

## VALSTYBINIS AVIACIJOS SAUGOS PLANAS

### TURINYS

<b>I SKYRIUS. BENDROSIOS NUOSTATOS</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Santrumpos</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Valstybinio aviacijos saugos plano struktūra</b> .....	<b>3</b>
<b>II SKYRIUS. NUSTATYTOS RIZIKOS IR AVIACIJOS SAUGOS SISTEMA</b> .....	<b>3</b>
<b>3. Rizikų tarpusavio priklausomybė</b> .....	<b>5</b>
3.1. SYS.MST.0040 Saugos ir saugumo pranešimų teikimo koordinavimo mechanizmas. ....	5
3.2. SYS.MST.0042 Oro vežėjų saugos kultūros įvertinimas .....	5
<b>4. Saugos valdymas</b> .....	<b>6</b>
4.1. SYS.MST.0001 Teikti pirmenybę darbui su valstybine saugos programa .....	6
4.2. SYS.MST.0002 Saugos valdymo sistemų skatinimas.....	6
4.3. SYS.MST.0026 SMS vertinimas .....	7
4.4. SYS.MST.0028 Valstybės aviacijos saugos plano parengimas ir vykdymas .....	7
4.5. SYS.LT.0001 Administraciniai susitarimai su kompetentingomis teisingumo vykdymo valdžios institucijomis .....	7
<b>5. Žmogiškieji veiksniai ir žmogaus veiklos efektyvumas</b> .....	<b>8</b>
5.1. SYS.MST.0037 Skatinti bendrą žmoniškųjų veiksnių supratimą ir priežiūrą .....	8
5.2. SYS.MST.0034 Priežiūros pajėgumai (tikslinė sritis): skrydžio laiko specifikacijų schemas .....	8
5.3. Orlaivių sekimas, gelbėjimo operacijos ir avarių tyrimas .....	8
<b>6. Priežiūra ir standartizavimas</b> .....	<b>8</b>
SYS.MST.0032 Priežiūros gebėjimai / pagrindinės sritys .....	8
<b>III SKYRIUS. PERSONALO KOMPETENCIJA</b> .....	<b>9</b>
<b>7. Bendros kompetencijos</b> .....	<b>9</b>
CPT.MST.0033 Kalbos mokėjimo reikalavimai.....	9
<b>8. Skrydžio įgulos</b> .....	<b>10</b>
SYS.MST.0036 Piloto mėgėjo licencijos / lengvojo orlaivio piloto licencijos programos dalies „Meteorologinė informacija“ mokymosi tikslai .....	10
<b>9. Keleivių salono įgulos nariai</b> .....	<b>10</b>
<b>10. Aviacijos techninės priežiūros personalas</b> .....	<b>10</b>
SYS.MST.0035 Priežiūros vykdymas / dėmesio sritis: sukčiavimo atvejai pagal 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo IV priedo 147 dalį .....	10
<b>11. Oro eismo paslaugų valdymo ir oro navigacijos paslaugas teikiantis personalas</b> .....	<b>10</b>
<b>IV SKYRIUS. SKRYDŽIŲ VYKDYMAS. LĖKTUVAI</b> .....	<b>11</b>
<b>12. CAT ir NCC skrydžiai</b> .....	<b>11</b>
12.1. OPR.MST.0024 Deramas dėmesys civilinių skrydžių saugai.....	11
12.2. OPR.MST.0030 SESAR sprendimų, kuriais siekiama sumažinti susidūrimų ore riziką, įgyvendinimas .....	11
12.3. OPR.MST.0003 Nuolatinis dialogas su savo orlaivių naudotojais dėl skrydžio duomenų stebėsenos (FDM) programų.....	11
12.4. OPR.MST.0019 Geresnis supratimas apie vežėjų valdymo struktūras .....	12
12.5. OPR.MST.0041 Sraigtasparnių AOC patvirtinimų, procedūrų ir dokumentų derinimas .....	12
<b>13. Specialieji skrydžiai lėktuvais</b> .....	<b>12</b>
<b>V SKYRIUS. SKRYDŽIAI SRAIGTASPARNIAIS</b> .....	<b>12</b>

<b>14. Skrydžiai sraigtasparniais .....</b>	<b>12</b>
14.1. ROT.MST.0015 Saugos skatinimas .....	12
14.2. ROT.MST.0031 SESAR sprendimų įgyvendinimas .....	13
<b>VI SKYRIUS. BENDROJI AVIACIJA.....</b>	<b>13</b>
<b>15. Bendroji aviacija.....</b>	<b>13</b>
15.1. GAO.MST.0025 Saugos informacijos sklaidos gerinimas .....	13
15.2. GAO.MST.0027 Saugos kultūros ugdymas bendrojoje aviacijoje.....	13
15.3. GAO.MST.0038 Oro erdvės sudėtingumas ir eismo spūstys.....	14
<b>VII SKYRIUS. DIZAINAS IR GAMYBA .....</b>	<b>14</b>
<b>VIII SKYRIUS. TECHNINĖ PRIEŽIŪRA IR NEPERTRAUKIAMOJO TINKAMUMO SKRAIDYTI VALDYMAS .....</b>	<b>14</b>
<b>IX SKYRIUS. ORO EISMO VALDYMAS IR ORO NAVIGACIJOS PASLAUGOS (ATM / ANS). .....</b>	<b>14</b>
<b>X SKYRIUS. AERODROMAI IR ANTŽEMINĖS PASLAUGOS.....</b>	<b>14</b>
<b>16. Aerodromai .....</b>	<b>14</b>
ADR.MST.0029 SESAR kilimo ir tūpimo tako saugos sprendimų įgyvendinimas .....	14
<b>17. Antžeminių paslaugų teikimas .....</b>	<b>15</b>
<b>XI SKYRIUS. BEPILOČIŲ ORLAIVIŲ SISTEMOS IR PILOTUOJAMI VERTIKALAUŠ KILIMO ORLAIVIAI.....</b>	<b>15</b>
<b>XII SKYRIUS. NAUJOS TECHNOLOGIJOS IR KONCEPTAI .....</b>	<b>15</b>
<b>XIII SKYRIUS. APLINKOS APSAUGA.....</b>	<b>15</b>
<b>XIV SKYRIUS. SAUGOS TIKSLAI, SAUGOS VEIKSMINGUMO RODIKLIAI .....</b>	<b>16</b>
<b>18. Saugos tikslai ir rodikliai, stebimi valstybės lygmeniu .....</b>	<b>16</b>
18.1. Su valstybės aviacijos sistema susiję saugos tikslai ir rodikliai .....	16
18.2. Su VSP įgyvendinimu susiję saugos tikslai ir rodikliai .....	17
18.3. Su aviacijos veikla susiję saugos tikslai ir rodikliai .....	18
<b>19. Saugos tikslai ir rodikliai, stebimi aviacijos organizacijų lygmeniu .....</b>	<b>25</b>
19.1. Aerodromai.....	25
19.2. Antžeminių paslaugų teikėjai .....	26
19.3. ATM / ANS .....	28
19.4. Komercinis oro transportas (CAT) .....	30
19.5. Bendroji aviacija. Mokymo organizacijos (ATO / DTO).....	33
19.6. Bendroji aviacija. Kita .....	36
19.7. Tinkamumo skraidyti užtikrinimo organizacijos ir techninės priežiūros organizacijos..	36
19.8. Bepiločių orlaivių sistemų valdytojai .....	38

## I SKYRIUS BENDROSIOS NUOSTATOS

### 1. Santrumpos

ADR – VASP priemonės kodas: priemonės, taikomos aerodromų srityje (angl. *Aerodromes*, ADR);

ATM / ANS – oro eismo valdymas / oro navigacijos paslaugos (angl. *Air Traffic Management / Air Navigation Services*, ATM / ANS);

CAT – komercinis oro transportas (angl. *Commercial Air Transport*, CAT);

CPT – VASP priemonės kodas: su personalo kompetencija / kvalifikacija susijusios priemonės (angl. *Competence*, CPT);

EPAS – Europos Sąjungos aviacijos saugos planas (angl. *European Plan for Aviation Safety*, EPAS);

GAO – VASP priemonės kodas: priemonės, susijusios su bendrosios aviacijos skrydžių vykdymu (angl. *General Aviation Operations*, GAO);

NCC – nekomerciniai skrydžiai, vykdomi sudėtingais varikliu varomais orlaiviais (angl. *Non-Commercial Operation with Complex Motor-powered Aircraft*, NCC);

OPR – VASP priemonės kodas: priemonės, susijusios su skrydžių vykdymu (angl. *Operations*, OPR);

ROT – VASP priemonės kodas: priemonės, susijusios su skrydžių vykdymu sraigtasparniais (angl. *Rotorcraft Operations*, ROT);

SYS – VASP priemonės kodas: organizacinės / sisteminės priemonės (angl. *Systemic Enablers for Safety Management*, SYS);

SMS – saugos valdymo sistema (angl. *Safety Management System*, SMS);

VASP – Valstybinis aviacijos saugos planas;

VSP – Valstybinė saugos programa.

### 2. Valstybinio aviacijos saugos plano struktūra

VASP struktūra atitinka EPAS 2023–2025 (*European Plan for Aviation Safety 2023–2025*) turinį ir struktūrą. VASP priemonės išdėstytos pagal sritis tokia pat eiliškumo tvarka, kaip jos apibrėžtos EPAS. Tai leidžia užtikrinti geresnę VASP koordinavimą su EPAS, taip pat palengvinti VASP skaitymą, kadangi informacija apie atitinkamas priemones, jų išsamų aprašymą, kilmę, saugos problemas, kurias jos sprendžia, sąsajas su kitomis EPAS priemonėmis, taikomomis ES lygiu, yra išdėstyta analogiškame EPAS skyriuje.

VASP priemonių žymėjimas: **XXX.YYY.0###**, kur:

XXX – nacionalinės priemonės grupės kodas; kodai pateikti VASP 3 punkte;

YYY – identifikatorius, nurodantis, ar priemonė yra bendra visoje ES, t. y. įtraukta į EPAS (kodas MST); jei priemonė taikoma nacionaliniu mastu, nurodomas kodas LT;

0### – priemonės numeris.

Pavyzdys: **SYS.MST.0032** – sisteminė priemonė, įtraukta į EPAS (EPAS Nr. MST.0032).

Priemonė gali turėti vieną arba daugiau uždavinių. Uždaviniai nurodomi lentelėje, suteikiant jiems eilės numerį. Pateikiant nuorodą į konkretų uždavinį, kartu nurodoma priemonė, kuriai šis uždavinys priklauso, pavyzdžiui, SYS.MST.0032/1 – VASP priemonės SYS.MST.0032 pirmas uždavinys.

## II SKYRIUS NUSTATYTOS RIZIKOS IR AVIACIJOS SAUGOS SISTEMA

Pagrindinės aviacijos veiklos saugos rizikos ir esminės saugos problemos (toliau – saugos rizika), turinčios įtakos visai Europos aviacijos sistemai, yra aprašomos EPAS. Siekiant efektyviai valdyti saugą Europos regiono, valstybės ir aviacijos organizacijų lygmeniu, EPAS apibrėžiami saugos rizikų valdymo (mažinimo) veiksmai. Toliau pateikiamoje lentelėje, nuo 1 iki 20 pozicijos, išvardytos didesnės reikšmės saugos rizikos, taikomos nacionaliniu lygmeniu.

Europos aviacijos sistemai aktualioms saugos rizikoms valdyti EPAS numato skirtingus uždavinius, tarp kurių yra teisės aktų rengimas, reglamentavimas (angl. *Rulemaking Tasks*, RMT), saugos skatinimas (angl. *Safety Promotion Tasks*, SPT), moksliniai tyrimai (angl. *Research Actions*, RES), vertinimo užduotys (angl. *Evaluation Tasks*, EVT), įgyvendinimo pagalba (angl. *Implementation Support*, IST) ir valstybių narių priemonės (angl. *Member State Tasks*, MST). Už pirmųjų penkių priemonių įgyvendinimą yra atsakinga Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (EASA). Už MST priemonių įgyvendinimą yra atsakingos valstybės narės. Įgyvendindamos šias priemones, aviacijos organizacijos mažina saugos rizikas nustatytoje saugos rizikų srityse (lentelės 21–26 pozicijos), taip prisidedamos prie saugos užtikrinimo europiniu ir nacionaliniu lygmeniu.

