



L E N N U A M E T

ESTONIAN CIVIL AVIATION ADMINISTRATION

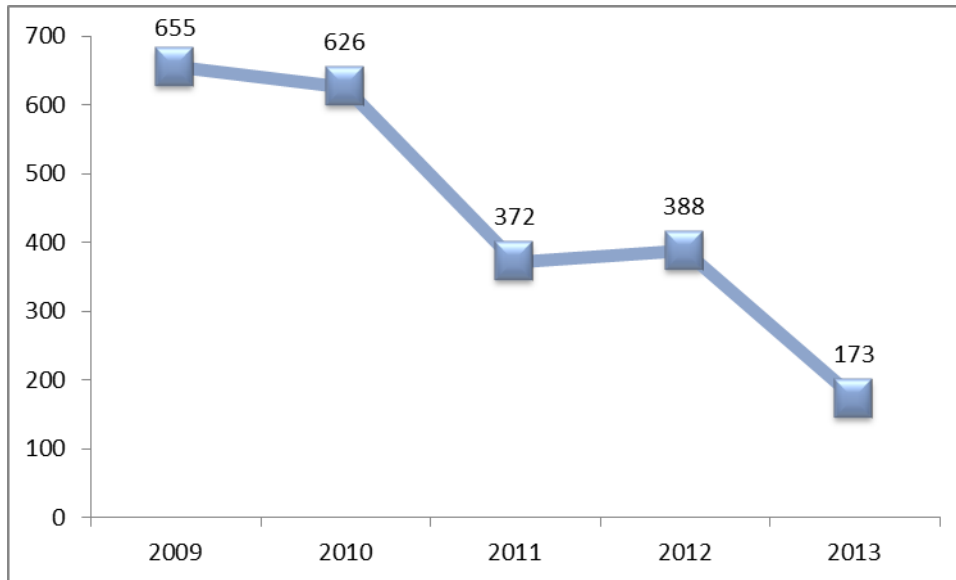
2013. AASTA OHUTUSKOKKUVÕTE

Sisukord

Lennuohutus maailmas	3
Lennuohutus Eestis	5
Teatamiskultuur	8
Juhtumite liigitus	9
Äriline lennutransport	11
Mittetulunduslik lennutegevus	13
Ohutuse tagamine ja järelevalve	14
Järelevalve	14
Lennutegevus	14
Lennundustehnika	15
Lennuliikluse korraldamine ning lennuväljad ja kopteriväljakud	15
Tabel 1 Lennuõnnetuste suhtarvud regiooniti	4
Tabel 2 Registreeritud juhtumid 2009-2013	8
Joonis 1 Hukkunute arv 2009-2013	3
Joonis 2 Lennuõnnetuste globaalne suhtarv	3
Joonis 3 Lennuõnnetuste liigitus 2009-2013	4
Joonis 4 Lennuõnnetused, hukkunute arv ja lennutegevuse liik (2009-2013)	6
Joonis 5 Tõsiste lennuidentsidentide lennutegevuse liik (2009-2013)	6
Joonis 6 2. taseme ohutusosalased põhinäitajad 2013. aastal	7
Joonis 7 Eesti lennuettevõtete teatamiskultuur (juhtumite arv 100 lennu kohta) 2012-2013	9
Joonis 8 Juhtumite liigitus	9
Joonis 9 Lennu faas juhtumi toimumisel	10
Joonis 10 Õhusõidukite maksimaalne lubatud stardikaal	10
Joonis 11 Lendude arv ja lennutunnid	11
Joonis 12 Registreeritud õhusõidukite arv	12
Joonis 13 Teatatud juhtumite arv Eesti ärilises lennutranspordis	12
Joonis 14 Mittetulundusliku lennutegevusega seotud juhtumid (2009-2013)	13

Lennuohutus maailmas

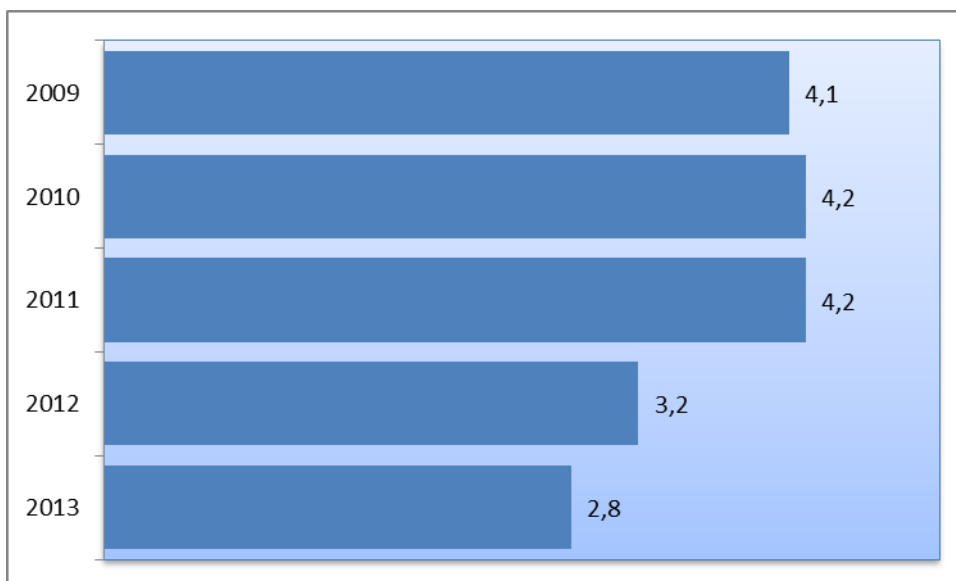
Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi ICAO) kinnitusel läheb 2013.aasta ajalukku kui *ohutuim aasta lennunduse ajaloos*. Hukkunute arv (173) on langenud kolmandat aastat järjest, kuigi hukkunutega seotud lennuõnnetuste arv regulaarlendudel¹ ei ole muutunud. Eelnimetatud üheksast lennuõnnetusest 7 toimusid lennuväljale lähenemise või kordusringile mineku etapil.



