlauka ekspluatanta rakstisku apstiprinājumu.~~

~~b) Jānosaka, ka iekļūt kustības zonā drīkst tikai tad, ja par šo zonu atbildīgais dienests (~~*~~ATC~~*~~, perona pārvaldība, lidlauka ekspluatants u. c.) to atļāvis, izmantojot atbilstīgus līdzekļus (~~*~~R/T~~*~~, tālruni u. c.).~~

~~c) Personām, kas veic tehniskās apkopes darbus, jāievēro vietējie noteikumi attiecībā uz transportlīdzekļu kontroli un vadību kustības zonā.~~

# ~~GM2 par ADR.OPS.B.070. punktu “Drošība, ja lidlaukā notiek darbi”~~

**~~NELIELA APJOMA BŪVNIECĪBAS/TEHNISKĀS APKOPES DARBI~~**

~~a) Attiecībā uz neliela apjoma darbiem kustības zonā jāizstrādā darba atļauju sistēma.~~

~~b) Darbu atļauju sistēmai jānodrošina, ka:~~

~~1) neviens darbs kustības zonā nenotiek bez lidlauka ekspluatanta un gaisa satiksmes dienestu darbinieku ziņas;~~

~~2) tiek stingri ievērots noteiktais darba laiks un~~

~~3) visas darbos iesaistītās personas ir sīki informētas par:~~

~~i) precīzām zonām, kurās darbu var veikt;~~

~~ii) maršrutiem, pa kuriem drīkst nokļūt darba zonā un izkļūt no tās;~~

~~iii) izmantojamām~~ *~~R/T~~* ~~procedūrām;~~

~~iv) obligātajiem drošības pasākumiem, radionoklausīšanās uzturēšanu un apsardzes izmantošanu, un~~

~~v) ziņošanas procedūru pēc darba pabeigšanas.~~

~~c) Pēc darba pabeigšanas lidlauka ekspluatanta darbiniekiem vai citiem attiecīgajiem darbiniekiem ir jāpārbauda darba zona, lai pārliecinātos, ka tā ir atstāta pienācīgā kārtībā.~~

# ~~GM3 par ADR.OPS.B.070. punktu “Drošība, ja lidlaukā notiek darbi”~~

**~~LIELA APJOMA BŪVNIECĪBAS/TEHNISKĀS APKOPES DARBI~~**

~~a) Pirms būtisku darbu sākšanas kustības zonā jāizveido sadarbības grupa, kurā iekļauj lidlauka ekspluatanta, gaisa satiksmes dienestu un attiecīgā gadījumā arī perona pārvaldības dienestu pārstāvjus, kā arī apakšuzņēmēju pārstāvjus.~~

~~b) Šai grupai jātiekas tik bieži, cik tas tiek uzskatīts par nepieciešamu, lai izskatītu sasniegtos rezultātus un vajadzību veiktu izmaiņas darba paņēmienos, lai izpildītu operatīvās prasības.~~

~~c) Ciktāl tas praktiski iespējams, darba zonas ir jānorobežo no kustības zonas aktīvajām daļām, šim nolūkam izmantojot fiziskus norobežojumus.~~

~~d) Jāņem vērā šo norobežojumu marķēšana un apgaismošana.~~

~~e) Pilnīgi jāatslēdz tā manevrēšanas ceļa ugunis, kas ved uz darbu norises zonām.~~

~~f) Pirms darbu sākuma jānosaka šādi elementi:~~

~~1) darba laiks;~~

~~2) atļautie maršruti;~~

~~3) izmantojamās sakaru iekārtas;~~

~~4) atļautais transportlīdzekļu un aprīkojuma augstums un ierobežojumi, kas jānosaka attiecībā uz celtņu darba augstumu, un~~

~~5) ierobežojumi, kuri jānosaka attiecībā uz tāda elektriskā aprīkojuma izmantošanu, kas var traucēt navigācijas iekārtu vai gaisa kuģu sakaru iekārtu darbībai.~~

~~g) Līgumslēdzēji jāinformē par iespējamo apdraudējumu personām, kuras darbojas lidlaukos, jo īpaši par problēmu, kas saistīta ar reaktīvo dzinēju strūklu, un troksni.~~

~~h) Ja līgumslēdzēji darbojas uz mākslīgā seguma zonām, pa kurām pārvietojas gaisa kuģi, vai šķērso šādas zonās, tad šīs zonas pirms to nodošanas izmantošanai gaisa kuģiem ir rūpīgi jāpārbauda, īpašu uzmanību pievēršot atkritumu klātbūtnei un virsmas vispārējai tīrībai.~~

~~i) Ja gaisa kuģi nepārtraukti izmanto līgumslēdzējiem pieejamās zonas, jāveic biežas pārbaudes, lai pārliecinātos par lidlauka ekspluatācijas drošību.~~

~~j) Ja tiek uzskatīts, ka jānodrošina vēl labāka saredzamība, celtņu strēles jāaprīko ar atbilstīgiem marķējumiem.~~

~~k) Ilgstošu darbu gadījumā nepieciešama pastāvīga uzraudzība, lai nodrošinātu, ka šķēršļu un neizmantojamo zonu marķējums un ugunis visu laiku atbilst pieņemamam līmenim.~~

~~l) Kopā ar personām, kas atbild par elektroniskajiem nosēšanās līdzekļiem, jāņem vērā augsto celtņu ietekme uz~~ *~~ILS~~* ~~un radiolokatora darbību un jāveic pasākumi, lai ierobežojumus samazinātu līdz minimumam.~~

# ~~GM4 par ADR.OPS.B.070. punktu “Drošība, ja lidlaukā notiek darbi”~~

**~~NEIZMANTOJAMĪBAS UGUŅU LIETOŠANA~~**

~~Ja uz laiku neizmantojamu zonu marķēšanai diennakts tumšajā laikā vai ierobežotas redzamības apstākļos tiek izmantotas ugunis, ar tām izgaismo potenciāli bīstamās zonas vietas. Jāizmanto vismaz četras šādas ugunis, trīs ugunis var izmantot tikai tad, ja zonai ir trīsstūra forma. Uguņu skaitu var palielināt, ja zona aizņem lielu platību vai tai ir nestandarta izkārtojums. Uz katriem 7,5 m zonas perifērā attāluma jāierīko vismaz viena uguns. Ja tiek izmantotas virzītās ugunis, tām jābūt novietotām tā, lai, ciktāl iespējams, to stari būtu vērsti virzienā, no kura tuvosies gaisa kuģi vai transportlīdzekļi. Ja gaisa kuģi vai transportlīdzekļi tuvosies no vairākiem virzieniem, jāapsver papildu uguņu pievienošana vai visvirzienu uguņu izmantošana, lai visos šajos virzienos brīdinātu par minēto zonu. Neizmantojamās zonas ugunīm jābūt lūstošām. Tām jābūt pietiekami zemām, lai nodrošinātu augstuma rezervi, kas nepieciešama propelleriem un reaktīvo gaisa kuģu dzinēju gondolām.~~