2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91, 8 straipsnyje nustatytas įpareigojimas Europos Sąjungos valstybėms narėms savo valstybiniuose aviacijos saugos planuose atsižvelgti į atitinkamas saugos rizikas ir EPAS apibrėžtus uždavinius.

VASP atsižvelgiama į saugos rizikas, būdingas tiek visai Europos aviacijos sistemai (lentelės 1–20 pozicijos), tiek Lietuvos aviacijai (lentelės 21–26 pozicijos), ir nustatomos priemonės joms valdyti:

Nr.	Identifikuotos saugos rizikos
1.	Susidūrimas ore su bepiločio orlaivio sistema (angl. <i>Unmanned Aircraft System</i> , UAS)
2.	Skirstymas orlaiviui kylant
3.	Artėjimo trajektorijos valdymas
4.	Netinkamas antžeminių paslaugų suteikimas orlaiviui
5.	Įgulos išteklių valdymas
6.	Kibernetinės atakos
7.	Sprendimo priėmimas sudėtingose sistemose
8.	Orlaivio eksploatacinių savybių duomenų įvedimas
9.	Aviacijos specialistų nuovargis
10.	Aviacijos specialistų nuovargis ir miego kokybė
11.	Nepakankamas orlaivių skirstymas kilimo metu vykdant vizualius skrydžius
12.	Nepakankamas orlaivio atstumas iki kliūtis skrendant mažame aukštyje, kylant ir tupiant
13.	Netinkami skrydžių vykdymo įvesties duomenys
14.	Didesnė karinių UAS, orlaivių ar nuolaužų, patenkančių iš konflikto zonų, oro erdvės pažeidimų rizika
15.	Darbuotojų paramos programų trūkumas aviacijos sektoriuje
16.	Oro erdvės uždarymas ir masiniai skrydžių srautų nukreipimai
17.	Prastas priešskrydinis planavimas ir pasirengimas
18.	Sumažėję galimi / turimi aviacijos organizacijos finansiniai ištekliai
19.	Mokymo efektyvumas ir personalo kompetencija
20.	Nepastebėtas užimtas kilimo ir tūpimo takas
21.	Saugos valdymo efektyvumas
22.	Neefektyvios organizacijų saugos valdymo sistemos
23.	Skirstymas su neatpažintu orlaiviui

24.	Reikalavimus nustatančių ir priežiūros institucijų darbuotojų žmogiškųjų veiksnių kompetencija
25.	Žmogiškųjų veiksnių principų integravimas į organizacijos valdymą
26.	Mokymų efektyvumas ir darbuotojų kompetencija

Šiame skyriuje nustatomos priemonės sisteminiams problemoms, susijusioms su struktūros, organizacinių procesų ir procedūrų trūkumais valdžios institucijų ir aviacijos organizacijų lygmeniu, aviacijos saugumo veiksnių poveikiu saugai, žmogiškųjų veiksnių ir žmogaus veiklos rezultatų, socialinių, ekonominių ir kitų veiksnių įtaka saugai, spręsti.

### 3. Rizikų tarpusavio priklausomybė

Aviacijos rizikų tarpusavio priklausomybė – tai sudėtingi ir tarpusavyje susiję ryšiai tarp įvairių aviacijos veiklos veiksnių, kai nesėkmės ar pokyčiai vienoje srityje gali turėti didelį poveikį kitoms sritims, paveikti bendrą saugą ir veiklą. Siekiant mažinti rizikų tarpusavio priklausomybės poveikį aviacijos saugai EPAS išskiriamos šios sritys:

- informacijos saugos rizikos;
- rizikos, susijusios su kariniais konfliktais;
- aviacijos saugumo rizikų poveikis aviacijos saugai;
- rizikos, siejamos su socialiniais ir ekonominiais veiksniais.

Pastarosiose dviejose srityse valstybėms narėms pavesta įgyvendinti priemones, t. y. įtraukti jas į VASP. Minėtos priemonės nurodytos VASP 3.1 ir 3.2 papunkčiuose.

#### 3.1. SYS.MST.0040 Saugos ir saugumo pranešimų teikimo koordinavimo mechanizmas

Įgyvendinant 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007, nustatytus reikalavimus, turi būti sukurti ir palaikomi tinkami aviacijos saugos ir aviacijos saugumo informacijos pranešimo sistemų koordinavimo mechanizmai, kad būtų galima taikyti integruotą požiūrį į rizikos valdymą.

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	Nuolat mažinti aviacijos saugumo rizikos vertinimą ir riziką	Visos organizacijos
2.	Užtikrinti institucijų ir jų padalinių, atsakingų už aviacijos saugos ir saugumo valdymą, veiksmų, susijusių su saugos ar saugumo rizikos valdymu, koordinavimą	Valstybinė aviacijos saugos komisija

#### 3.2. SYS.MST.0042 Oro vežėjų saugos kultūros įvertinimas

Pastaraisiais metais vis daugiau dėmesio atkreipiama į tai, kad socialiniai ir ekonominiai veiksniai, darantys įtaką komercinio oro transporto pilotų užimtumui ir darbo sąlygoms, galimai turi poveikį organizacijos saugos kultūrai, pranešimų apie aviacijos saugos įvykius teikimo įpročiams.

Šia VASP priemone siekiama pagerinti priežiūros institucijos gebėjimą vertinti oro susisiekimą vykdančių oro vežėjų saugos kultūrą, atsižvelgiant į tai, kad aukšto lygio organizacijos saugos kultūra ir saugos pranešimų teikimo kultūra yra esminė efektyvios saugos valdymo sąlyga.

	Uždavinys	Vykdo
	Vykdančių oro vežėjų priežiūrą atliekamas vežėjų organizacijų saugos kultūros vertinimas pagal EASA parengtą metodiką	Viešoji įstaiga Transporto kompetencijų agentūra (TKA)

#### 4. Saugos valdymas

##### 4.1. SYS.MST.0001 Teikti pirmenybę darbui su valstybine saugos programa

Šiuo uždaviniu siekiama užtikrinti, kad būtų laikomasi Europos Sąjungos ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (angl. *International Civil Aviation Organisation*, ICAO) aviacijos saugos standartų, įgyvendinti veiksmingą VSP, į aviacijos saugos rizikų mažinimą orientuotą valstybės saugos valdymo politiką.

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	Siekiant veiksmingo saugos valdymo koordinavimo, užtikrinti valstybės institucijų ir aviacijos organizacijų tinkamą bendradarbiavimą	Visos organizacijos
2.	Užtikrinti veiksmingą reikalavimų, taikomų už aviacijos priežiūrą atsakingai TKA, įgyvendinimą ir priežiūros srityje nustatomų trūkumų efektyvų taisymą	TKA
3.	Užtikrinti reikiamus išteklius, reikalingus tinkamai aviacijos priežiūrai vykdyti ir aviacijos saugos valdymo elementams diegti, siekiant efektyvaus VSP įgyvendinimo	Susisiekimo ministerija (SM), TKA, Lietuvos transporto saugos administracija (LTSA)
4.	Užtikrinti, kad inspektoriai turėtų reikiamą kompetenciją, kuri padėtų pereiti prie rizika ir veiklos rezultatais grindžiamos priežiūros	TKA
5.	Užtikrinti, kad būtų įdiegta rizikos veiksniais paremta (RBO) ir veiklos rezultatais paremta (PBO) saugos valdymo politika ir procedūros	TKA
6.	Užtikrinti, kad saugos duomenų rinkimo, analizės, keitimosi jais ir jų apsaugos politika ir procedūros atitiktų Reglamentą (ES) Nr. 376/2014	TKA
7.	Užtikrinti, kad būtų sukurtas procesas, skirtas saugos veiklos rodikliams nustatyti valstybės lygmeniu	Visos organizacijos (koordinuojanti institucija TKA)
8.	Periodiškai peržiūrėti saugos tikslus, saugos veiklos rodiklius ir siektinas jų reikšmes	Valstybinė aviacijos saugos komisija
9.	Užtikrinti, kad VSP ir VASP būtų reguliariai peržiūrimos ir vertinamos	Valstybinė aviacijos saugos komisija
10.	Užtikrinti VSP ir VASP dokumentų viešinimą ir dalijimąsi su kitomis valstybėmis narėmis ir EASA	Valstybinė aviacijos saugos komisija; TKA

##### 4.2. SYS.MST.0002 Saugos valdymo sistemų skatinimas

Saugos skatinimas, kaip vienas iš saugos valdymo sistemų pagrindinių ramsčių, padeda plėtoti aukšto lygio saugos kultūrą, gerina pranešimų apie aviacijos įvykius sistemą, prisideda prie saugos užtikrinimo, padeda siekti bendro SMS principų ir reikalavimų supratimo visose aviacijos srityse.

Europos saugos skatinimo tinklo (angl. *Safety Promotion Network*, SPN), Saugos valdymo tarptautinės bendradarbiavimo grupės (angl. *Safety Management International Collaboration Group*, SMICG) bei kitų šaltinių pagrindu rengiama saugos informacija turi būti veiksmingai platinama, kad pasiektų aviacijos organizacijas ir skatintų jų pastangas efektyviai įgyvendinti SMS principus savo veikloje.

	Uždavinys	Vykdo
--	-----------	-------

Skatinti saugos informacijos platinimą, dalytis specializuotų grupių, pavyzdžiui, SMICG, skelbiama informacija, kad organizacijos galėtų ja naudotis siekdamas efektyvaus SMS principų įgyvendinimo	TKA
---	-----

#### 4.3. SYS.MST.0026 SMS vertinimas

Siekdama vykdyti rizika ir veiklos rezultatais grindžiamą aviacijos organizacijų priežiūrą ir jų saugos valdymo sistemų vertinimą, TKA naudoja EASA parengtą valdymo sistemos vertinimo priemonę (EASA *Management System Assessment Tool*: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/management-system-assessment-tool>). TKA teikia EASA grįžtamąją informaciją apie naudojamą priemonę, siekiant ją standartizuoti ir nuolat tobulinti.

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	Periodiškai teikti atsiliepimus apie EASA valdymo sistemos vertinimo priemonės naudojimą (EASA renka atsiliepimus kiekvienais metais balandžio ir spalio mėnesiais vykdydama periodinę sisteminių duomenų rinkimo kampaniją)	TKA
2.	Teikti pastabas ir pasiūlymus dėl EASA valdymo sistemos vertinimo priemonės tobulinimo	TKA

#### 4.4. SYS.MST.0028 Valstybės aviacijos saugos plano parengimas ir vykdymas

VASP – tai pagrindinis planavimo dokumentas, kuriuo nustatoma strateginė valstybės aviacijos saugos valdymo kryptis atitinkamam laikotarpiui. Šiame plane išvardijamos nacionalinės saugos problemos, nustatomi nacionaliniai aviacijos saugos tikslai ir uždaviniai, pateikiamos iniciatyvos, skirtos identifikuotoms saugos rizikoms mažinti ir nacionaliniams saugos tikslams bei uždaviniams įgyvendinti. Valstybės aviacijos saugos valdymo sistema turi užtikrinti periodišką šio dokumento peržiūrą, kad informacija išliktų aktuali ir atitiktų esamus aviacijos sistemos iššūkius.

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	Paskelbti VASP, kad būtų laisvai prieinamas visai aviacijos bendruomenei	SM, LTSA, TKA, Valstybės sienos apsaugos tarnyba (VSAT)
2.	Peržiūrėti VASP atsižvelgus į EPAS ir valstybės mastu surinktą informaciją apie saugos rizikas	TKA, LTSA
3.	Patikslinti aviacijos saugos tikslus ir rodiklius, atsižvelgiant į naujausią VASP versiją	Visos organizacijos (koordinuojanti institucija TKA)

#### 4.5. SYS.LT.0001 Administraciniai susitarimai su kompetentingomis teisingumo vykdymo valdžios institucijomis

Siekiant puoselėti teisingumo kultūros, pagal kurią asmenys nėra baudžiami už savo veiksmus, neveikimą ar priimtus sprendimus, atitinkančius jų patirtį ir pasirengimą, tačiau didelis aplaidumas, tyčiniai pažeidimai ir kenkėjiški veiksmai netoleruojami, turi būti užtikrintas pranešėjo, pranešusio apie aviacijos saugos pažeidimus, konfidencialumas, o pranešėjo informacija neturi būti naudojama kaltei ar atsakomybei nustatyti arba kitu nei aviacijos saugos palaikymas ar gerinimas tikslu.