Joonis 1 Hukkunute arv 2009-2013

60% hukkunutest lendas ühe vahekäiguga õhusõidukil¹, 37% turbo-propellermootoriga ja 3% mitme vahekäiguga õhusõidukil.

Järgnev joonis kujutab lennuõnnetuste globaalset suhtarvu ehk lennuõnnetuste arv miljoni väljumise kohta, millest nähtubki lennutranspordi ohutus.



Joonis 2 Lennuõnnetuste globaalne suhtarv

¹ Regulaarlennud õhusõidukitega, mille maksimaalne stardikaal on suurem kui 5700kg

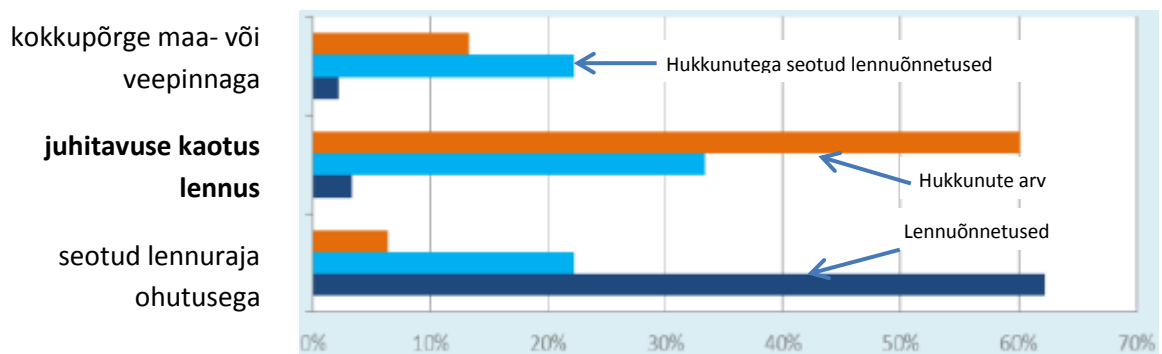
Alloleva tabeli kohaselt Lähis-Ida piirkonnas hukkunutega seotud lennuõnnetusi 2013.aastal polnud, Aafrika ning Aasia ja Vaikse ookeani regioonis oli üks, Euroopa piirkonnas (kuhu kuulub ka Vene Föderatsioon) kaks ning Lõuna- ja Põhja-Ameerika regioonis 5.

Lennuõnnetused

	Hinnanguline väljumiste arv (miljonites)	Arv	Suhtarv (miljoni väljumise kohta)	Hukkunutega seotud õnnetused
Aafrika	0,7	9	12,9	1
Aasia ja Vaikse ookeani prk	8,6	19	2,2	1
Euroopa	7,9	21	2,7	2
Lähis-Ida piirkond	1,1	2	1,8	0
Põhja-Ameerika	13,8	39	2,8	5
KOKKU:	32,1	90	2,8	9

Tabel 1 Lennuõnnetuste suhtarvud regiooniti

Joonis 3 viitab, et pea kolmandik reisijatest kaotas oma elu lennuõnnetuses, mis oli eelkõige põhjustatud juhitavuse kaotusest lennu ajal. Õnnetused mainitud kategoorias on ICAO liikmesriikide huviorbiidis juba pikemat aega ja seda ka edaspidi.



Joonis 3 Lennuõnnetuste liigitus 2009-2013

Lennuohutus Eestis

Käesolev kokkuvõte kajastab Lennuametile teavitatud juhtumeid, tulenevalt majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusest nr.81, 22.07.2005.

Kokku registreeriti Eesti poolt Euroopa Ohutusjuhtumite Keskandmebaasis **380 juhtumit**.

Lennuõnnetused

Ühtegi lennuõnnetust ei registreeritud.

Tõsised lennuintsidendid

4 tõsisest intsidendist (rohkem infot Ohutusjuurdluse Keskuselt):

- üheski inimene vigastada ei saanud;
- 2 toimus väljaspool Eestit;
- 3 oli seotud ühe lennuettevõttega.

Ohutust mõjutavast juhtumist teavitajat või muu ohutusalase info edastajat **ei karistata** tema tegevuse, tegemata jätmise või otsuste pärast, mis vastab tema kogemusele ja koolitusele. Ohutusalaselt on vastuvõetamatu raske hooletus, tahtlik rikkumine ja ohutust mõjutavast juhtumist teatamata jätmine.

Kõik juhtumid ei sisalda võrdset potentsiaalset riski saada õnnetusega lõppeva sündmustejada osaks. Juhtumitest teatamine on **väga väärtuslik** süstematiseeritud infokogumina, mida analüüsid saab tuvastada valdkondi, mille negatiivne mõju ohutusele võiks olla märkimisväärne. Samuti aitab piisava info olemasolu määratleda juhtumite järgnevusseoseid, mis viiksid juba tõsisemate tagajärgedeni.