**GM~~5~~1 par ADR.OPS.B.070. punkta “Lidlaukā notiekošo darbu drošība” c) apakšpunkta 5) punktu**

# SKREJCEĻA PAGAIDU MARĶĒJUMU IZMANTOŠANA

a) Iespējami apstākļi, kad nav praktiski iespējams uzstādīt pastāvīgus marķējumus, piemēram, skrejceļa virsmas atjaunošanas laikā. Lai gaisa kuģim nodrošinātu pietiekamas vizuālas norādes, ~~jāapsver~~ apsver šādu marķējumu izmantošan~~a~~u:

1) skrejceļa ass līnija;

2) manevrēšanas ceļa ass līnijas uzbraukšanas/nobraukšanas līnija;

3) skrejceļa malas līnija;

4) skrejceļa slieksnis un

5) zemskares zonas un mērķējumpunkta marķējumi.

b) Ass līnijas un malu marķējumu platumu var aizstāt ar pagaidu marķējumiem, kuru platums vajadzības gadījumā samazināts no 0,9 m līdz 0,6 m.

c) Zemskares zonas un mērķējumpunkta marķējumi tiek ~~jāuzkrāso~~ uzkrāsoti iespējami drīz pēc skrejceļa virsmas atjaunošanas.

d) Sliekšņa marķējumi tiek ~~jāuzkrāso~~ uzkrāsoti iespējami īsā laikā, izmantojot pagaidu materiālus pirms to padarīšanas par pastāvīgiem marķējumiem.

# ~~GM6 par ADR.OPS.B.070. punktu “Drošība, ja lidlaukā notiek darbi”~~

**~~SLĒGTA SKREJCEĻA UN MANEVRĒŠANAS CEĻA MARĶĒJUMI – KONTRASTA TRŪKUMA NOVĒRŠANA~~**

~~a) Noteiktos apstākļos, piemēram, būvniecībā izmantotā materiāla krāsas dēļ, var būt nepietiekams kontrasts starp skrejceļa vai manevrēšanas ceļa virsmas krāsu un attiecīgā slēgta skrejceļa vai manevrēšanas ceļa marķējuma krāsu, pat ja marķējuma krāsa atbilst piemērojamām specifikācijām.~~

~~Tādēļ var rasties situācija, ka slēgtā skrejceļa vai manevrēšanas ceļa marķējumi nepilda savu funkciju. Lai novērstu kontrasta trūkumu, slēgtā skrejceļa vai manevrēšanas ceļa marķējumi jāapvelk ar atbilstošu melnas krāsas ietvaru.~~

~~b) Lidlaukos, kur lidojumus veic naktī, slēgtā skrejceļa vai manevrēšanas ceļa marķējumi jāveido, izmantojot atstarojošus materiālus, kas paredzēti to pamanāmības uzlabošanai. Norādījumi par atstarojošiem materiāliem ir sniegti~~ *~~ICAO~~* ~~dok. Nr. 9157 “Lidlauka projektēšanas rokasgrāmata” 4. daļā “Vizuālie līdzekļi”.~~

# AMC1 par ADR.OPS.B.070. punkta “Lidlaukā notiekošo darbu drošība” d) apakšpunktu

## PROCEDŪRA EKSPLUATĀCIJAI AR SAMAZINĀTU SKREJCEĻA GARUMU

a) Ja darbu dēļ jāsamazina deklarētās distances, procedūrā ekspluatācijai ar samazinātu skrejceļa garumu jāiekļauj šādi elementi:

1) potenciālo apdraudējumu identifikācija un saistīto risku novērtējums, ja nepieciešams, pirms ekspluatācijas ar pieejamo samazināto deklarēto distanci, tās laikā un pārtraucot šādas ekspluatācijas darbības, kā arī darbi, ko veic, lai nodrošinātu gaisa kuģa ekspluatācijas drošumu;

2) pārskatītās skrejceļa joslas, skrejceļa drošuma zonas (*RESA*) un šķēršļu ierobežošanas virsmu, piemēram, pieejas un augstuma uzņemšanas virsmas aprēķins un, ja nepieciešams, izveide;

3) drošuma zonas izveide starp izmantoto skrejceļa zonu un darblaukumu vai neizmantoto skrejceļu;

4) informācijas par samazinātajām deklarētajām distancēm izplatīšana saskaņā ar ADR.OPS.A.057. punktu un, ja iespējams, informācijas pārraidīšana informācijas automātiskās pārraidīšanas dienestā lidlauka rajonā (*ATIS*), un

5) novērtējums par ietekmi uz glābšanas, ugunsdzēsības un neatliekamās palīdzības dienestu spēju pildīt savas funkcijas un par šīs ietekmes mazināšanu.

b) Lidlauka ekspluatantam sadarbībā ar gaisa satiksmes pakalpojumu dienestiem jāatbild gan par skrejceļa un attiecīgā gadījumā citu kustības zonas daļu, gan darblaukuma atvēršanas un slēgšanas vadības koordinēšanu.

c) Lidlauka ekspluatantam jākoordinē un jāapstiprina visi taktiskie lēmumi, kas attiecas uz gaisa kuģa ekspluatāciju, kura neatbilst saskaņotajām ekspluatācijas procedūrām, izņemot visus steidzamos taktiskos lēmumus attiecībā uz drošumu.

d) Lidlauka ekspluatantam jāatbild par lidlauka drošuma un gaisa kuģu ekspluatācijas uzraudzību darblaukuma tuvumā, lai nodrošinātu, ka vajadzības gadījumā laikus tiek veikti korektīvi pasākumi.