TKA ir kompetentingos teisingumo vykdymo valdžios institucijos tarpusavyje bendradarbiauja pagal išankstinius administracinius susitarimus. Išankstiniais administraciniais susitarimais siekiama užtikrinti, kad būtų suderintas poreikis tinkamai vykdyti teisingumą ir būtų galimybė nuolat gauti saugos informaciją.

Nr.	Uždavinys	Vykdo
-----	-----------	-------

1.	Tarp atitinkamų institucijų pasirašyti išankstinius administracinius susitarimus, kuriais siekiama užtikrinti, kad būtų suderintas poreikis tinkamai vykdyti teisingumą ir būtų galimybė nuolat gauti saugos informaciją	TKA, Teisingumo ministerija (TM), LTSA
2.	Vykdyti susitarimus, juos periodiškai peržiūrėti	TKA, TM

## 5. Žmogiškieji veiksniai ir žmogaus veiklos efektyvumas

### 5.1. SYS.MST.0037 Skatinti bendrą žmoniškųjų veiksmų supratimą ir priežiūrą

Žinios apie žmoniškuosius veiksmus yra viena iš kompetencijų, kurias turi turėti TKA specialistai, atliekantys priežiūros, o LTSA specialistai – teisinio reguliavimo funkcijas. EASA rengia rekomendacinę medžiagą, padedančią siekti bendro žmoniškųjų veiksmų supratimo ir priežiūros, įgyvendinti kompetencijos sistemą, planuoti ir vykdyti atitinkamų reguliavimo institucijų darbuotojų mokymus.

Reguliavimo ir priežiūros funkcijas vykdančių specialistų kompetencijų sistemos rengiamos ir tobulinamos atsižvelgus į EASA parengtą rekomendacinę medžiagą, padedančią siekti bendro žmoniškųjų veiksmų supratimo, ir priemonės, padedančias įgyvendinti kompetencijų sistemą, planuoti ir vykdyti atitinkamų reguliavimo institucijų darbuotojų mokymus.

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	Organizuoti kompetencijų sistemos įgyvendinimą, planuoti ir vesti mokymus atitinkamiems reguliavimo ir priežiūros srities darbuotojams	TKA, LTSA
2.	Stiprinti reguliavimo ir priežiūros funkcijas vykdančių institucijų darbuotojų žmoniškojo veiksmo kompetencijas	TKA, LTSA

### 5.2. SYS.MST.0034 Priežiūros pajėgumai (tikslinė sritis): skrydžio laiko specifikacijų schemos

Valstybės užtikrina, kad TKA turėtų reikiamą kompetenciją tvirtinti ir prižiūrėti oro vežėjų skrydžio laiko specifikacijų sistemas, ypač tas, kurios apima nuovargio rizikos valdymą.

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	Stebėti EASA orlaivių naudojimo (skrydžiams) ( <i>angl. Air Operations, OPS</i> ) srities standartizavimo informaciją operatorių skrydžio laiko specifikacijų schemų įgyvendinimo srityje siekiant pritaikyti gerąją praktiką vykdančios šios srities valstybinę priežiūrą	TKA
2.	Oro vežėjo pažymėjimų ( <i>angl. Air Operator Certificate, AOC</i> ) turėtojai (CAT) turi užtikrinti, kad jų skrydžių laiko planavimas atitiktų taikomus reikalavimus	Vežėjai
3.	Vykdančią priežiūrą daug dėmesio skirti organizacijų taikomų procesų, reikalingų efektyviam nuovargio rizikų valdymui, tinkamam įgyvendinimui	TKA

### 5.3. Orlaivių sekimas, gelbėjimo operacijos ir avarių tyrimas

Taikyti bendrąsias Europos Sąjungos lygmens priemones, aprašytas EPAS.

## 6. Priežiūra ir standartizavimas

### SYS.MST.0032 Priežiūros gebėjimai / pagrindinės sritys

Tikslas išlaikyti veiksmingą priežiūros lygį ir nuolatinį gebėjimą vykdyti priežiūros funkcijas:

- užtikrinant pakankamą tinkamai kvalifikuotų darbuotojų, vykdančių priežiūros funkcijas, skaičių;



- užtikrinant bendradarbiavimą priežiūros srityje su EASA ir kitomis ES valstybių narių priežiūros institucijomis, kad būtų vienodai taikomi nustatyti reikalavimai;
- užtikrinti tinkamą aviacijos organizacijų valdymo sistemų priežiūrą.

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	Užtikrinti tvarų finansavimą, kad TKA užtikrintų nuolatinį gebėjimą vykdyti priežiūros funkcijas, atitinkančias EASA priežiūros sistemą	TKA, SM
2.	Užtikrinti, kad būtų pakankamai darbuotojų, galinčių vykdyti saugos priežiūros pareigas	TKA
3.	Vykdyti darbuotojų žinių ir gebėjimų vertinimą, stebėseną ir tobulinimą, siekiant užtikrinti kvalifikacijos lygį, atitinkantį šiuolaikinę aviacijos aplinką	TKA
4.	Vykdyti bendradarbiavimą priežiūros srityje visuose aviacijos sektoriuose užtikrinant, kad kiekvienos aviacijos organizacijos veikla būtų tinkamai įvertinta ir tinkamai prižiūrima	TKA
5.	Užtikrinti aviacijos organizacijų priežiūros veiklą ir organizacijų saugos veiklos rezultatų stebėseną bei analizę	TKA

### III SKYRIUS PERSONALO KOMPETENCIJA

Gerai parengto ir kompetentingo aviacijos personalo prieinamumas yra labai svarbus aviacijos pramonės saugai ir atsparumui. Rinkoje atsirandant naujoms technologijoms ir veiklos koncepcijoms, aviacijos sistemai nuolat sudėtingėjant, labai svarbu turėti tinkamą kompetenciją ir pritaikyti mokymo metodus, kad būtų galima susidoroti su naujais iššūkiais. Ne mažiau svarbu, kad aviacijos personalas pasinaudotų naujų technologijų teikiamomis galimybėmis didinti saugą.

Šiame skyriuje nustatytais priemonėmis siekiama užtikrinti nuolatinį viso aviacijos personalo kompetencijos tobulinimą.

#### 7. Bendros kompetencijos

##### CPT.MST.0033 Kalbos mokėjimo reikalavimai

Kalbos mokėjimas laikomas labai svarbiu aviacijos saugos elementu, todėl EASA kartu su ICAO deda pastangas, kad būtų supaprastinta ir suderinta su kalbos mokėjimo reikalavimais (angl. *Language Proficiency Requirements*, LPR) susijusi veikla, taip pat optimizuota valstybėms narėms ir pramonei teikiama parama. LPR yra svarbūs ne tik pilotams ir skrydžių vadovams, bet ir tam tikriems aerodromo darbuotojams, pavyzdžiui, transporto priemonių vairuotojams, ir šis reikalavimas neseniai atsispindėjo aerodromų reglamento pakeitimuose, padarytuose 2020 m. spalio 8 d. Komisijos deleguotuoju reglamentu (ES) 2020/2148, kuriuo dėl kilimo ir tūpimo takų saugos ir oro navigacijos duomenų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 139/2014.

Būtina dalytis gerąja patirtimi, nustatyti tobulintinas sritis, kad būtų galima įgyvendinti vienodus ir suderintus kalbos mokėjimo reikalavimus.

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	EASA standartizavimo veiklos metu teikti grįžtamąjį ryšį EASA dėl LPR įgyvendinimo	TKA
2.	Įgyvendinant LPR remtis ICAO Doc 9835 ICAO kalbų mokėjimo reikalavimų įgyvendinimo vadovu ( <i>Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements</i> )	TKA

3.	Nuolat stebėti LPR įgyvendinimą, kad būtų užtikrintas tinkamas bendravimo kalbos mokėjimo lygis	TKA
----	---	-----

### 8. Skrydžio įgulos

#### **SYS.MST.0036 Piloto mėgėjo licencijos / lengvojo orlaivio piloto licencijos programos dalies „Meteorologinė informacija“ mokymosi tikslai**

Parengti piloto mėgėjo licencijos (angl. *Private Pilot Licence*, PPL) / lengvojo orlaivio piloto licencijos (angl. *Light Aircraft Pilot Licence*, LAPL) programos dalies „Meteorologinė informacija“ neakademiniio pobūdžio mokymosi tikslus, susijusius su:

- praktiniu antžeminių meteorologinių radarų interpretavimu;
- praktiniu meteorologinių palydovinių vaizdų interpretavimu;
- prognozėmis naudojantis skaitmeninių orų prognozių modeliais.

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	Peržiūrėti ir atnaujinti „Meteorologinės informacijos“ dalies mokymų programų tikslus siekiant sustiprinti PPL ir LAPL pilotų kompetenciją skaitmeninės meteorologinės informacijos srityje	Patvirtinta mokymo organizacija (angl. <i>Approved Training Organisation</i> , ATO), deklaruotoji mokymo organizacija (angl. <i>Declared Training Organisation</i> , DTO), TKA
2.	Papildyti meteorologijos egzaminų klausimyno duomenų banką	TKA

### 9. Keleivių salono įgulos nariai

Taikyti bendrąsias ES lygmens priemones, aprašytas EPAS.

### 10. Aviacijos techninės priežiūros personalas

**SYS.MST.0035 Priežiūros vykdymas / dėmesio sritis: sukčiavimo atvejai pagal 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo IV priedo 147 dalį**

Pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014 IV priedą (147 dalį) patvirtintos techninės priežiūros mokymo organizacijos (TPMO) atlieka svarbų vaidmenį aviacijos techninės priežiūros personalo mokymų srityje. Todėl labai svarbu, kad tokios organizacijos ir priežiūros institucijos užtikrintų, kad kompetencijos lygis būtų pasiektas sąžiningai ir teisingai.

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	Užtikrinti informacijos apie galimus sukčiavimo atvejus perdavimą TKA	TPMO
2.	Užtikrinti, kad veiktų pranešimų apie galimus sukčiavimo atvejus kanalai; atlikti patikrinimus egzaminavimo vietose	TKA
3.	Dalintis informacija su EASA	TKA

### 11. Oro eismo paslaugų valdymo ir oro navigacijos paslaugas teikiantis personalas

Taikyti bendrąsias Europos Sąjungos lygmens priemones, aprašytas EPAS.

## IV SKYRIUS SKRYDŽIŲ VYKDYMAS. LĒKTUVAI

### 12. CAT ir NCC skrydžiai

Atsižvelgus į saugos rizikas ir remiantis saugos statistika (pvz., EASA 2022 m. saugos apžvalga: *EASA Annual Safety Review 2022*: <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/easa-annual-safety-review-2022-published>) daugiausia dėmesio Europos aviacijos saugos valdymui skiriama CAT ir NCC skrydžių srityje.

#### 12.1. OPR.MST.0024 Deramas dėmesys civilinių skrydžių saugai

Turi būti pranešama apie incidentus, susijusius su civilinių ir karinių orlaivių pavojingais suartėjimais, taip pat apie atvejus, kai kariniai orlaiviai nebendradarbiauja su oro eismo valdymo tarnybomis. Tai ypač aktualu skrydžiams oro erdvėje virš Baltijos jūros. Atsižvelgdama į šią padėtį ir galimą pavojų civilinės aviacijos saugai, Europos Komisija įgaliojo EASA atlikti techninę praneštų įvykių analizę. EASA nuolat stebi iš valstybių narių gaunamą saugos informaciją siekdama nustatyti atitinkamas priemones, pavyzdžiui, leidžiami konfliktų zonų saugos informaciniai biuletiniai (angl. *Conflict Zone Information Bulletin, CZIB*), rengiama informacinė medžiaga apie susijusias saugos rizikas. Turi būti siekiama, kad priežiūros srityje esančių organizacijų valdymo sistemos tinkamai įvertintų prieinamą informaciją apie susijusias saugos rizikas.