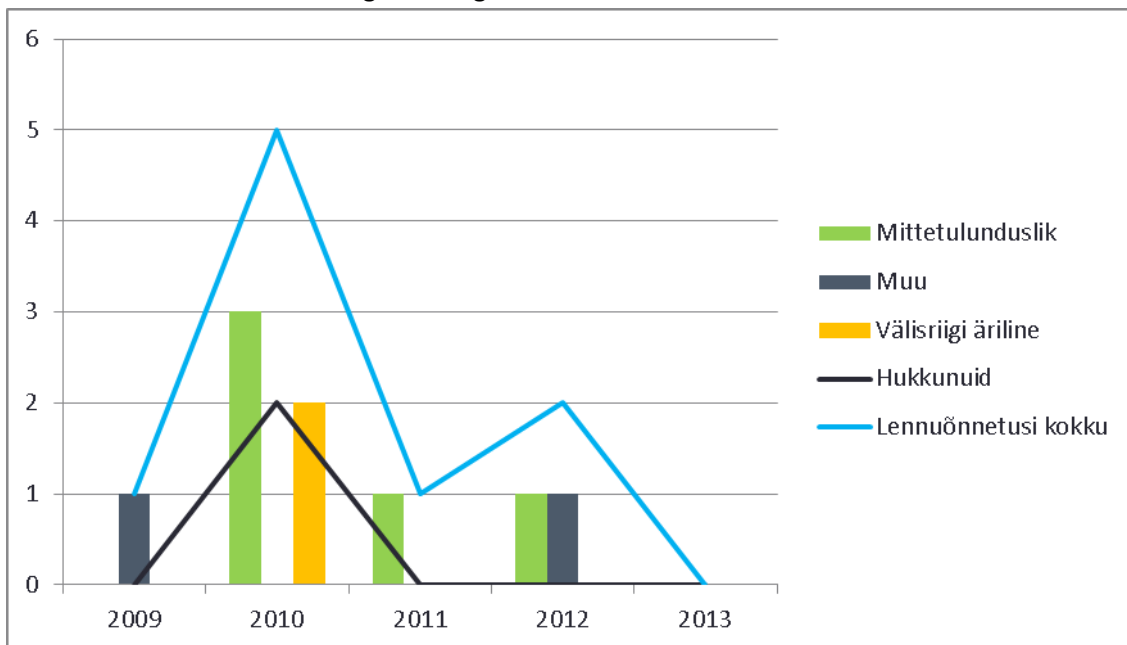
Lennuohutustaseme kirjeldamisel liigitatakse lennutransport järgmiselt:

- äriiline lennutransport
 - Eestis sertifitseeritud käitaja
 - välisriigi käitaja;
- Eesti mittetulunduslik lennutegevus;
- riiklik lennundus ja
- muu lennutegevus (nt välisriigi mittetulunduslik lennutegevus või teadmata),

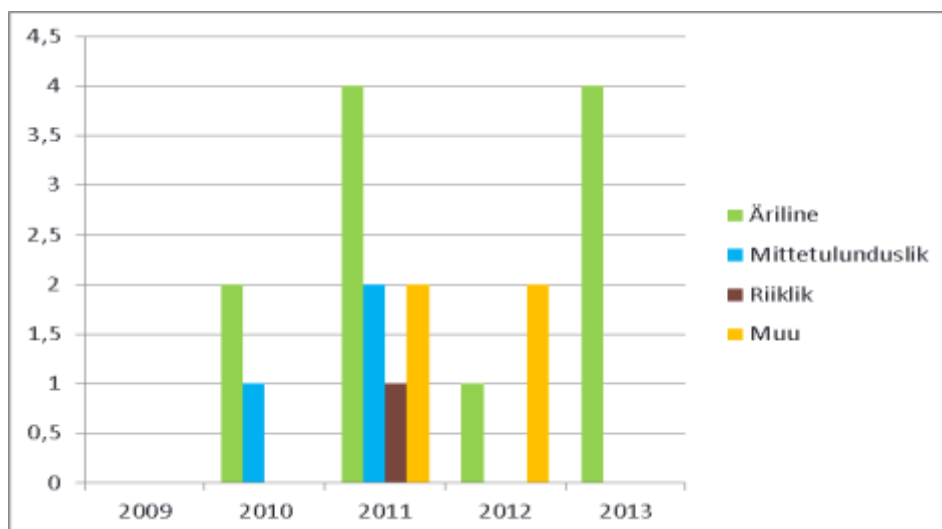
lisaks vaadeldakse eraldi aeronavigatsiooniteenuse osutajaid ja lennuvälja käitajaid.

Kokkuleppeliselt (nii Euroopas kui globaalselt) väljendatakse lennuohutuse üldist taset kolmel viisil, sõltuvalt sihtgrupist.

Joonis 4 ja Joonis 5 on kujutatud **1.tase**, mis väljendab eeskätt **avalikkusele nähtavat lennuohutuse taset**. Sellel on viie aasta lõikes toimunud lennuõnnetused ja tõsised lennuintsidendid, hukkunute arv ja osalenud õhusõidukite lennutegevuse liigid.



Joonis 4 Lennuõnnetused, hukkunute arv ja lennutegevuse liik (2009-2013)



Joonis 5 Tõsiste lennuintsidentide lennutegevuse liik (2009-2013)

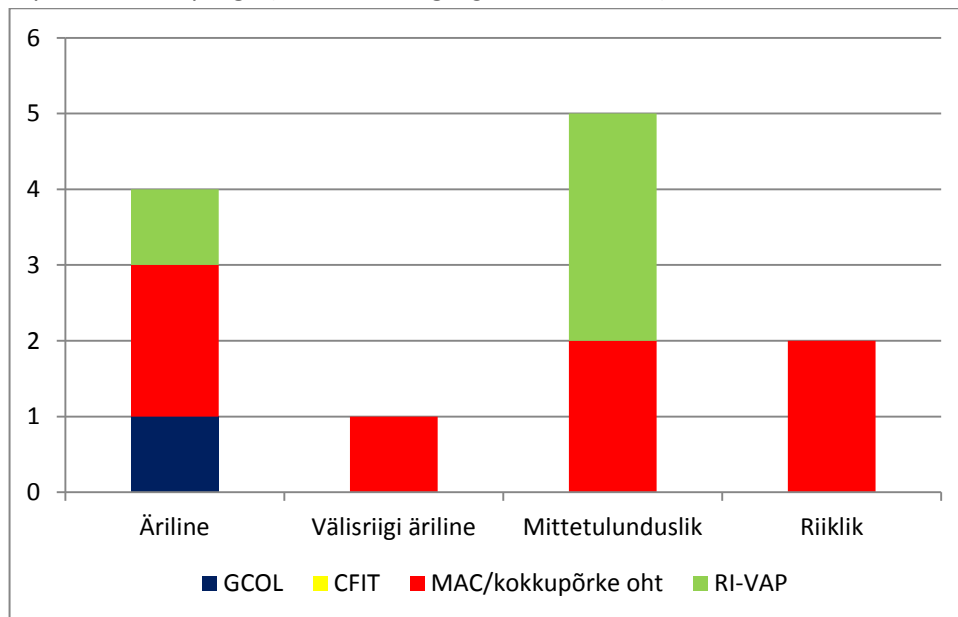
2. taset iseloomustakse *ohutusosalaste põhinäitajate* kaudu (reeglina intsidendid), mis on rahvusvaheliselt tähelepanu all kui enim ülemaailmselt lennuõnnetusi ja tõsiseid lennuintsidente põhjustavad ning suurima hukkunute arvuga. Lisaks mõõdetakse nende abil lennundussüsteemi toimivust tervikuna.