# GM1 par ADR.OPS.B.070. punkta “Lidlaukā notiekošo darbu drošība” d) apakšpunktu

## RISKI, KAS SAISTĪTI AR EKSPLUATĀCIJU AR SAMAZINĀTU SKREJCEĻA GARUMU

Riskus var radīt neatbilstīgi vai potenciāli maldinoši izvietoti vizuālie līdzekļi, neatbilstīgi vai potenciāli maldinoši navigācijas palīglīdzekļi, nelabvēlīgi vides apstākļi vai neparasti meteoroloģiskie apstākļi, kā arī ierobežots šķēršļu pārlidošanas augstums un atdalošais attālums starp spārnu galiem. Identificētais apdraudējums var attiekties uz visdažādākajām jomām, tostarp jomām, kas apdraud ne tikai gaisa kuģus, bet arī personālu, piemēram, iespējamais risks, ko rada reaktīvā dzinēja strūkla.

# GM2 par ADR.OPS.B.070. punkta “Lidlaukā notiekošo darbu drošība” d) apakšpunktu

## DROŠUMA ZONAS

Drošuma zonas atrašanās vieta, lielums un forma ir atkarīga no skrejceļa pagaidu konfigurācijas, lai nodrošinātu tādus elementus kā skrejceļa gala drošuma zona (*RESA*), aizsardzība no reaktīvā dzinēja strūklas un vienkāršota pieejas uguņu sistēma.

# AMC1 par ADR.OPS.B.071. punktu “Slēgti skrejceļi un manevrēšanas ceļi vai to daļas”

## MARĶĒJUMI, KAS NORĀDA UZ SLĒGŠANU

a) Marķējumiem, kas norāda uz slēgšanu, jāatbilst CS ADR-DSN.R.855. punktam.

b) Uz skrejceļa marķējums, kas norāda uz slēgšanu, jānovieto katrā slēgta skrejceļa vai tā daļas galā, un papildu marķējumi jānovieto tā, lai maksimālais attālums starp marķējumiem nepārsniegtu 300 m.

c) Uz manevrēšanas ceļa marķējums, kas norāda uz slēgšanu, jānovieto vismaz katrā slēgtā manevrēšanas ceļa vai tā daļas galā.

# GM1 par ADR.OPS.B.071. punkta “Slēgti skrejceļi un manevrēšanas ceļi vai to daļas” a) apakšpunkta 2) punktu

## SLĒGTA SKREJCEĻA UN MANEVRĒŠANAS CEĻA MARĶĒJUMI – KONTRASTA TRŪKUMA NOVĒRŠANA

a) Noteiktos apstākļos, piemēram, būvniecībā izmantotā materiāla krāsas dēļ, var būt nepietiekams kontrasts starp skrejceļa vai manevrēšanas ceļa virsmas krāsu un attiecīgā slēgta skrejceļa vai manevrēšanas ceļa marķējuma krāsu, pat ja marķējuma krāsa atbilst piemērojamām specifikācijām.

Tādēļ var rasties situācija, ka slēgtā skrejceļa vai manevrēšanas ceļa marķējumi nepilda savu funkciju. Lai novērstu kontrasta trūkumu, slēgtā skrejceļa vai manevrēšanas ceļa marķējumi jāapvelk ar atbilstošu melnas krāsas ietvaru.

b) Lidlaukos, kur lidojumus veic naktī, slēgtā skrejceļa vai manevrēšanas ceļa marķējumi jāveido, izmantojot atstarojošus materiālus, kas paredzēti to pamanāmības uzlabošanai. Norādījumi par atstarojošiem materiāliem ir sniegti *ICAO* dok. Nr. 9157 “Lidlauka projektēšanas rokasgrāmata” 4. daļā “Vizuālie līdzekļi”.

# AMC1 par ADR.OPS.B.071. punkta “Slēgti skrejceļi un manevrēšanas ceļi vai to daļas” d) apakšpunktu

## NEIZMANTOJAMĪBAS UGUNIS PIE SLĒGTIEM SKREJCEĻIEM UN MANEVRĒŠANAS CEĻIEM VAI TO DAĻĀM

Neizmantojamības ugunīm jāatbilst CS ADR-DSN.R.870. punktam, un tās jāizvieto pāri ieejai slēgtajā zonā ne vairāk kā 3 m attālumā cita no citas.

# GM1 par ADR.OPS.B.090. punktu “Lidlauka izmantošana gaisa kuģiem, kuri pārsniedz sertificētos lidlauka konstrukcijas parametrus”

**SERTIFICĒTIE LIDLAUKA KONSTRUKCIJAS PARAMETRI**

Saskaņā ar ADR.AR.C.035. punktu tiek uzskatīts, ka sertifikāts ietver lidlauka sertifikācijas pamatojumu, lidlauka ekspluatācijas instrukciju un attiecīgā gadījumā jebkurus citus ekspluatācijas nosacījumus vai ierobežojumus, kurus noteikusi kompetentā iestāde, un visus noviržu apstiprināšanas un rīcības dokumentus (*DAAD*).

**GM2 par ADR.OPS.B.090. punktu “Lidlauka izmantošana gaisa kuģiem, kuri pārsniedz sertificētos lidlauka konstrukcijas parametrus”**

**GARENBĀZE**

Klīrensa atstatumus uz apgriešanās laukuma vai uz manevrēšanas ceļa nosaka, ņemot vērā attālumu starp galvenās šasijas ārējiem riteņiem (*OMGWS*). Lidmašīnām, kuru *OMGWS* ir no 6 m līdz 9 m (neieskaitot), klīrensa atstatumu uz apgriešanās laukuma vai manevrēšanas ceļa izliektās daļas nosaka, ņemot vērā *OMGWS*, bet sīkāk iedalot atbilstīgi garenbāzei (skat. CS ADR-DSN.B.095. punktu, CS ADR-DSN.D.240. punktu, kā arī CS ADR-DSN.D.250. punktu un CS ADR-DSN.D.255. punktu). Šajā gadījumā piemēro arī ADR.OPS.B.090. punktu.