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	Užtikrinti informacijos apie rizikas, susijusias su valstybės orlaivių skrydžiais ir skrydžiais arti karinių konfliktų zonų, sklaidą	TKA
2.	Užtikrinti pranešimų apie įvykius, susijusius su karinių orlaivių skrydžiais ar karinio konflikto poveikiu civilinių skrydžių vykdymui, teikimą TKA	Vežėjai, akcinė bendrovė „Oro navigacija“ (ON), Krašto apsaugos ministerija (KAM)
3.	Užtikrinti informacijos apie atitinkamus įvykius įtraukimą į saugos informacijos duomenų bazę; užtikrinti dalijimąsi šia informacija su kitomis valstybėmis narėmis ir EASA	TKA

#### 12.2. OPR.MST.0030 SESAR sprendimų, kuriais siekiama sumažinti susidūrimų ore riziką, įgyvendinimas

TKA kartu su akcine bendrove „Oro navigacija“ turėtų įvertinti poreikį įgyvendinti SESAR sprendimus (*SESAR Solutions Catalogue 2021 Fourth edition*: <https://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/SESAR%20Solutions%20Catalogue%202021%20small.pdf>), susijusius su patobulintais išpėjimais apie trumpalaikius konfliktus (*short-term conflict alerts, STCA*) ir (arba) sustiprintais saugos tinklais (*enhanced safety nets*).

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	Įvertinti SESAR sprendimų įgyvendinimo poreikį	ON, TKA
2.	Užtikrinti, kad SESAR sprendimai būtų įgyvendinami pagal poreikį	ON

#### 12.3. OPR.MST.0003 Nuolatinis dialogas su savo orlaivių naudotojais dėl skrydžio duomenų stebėsenos (FDM) programų

Turi būti palaikomas nuolatinis dialogas su orlaivių naudotojais dėl skrydžio duomenų stebėsenos (angl. *Flight Data Monitoring, FDM*) programų, skatinant FDM naudojimą ir apsikeitimą gerąja patirtimi ir raginant orlaivių naudotojus naudotis Europos operatorių skrydžio duomenų stebėsenos forumu (angl. *European Operators Flight Data Monitoring Forum, EOFDM*) ir panašių saugos iniciatyvų parengtais gerosios praktikos dokumentais.

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	Paskelbti informaciją apie EOFDM TKA tinklalapyje	TKA
2.	Dalyvauti EASA rengiamuose seminaruose FDM tema	TKA, vežėjai
3.	Skatinti ir propaguoti FDM programų naudojimą skrydžio duomenų analizei	TKA

#### 12.4. OPR.MST.0019 Geresnis supratimas apie vežėjų valdymo struktūras

Išaugęs aviacijos pramonės sudėtingumas sudaro prielaidas formuoti naujiems verslo modeliams, kurie pasižymi kitokiais nei tradiciniai organizacijos valdymo struktūros formavimo, pagrindinių darbuotojų atsakomybių nustatymo principais. EASA parengė specialią rekomendacinę medžiagą „Praktinis vadovas: su naujais komercinio oro transporto veiklos vykdytojų verslo modeliais susijusių pavojų valdymas“ (angl. *Management of Hazards Related to New Business Models of Commercial Air Transport Operators*), 2022 m. išleistos „Grupės operacijų priežiūros gairės“ (angl. *Guidance for the Oversight of Group Operations*).

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	Atsižvelgus į pasirinktą veiklos modelio specifiką, užtikrinti, kad operatoriaus valdymo sistema būtų orientuota į saugos klausimų nustatymą ir saugos rizikos valdymą	TKA
2.	Susipažinti su EASA parengta informacija ir gebėti ją veiksmingai taikyti atliekant organizacijų valdymo sistemų priežiūrą	TKA

#### 12.5. OPR.MST.0041 Sraigtasparnių AOC patvirtinimų, procedūrų ir dokumentų derinimas

Netaikoma, nes Lietuvoje nėra komercinę veiklą vykdančių sertifikuotų sraigtasparnių operatorių.

#### 13. Specialieji skrydžiai lėktuvais

Specialiesiems skrydžiams lėktuvais (angl. *specialised operations (aerial work)*, SPO) taikomos bendrosios Europos Sąjungos lygmens priemonės, aprašytos EPAS.

## V SKYRIUS SKRYDŽIAI SRAIGTASPARNIAIS

#### 14. Skrydžiai sraigtasparniais

EPAS identifikuoja 3 pagrindines su sraigtasparnių skrydžiais susijusias saugos problemas:

- netinkamų intervalų išlaikymas skrydžiuose, vykdomuose pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VST);
- sraigtasparnių keliamieji skrydžiai;
- nepakankamas atstumas nuo kliūčių skrydžiuose žemame aukštyje, kylant ir tupiant.

Šioms problemoms spręsti EPAS numatyti uždaviniai būtini ES mastu, susiję su naujų reikalavimų nustatymu, saugos informacijos platinimu, taip pat su mokslinių tyrimų veikla. Valstybėms narėms šioje srityje yra priskirti du uždaviniai, susiję su saugos skatinimu ir SESAR sprendimų įgyvendinimu.

##### 14.1. ROT.MST.0015 Saugos skatinimas

Tikslinga TKA periodiškai bendradarbiaujant su sraigtasparnių naudotojais organizuoti sraigtasparnių saugos renginius. Rekomenduojama naudotis Europos sraigtasparnių saugos grupės (angl. *European Helicopter Safety Team*, EHEST), Tarptautinės sraigtasparnių saugos grupės (angl. *International Helicopter Safety Team*, IHST), Europos saugos skatinimo tinklo sraigtasparnių grupės (angl. *European Safety Promotion Network Rotorcraft*, ESPN-R;

<https://www.easa.europa.eu/en/domains/safety-management/safety-promotion/european-safety-promotion-network-rotorcraft-espnr>) ar kitų šaltinių saugos skatinimo medžiaga.

	Uždavinys	Vykdo
	Koordinuoti su sraigtasparnių naudotojais sraigtasparnių saugos renginių organizavimą ir informacinės medžiagos platinimą, siekiant gerinti žinias apie skrydžių saugą	TKA

#### 14.2. ROT.MST.0031 SESAR sprendimų įgyvendinimas

2023 metais EASA iš naujo įvertino EPAS suderinamumą su SESAR programa ir galimai patikslins įgyvendinimui reikalingas priemones.

	Uždavinys	Vykdo
	Įvertinti poreikį įgyvendinti su sraigtasparnių skrydžiais susijusias SESAR priemones	TKA, ON

## VI SKYRIUS BENDROJI AVIACIJA

### 15. Bendroji aviacija

Pastaraisiais metais dėl avarių, susijusių su mokomaisiais ir pramoginiais lėktuvais, bendroji aviacija tapo vienu iš aviacijos sektorių, kuriame kasmet žūsta daugiausia žmonių visoje Europoje. Remiantis EASA atliktos 2021 metų saugos analizės duomenimis, galima išskirti tris pagrindines saugos rizikas, susijusias su nekomerciniais tikslais naudojamų mažų lėktuvų (MTOM iki 5 700 kg) skrydžiais: orlaivio valdymo praradimas, susidūrimai su kliūtimis ir techninės problemos.

Šioms ir kitoms rizikoms mažinti numatytos priemonės Europos mastu yra nustatytos EPAS. Šiame skyriuje nustatomos priemonės, skirtos įgyvendinti nacionaliniu lygmeniu.

#### 15.1. GAO.MST.0025 Saugos informacijos sklaidos gerinimas

Turi būti aktyviau įsitraukiama į saugos skatinimo ir mokymo medžiagos sklaidą, ši medžiaga turėtų būti platinama kompetentingoms institucijoms, asociacijoms, skraidymo klubams ir draudimo bendrovėms, orientuojantis į skrydžių instruktorius ir (arba) po ir prieš skraidymo sezoną organizuojant skrydžių saugos seminarus svarbiausiais bendrosios aviacijos saugos klausimais.

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	Platinti bendrajai aviacijai aktualią saugos informaciją. Apsikeisti saugos informacija	TKA
2.	Organizuoti seminarus / susitikimus skrydžių saugos klausimais	TKA

#### 15.2. GAO.MST.0027 Saugos kultūros ugdymas bendrojoje aviacijoje

Šia priemone siekiama bendrojoje aviacijoje skatinti aviacijos saugos kultūrą, palaikančią tinkamą saugos elgesį ir skatinančią pranešti apie aviacijos saugos įvykius ar galimus pavojus. Saugos kultūros įgyvendinimo srityje remtis EASA sukurta ir viešinama informacine medžiaga aviacijos saugos klausimais, kurią galima rasti EASA tinklalapyje (<https://www.easa.europa.eu/community/ga>) ar EASA „Youtube“ kanale (GA Season Opener Day 1 – Be Ready and Fly Safely Introduction – YouTube [https://www.youtube.com/watch?v=tCV1E8CejuA&list=PLYhk72r7SyLJPYbQ3vw4XULi7qNryLg7X&index=13&t=139s&ab\\_channel=Together4Safety](https://www.youtube.com/watch?v=tCV1E8CejuA&list=PLYhk72r7SyLJPYbQ3vw4XULi7qNryLg7X&index=13&t=139s&ab_channel=Together4Safety)).

	Uždavinys	Vykdo
--	-----------	-------

Skatinti pranešimų apie įvykius svarbą dalijantis saugos informacija, organizuojant saugos renginius / seminarus	TKA
--	-----

### 15.3. GAO.MST.0038 Oro erdvės sudėtingumas ir eismo spūstys

Igyvendinant pokyčius, susijusius su oro erdvės konfigūracija ir turinčius įtaką nevaldomam oro eismui, turi būti vertinami oro erdvės sudėtingumo ir eismo spūsčių faktoriai, kaip turintys didelę įtaką aviacijos saugai.

	Uždavinys	Vykdo
	Įvertinti poreikį įgyvendinti priemones, numatytas Europos oro erdvės pažeidimų rizikų mažinimui skirtų veiksmų plane (angl. <i>European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction (EAPAIRR)</i> ).	ON, TKA

## VII SKYRIUS DIZAINAS IR GAMYBA

Taikomos bendrosios Europos Sąjungos lygmens priemonės, aprašytos EPAS.

## VIII SKYRIUS TECHNINĖ PRIEŽIŪRA IR NEPERTRAUKIAMOJO TINKAMUMO SKRAIDYTI VALDYMAS

Taikomos bendrosios Europos Sąjungos lygmens priemonės, aprašytos EPAS.

## IX SKYRIUS ORO EISMO VALDYMAS IR ORO NAVIGACIJOS PASLAUGOS (ATM / ANS)

Taikomos bendrosios Europos Sąjungos lygmens priemonės, aprašytos EPAS.

## X SKYRIUS AERODROMAI IR ANTŽEMINĖS PASLAUGOS

### 16. Aerodromai

Šiame poskyryje aptariamas aerodromų projektavimas ir eksploatavimas, taip pat aerodromų operatoriai, daugiausia dėmesio skiriant saugai ir galimos rizikos valdymui. Galutinis tikslas – išlaikyti vienodą aukštą saugos lygį, taikomą visose Europos Sąjungos valstybėse narėse, užtikrinant atitiktį ICAO SARP.

### ADR.MST.0029 SESAR kilimo ir tūpimo tako saugos sprendimų įgyvendinimas

Vykdydamos valstybinį saugos valdymą TKA, LTSA kartu su aerodromų operatoriais, vežėjais ir oro navigacijos paslaugų tiekėju (ONPT) turi įvertinti poreikį įgyvendinti susijusius SESAR sprendimus.

Nr.	Uždavinys	Vykdo
1.	Įvertinti poreikį įgyvendinti SESAR sprendimus	TKA, akcinė bendrovė Lietuvos oro uostai (LTOU), ON

2.	Įvertinti poreikį įgyvendinti Pasaulinio išriedėjimo iš kilimo ir tūpimo tako prevencijos veikslių plano (angl. <i>Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions</i> , GAPPRE: <a href="https://www.eurocontrol.int/publication/global-action-plan-prevention-runway-excursions-gappre">https://www.eurocontrol.int/publication/global-action-plan-prevention-runway-excursions-gappre</a> ) priemonės ir įtraukti jas į VSP	TKA, LTOU, ON
----	---	---------------

### **17. Antžeminių paslaugų teikimas**

Taikomos bendrosios ES lygmens priemonės, aprašytos EPAS.