Mida suurem mõni põhinäitaja on, seda tõenäolisemalt võib see mingi aja möödudes lennuõnnetuse või tõsise lennuintsidendiga lõppeda.

2.taseme näitajad on vajalikud eelkõige *ohutusanalüüsiks* ja neile lennundusosapooltele, kes saavad ennetavalt tuvastatud negatiivseid ohutustrende mõjutada (juurpõhjuste väljaselgitamise ja vastavate parandusmeetmete kaudu).

Põhinäitajateks on:

- lennurajalt väljajooks (lüh. **RE**; ing.k *runway excursion*);
- lennuraja loata hõivamine (õhusõiduki, maapealse sõiduki või isiku poolt) (lüh. **RI-VAP**; ing.k *runway incursion*);
- õhus kokkupõrge või potentsiaalne kokkupõrke oht (lüh. **MAC**; ing.k *mid-air collision and near misses*)
- kokkupõrge maa- või veepinnaga (lüh. **CFIT**; ing.k *controlled flight into or towards terrain or water*)
- juhitavuse kaotus lennus (lüh. **LOC-I**; ing.k *loss of control in-flight*)
- maapealne kokkupõrge (lüh. **GCOL**; ing.k *ground collision*)



Joonis 6 2.taseme ohutusosalased põhinäitajad 2013.aastal

Põhinäitajatest on enim hajutusmiinimumide rikkumistega seotud juhtumeid. Mõned on lennujuhi eksimused, aga on ka kombineeritud juhtumeid, kus nii piloodil kui lennujuhil oli oma osa sündmuste eskaleerumisel. Siiski ühtegi reaalselt kokkupõrget pole toimunud. Tähelepanelikuks teevad ka kaitselennundusega seotud keerulised ohutusolukorrad, mis tavaliselt saavad alguse põhimõttelistest erinevustest tsiviillennundusega.

3.taseme näitajate eesmärk on vältida 2.taseme intsidente. Näiteks mõne probleemse 2.taseme põhinäitaja parandamiseks kogu lennundusringkonnale suunatud ohutuslaste tegevuste hindamise ja eesmärgistamisega või isegi konkreetsele lennundusettevõttele suunatud ohutusmeetmetega.

Allolevas tabelis on välja toodud kõik registreeritud ohutust mõjutavad juhtumid viie aasta lõikes.

	2009	2010	2011	2012	2013
Lennuõnnetus	1	5	1	2	0
Tõsine lennuintsident	0	3	9	3	4
Lennuintsident	41	77	78	115	116
Vahejuhtum	94	111	172	217	163
Määratlemata	81	89	48	70	97
KOKKU	217	285	308	407	380

Tabel 2 Registreeritud juhtumid 2009-2013

Määratlemata juhtumid on seotud militaarlendudega neutraalvete kohal. Nimetatud lendudega ei ole rikutud Eesti riigipiiri ega sisenetud Eesti õhuruumi. Vastavalt Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) poolt kehtestatud tsiviillennunduse nõuetele ja Eesti lennundusseadusele, peab õhusõidukil kontrollitavas õhuruumis lendamisel (välja arvatud purilennukil lendamisel selleks ette nähtud õhuruumialas) olema töörežiimis sisse lülitatud transponder. Nimetatud nõuetele mittevastavad fikseeritakse ning registreeritakse Lennuametis. Operatiivse teabe jagamine nimetatud militaarlendude kohta toimub tsiviil-militaarkoostöö raames õhuväe ja lennuliiklusteenistuste vahel.

Teatamiskultuur

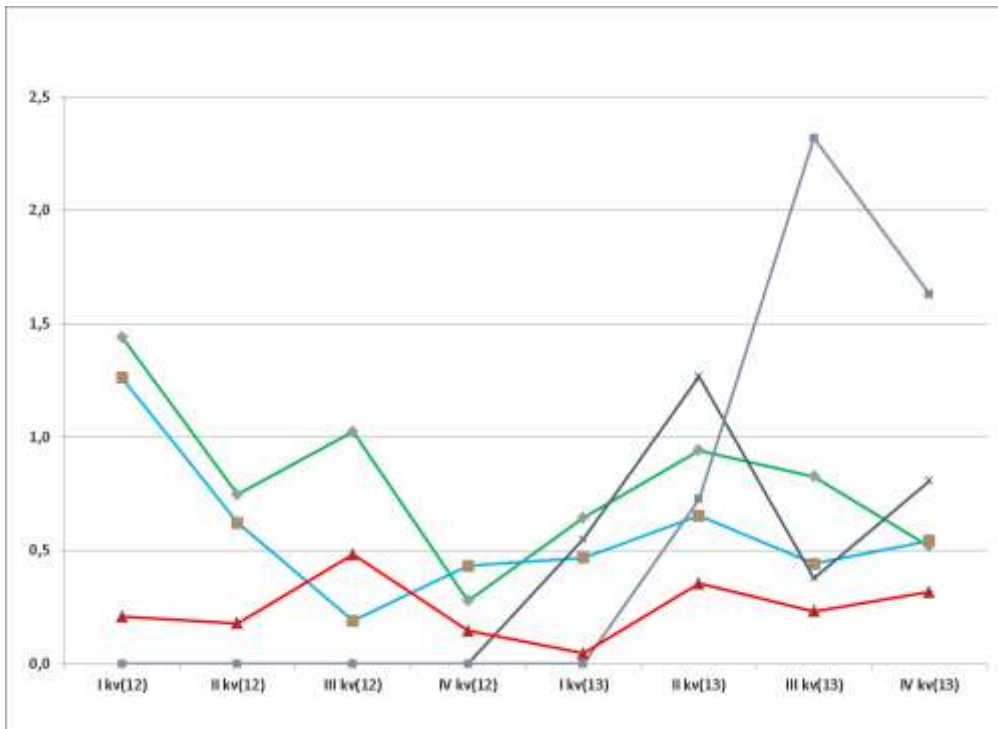
Eesti lennunduse teatamiskultuuri iseloomustab nõrke harjumuspärastest juhtumitest teatamine, mis ei viita kuigi avatud suhtumisele. Peamiselt tähendab see näiteks seda, et piloodid teatavad meeleldi tehnilistest rikestest, kokkupõrgetest linnuga, jms. Haruharva tunnistatakse ettekandes otsesõnu oma eksimust.