**GM~~1~~3 par ADR.OPS.B.090. punktu“Lidlauka izmantošana gaisa kuģiem ~~ar augstāku koda burtu~~, kuri pārsniedz sertificētos lidlauka konstrukcijas parametrus”**

**NOVĒRTĒJAMIE ELEMENTI – GAISA KUĢA PARAMETRI**

a) Spārnu plētums:

1) pēcstrūklas turbulence;

2) izejas uz lidmašīnu izvēle;

3) lidlauka uzturēšanas pakalpojumi ap lidmašīnu;

4) aprīkojums patstāvīgi pārvietoties nespējīga gaisa kuģa aizvākšanai;

5) atledošana un

6) lidmašīnu tehniskās apkopes iekārtu izmēri.

b) Garenbāze:

1) termināļa zonas.

a) Fizelāžas garums:

1) pasažieru izejas uz lidmašīnu un termināļa zonas;

2) lidmašīnu tehniskās apkopes iekārtu izmēri.

d) Fizelāžas augstums, jo īpaši durvju sliekšņa augstums un spārnu augstums:

1) teleskopisko tiltu ekspluatācijas ierobežojumi;

2) pārvietojamas iekāpšanas kāpnes;

3) produktu piegādātāju ratiņi;

4) cilvēki ar kustību traucējumiem;

5) perona izmēri;

6) durvju garenpozīcija;

7) iespējamie šķēršļi pie durvīm (piemēram, zondes);

8) degvielas uzpilde un

9) atledošana.

e) Astes augstums:

1) lidmašīnu tehniskās apkopes iekārtu izmēri.

f) Maksimālā lidmašīnas masa:

1) pēcstrūklas turbulence.

g) Dzinēja raksturlielumi:

1) teleskopisko tiltu konstrukcija un

2) degvielas uzpildes šahtu atrašanās vieta gaisa kuģa stāvvietā.

Dzinēja raksturlielumi ietver dzinēja ģeometriju un dzinēja gaisa plūsmas raksturlielumus, kas var ietekmēt lidlauka infrastruktūru, kā arī lidmašīnas apkalpošanu uz zemes un darbības, kas notiek piegulošajās teritorijās, kuras varētu skart reaktīvā dzinēja strūkla.

h) Maksimālā pasažieru un degvielas kravnesība:

1) termināļa iekārtas;

2) degvielas uzglabāšana un sadale;

3) teleskopiskā tilta iekāpšanas konfigurācija.

i) Lidojuma tehniskie raksturojumi:

1) pēcstrūklas turbulence;

2) troksnis.

**NOVĒRTĒJAMIE PAPILDU ELEMENTI – PRASĪBAS GAISA KUĢA APKALPOŠANAI UZ ZEMES**

Šajā neizsmeļošajā uzskaitījumā minētie raksturlielumi un prasības attiecībā uz gaisa kuģa apkalpošanu uz zemes var ietekmēt pieejamo lidlauka infrastruktūru:

j) zemes elektropievads;

k) pasažieru iekāpšana un izkāpšana;

l) kravas iekraušana un izkraušana;

m) degvielas uzpilde;

n) izstumšana un vilkšana;

o) atledošana;

p) manevrēšana un koncentrēšana izejas rajonā;

q) lidmašīnu tehniskā apkope;

r) *RFFS*;

s) aprīkojuma zonas;

t) stāvvietas piešķiršana;

u) pastāvīgi pārvietoties nespējīga gaisa kuģa aizvākšana.

Katrs novērtējums attiecas uz konkrētu gaisa kuģa tipu un konkrētu ekspluatācijas vidi.

Novērtējumā var būt nepieciešams pārskatīt šķēršļu ierobežošanas virsmas lidlaukā, kā aprakstīts CS-ADR-DSN H un J nodaļā. Lidlaukos, kur ir ieviestas sliktas redzamības apstākļos piemērojamās procedūras, var īstenot papildu procedūras, lai nodrošinātu gaisa kuģu ekspluatāciju. Lidlaukos, kuros notiek precīzas instrumentālas pieejas, var būt nepieciešams ieviest papildu procesus, kas nodrošina, ka ir ieviesti piemēroti pasākumi, lai aizsargātu zemes radionavigācijas iekārtu raidītos signālus.

Papildu norādījumi attiecībā uz šo jautājumu ir ietverti *ICAO* apkārtrakstā 305-AN/177 un *ICAO* apkārtrakstā 301-AN/174.

Jebkurā gadījumā elementi, kas jāņem vērā drošuma novērtējumos (neskarot citus novērtējumus, kas, iespējams, būs jāveic), ievērojot arī citas piemērojamās prasības, ir norādīti ADR.OPS daļā.

~~Turpmāk norādīti daži no elementiem, kas jāiekļauj šādos novērtējumos:~~

~~a) gaisa kuģa svara, riepu spiediena un~~ *~~ACN~~* ~~vērtības – saistībā ar pārslodzes darbībām un~~

~~b) maksimālais pasažieru skaits un degvielas nestspēja – saistība ar nodrošināmo~~ *~~RFFS~~* ~~aizsardzības līmeni un lidlauka avārijas situāciju pasākumu plāna izstrādi.~~

**AMC1 par ADR.OPS.B.090. punkta “Lidlauka izmantošana gaisa kuģiem ~~ar augstāku koda burtu~~, kuri pārsniedz sertificētos lidlauka konstrukcijas parametrus” b) apakšpunktu**

**NOVĒRTĒJAMIE ELEMENTI**

Lidlauka ekspluatantam jānovērtē to gaisa kuģu parametri, kuriem ir augstāks koda burts un/vai lielāks attālums starp galvenās šasijas ārējiem riteņiem, un to saistītā ietekme, kā izklāstīts turpmāk.

a) Spārnu plētums:

1) manevrēšanas ceļu / manevrēšanas joslu atdalošais attālums (ieskaitot skrejceļa / manevrēšanas ceļa atdalošos attālumus);

2) šķēršļbrīvas zonas (*OFZ*) izmēri;

3) skrejceļa gaidīšanas vietas atrašanās vieta (saistībā ar spārnu plētuma ietekmi uz *OFZ* izmēriem);

4) peronu un gaidīšanas laukumu izmēri;

5) sānu drošuma joslas izmēri.

b) Attālums starp galvenās šasijas ārējiem riteņiem:

1) skrejceļa platums;

2) apgriešanās laukumu izmēri;

3) manevrēšanas ceļa platums;

4) manevrēšanas ceļa paplašinājumi;

5) peronu un gaidīšanas laukumu izmēri.

c) Garenbāze:

1) apgriešanās laukumu izmēri;

2) manevrēšanas ceļa paplašinājumi;

3) peronu un gaidīšanas laukumu izmēri, un

4) lidmašīnu stāvvietas.

d) Fizelāžas garums:

1) kustības zonas (manevrēšanas ceļa, gaidīšanas laukumu un peronu) izmēri;

2) lidlauka kategorija attiecībā uz *RFFS*;

3) kustība uz zemes un kontrole (piemēram, samazināts attālums aiz garākas lidmašīnas, kas gaida pie perona vai skrejceļa / gaidīšanas vietas manevrēšanas starpposmā, lai palaistu garām citu lidmašīnu);