## **XI SKYRIUS**

### **BEPILOČIŲ ORLAIVIŲ SISTEMOS IR PILOTUOJAMI VERTIKALOUS KILIMO ORLAIVIAI**

Taikomos bendrosios Europos Sąjungos lygmens priemonės, aprašytos EPAS.

## **XII SKYRIUS**

### **NAUJOS TECHNOLOGIJOS IR KONCEPTAI**

Taikomos bendrosios Europos Sąjungos lygmens priemonės, aprašytos EPAS.

## **XIII SKYRIUS**

### **APLINKOS APSAUGA**

Taikomos bendrosios Europos Sąjungos lygmens priemonės, aprašytos EPAS.

**XIV SKYRIUS**  
**SAUGOS TIKSLAI, SAUGOS VEIKSMINGUMO RODIKLIAI**

**18. Saugos tikslai ir rodikliai, stebimi valstybės lygmeniu**

**18.1. Su valstybės aviacijos sistema susiję saugos tikslai ir rodikliai**

Saugos tikslas	Saugos veiksmingumo rodiklis	Siektinas rezultatas	Atsakinga institucija / organizacija
Efektyviai įgyvendinti priežiūrą vykdančioms kompetentingoms institucijoms taikomus ES reglamentų reikalavimus	TKA efektyviai identifikuoja organizacines ir veiklos rizikas, turinčias įtaką gebėjimui vykdyti kompetentingos institucijos funkcijas	TKA struktūra, personalas, priežiūros pajėgumai atitinka ES reikalavimus	TKA
Tinkamai reaguoti į nustatomus trūkumus valstybinės priežiūros srityje ir įgyvendinti taisomąsias priemones siekiant nuolatinio tobulėjimo	EASA arba ICAO vizitų metu identifiukuoti trūkumai ištaisomi per nustatytą laiką	Mažiausiai 90 proc. ICAO ir EASA trūkumų ištaisoma laiku	TKA, LTSA, TM (pagal kompetenciją)
Lietuvoje taikomi aviacijos saugos standartai ir procedūros atitinka ICAO standartus ir ES reikalavimus	Pasaulinės saugos priežiūros auditų programos (angl. <i>Universal Safety Oversight Audit Programme</i> , USOAP) efektyvaus įgyvendinimo indeksas	USOAP efektyvaus įgyvendinimo indekso didėjimo tendencija visose srityse	TKA, LTSA, TM (pagal kompetenciją)
	Neatidėliotinos saugos problemos (angl. <i>Immediate Safety Concern</i> , ISC) – EASA audituose, reikšmingos saugos problemos (angl. <i>Significant Safety Concern</i> , SSC) – ICAO audituose	EASA ir ICAO audituose nenustatoma ISC ar SSC	TKA, LTSA, TM (pagal kompetenciją)
	Naujų reikalavimų įgyvendinimas	Laiku identifiukuojami pokyčiai tarptautinių reikalavimų srityje. Nauji reikalavimai įgyvendinami laiku	TKA, LTSA



Užtikrinti, kad kiekvienos organizacijos veikla būtų tinkamai įvertinta ir tinkamai prižiūrima	Priežiūros plano vykdymas	Priežiūros planas vykdomas TKA strateginiame plane nustatyta tvarka	TKA
	Rizikos vertinimu grįstos priežiūros įgyvendinimas	Įdiegti procesai ir priemonės, užtikrinančios rizikos vertinimu grįstos priežiūros įgyvendinimą	TKA
	Inspektorių kompetencijos užtikrinimas, kvalifikacijos palaikymas ir stebėseną	Inspektorių kvalifikacija atitinka pavestas priežiūros užduotis. Užtikrinta kvalifikacijos palaikymo ir stebėsenos sistema	TKA
	Bendradarbiavimas su kitomis kompetentingomis institucijomis	Vykdomas bendradarbiavimas, užtikrintas apsisveikimas informacija su kitos ES šalies kompetentinga institucija dėl Lietuvos organizacijos, vykdančios veiklą kitoje šalyje, priežiūros	TKA

### 18.2. Su VSP įgyvendinimu susiję saugos tikslai ir rodikliai

Saugos tikslas	Saugos veiksmingumo rodiklis	Siektinas rezultatas	Atsakinga institucija / organizacija
Peržiūrėti ir atnaujinti VSP ir VASP reaguojant į besikeičiančią aviacijos veiklos aplinką bei identifikuojamas aviacijos saugos rizikas	Paskelbta VSP ir VASP	VSP ir VASP kasmet peržiūrimi siekiant užtikrinti, kad planuojami veiksmai ir nustatyti tikslai yra aktualūs	LTSA
	Skirtumų analizė	Atlikta skirtumų tarp esamų VSP elementų, nustatytų procesų ir reikalavimų, užtikrinančių efektyvų VSP įgyvendinimą, (GAP) analizė.	LTSA
Veiksmingas saugos valdyme dalyvaujančių valstybės institucijų veiklos koordinavimas	Ištekliai, reikalingi darbui su VSP ir VASP	Atliktas įvertinimas ir užtikrinti pakankami žmogiškieji ištekliai, skirti darbui su VSP ir VASP	SM
	Įsteigta Valstybinė aviacijos saugos komisija	Vyksta komisijos posėdžiai	Valstybinė aviacijos saugos komisija
	Aiškūs atsakomybių ir vaidmenų paskirstymas VSP ir VASP veikloje	VSP ir VASP dokumentai rengiami vadovaujantis projekcinio valdymo principais	LTSA

		bendradarbiaujant visoms susijusioms institucijoms	
Nustatyti pagrįstus ir aktualius saugos tikslus ir saugos rodiklius	Saugos tikslų ir rodiklių nustatymo, jų peržiūros procesas	Procesas yra apibrėžtas ir vykdomas	TKA
	Saugos duomenų analizė	Skiriami pakankami ištekliai saugos duomenų analizei atlikti Saugos duomenų analizės procesai ir priemonės užtikrina VASP rengti reikalingų duomenų pateikimą	TKA
	Statistiniai skrydžių duomenys	Mechanizmas, užtikrinantis pagrindinių statistinių duomenų, susijusių su skrydžių vykdymu, rinkimą (pvz., skrydžių skaičius bendrojoje aviacijoje)	TKA
SMS principai yra plačiai taikomi ir efektyviai įgyvendinami aviacijos organizacijose	SMS priežiūros reikalavimai yra taikomi atitinkamose aviacijos veiklos srityse	Reikalavimai yra nustatyti. Inspektoriai yra tinkamai kvalifikuoti vykdyti SMS priežiūros funkcijas	TKA

### 18.3. Su aviacijos veikla susiję saugos tikslai ir rodikliai

Saugos tikslas	Saugos veiksmingumo rodiklis	Siektinas rezultatas	Atsakinga institucija / organizacija
Palaikyti aukštą aviacijos saugos lygį komercinėje aviacijoje. Užtikrinti, kad neįvyktų nė vienos aviacijos avarijos, kurios priežastys būtų susijusios su Lietuvos aviacijos sistema	Avarijų skaičius komercinėje aviacijoje (absolūtus skaičius ir santykinis, priklausantis nuo skrydžių skaičiaus), įskaitant: (A): - visas avarijas Lietuvos Respublikos (LR) teritorijoje ir - avarijas už LR teritorijos ribų, įvykusias su LR registracijos orlaiviais ar su orlaiviais, kuriais skrydžius vykdė LR kompanijos;	(A) ir (B): nė vienos avarijos	Oro vežėjai, TKA

	<p>(B):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- avarijas su LR registracijos orlaiviais ar su kitais orlaiviais, kuriais skrydžius vykdė LR kompanijos</li> </ul>		
	<p>Avarijų, per kurias buvo žūčių, skaičius komercinėje aviacijoje (absolūtus skaičius ir santykinis, priklausantis nuo skrydžių skaičiaus), įskaitant:</p> <p>(A):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- visas avarijas LR teritorijoje ir</li> <li>- avarijas už LR teritorijos ribų, įvykusias su LR registracijos orlaiviais ar su orlaiviais, kuriais skrydžius vykdė LR kompanijos;</li> </ul> <p>(B):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- avarijas su LR registracijos orlaiviais ar su kitais orlaiviais, kuriais skrydžius vykdė LR kompanijos</li> </ul>	<p>(A) ir (B): nė vienos avarijos</p>	<p>Oro vežėjai, TKA</p>
	<p>Žūčių skaičius komercinėje aviacijoje (absolūtus skaičius ir santykinis, priklausantis nuo skrydžių skaičiaus), įskaitant:</p> <p>(A):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- visas avarijas LR teritorijoje ir</li> <li>- avarijas už LR teritorijos ribų, įvykusias su LR registracijos orlaiviais ar su orlaiviais, kuriais skrydžius vykdė LR kompanijos;</li> </ul> <p>(B):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- avarijas su LR registracijos orlaiviais ar su kitais orlaiviais, kuriais skrydžius vykdė LR kompanijos</li> </ul>	<p>(A) ir (B): nė vienos žūties</p>	<p>Oro vežėjai, TKA</p>

<p>Palaikyti aukštą aviacijos saugos lygį komercinėje aviacijoje</p>	<p>Pavojingų incidentų skaičius komercinėje aviacijoje (absolūtus skaičius ir santykinis, priklausantis nuo skrydžių skaičiaus), įskaitant:</p> <p>(A):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pavojingus incidentus LR teritorijoje ir</li> <li>- pavojingus incidentus už LR teritorijos ribų, įvykusius su LR registracijos orlaiviais ar su orlaiviais, kuriais skrydžius vykdė LR kompanijos;</li> </ul> <p>(B): pavojingus incidentus su LR registracijos orlaiviu ar su kitais orlaiviais, kuriais skrydžius vykdė LR kompanijos</p>	<p>(A) ir (B): pavojingų incidentų mažėjimas (5 metų laikotarpiu)</p>	<p>Oro vežėjai, TKA</p>
<p>Palaikyti aukštą aviacijos saugos lygį bendrojoje aviacijoje. Užtikrinti, kad neįvyktų nė vienos aviacijos avarijos, kurios priežastys būtų susijusios su Lietuvos aviacijos sistema</p>	<p>Avarijų skaičius bendrojoje aviacijoje (absolūtus skaičius ir santykinis, priklausantis nuo skrydžių skaičiaus), įskaitant:</p> <p>(A): visas avarijas LR teritorijoje ir už LR teritorijos ribų, įvykusias su LR registracijos orlaiviais;</p> <p>(B): avarijas su LR registracijos orlaiviais nepriklausomai nuo avarijos vietos</p>	<p>(A) ir (B): mažėjimo tendencija</p>	<p>Visos organizacijos, vykdančios bendrosios aviacijos veiklą, TKA, LTSA</p>
	<p>Avarijų, per kurias buvo žūčių, skaičius bendrojoje aviacijoje (absolūtus skaičius ir santykinis, priklausantis nuo skrydžių skaičiaus), įskaitant:</p> <p>(A):</p>	<p>(A) ir (B): mažėjimo tendencija</p>	<p>Visos organizacijos, vykdančios bendrosios aviacijos veiklą, TKA, LTSA</p>