Ettevõttel on positiivse teatamiskultuuri kujundamises olulisim roll, lisaks annab piisavas koguses ohutuslast infot väärtuslikke teadmisi nõrkadest lülidest süsteemis ning ilmestab paremini juhtumite juurpõhjust.

Lennuamet ei teosta teatamiskultuuri üle küll otsest järelevalvet, aga kindlasti on see oluline ettevõtte sisekeskkonna näitaja.

Järgmisel leheküljel on isikustamata kujul Eesti lennuettevõtjate teatamiskultuuri näitajad, mis tähendab juhtumite arvu 100 lennu kohta.

Kindlasti aitab teatamise parandamisele kaasa ka mitmete automatiseeritud lennujälgimissüsteemide kasutamine ehk ingl. *Flight Data Monitoring* süsteem, mis registreerib mitmeid parameetreid, mida ettevõtte saab edukalt ohutusanalüüsiks kasutada, paraku on süsteem üsna kulukas. Oluliselt odavam on kujundada töötajates teadlikkust, mida ohutuse seisukohalt tähele panna ja millest kindlasti teatada, aga ka tunnustada töötajaid teatamise eest.



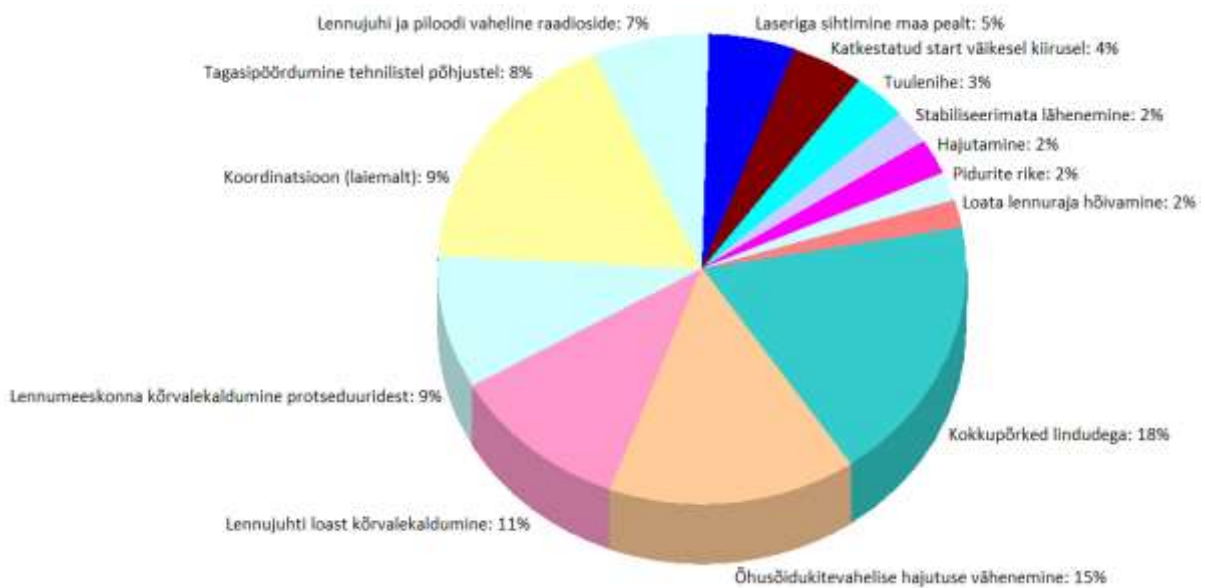
Joonis 7 Eesti lennuettevõtete teatamiskultuur (juhtumite arv 100 lennu kohta) 2012-2013

Juhtumite liigitus

Allolevalt on näha juhtumite liigitus nende toimumissageduse järgi.

