

Ülevaade ohutusjuhtimisest EANS-s

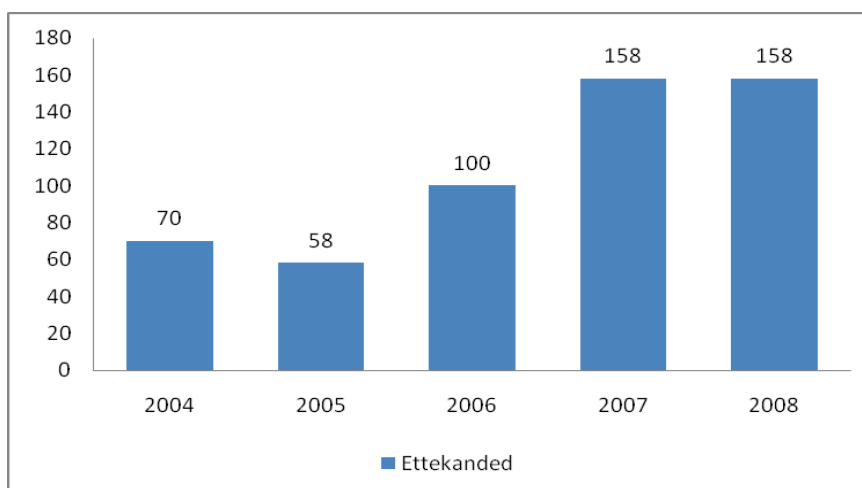
Lennuliiklusteeninduse AS missioon.

Lennuliiklusteeninduse Aktsiaselts osutab oma klientidele **ohutut**, kvaliteetset ja keskkonnasõbralikku, rahvusvaheliselt konkurentsivõimelist lennuliikluse juhtimisteenust ja toetab rahvusliku kaitse vajadusi õhuruumi suveräänsuse tagamisel.

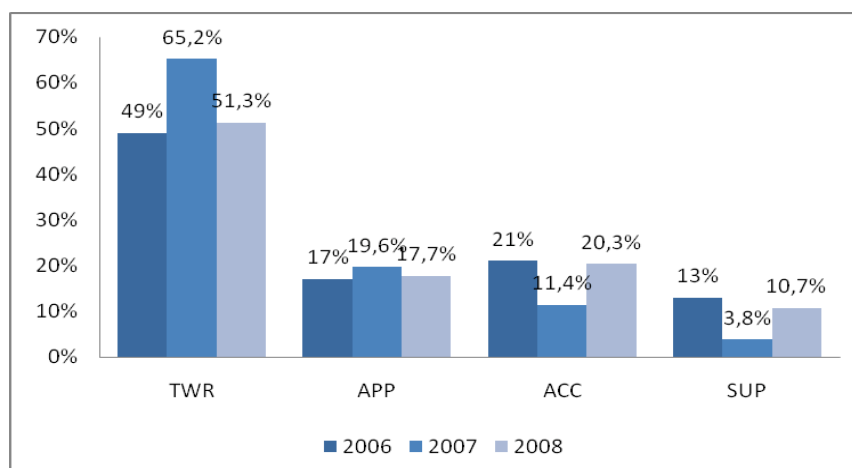
Ohutusega seotud osapooled EANS siseselt:

- Vastutus ohutuse eest algab tippjuhist ja lõpeb iga üksiku töötajaga;
- *Ohutusjuht (kvaliteediosakonna juhataja)* - kuulub kvaliteediosakonda, peamine ülesanne ohutusjuhtimissüsteemi arendamine ja toimimise tagamine.
- *Ohutusmeeskond* – 3 alalist liiget lennujuhtimisosakonnast (lennujuhid), peamised ülesanded ohutusmeeskonna koosseisus on lennuohutusvaldkondade küsimustega tegelemine, analüüside läbiviimine, lennuohutusjuhtumite uurimine, analüüs.
- Lisaks spetsialistid erinevatest valdkondadest vastavalt konkreetsetele projektidele.

EANS-is registreeritud lennuohutusvaldkonnad 2004-2008



Lennuohutusvaldkonnad tööpositsioonide kaupa 2006-2008



Ohutusjuhtimisega seotud peamised tegevused EANS-s 2008

- Lennujuhtimissaali kolimine uude ruumi,
- Lennuametipoolne aeronavigatsiooni teenuse osutaja resertifitseerimine;
- Uute lennujuhtide stažeerimine;
- Ohutusalase info tõhusam vahetamine lennuettevõtjatega ning teiste lennuliiklusteenindustega;
- Lennujaama rekonstrueerimisega seotud tegevused, seetõttu oli kohati segadust ja piiranguid seose lennuväljal liikumisega.

Ohutusjuhtimisega seotud peamised plaanid EANS-s 2009

- Ohutusanalüüside läbiviimise tõhustamine muudatustele (Torni moderniseerimine, marsruutide muutmine, väikelennuväljad);
- Ohutusjuhtimissüsteemi arendamine (sh vastavalt CANSO SMS standardile);
- Ohutusjuhtumitest teavitamise protsessi tõhustamine (sh teavitamise ühtne elektrooniline keskkond);
- Lennujuhtide jätkukoolitused
- Erinevate osapooltega (nii siseste kui väliste) ohutusalase koostöö tõhustamine.

Asjaolud, millele pöörata tähelepanu

1. Viimasel ajal küllaltki palju juhtumeid, kus ruleeritakse valesti või ületatakse ootejooni sisselülitatud stop-bar tulede korral. Olla tähelepanelik lennujuhi poolt antud loa korrektse täitmise suhtes.
2. Terminali navigatsioonitasu allahindluseks õppelendudele (õppelennuks loetakse lendu, mida õppija sooritab õpilasena või lendurina koolitusprogrammi raames) Tallinna lennuvälja lähi- ja lähenemisalal on 50%, kui on täidetud järgmised tingimused:
 - õppelend ja/või selle aluseks olev koolitusprogramm on eelnevalt kirjalikult kooskõlastatud Lennuliiklusteeninduse AS lennuandmete talitusega;
 - lennuplaanil on märged „**RMK/SCHOOLFLIGHT**“.
3. Lennuplaani esitades olge õhusõiduki pardavarustuse, päästevarustuse ja marsruudi andmisel täpsed.
4. IFR lendude treening- ja koolituslendudel on LENNU LIIK „X“.
5. IFR lennuplaanide puhul võib esineda IFPS poolt muudatusi, mistõttu võib plaani esitamine olla tavalisest aegavõtvam (uurige ka ise IFPS süsteemi kohta: AIP ENR 1.9 ja 1.10 ning Eurocontrol'i lehel www.cfm.eurocontrol.int).
6. Vastavalt AIPile antakse VFR lennuplaan 1h enne väljalendu ja IFR lennuplaan 3h enne väljalendu.
7. Õhust antava lennuplaani kohustuslik informatsioon kirjas Lennureeglites §34.

8. Lennuplaani sulgemine kui maandatakse väljaspool lennuvälja tööaegu või väljaspool lennuvälja tuleb edastada vanemlennujuhile (tel: 625 8256, 625 8254; 621 4428) või vastavale ATS-üksusele.
9. Kui kasutada lennuplaanis TBN (to be notified) nt reisijate arvu juures, siis sellisel juhul tuleb torni teavitada tegelikust reisijate arvust kui lendu alustatakse.

Kui Teil on küsimusi, ettepanekuid, kommentaare, siis andke kindlasti teada!

Egle Trump
Kvaliteedioskaonna juhataja (ohutusjuht)
Lennuliiklusteeninduse AS
egle@eans.ee
tel. +372 6258218
mob.+372 56254163