	<p>visas avarijas LR teritorijoje ir už LR teritorijos ribų, įvykusias su LR registracijos orlaiviais;</p> <p>(B):          avarijas su LR registracijos orlaiviais nepriklausomai nuo avarijos vietos</p>		
	<p>Žučių skaičius bendrojoje aviacijoje (absolūtus skaičius ir santykinis, priklausantis nuo skrydžių skaičiaus), įskaitant:</p> <p>(A):          visas avarijas LR teritorijoje ir už LR teritorijos ribų, įvykusias su LR registracijos orlaiviais;</p> <p>(B):          avarijas su LR registracijos orlaiviais nepriklausomai nuo avarijos vietos</p>	(A) ir (B): mažėjimo tendencija	Visos organizacijos, vykdančios bendrosios aviacijos veiklą, TKA, LTSA
Palaikyti aukštą aviacijos saugos lygį bendrojoje aviacijoje	<p>Pavojingų incidentų skaičius bendrojoje aviacijoje (absolūtus skaičius ir santykinis, priklausantis nuo skrydžių skaičiaus), įskaitant:</p> <p>(A):          pavojingus incidentus LR teritorijoje ir už LR teritorijos ribų, įvykusius pavojingus incidentus su LR registracijos orlaiviais;</p> <p>(B):          pavojingus incidentus su LR registracijos orlaiviais nepriklausomai nuo avarijos vietos</p>	(A) ir (B): mažėjimo tendencija	Visos organizacijos, vykdančios bendrosios aviacijos veiklą, TKA, LTSA
Palaikyti aukštą saugos lygį kilimo ir tūpimo įvykių saugos srityje	<p>Išriedėjimas iš kilimo ir tūpimo tako (angl. <i>Runway Excursions</i>, RE)  <i>Išriedėjimas iš kilimo ir tūpimo tako – tai nekontroliuojamas orlaivio išvažiavimas iš kilimo ir tūpimo tako kilimo ar tūpimo metu.</i></p>	<p>VASP nustatytos priemonės RE įvykių rizikai mažinti.</p> <p>Nuolat stebima pranešimų apie įvykius, susijusius su RE rizika, statistika.</p>	Oro vežėjai, TKA, ON, LTOU

	<p><i>Tai gali būti netyčinis arba tyčinis išvažiavimas, pavyzdžiui, atliekant susidūrimo vengimo manevrą.</i></p>	<p>Rizika įtraukta į organizacijų saugos rizikos valdymo procesus: atliekamas su organizacijos veikla susijusios rizikos vertinimas, nustatomas rizikos lygis, identifikuojami ir įgyvendinami rizikos valdymo veiksmai, stebimas veikslių efektyvumas.</p> <p>Rizikos valdymas įvertinamas vykdant organizacijų SMS priežiūrą.</p> <p>Neįvyko avarijų ar pavojingų incidentų, susijusių su šios srities rizika</p>	
	<p>Įriedėjimai į kilimo ir tūpimo taką (angl. <i>Runway Incursions, RI</i>)  <i>Įriedėjimas į kilimo ir tūpimo taką – tai bet kokia situacija, kai orlaivis, transporto priemonė ar asmuo yra ant kilimo ir tūpimo tako ar jo saugomoje zonoje be leidimo ar kitaip pažeidus taisykles.</i></p>	<p>VASP nustatytos priemonės RI įvykių rizikai mažinti.</p> <p>Nuolat stebima pranešimų apie įvykius, susijusių su šia rizika, statistika.</p> <p>Rizika įtraukta į organizacijų saugos rizikos valdymo procesus: atliekamas su organizacijos veikla susijusios rizikos vertinimas, nustatomas rizikos lygis, identifikuojami ir įgyvendinami rizikos valdymo veiksmai, stebimas veikslių efektyvumas.</p> <p>Rizikos valdymas įvertinamas vykdant organizacijų SMS priežiūrą.</p> <p>Neįvyko avarijų ar pavojingų incidentų, susijusių su šios srities rizika</p>	<p>Oro vežėjai, TKA, ON, LTOU</p>
	<p>Suartėjimai ir susidūrimai ore (angl. <i>Mid-Air Collision, MAC</i>)</p>	<p>VASP nustatytos priemonės MAC įvykių rizikai mažinti.</p>	<p>Oro vežėjai, TKA, ON</p>

<p>Palaikyti aukštą saugos lygį skrydžių vykdymo srityje</p>	<p><i>Situacijos ore, kai atstumas tarp orlaivių, taip pat jų santykinė padėtis ir greitis buvo tokie, kad galėjo kilti pavojus dalyvaujančių orlaivių saugai.</i></p>	<p>Nuolat stebima pranešimų apie įvykius, susijusius su šia rizika, statistika.</p> <p>Rizika įtraukta į organizacijų saugos rizikos valdymo procesus: atliekamas su organizacijos veikla susijusios rizikos vertinimas, nustatomas rizikos lygis, identifikuojami ir įgyvendinami rizikos valdymo veiksmai, stebimas veikslių efektyvumas.</p> <p>Rizikos valdymas įvertinamas vykdant organizacijų SMS priežiūrą.</p> <p>Neįvyko avarijų ar pavojingų incidentų, susijusių su šios srities rizika.</p>	
	<p>Kontroliuojamas skrydis į vietovės reljefą (angl. <i>Controlled Flight Into (or toward) Terrain, CFIT</i>)  <i>Kontroliuojamas skrydis į vietovės reljefą (arba link jo) įvyksta, kai piloto valdomas orlaivis netyčia įskrenda (arba beveik įskrenda) į vietovės reljefą, vandenį ar kliūtį. Tai apima visus atvejus, kai pažeidžiami minimalūs atstumai tarp orlaivio ir kliūties.</i></p>	<p>VASP nustatytos priemonės CFIT įvykių rizikai mažinti.</p> <p>Nuolat stebima pranešimų apie įvykius, susijusius su šia rizika, statistika.</p> <p>Rizika įtraukta į organizacijų saugos rizikos valdymo procesus: atliekamas su organizacijos veikla susijusios rizikos vertinimas, nustatomas rizikos lygis, identifikuojami ir įgyvendinami rizikos valdymo veiksmai, stebimas veikslių efektyvumas.</p> <p>Rizikos valdymas įvertinamas vykdant organizacijų SMS priežiūrą.</p>	<p>Oro vežėjai, TKA</p>

		Neįvyko avarijų ar pavojingų incidentų, susijusių su šios srities rizika	
	<p>Orlaivio kontrolės praradimas skrydžio metu (angl. <i>Loss of Control Inflight, LOC-I</i>)  <i>Tai situacija, kai pilotas visiškai arba trumpam praranda skrendančio orlaivio valdymą ir dėl to smarkiai nukrypsta nuo numatytos orlaivio skrydžio trajektorijos.</i></p>	<p>VASP nustatytos priemonės LOC-I įvykių rizikai mažinti.</p> <p>Nuolat stebima pranešimų apie įvykius, susijusių su šia rizika, statistika.</p> <p>Rizika įtraukta į organizacijų saugos rizikos valdymo procesus: atliekamas su organizacijos veikla susijusios rizikos vertinimas, nustatomas rizikos lygis, identifikuojami ir įgyvendinami rizikos valdymo veiksmai, stebimas veikslių efektyvumas.</p> <p>Rizikos valdymas įvertinamas vykdant organizacijų SMS priežiūrą.</p> <p>Neįvyko avarijų ar pavojingų incidentų, susijusių su šios srities rizika</p>	Oro vežėjai, TKA
Palaikyti aukštą saugos lygį vengiant susidūrimų orlaiviams esant ant žemės	<p>Susidūrimai ant žemės (angl. <i>Ground Collision, G-COL</i>)  <i>Situacija, kai orlaivis, judėdamas savo eiga bet kurioje oro uosto dalyje, išskyrus aktyvųjų kilimo ir tūpimo taką, susiduria su kitu orlaiviu, transporto priemone, žmogumi, gyvūnu, statiniu, pastatu ar bet kuria kita kliūtimi.</i></p>	<p>VASP nustatytos priemonės G-COL įvykių rizikai mažinti.</p> <p>Nuolat stebima pranešimų apie įvykius, susijusių su šia rizika, statistika.</p> <p>Rizika įtraukta į organizacijų saugos rizikos valdymo procesus: atliekamas su organizacijos veikla susijusios rizikos vertinimas, nustatomas rizikos lygis, identifikuojami ir įgyvendinami rizikos valdymo veiksmai, stebimas veikslių efektyvumas.</p>	Oro vežėjai, TKA, LTOU, ON



		Rizikos valdymas įvertinamas vykdant organizacijų SMS priežiūrą.	
		Neįvyko avarijų ar pavojingų incidentų, susijusių su šios srities rizika	

### 19. Saugos tikslai ir rodikliai, stebimi aviacijos organizacijų lygmeniu

Tolesnėse lentelėse pateikiamas saugos tikslų ir rodiklių, kuriuos kiekvienas veiklos vykdytojas (organizacija) analizuoja ir vertina riziką atsižvelgdamas į savo vykdomą veiklą, sąrašas.

Kiekviena organizacija savo veikloje turi atsižvelgti į papildomas rizikas, kylančias dėl besikeičiančios aplinkos, kurioje vyksta aviacijos veikla (pvz., rizikos, susijusios su COVID-19 pandemija, karu Ukrainoje). Aviacijos organizacijos privalo nuolat peržiūrėti ir atnaujinti pavojų / rizikų registrus, atsižvelgdamos į visus atitinkamus EASA išleistus saugos informacijos biuletenius (angl. *Safety Information Bulletin*, SIB), EASA ir TKA platinamus pranešimus ir saugos informaciją. Identifikuotos rizikos privalo būti tinkamai įvertintos ir valdomos vadovaujantis organizacijose įdiegtomis saugos valdymo procedūromis.

#### 19.1. Aerodromai

Saugos tikslas	Saugos veiksmingumo rodiklis	Siektinas rezultatas	Atsakinga institucija / organizacija
Nuolatinis saugos valdymo sistemos veiksmingumo gerinimas	Saugos valdymo sistemos veiksmingumas / rezultatyvumas (angl. <i>performance</i> )	Organizacijos geba išmatuoti ir įvertinti saugos valdymo veiklos rezultatus, nustatyti sritis, kuriose veiklos rezultatai turėtų būti geresni, ir stengiasi pagerinti savo veiklos rezultatus.  Organizacijos efektyviai valdo riziką, nustato saugos tikslus ir rodiklius, matuoja rizikos valdymo veiksmų saugos veiksmingumą	LTOU
	VASP priemonių įgyvendinimas	Organizacijų veiklai taikomos VASP priemonės yra įgyvendinamos	LTOU
Palaikyti aukštą saugos lygį kilimo ir tūpimo įvykių saugos srityje	Išriedėjimas iš kilimo ir tūpimo tako (RE)  Įriedėjimas į kilimo ir tūpimo taką (RI)	Organizacijos vykdo įvykių stebėseną, renka statistinius duomenis.	

		<p>Organizacijos lygmeniu apibrėžti ir patvirtinti saugos tikslai ir rodikliai (SPT / SPI) yra stebimi (siekiama mažėjimo tendencijos).</p> <p>Rizika įtraukta į organizacijų saugos rizikos valdymo procesus: atliekamas su organizacijos veikla susijusios rizikos vertinimas, nustatomas rizikos lygis, identifikuojami ir įgyvendinami rizikos valdymo veiksmai, stebimas veiksmų efektyvumas.</p> <p>Įgyvendinamos VASP nustatytos priemonės atitinkamų įvykių rizikai mažinti</p>	
Išlaikyti aukštą saugos lygį, susijusį su laukinių gyvūnų kontrole aerodrome, įskaitant galimus susidūrimus su paukščiais ir su laukiniais gyvūnais	Susidūrimai su paukščiais ir laukiniais gyvūnais	<p>Organizacijos lygmeniu apibrėžti ir patvirtinti saugos tikslai ir rodikliai (SPT / SPI) yra stebimi (siekiama mažėjimo tendencijos).</p> <p>Organizacijos įgyvendina rizikos valdymo veiksmus, stebi veiksmų efektyvumą</p>	LTOU
Palaikyti aukštą saugos lygį vengiant susidūrimų orlaiviams esant ant žemės	Susidūrimai ant žemės (G-COL)	<p>Organizacijos lygmeniu apibrėžti ir patvirtinti saugos tikslai ir rodikliai (SPT / SPI) yra stebimi (siekiama mažėjimo tendencijos).</p> <p>Organizacijos įgyvendina rizikos valdymo veiksmus, stebi veiksmų efektyvumą</p>	

## 19.2. Antžeminių paslaugų teikėjai

Saugos tikslas	Saugos veiksmingumo rodiklis	Siektinas rezultatas	Atsakinga institucija / organizacija
----------------	------------------------------	----------------------	--------------------------------------