Täpsustuseks:

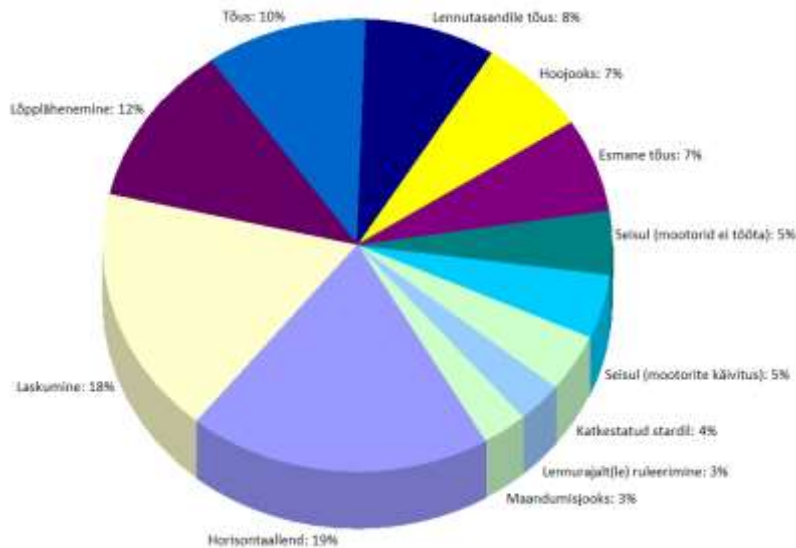
- loetelust on väljajäetud eelmainitud määratlemata juhtumid militaarlendudega seoses;
- arvestatud on kõik Lennuametile teatatud juhtumid, millest mõned on toimunud väljaspool Eestit;
- hajutamise seotud juhtumeid on rohkem, kuna lennujuhid on aktiivsemad teavitajad.



Joonis 8 Juhtumite liigitus

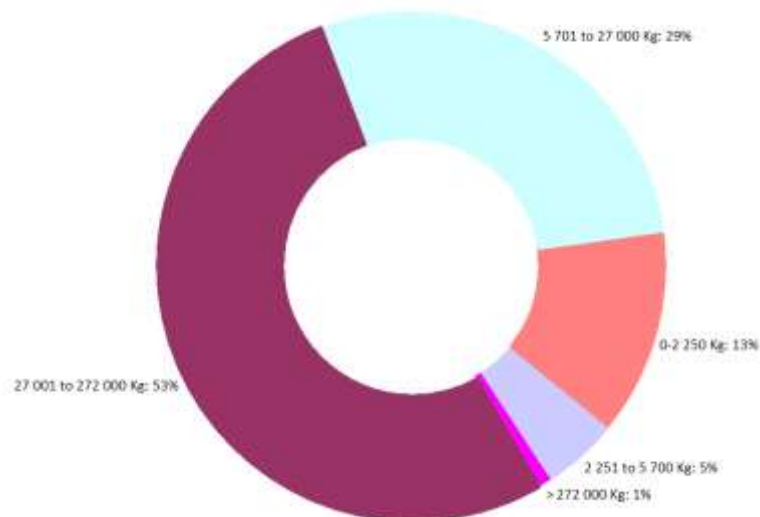
Kõrvalekaldumine lennujuhi loast või kehtestatud protseduuridest on tüüpilisemaid olukordi, mis ette tuleb. Sageli on ka üsna keeruline tuvastada, miks, sest põhjusi võib olla mitmeid. Oluline on osapoolte analüütiline ja oskuslik arusaamine ning mittesüüdistav hoiak.

Järgnevalt ilmneb, et juhtumid toimuvad peamiselt horisontaallennul (eelkõige hajutusega seotud), laskumisel või lõpplähenemisel.



Joonis 9 Lennu faas juhtumi toimumisel

Enamuse juhtumites osalenud õhusõidukite maksimaalne lubatav stardikaal jääb 5,7 kuni 272 tonni vahele, mis ilmestab ärilise lennutranspordi õhusõidukeid, samas on märkimisväärne hulk ka väikelennukitega juhtumeid.

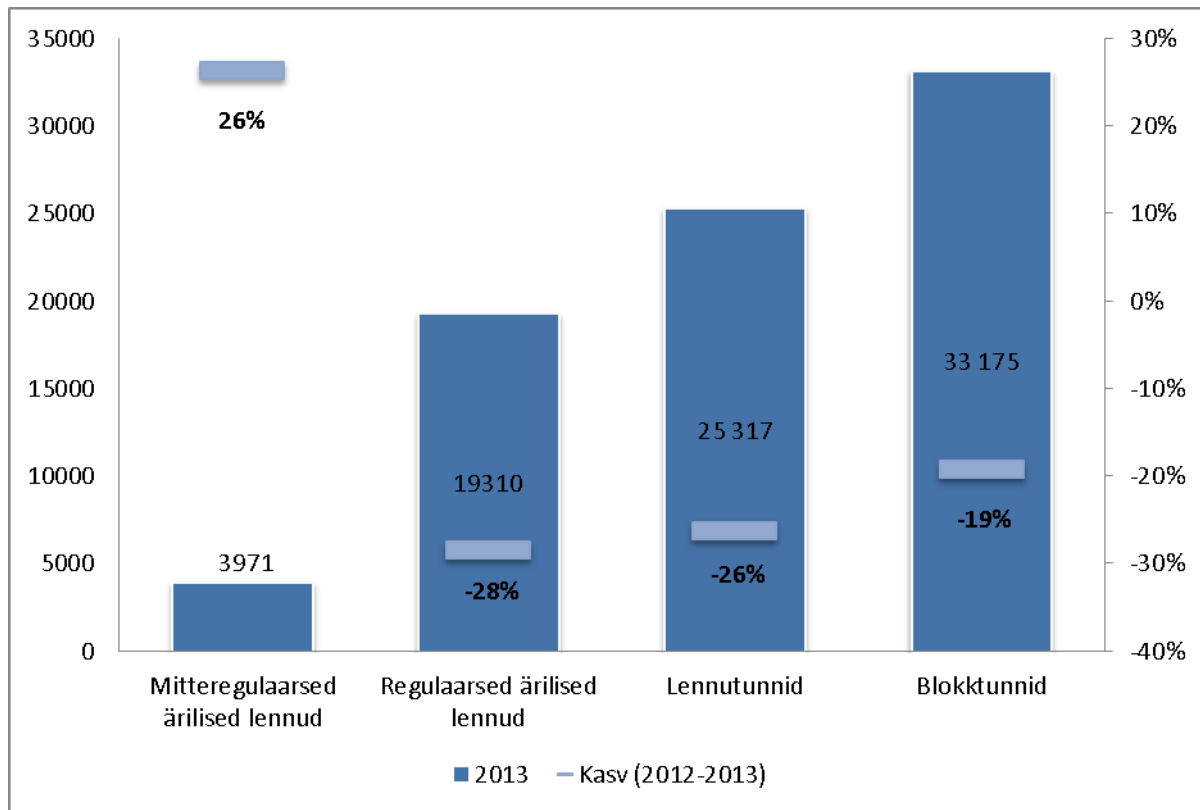


Joonis 10 Õhusõidukite maksimaalne lubatud stardikaal

Äriline lennutransport

Ülevaatlilikult Eesti lennutranspordist 2013.aastal:

- ✓ Eesti Lennuameti poolt väljaantud lennuettevõtja sertifikaadi alusel tegutseb 11 lennuettevõtet;
- ✓ Pea kõik ettevõtted kasutavad oma tegevuseks Eestis registreeritud õhusõidukeid;
- ✓ Reisijaid teenindavaid lennujaamu (Tallinn, Tartu, Kuressaare, Kärdla, Pärnu, Kihnu, Ruhnu) läbis 2013.aastal veidi üle 2 miljoni reisija².

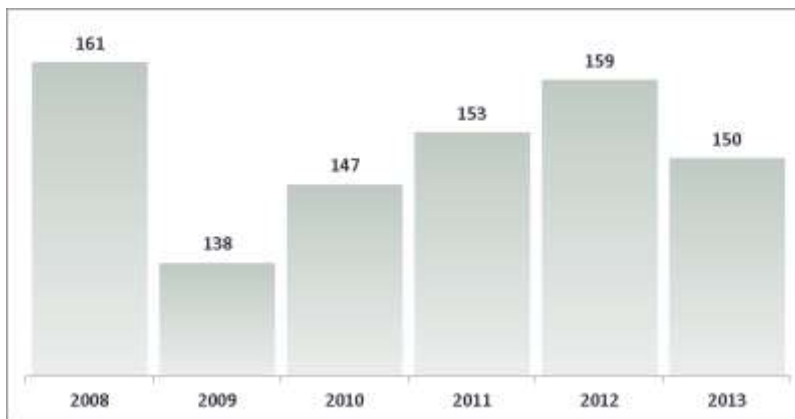


Joonis 11 Lendude arv ja lennutunnid³

Joonisel ei ole kajastatud kõikide ettevõtete statistika vaid kuue peamise. Eesti lennundusmaastikule lisandus ka uus mitteregulaarseid ärilisi lennuteenuseid pakkuv ettevõtte Fort Aero AS. Suurima panuse mitteregulaarsete lendude kasvu andis SmartLynx Airlines Estonia OÜ.

² Täpsemalt lennujaamadega seonduvat infot: www.ecaa.ee/index.php?id=199355

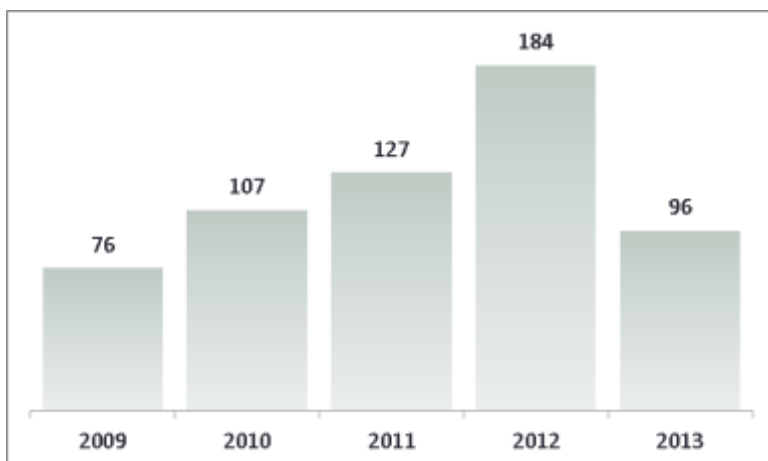
³ Eestis 2013.a sertifitseeritud lennuettevõtete esitatud andmed (v.a OÜ Estonian Rotorway, Blue Sky Balloons OÜ)



Joonis 12 Registreeritud õhusõidukite arv

Eestis registreeritud õhusõidukite arv vähenes eelmise aastaga võrreldes 6%.

Eestis sertifitseeritud lennuettevõtete poolt teatati 2013.aastal **96 juhtumist**, millest **40** leidsid aset Eestis. Alljärgnev joonis kajastab teatatud juhtumite arvu viimase viie aasta lõikes. Langus on selgelt märgatav, osaliselt põhjendatav lendude vähenemisega kuid mitte ainult. Taaskord tuleneb vähenenud teatamine ka ettevõttes valitsevatest hoiakutest.



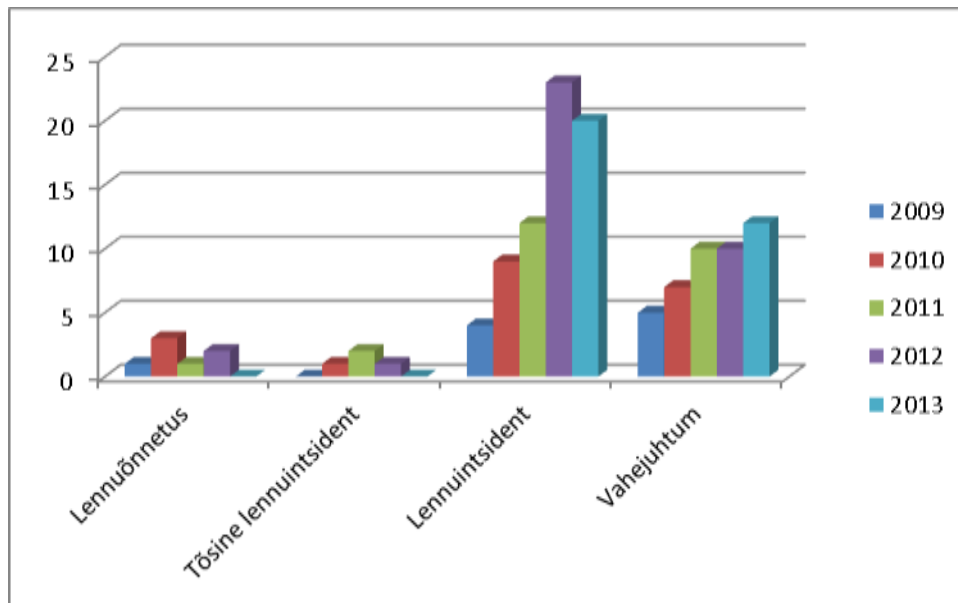
Joonis 13 Teatatud juhtumite arv Eesti ärilises lennutranspordis