4) atledošanas iekārtas un

5) attālumi gaisa kuģa stāvvietā.

e) Fizelāžas platums:

1) lidlauka kategorija attiecībā uz *RFFS*.

f) Fizelāžas augstums:

1) skrejceļa gaidīšanas vietas atrašanās vieta. Fizelāžas augstums ir viens no kritērijiem, ko izmanto, lai noteiktu skrejceļa gaidīšanas vietas atrašanās vietu (ieskaitot astes augstumu un attālumu no priekšgala līdz astes augstākajai daļai) kritiskajai lidmašīnai, kura nedrīkst atrasties uz skrejceļa *OFZ*.

g) Priekšgala ģeometrija:

1) skrejceļa gaidīšanas vietas atrašanās vieta.

h) Astes augstums:

1) skrejceļa gaidīšanas vietas atrašanās vieta;

2) kritiskās un jutīgās *ILS* zonas: papildus kritiskās lidmašīnas astes augstumam kritiskās un jutīgās *ILS* zonas var ietekmēt arī astes uzbūve, astes pozīcija, fizelāžas augstums un garums;

3) atledošanas/pretapledošanas apstrādes zonas;

4) lidmašīnas novietojums stāvvietā (attiecībā pret lidlauka *OLS*);

5) skrejceļu / paralēlo manevrēšanas ceļu atdalošais attālums un

6) jebkuras lidlauka infrastruktūras vai iekārtu, kas izbūvētas virs stacionārām vai kustīgām lidmašīnām, attālums.

i) Vertikālais attālums līdz spārnu galiem:

1) manevrēšanas ceļu atdalošais attālums līdz noteikta augstuma objektiem;

2) perona un gaidīšanas laukuma attālums līdz noteikta augstuma objektiem;

3) lidlauka zīmju attālumi;

4) pievedceļu atrašanās vietas un

5) lidlauka uzturēšanas pakalpojumi (piemēram, sniega tīrīšana).

j) Skats no pilota kabīnes (pilotu kabīnes augstums, pilotu kabīnes robežleņķis un attiecīgais aizsegtais segments):

1) skrejceļa vizuālie orientieri (mērķējumpunkts);

2) skrejceļa redzamības attālums;

3) manevrēšanas darbības taisnos un izliektos posmos;

4) marķējumi un zīmes uz skrejceļa, apgriešanās laukumiem, manevrēšanas ceļiem, peroniem un gaidīšanas laukumiem;

5) ugunis: sliktas redzamības apstākļos, redzamo uguņu skaits un atstatums starp tām, ja manevrēšana var būt atkarīga no skata no pilota kabīnes, un

6) *PAPI* (pilota acu līmeņa augstuma virs riteņiem pieejas posmā) kalibrēšana.

k) Attālums no pilota acu līmeņa līdz priekšējai šasijai:

1) manevrēšanas ceļa paplašinājumi (šķērsbāze);

2) peronu un gaidīšanas laukumu izmēri, un

3) apgriešanās laukumu izmēri.

l) Galvenās šasijas izkārtojums:

1) lidlauka seguma sistēma.

m) Šasijas vadības sistēma:

1) apgriešanās laukumu un peronu un gaidīšanas laukumu izmēri.

n) Maksimālā lidmašīnas masa:

1) masas ierobežojumi uz esošajiem tiltiem, tuneļiem, caurplūdes caurulēm un citām struktūrām, kas atrodas zem skrejceļiem un manevrēšanas ceļiem, un

2) pastāvīgi pārvietoties nespējīgas lidmašīnas aizvākšana un

3) apturēšanas sistēmas, ja izmanto kā kinētiskās enerģijas elementu.

o) Šasijas ģeometrija, riepu spiediens un gaisa kuģa klasifikācijas vērtības:

1) lidlauka segums un saistītās sānu drošuma joslas.

p) Dzinēja raksturlielumi:

1) skrejceļa sānu drošuma joslas platums un uzbūve (reaktīvā dzinēja strūklas un iesūkšanas problēmas pacelšanās un nosēšanās laikā);

2) sānu drošuma joslas platums un apgriešanās laukumu uzbūve;

3) manevrēšanas ceļa sānu drošuma joslas platums un uzbūve (reaktīvā dzinēja strūklas un iesūkšanas problēmas manevrēšanas brīdī);

4) tilta platums (reaktīvā dzinēja strūkla zem tilta);

5) izmēri un atrašanās vieta žogiem, kas aizsargā no reaktīvā dzinēja strūklas;

6) zīmju atrašanās vieta un konstrukcijas stiprība;

7) skrejceļa un manevrēšanas ceļa malu uguņu raksturlielumi;

8) attālums starp lidmašīnām un tuvumā esošo zemes pakalpojumu personālu, transportlīdzekļiem vai pasažieriem;

9) dzinēja iedarbināšanas zonu un gaidīšanas laukumu konstrukcija;

10) manevrēšanas teritorijai blakus esošo funkcionālo zonu konstrukcija un izmantošana;

11) sniega tīrīšanas procedūras;

12) dzinēja ģeometrija:

i) dzinēju skaits;

ii) dzinēju novietojums (laidums un garums);

iii) vertikālais attālums līdz dzinējiem;

iv) iespējamās reaktīvā dzinēja strūklas vai propellera gaisa strāvas vertikālais un horizontālais apmērs.

13) dzinēja gaisa plūsma:

i) brīvgaitas, ieskrējiena un pacelšanās vilces izplūdes ātrums;

ii) vilces reversera pielāgojums un plūsmas modeļi;

iii) ieplūdes iesūkšanas efekts zemes līmenī.

q) Maksimālā pasažieru un degvielas kravnesība:

1) lidlauka avārijas situācijas pasākumu plāna izstrāde;

2) lidlauka glābšanas un ugunsdzēsības dienesti.

r) Lidojuma tehniskie raksturojumi:

1) skrejceļa platums;

2) skrejceļa garums;

3) *OFZ*;

5) skrejceļa / manevrēšanas ceļa atdalīšana;

6) mērķējumpunkta marķējums.