Nuolat gerinti saugą mažinant riziką, susijusią su antžeminėmis operacijomis ir bendrąja antžeminių paslaugų veikla	Antžeminių paslaugų teikimo priemonių / įrangos techninė būklė	<p>Organizacijos identifikuoja susijusius pavojus, įgyvendina rizikos valdymo veiksmus, stebi veiksmų efektyvumą.</p> <p>Nustatytos antžeminių paslaugų teikimo priemonių / įrangos techninės priežiūros ir patikros procedūros.</p> <p>Didinamas antžeminių paslaugų personalo informuotumas apie antžeminių paslaugų įrangos būklės ir stebėsenos svarbą</p>	Antžeminių paslaugų teikėjai
	Procedūrų laikymasis perone	Organizacijos identifikuoja susijusius pavojus, įgyvendina rizikos valdymo veiksmus, stebi veiksmų efektyvumą	Antžeminių paslaugų teikėjai
	Pašalinių objektų nuolaužų (angl. <i>Foreign Object Debris</i> , FOD) atsiradimas orlaivių judėjimo zonose dėl antžeminių paslaugų teikimo veiklos	<p>Organizacijos identifikuoja susijusius pavojus, įgyvendina rizikos valdymo veiksmus, stebi veiksmų efektyvumą.</p> <p>Apie įvykius pranešama organizacijoje nustatytais pranešimų kanalais</p>	Antžeminių paslaugų teikėjai
	Susidūrimai su orlaiviais / orlaivių pažeidimai	<p>Organizacijos identifikuoja susijusius pavojus, įgyvendina rizikos valdymo veiksmus, stebi veiksmų efektyvumą.</p> <p>Apie įvykius pranešama organizacijoje nustatytais pranešimų kanalais.</p> <p>Organizacijos lygmeniu apibrėžti ir patvirtinti saugos tikslai ir rodikliai (SPT / SPI) yra stebimi (siekiama mažėjimo tendencijos)</p>	Antžeminių paslaugų teikėjai

## 19.3. ATM / ANS

Saugos tikslas	Saugos veiksmingumo rodiklis	Siektinas rezultatas	Atsakinga institucija / organizacija
Nuolatinis saugos valdymo sistemos veiksmingumo gerinimas	Saugos valdymo sistemos veiksmingumas / rezultatyvumas	Saugos valdymo sistemos veiksmingumo lygis ne žemesnis, nei ataskaitiniam periodui nustatytas Europos Komisijos ir EASA sprendimuose	ON
	VASP priemonių įgyvendinimas	Organizacijų veiklai taikomos VASP priemonės yra įgyvendinamos	ON
Užtikrinti saugų ONP teikimą	<p>Rodiklis 2022–2026 m. laikotarpiui (padarinių klasės žymuo): Avarija (AA)</p> <p>Visiškas negalėjimas teikti OEV paslaugų (AA)</p> <p>Pavojingas incidentas (A)</p> <p>Situacija, kai dėl nesaugaus OEV paslaugų teikimo kyla grėsmingas pavojus (A)</p> <p>Didelis incidentas (B)</p> <p>Situacija, kai tam tikra dalis OEV paslaugų neteikiama visiškai (B)</p> <p>Svarbus incidentas (C)</p> <p>Situacija, kai OEV paslaugų sauga truputį sumažėjusi</p>	<p>1. Ataskaitiniam laikotarpiui RP3 2021–2024 m.:</p> <p>Išlaikyti esamą saugos lygį – 0</p> <p>Išlaikyti esamą saugos lygį – 0</p> <p>Ne daugiau kaip 1 įvykis</p> <p>Išlaikyti esamą saugos lygį – 0</p> <p>Ne daugiau kaip 6 įvykiai</p> <p>Išlaikyti esamą saugos lygį – 2</p> <p>Ne daugiau kaip 8 įvykiai</p> <p>Sumažinti įvykių dėl OEV sistemos veiklos skaičių iki 22.</p> <p>2. Ataskaitiniam laikotarpiui RP4 2024–2028 m.:</p> <p>Išlaikyti esamą saugos lygį – 0</p>	ON

		<p>Išlaikyti esamą saugos lygį – 0</p> <p>Ne daugiau kaip 1 įvykis</p> <p>Išlaikyti esamą saugos lygį – 0</p> <p>Ne daugiau kaip 6 įvykiai;</p> <p>Išlaikyti esamą saugos lygį – 2</p> <p>Ne daugiau kaip 8 įvykiai</p> <p>Užtikrinti ne didesnę kaip 22 įvykių dėl OEV sistemos veiklos skaičių</p>	
<p>Palaikyti aukštą saugos lygį kilimo ir tūpimo įvykių saugos srityje</p>	<p>Išriedėjimas iš kilimo ir tūpimo tako (RE)</p> <p>(Apskaičiuojamas išriedėjimų iš kilimo ir tūpimo tako dėl oro eismo paslaugų arba RNS paslaugų poveikio saugai skaičius, jį padalijus iš bendro skrydžių skaičiaus.)</p> <p>Įriedėjimas į kilimo ir tūpimo taką (RI)</p> <p>(Apskaičiuojamas įsiveržimų į kilimo ir tūpimo taką dėl oro eismo paslaugų arba RNS paslaugų poveikio saugai skaičius, jį padalijus iš bendro skrydžių skaičiaus tokioose oro uostuose.)</p>	<p>Organizacijos vykdo įvykių stebėseną, renka statistinius duomenis.</p> <p>Organizacijos lygmeniu apibrėžti ir patvirtinti saugos tikslai ir rodikliai (SPT / SPI) yra stebimi (siekiama tendencijos mažėjimo).</p> <p>Rizika įtraukta į organizacijų saugos rizikos valdymo procesus: atliekamas su organizacijos veikla susijusios rizikos vertinimas, nustatomas rizikos lygis, identifikuojami ir įgyvendinami rizikos valdymo veiksmai, stebimas veiksmų efektyvumas.</p> <p>Įgyvendinamos VASP nustatytos priemonės atitinkamų įvykių rizikai mažinti</p>	ON

Palaikyti aukštą saugos lygį vengiant susidūrimų orlaiviams esant ant žemės	Susidūrimai ant žemės (G-COL)	<p>Organizacijos lygmeniu apibrėžti ir patvirtinti saugos tikslai ir rodikliai (SPT / SPI) yra stebimi (siekiama mažėjimo tendencijos).</p> <p>Organizacijos įgyvendina rizikos valdymo veiksmus, stebi veiksmų efektyvumą.</p> <p>Įgyvendinamos VASP nustatytos priemonės atitinkamų įvykių rizikai mažinti</p>	ON
Palaikyti aukštą saugos lygį skrydžių vykdymo srityje	<p>Suartėjimai ir susidūrimai ore (MAC) (Apskaičiuojamas bendras minimalių skirstymo reikalavimų pažeidimų, kilusių dėl teikiamų oro eismo paslaugų, arba RNS paslaugų poveikio skaičius, jį padalijus iš bendro kontroliuojamų skrydžio valandų / skrydžių skaičiaus toje oro erdvėje.)</p> <p>Minimalių skirstymo intervalų pažeidimai dėl tiesioginių (ar netiesioginių) skrydžių vadovų veiksmų.</p> <p>Skrydžio lygio pažeidimai</p>	<p>Organizacijos lygmeniu apibrėžti ir patvirtinti saugos tikslai ir rodikliai (SPT / SPI) yra stebimi (siekiama mažėjimo tendencijos).</p> <p>Organizacijos įgyvendina rizikos valdymo veiksmus, stebi veiksmų efektyvumą.</p> <p>Įvertintas SESAR sprendimų įgyvendinimo poreikis ir įgyvendinti atitinkami sprendimai.</p> <p>Įgyvendinamos VASP nustatytos priemonės nurodytų įvykių rizikai mažinti</p>	ON
Palaikyti aukštą ANS / ATM techninių sistemų funkcionavimo patikimumą	RNS sistemų gedimai ar veiklos sutrikimai	<p>Vertinama gedimų rizika, nustatomi būtini kontrolės veiksmai, vertinamas jų efektyvumas.</p> <p>Stebimos gedimų tendencijos</p>	ON

#### 19.4. Komercinis oro transportas (CAT)

Saugos tikslas	Saugos veiksmingumo rodiklis	Siektinasis rezultatas	Atsakinga institucija / organizacija
	Saugos valdymo sistemos veiksmingumas / rezultatyvumas	Organizacijos geba išmatuoti ir įvertinti saugos valdymo veiklos rezultatus, nustatyti sritis, kuriose	Oro vežėjai

Nuolatinis saugos valdymo sistemos veiksmingumo gerinimas		veiklos rezultatai turėtų būti geresni, ir stengiasi pagerinti savo veiklos rezultatus.  Organizacijos efektyviai valdo riziką, nustato saugos tikslus ir rodiklius, matuoja rizikos valdymo veiksmų saugos veiksmingumą	
	VASP priemonių įgyvendinimas	Organizacijų veiklai taikomos VASP priemonės yra įgyvendinamos	Oro vežėjai
Palaikyti aukštą saugos lygį kilimo ir tūpimo įvykių saugos srityje	<p>Išriedėjimas iš kilimo ir tūpimo tako (RE)</p> <p>Nestabilizuotas artėjimas (angl. <i>Unstabilized Approach, UA</i>) <i>Orlaivio artėjimas, neatitinkantis operatoriaus stabilizavimo kriterijų, numatytų Skrydžių vykdymo vadove</i></p> <p>Nenormalus kontaktas su kilimo ir tūpimo taku (angl. <i>Abnormal Runway Contact, ARC</i>). <i>Atvejai, susiję su bet koku kilimu ar tūpimu, kai orlaivio kontaktas su tako dangą nėra tinkamas. Pavyzdžiui, kietas nusileidimas, tūpimas, viršijus maksimalią tūpimo masę, tūpimas už tūpimo zonos ribų, tūpimas su priekinio rato pirmuoju prisilietimu, smūgis uodega, smūgis sparno galu arba korpusu, taip pat važiuoklės gedimas dėl neįprasto kontakto su kilimo ir tūpimo taku.</i></p> <p>Nutrauktas kilimas dideliu greičiu (angl. <i>High Speed Rejected Take-Off, HS RTO</i>).</p> <p>Įriedėjimas į kilimo ir tūpimo taką (RI)</p>	<p>Nurodytų įvykių rizikos įtrauktos į organizacijų saugos rizikų valdymo procesus: atliekamas su organizacijos veikla susijusios rizikos vertinimas, nustatomas rizikos lygis, identifikuojami ir įgyvendinami rizikos valdymo veiksmai, stebimas veiksmų efektyvumas.</p> <p>Organizacijos lygmeniu apibrėžti ir patvirtinti saugos tikslai ir rodikliai (SPT / SPI) yra stebimi (siekiama mažėjimo tendencijos).</p> <p>Įgyvendinamos VASP nustatytos priemonės nurodytų įvykių rizikai mažinti.</p>	Oro vežėjai

<p>Palaikyti aukštą saugos lygį skrydžių vykdymo srityje</p>	<p>Suartėjimai ir susidūrimai ore (MAC)</p> <p>Skirstymo minimumo pažeidimas dėl orlaivio manevravimo (MAC / SMI AC)</p> <p>Oro erdvės pažeidimas (AI)</p> <p>Skrydžio lygio pažeidimai (LB)</p> <p>Susidūrimų ore vengimo sistemos sprendžiamasis patarimas (angl. <i>Traffic Collision Avoidance System Resolution Advisory Indication</i>, TCAS RA)</p> <p>Šoniniai nukrypimai nuo patvirtinto skrydžio maršruto <i>Atvejai, kai orlaivis nukrypo nuo patvirtinto skrydžio maršruto arba ATC leidimo horizontalioje plokštumoje, pvz., skrido ne tuo SID / STAR arba nukrypo nuo paskirto SID / STAR ar kelio daugiau nei maksimalus atitinkamam keliui nustatytas nuokrypis.</i></p> <p>Kontroliuojamas skrydis į vietovės reljefą (CFIT)</p> <p>Žemės artėjimo įspėjimo sistemos (angl. <i>Ground Proximity Warning System</i>, GPWS) arba įspėjimo apie vietovės reljefą sistemos (angl. <i>Terrain Awareness Warning Systems</i>, TAWS) tikrojo įspėjimo suveikimas</p>	<p>Nurodytų įvykių rizikos įtrauktos į organizacijų saugos rizikų valdymo procesus: atliekamas su organizacijos veikla susijusios rizikos vertinimas, nustatomas rizikos lygis, identifikuojami ir įgyvendinami rizikos valdymo veiksmai, stebimas veiksmų efektyvumas.</p> <p>Organizacijos lygmeniu apibrėžti ir patvirtinti saugos tikslai ir rodikliai (SPT / SPI) yra stebimi (siekiama mažėjimo tendencijos).</p> <p>Įgyvendinamos VASP nustatytos priemonės nurodytų įvykių rizikai mažinti.</p>	<p>Oro vežėjai</p>
--	--	---	--------------------