~~Novērtējot iespēju lidlaukā izmantot gaisa kuģi, kura koda burts ir augstāks par lidlauka kodētā apzīmējuma koda burtu, lidlauka ekspluatantam cita starpā jānovērtē gaisa kuģa raksturlielumu ietekme uz lidlauku, tā objektiem, aprīkojumu un tā darbību un otrādi.~~

~~Turpmāk norādīti daži no novērtējamajiem raksturlielumiem:~~

~~a) fizelāžas garums;~~

~~b) fizelāžas platums;~~

~~c) fizelāžas augstums;~~

~~d) astes augstums;~~

~~e) spārnu vēziens;~~

~~f) spārnu galu vertikālais klīrenss;~~

~~g) skats no pilota kabīnes;~~

~~h) attālums no pilota acu novietojuma punkta līdz priekšējai nosēšanās šasijai un galvenajai nosēšanās šasijai;~~

~~i) attālums starp galvenās šasijas ārējiem riteņiem;~~

~~j) riteņu garenbāze;~~

~~k) galvenās šasijas stūrēšanas sistēma;~~

~~l) nosēšanās šasijas konfigurācija;~~

~~m) dzinēja dati;~~

~~n) lidojuma tehniskie raksturojumi un~~

~~o) tehnoloģiju attīstība.~~

# GM1 par ADR.OPS.B.095. punkta “Karstais punkts” b) apakšpunktu

**STRATĒĢIJA KARSTĀ(-O) PUNKTA(-U) RISKA MAZINĀŠANAI**

Turpmāk norādītas dažas ar karstajiem punktiem saistītā riska pārvaldības un mazināšanas stratēģijas, ko var piemērot katrā konkrētā gadījumā:

a) jaunu manevrēšanas ceļu būvniecība;

b) papildu vizuālie līdzekļi (piemēram, marķējumi un ugunis);

c) alternatīvu ceļu izveide;

d) “aklo” zonu samazināšana lidojumu vadības tornī;

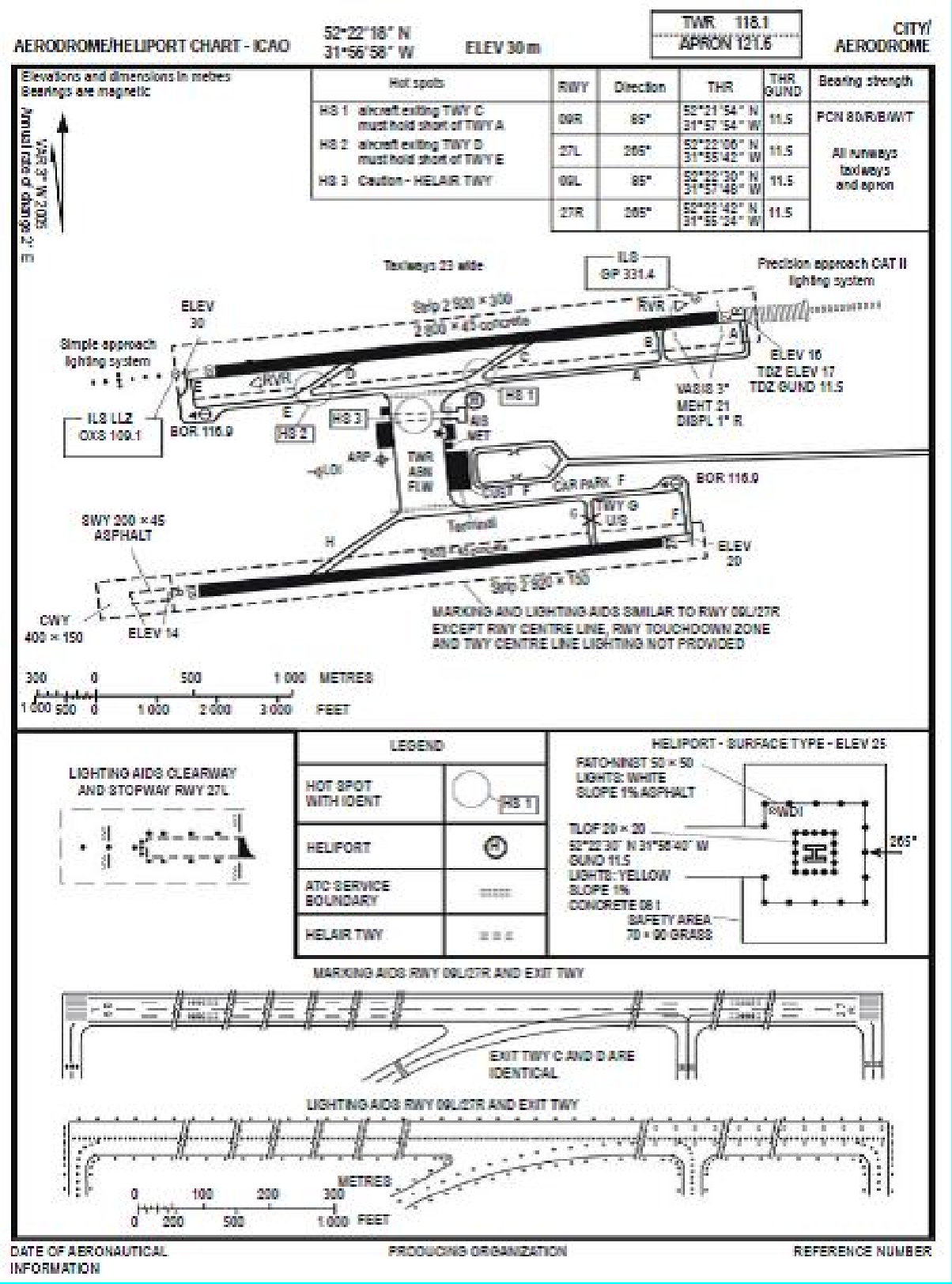
e) informatīvi izglītojošas kampaņas un

f) karstā punkta publicēšana AIP.

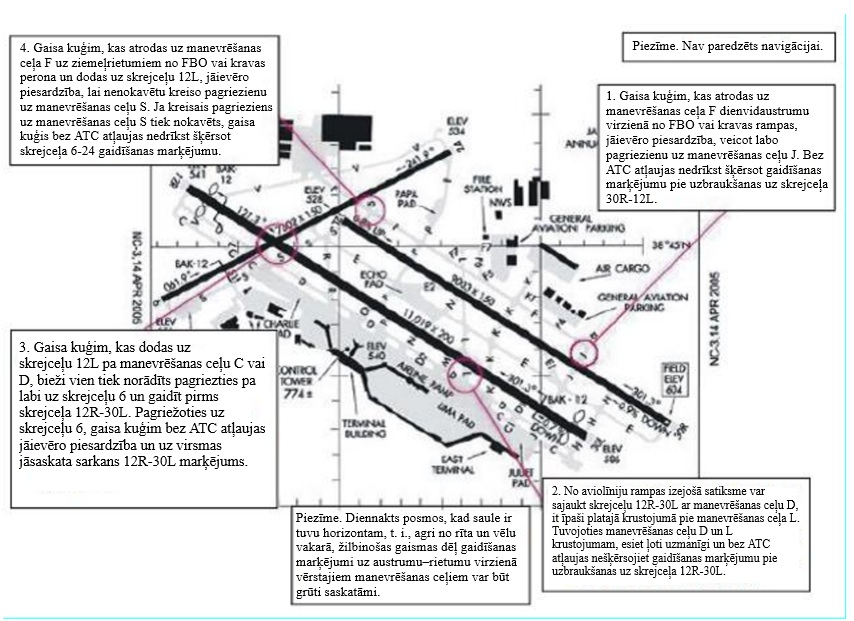
**GM2 par ADR.OPS.B.095. punkta “Karstais punkts” b) apakšpunktu**

**KARSTO PUNKTU KARŠU PIEMĒRI**

Turpmāk 1., 2. un 3. attēlā ir piemēri bīstamo vietu apzīmēšanai kartē.



### 1. attēls



***2. attēls***

A map of a city

AI-generated content may be incorrect.

### 3. attēls

**GM1 par ADR.OPS.B.100. punkta “Skrejceļa ekspluatācijas apturēšana un skrejceļa slēgšana” a) apakšpunktu**

**SKREJCEĻA EKSPLUATĀCIJAS APTURĒŠANA**

a) Plānotu un neplānotu notikumu dēļ lidostā uz īsāku vai ilgāku laiku var būt nepieciešams apturēt skrejceļu ekspluatāciju.

b) Vairumā gadījumu skrejceļu ekspluatācijas apturēšanas iemesli ir neplānoti. Piemēri var būt šādi:

1) īslaicīga patstāvīgi pārvietoties nespējīga gaisa kuģa vai transportlīdzekļa(-ļu) aizvākšana no skrejceļa;

2) *FOD* klātbūtne uz skrejceļa;

3) būtiskas sadursmes ar savvaļas dzīvniekiem uz skrejceļa;

4) neatļautu *UAS* atrašanās skrejceļa sistēmā;

5) būtiska skrejceļa apgaismojuma atteice;

6) atledošanas un sniega tīrīšanas darbības;

7) gaisa kuģa incidents, piemēram, astes defekts, pārtraukta pacelšanās, riepas plīsums utt.;

8) pilnīga avārijas situācija vai gatavība uz vietas.

**GM2 par ADR.OPS.B.100. punkta “Skrejceļa ekspluatācijas apturēšana un skrejceļa slēgšana” a) apakšpunktu**

**SKREJCEĻA SLĒGŠANA**

Skrejceļa slēgšanas piemēri cita starpā var būt:

a) pastāvīgi pārvietoties nespējīga gaisa kuģa vai smago transportlīdzekļu aizvākšana no skrejceļa, kas varētu aizņemt ilgāku laiku;

b) būtiska skrejceļa virsmas stāvokļa pasliktināšanās;

c) plānota tehniskā apkope (piemēram, gumijas atlieku novākšana, marķējumu labošana, skrejceļa apgaismojuma remonts/nomaiņa/tīrīšana, virsmas labošana utt.).

# AMC1 par ADR.OPS.B.100. punkta “Skrejceļa ekspluatācijas apturēšana un skrejceļa slēgšana” b) apakšpunkta 5) punktu

Atsākot skrejceļa ekspluatāciju pēc skrejceļa ekspluatācijas apturēšanas vai slēgšanas, jāveic norādītās darbības:

a) ir pabeigti labošanas darbi, piemēram, novākti *FOD*, savvaļas dzīvnieku atliekas, salabots skrejceļa apgaismojums, aizvākts patstāvīgi pārvietoties nespējīgais gaisa kuģis;

b) visi transportlīdzekļi un personāls ir atbrīvojuši skrejceļu un ziņo gaisa satiksmes pakalpojumu dienestiem;

c) ir veikta skrejceļa pārbaude, ko apstiprinājuši gaisa satiksmes pakalpojumu dienesti;

d) gaisa satiksmes pakalpojumu dienestiem ir apstiprināta skrejceļa pieejamība;

e) ja ir izdots *NOTAM*, tas ir atcelts;

f) gaisa satiksmes pakalpojumu dienesti par skrejceļa pieejamību ir paziņojuši, izmantojot *ATIS* un radiotelefonu.

# AMC1 par ADR.OPS.C.011. punktu “Ekspluatācija, kas rada pārslodzi”

**KRITĒRIJI EKSPLUATĀCIJAI, KAS RADA PĀRSLODZI**

a) Attiecībā uz darbībām, kurās pārslodzes apjoma un/vai izmantošanas biežuma dēļ detalizēta analīze nav vajadzīga, lidlauka ekspluatantam ir jāizmanto šādi kritēriji, lai nelabvēlīgi neietekmētu segumu:

1) elastīgo segumu gadījumā tādu gaisa kuģu neplānota kustība, kuru *ACN* nav vairāk kā par 10 % lielāks par paziņoto *PCN*, nedrīkst nelabvēlīgi ietekmēt mākslīgo segumu;

2) tādu stingro segumu vai kompozītsegumu gadījumā, kuriem stingrā seguma kārta ir minētās struktūras galvenais elements, tādu gaisa kuģu neplānota kustība, kuru *ACN* nav vairāk kā par 5 % lielāks par paziņoto *PCN*, nedrīkst nelabvēlīgi ietekmēt segumu;

3) ja mākslīgā seguma struktūra nav zināma, jāpiemēro 5 % ierobežojums, un

4) tādu gadījumu skaits, kad kustība rada pārslodzi, vienā gadā nedrīkst pārsniegt aptuveni 5 % no

gaisa kuģu kustību kopējā skaita vienā gadā.

b) Lidlauka ekspluatants ekspluatāciju, kas rada pārslodzi, nedrīkst pieļaut uz mākslīgajiem segumiem, kuriem ir bojājuma vai deformācijas pazīmes. Turklāt ir jāizvairās no ekspluatācijas, kas rada pārslodzi, visos atkušņa periodos pēc sala iedarbības vai tad, kad ūdens varētu būt mazinājis seguma vai tā grunts pamatnes nestspēju. Ja tiek īstenota ekspluatācija, kas rada pārslodzi, lidlaukam regulāri jāpārbauda attiecīgā seguma stāvoklis un periodiski jāpārskata arī ekspluatanta kritēriji, ko piemēro attiecībā uz ekspluatāciju, kas rada pārslodzi, jo liels atkārtotu darbību skaits pārslodzes apstākļos var būtiski saīsināt seguma kalpošanas laiku vai būt par iemeslu būtisku seguma atjaunošanas darbu nepieciešamībai.