	Orlaivio kontrolės praradimas skrydžio metu (LOC-I) Apšvietimas lazeriu (LASER)		
Palaikyti aukštą saugos lygį vengiant susidūrimų orlaiviams esant ant žemės	Susidūrimai ant žemės (G-COL)	Organizacijos lygmeniu apibrėžti ir patvirtinti saugos tikslai ir rodikliai (SPT / SPI) yra stebimi (siekiama mažėjimo tendencijos).  Organizacijos įgyvendina rizikos valdymo veiksmus, stebi veiksmų efektyvumą.  Įgyvendinamos VASP nustatytos priemonės nurodytų įvykių rizikai mažinti	
Nuolat gerinti saugą mažinant riziką, susijusią su saugos įvykiais lėktuvo salone	Įvykiai su nepaklusniais keleiviais keleivių salone.  Gaisras ar dūmai lėktuve	Organizacijos lygmeniu apibrėžti ir patvirtinti saugos tikslai ir rodikliai (SPT / SPI) yra stebimi (siekiama mažėjimo tendencijos).  Organizacijos įgyvendina rizikos valdymo veiksmus, stebi veiksmų efektyvumą.  Įgyvendinamos VASP nustatytos priemonės nurodytų įvykių rizikai mažinti	Oro vežėjai

#### 19.5. Bendroji aviacija. Mokymo organizacijos (ATO / DTO)

Saugos tikslas	Saugos veiksmingumo rodiklis	Siektinas rezultatas	Atsakinga institucija / organizacija
Nuolatinis saugos valdymo sistemos veiksmingumo gerinimas	Saugos valdymo sistemos veiksmingumas / rezultatyvumas	Organizacijos geba išmatuoti ir įvertinti saugos valdymo veiklos rezultatus, nustatyti sritis, kuriose veiklos rezultatai turėtų būti geresni, ir stengiasi pagerinti savo veiklos rezultatus.	ATO

		Organizacijos efektyviai valdo riziką, nustato saugos tikslus ir rodiklius, matuoja rizikos valdymo veiksmų saugos veiksmingumą	
	VASP priemonių įgyvendinimas	Organizacijų veiklai taikomos VASP priemonės yra įgyvendinamos	ATO
Palaikyti aukštą saugos lygį kilimo ir tūpimo įvykių saugos srityje	<p>Išriedėjimas iš kilimo ir tūpimo tako (RE)</p> <p>Nenormalus kontaktas su kilimo ir tūpimo taku (ARC)  <i>Atvejai, susiję su bet koku kilimu ar tūpimu, kai orlaivio kontaktas su tako dangą nėra tinkamas. Pavyzdžiui, kietas nusileidimas, tūpimas viršijus maksimalią tūpimo masę, tūpimas už tūpimo zonos ribų, tūpimas su priekinio rato pirmuoju prisilietimu, smūgis uodega, smūgis sparno galu arba korpusu, taip pat važiuoklės gedimas dėl neįprasto kontakto su kilimo ir tūpimo taku.</i></p> <p>Įriedėjimas į kilimo ir tūpimo taką (RI)</p>	<p>Nurodytų įvykių rizikos įtrauktos į organizacijų saugos rizikų valdymo procesus: atliekamas su organizacijos veikla susijusios rizikos vertinimas, nustatomas rizikos lygis, identifikuojami ir įgyvendinami rizikos valdymo veiksmai, stebimas veiksmų efektyvumas.</p> <p>Organizacijos lygmeniu apibrėžti ir patvirtinti saugos tikslai ir rodikliai (SPT / SPI) yra stebimi (siekiama mažėjimo tendencijos).</p> <p>Įgyvendinamos VASP nustatytos priemonės nurodytų įvykių rizikai mažinti</p>	ATO
Palaikyti aukštą saugos lygį skrydžių vykdymo srityje	<p>Suartėjimai ir susidūrimai ore (MAC).</p> <p>Skirstymo minimumo pažeidimas dėl orlaivio manevravimo (angl. <i>Separation Minima Infringement Aircraft, SMI AC</i>) (MAC / SMI AC).</p> <p>Oro erdvės pažeidimas (angl. <i>Airspace Infringement, AI</i>).</p> <p>Skrydžio lygio pažeidimai (angl. <i>Level Bust, LB</i>).</p>	<p>Nurodytų įvykių rizikos įtrauktos į organizacijų saugos rizikų valdymo procesus: atliekamas su organizacijos veikla susijusios rizikos vertinimas, nustatomas rizikos lygis, identifikuojami ir įgyvendinami rizikos valdymo veiksmai, stebimas veiksmų efektyvumas.</p> <p>Organizacijos lygmeniu apibrėžti ir patvirtinti saugos tikslai ir rodikliai (SPT / SPI) yra stebimi (siekiama mažėjimo tendencijos).</p> <p>Įgyvendinamos VASP nustatytos priemonės nurodytų įvykių rizikai mažinti.</p>	

	<p>Šoniniai nukrypimai nuo patvirtinto skrydžio maršruto.</p> <p><i>Atvejai, kai orlaivis nukrypo nuo patvirtinto skrydžio maršruto arba ATC leidimo horizontalioje plokštumoje, pvz., skrido ne tuo SID / STAR arba nukrypo nuo paskirto SID / STAR ar kelio daugiau nei maksimalus atitinkamam keliui nustatytas nuokrypis.</i></p> <p>Orlaivio kontrolės praradimas skrydžio metu (LOC-I)</p> <p>Apšvietimas lazeriu (LASER)</p>		
Saugos kultūros gerinimas	<p>Pranešimai apie aviacijos įvykius.</p> <p><i>Rodiklyje nurodomas pranešimų apie įvykius skaičius organizacijos vykdomose operacijose, proporcingas skrydžio valandoms.</i></p>	<p>Organizacijos išlaiko ir gerina tinkamą saugos kultūrą.</p> <p>Organizacijos užtikrina pranešimų apie saugos įvykius teikimą. Skiriamas dėmesys pranešimuose esančios informacijos kokybei.</p> <p>Organizacijos nustato santykinį pranešimų rodiklį (pranešimų skaičius / skraidytos valandos) ir stebi pranešimų apie aviacijos įvykius tendencijas.</p> <p>Organizacijose atliekami saugos kultūros tyrimai</p>	ATO
	Įvykių analizė	Organizacijos atlieka įvykių, keliančių pavojų aviacijos saugai, analizę, nustatomos įvykio priežastys, identifikuojami ir įgyvendinami taisomieji veiksmai ir kitos rizikas mažinančios priemonės.	ATO
Aukštas saugos lygis mažinant riziką, susijusią su orlaivių technine būkle	Įvykiai, susiję su orlaivių technine būkle	Organizacijos lygmeniu apibrėžti ir patvirtinti saugos tikslai ir rodikliai (SPT / SPI) yra stebimi (siekiama mažėjimo tendencijos).	ATO

		Organizacijos įgyvendina rizikos valdymo veiksmus, stebi veiksmų efektyvumą	
--	--	---	--

### 19.6. Bendroji aviacija. Kita

Saugos tikslas	Saugos veiksmingumo rodiklis	Siektinas rezultatas	Atsakinga institucija / organizacija
Tinkama pranešimų teikimo kultūra bendrojoje aviacijoje	Pranešimai apie aviacijos įvykius	Orlaivių naudotojai (organizacijos ir fiziniai asmenys) praneša TKA nustatytais būdais (viešosios įstaigos Transporto kompetencijų agentūros direktoriaus 2020 m. rugsėjo 24 d. įsakymas Nr. 2-238 „Dėl pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius teikimo viešajai įstaigai Transporto kompetencijų agentūrai“) apie visus įvykius, kuriems taikomi privalomojo pranešimo įpareigojimai	Lietuvos aeroklubas

### 19.7. Tinkamumo skraidyti užtikrinimo organizacijos ir techninės priežiūros organizacijos

Saugos tikslas	Saugos veiksmingumo rodiklis	Siektinas rezultatas	Atsakinga institucija / organizacija
Nuolatinis saugos valdymo sistemos veiksmingumo gerinimas	Saugos valdymo sistemos veiksmingumas / rezultatyvumas	Organizacijos geba išmatuoti ir įvertinti saugos valdymo veiklos rezultatus, nustatyti sritis, kuriose veiklos rezultatai turėtų būti geresni, ir stengiasi pagerinti savo veiklos rezultatus	Techninės priežiūros organizacijos; tinkamumo skraidyti užtikrinimo organizacijos

		Organizacijos efektyviai vykdo rizikos valdymą, nustato saugos tikslus ir rodiklius, matuoja rizikos valdymo veiksmų saugos veiksmingumą.  Organizacijos lygmeniu apibrėžti ir patvirtinti saugos tikslai ir rodikliai (SPT / SPI) yra stebimi (siekiama mažėjimo tendencijos)	
Sumažinti techninės priežiūros metu apgadintų orlaivių skaičių	Rimta žala, padaryta orlaiviui techninės priežiūros metu dėl netinkamos techninės priežiūros arba netinkamo antžeminės pagalbinės įrangos naudojimo, dėl kurios reikia atlikti papildomus techninės priežiūros veiksmus	Sumažintas įvykių skaičius	Techninės priežiūros organizacijos
Sumažinti techninės priežiūros klaidų, įskaitant procedūrų pažeidimus, atliekant techninės priežiūros darbus	Klaidinantys, netinkami ar nepakankami techninės priežiūros duomenys ar procedūros, dėl kurių gali atsirasti reikšmingų techninės priežiūros klaidų	Sumažintas netinkamos techninės priežiūros atvejų skaičius	Techninės priežiūros organizacijos
Saugos kultūros gerinimas	Pranešimai apie aviacijos įvykius	Organizacijos išlaiko ir gerina tinkamą saugos kultūrą.  Organizacijos užtikrina pranešimų apie saugos įvykius teikimą. Skiriamas dėmesys pranešimuose esančios informacijos kokybei.  Organizacijos nustato pranešimų rodiklį ir stebi pranešimų apie aviacijos įvykius tendencijas.  Organizacijose atliekami saugos kultūros tyrimai	Techninės priežiūros organizacijos, tinkamumo skraidyti užtikrinimo organizacijos
	Įvykių analizė	Organizacijos atlieka įvykių, keliančių pavojų aviacijos saugai, analizę, nustatomos įvykio priežastys, identifikuojami ir įgyvendinami taisomieji veiksmai ir kitos rizikas mažinančios priemonės	Techninės priežiūros organizacijos, tinkamumo skraidyti

			užtikrinimo organizacijos
--	--	--	------------------------------

### 19.8. Bepiločių orlaivių sistemų valdytojai

Saugos tikslas	Saugos veiksmingumo rodiklis	Siektinas rezultatas	Atsakinga institucija / organizacija
Nuolatinis saugos valdymo sistemos veiksmingumo gerinimas	Saugos valdymo sistemos veiksmingumas / rezultatyvumas	<p>Organizacijos geba išmatuoti ir įvertinti saugos valdymo veiklos rezultatus, nustatyti sritis, kuriose veiklos rezultatai turėtų būti geresni, ir stengiasi pagerinti savo veiklos rezultatus.</p> <p>Organizacijos veiksmingai identifikuoja su vykdoma veikla susijusius saugos pavojus; tinkamai atlieka rizikos valdymą; nustato saugos tikslus ir rodiklius, matuoja rizikos valdymo veiksmų saugos veiksmingumą</p>	Sertifikuoti lengvųjų bepiločių orlaivių sistemų (UAS) naudotojai (angl. <i>Light UAS Operator Certificate</i> , LUC)
	VASP priemonių įgyvendinimas	Organizacijų veiklai taikomos VASP priemonės yra įgyvendinamos	