**GM1 par ADR.OPS.C.011.~~010.~~ punktu “Ekspluatācija, kas rada pārslodzi” ~~b) apakšpunkta 1. daļa. Mākslīgie segumi, citi zemes segumi un ūdens novadīšana~~**

**~~EKSPLUATĀCIJA, KAS RADA PĀRSLODZI~~ VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA**

Segumu pārslodzi var izraisīt vai nu pārāk liela slodze, vai būtiski palielināta

lietošanas intensitāte, vai abi šie faktori. Slodze, kas lielāka par noteikto (projektēšanas vai novērtēšanas) slodzi, saīsina lietošanas laiku, savukārt mazāka slodze to paildzina. Izņemot masveida pārslodzi, mākslīgā seguma konstrukcijas īpašībām nav noteikts īpašs slodzes ierobežojums, kuru pārsniedzot, tie pēkšņi katastrofāli sabojājas. Mākslīgā seguma īpašības nodrošina, ka tas var izturēt noteiktu slodzi paredzama skaita atkārtotos gadījumos visā tā paredzētajā lietošanas laikā. Tāpēc neliela pārslodze atsevišķos gadījumos ir pieļaujama, ja tā ir īslaicīga, tādējādi tikai minimāli samazinot paredzamo mākslīgā seguma lietošanas laiku un samērā nedaudz paātrinot mākslīgā seguma nolietošanos.

~~a) Segumu pārslodzi var izraisīt vai nu pārāk liela slodze, vai būtiski palielināta lietošanas intensitāte, vai abi šie faktori. Slodze, kas lielāka par noteikto (projektēšanas vai novērtēšanas) slodzi, saīsina lietošanas laiku, savukārt mazāka slodze to paildzina. Izņemot ļoti lielas pārslodzes gadījumus, attiecībā uz mākslīgajiem segumiem atkarībā no to konstrukcijas izturēšanās nepiemēro īpašu slodzes ierobežojumu, kuru pārsniedzot, notiek to pēkšņa vai katastrofāla deformācija. Mākslīgā seguma izturēšanās ir tāda, ka tas var izturēt noteiktu slodzi paredzama skaita atkārtotos gadījumos visā tā paredzētajā lietošanas laikā. Tāpēc neliela pārslodze ir pieļaujama, ja tā ir īslaicīga, tādējādi tikai minimāli samazinot paredzamo mākslīgā seguma lietošanas laiku un samērā nedaudz paātrinot mākslīgā seguma nolietošanos. Attiecībā uz darbībām, kurās pārslodzes apjomu un/vai izmantošanas biežumu nevar norādīt kā pietiekamu iemeslu sīkākas analīzes veikšanai, ieteikts piemērot šādus kritērijus:~~

~~1) elastīgo segumu gadījumā tādu gaisa kuģu neplānota kustība, kuru~~ *~~ACN~~* ~~nav vairāk kā par 10 % lielāks par paziņoto~~ *~~PCN~~*~~, nedrīkst nelabvēlīgi ietekmēt mākslīgo segumu;~~

~~2) tādu stingro segumu vai kompozītsegumu gadījumā, kuriem stingrā seguma kārta ir minētās struktūras galvenais elements, tādu gaisa kuģu neplānota kustība, kuru~~ *~~ACN~~* ~~nav vairāk kā par 5 % lielāks par paziņoto~~ *~~PCN~~*~~, nedrīkst nelabvēlīgi ietekmēt segumu;~~

~~3) ja mākslīgā seguma struktūra nav zināma, jāpiemēro 5 % ierobežojums, un~~

~~4) tādu gadījumu skaits, kad kustība veikta ar pārslodzi, viena gada laikā nedrīkst pārsniegt aptuveni 5 %~~ no ~~gaisa kuģu kustību kopējā skaita viena gada laikā.~~

~~b) Šādu kustību ar pārslodzi parasti nedrīkst pieļaut uz mākslīgajiem segumiem, kuriem ir bojājuma vai deformācijas pazīmes. Turklāt no pārslodzes jāizvairās visos atkušņa periodos pēc sala iedarbības vai tad, kad ūdens varētu būt mazinājis seguma vai tā grunts pamatnes nestspēju. Ja tiek īstenotas pārslodzes darbības, pilnvarotajai iestādei regulāri jāpārbauda attiecīgā mākslīgā seguma stāvoklis un periodiski jāpārskata arī kritēriji, ko piemēro attiecībā uz ekspluatāciju ar pārslodzi, jo pārmērīgi liels atkārtotu darbību skaits pārslodzes apstākļos var būtiski saīsināt mākslīgā seguma lietošanas laiku vai būt par iemeslu būtisku mākslīgā seguma atjaunošanas darbu nepieciešamībai.~~

1. \* Tulkotāja piezīme. Viscaur tulkojumā ar terminu "gaisa kuģis" saprot terminu "lidaparāts", kas līdz ar Latviešu aviācijas radiofrazeoloģijas rokasgrāmatas apstiprināšanu apstiprināts kā "aircraft" atbilsme latviešu valodā (skat. Latvijas Zinātņu akadēmijas Terminoloģijas komisijas 2024. gada 9. aprīļa lēmumu Nr. 111). [↑](#footnote-ref-2)
2. ~~“Aizsargāta teritorija uz virsmas, kas paredzēta gaisa kuģu nosēšanās un pacelšanās darbībām” ir skrejceļa virsma no ass līnijas līdz gaidīšanas punktam atbilstīgi attiecīgā skrejceļa tipam. Ja ekspluatācijas darbības tiek veiktas ierobežotas redzamības apstākļos, piemēro spēkā esošajām procedūrām atbilstīgu gaidīšanas punktu. “Aizsargātajā teritorijā” vienmēr ir ILS glisādes un kursa radiobākas kritiskās zonas un gadījumos, ja piemēro ierobežotas redzamības procedūras, arī ILS augsta riska zonas.~~ [↑](#footnote-ref-3)