Õnnetustega seotud riskide vähendamine riiklikul tasemel saab alguse arenenud *ohutusjuhtimisest lennundusettevõttes*, kus töötajad teatavad ohutust mõjutavatest sündmustest teadlikult ja vabalt ning kus juhtumeid ka süstemaatiliselt analüüsitakse.

Kõige keerulisem ja aeganõudvam (nii lennundusettevõttes kui riigis tervikuna) on parema *ohutusalase suhtumise edendamine*.

Mittetulunduslik lennutegevus

Möödunud aastal registreeriti kokku 32 juhtumit: 20 intsidenti ja 12 vahejuhtumit, mille üheks osapooleks oli nõ üdlennduses (ing.k *General Aviation*) kasutatav õhusõiduk.



Joonis 14 Mittetulundusliku lennutegevusega seotud juhtumid (2009-2013)

Ohutusanalüüsi antud lennundussektoris teeb keeruliseks adekvaatsete baasandmete puudumine (lennutundide arv).

Ohutuse tagamine ja järelevalve

Jättkuvalt on probleemne järelevalve tööriist - lennundusalane seadusandlus (eriti lennundusseadus, mis vajaks põhjalikku uuendamist ja ei võimalda rakendada piisavaid jõustamismeetmeid) ning riiklik süsteemne ohutusjuhtimine tervikuna koos vastavate ressursidega (ohutuspoliitika, eesmärgid, riskijuhtimine, riskipõhine ohutuse tagamine ja ohutusalane teadlikkus).

Samas muutub meie õigusruum üha enam reguleerituks Euroopa Liidu liikmelisusest tulenevalt, mis seab ka lennundusettevõtetele kohustused olla kursis ja rakendada kohalduvaid nõudeid.

Ohutusjuhtimisalaste koolituste asemel oleks mõistlik kaaluda tulevikus pigem seminarivormis mõtete ja kogemuste vahetamist, ka järelevalvaja ja järelevalvatavate vahel. Konstruktivsemat koostööd plaanitakse käesoleval aastal Lennuakadeemiaga.

Järelevalve

Lennuameti ohutusjärelevalvealast tegevust auditeeriti 2013.aastal kolmel korral:

- maikuu toimus EASA standardiseerimisaudit SAFA.EE.05.2013;
- juunis EASA poolt läbiviidud AIR.EE.06.2013 ja OPS EE.06.2013 standardiseerimisaudit lennundustehnika ja lennutegevuse osakonnas.

Lennuamet tegi 2013.aastal kokku 15 üldkorralduslikku ettekirjutust (enamus lennundusjulgestusega seoses), 11 ettekirjutust, sealhulgas 1 hoiatuse⁴.

Lennutegevus

Perioodil 01.01.2013 - 31.12.2013 viis lennutegevuse osakond järelevalve tegevusi läbi järgmiselt:

Lennuettevõtjad (AOC/AWC) – teostati 28 inspekteerimist, mis puudutas kümmet käitajat.

Järelevalve jagunes järgmiselt:

- 13 järelevalvet ettevõtetes
- 20 perroonikontrolli;
- 5 inspekteerimist lendudel.

Peamise valdkonnana, kus tuvastati enim kõrvalekaldeid, võib välja tuua *ettevõtete meeskondade koolitused* (kõiki koolitusi ei olnud korraldatud õigeaegselt, või oli probleeme dokumentatsiooni vormistamisel). Teise valdkonnana on problemaatiline kvaliteedisüsteemi toimimine.

Mittetulunduslik lennutegevus – 2013 aastal ei viidud läbi ühtegi korralist järelevalvet enda tegevuse Lennuameti registreerinud organisatsioonides. Järelevalvet teostati jooksvalt, mille käigus märkimisväärseid kõrvalekaldeid ei tuvastatud. Samas leidis kinnitust asjaolu, et mittetulunduslikku lennutegevust puudutav regulatsioon on Eestis nõrk ja sellest tulenevalt ei ole kõikidele lennuohutust mõjutada võivatele sündmustele võimalik korrektselt ja vääriliselt reageerida. Arvestades nimetatud valdkonna üldist halba taset lennuohutuse saavutamisel tuleks parandada seadusandlust ja tõhustada Lennuameti (lennutegevuse osakonna) võimekust mittetulundusliku lennutegevuse järelevalve teostamise osas.

⁴ <http://www.ecaa.ee/index.php?id=168488>

Koolitusorganisatsioonid – teostati 3 inspekteerimist 2 lennukoolitusorganisatsioonis, mille käigus märkimisväärseid kõrvalekaldeid ei tuvastatud. Põhilised puudused sisaldasid dokumentide säilitamist (alati ei ole kõik vajalikud dokumendid säilitatud/dokumentide ebakorrektnete täitmine) ning koolitus- ja tegevuskäsiraamatuid (käsiraamatud ei vasta alati tegelikule olukorrale).

Lennundustehnika

Lennundustehnika osakond auditeeris 2013.aasta jooksul ettevõtteid 33 korral:

- jätkuvat lennukõlblikkust korraldavaid organisatsioone 17 korral,
- hooldusorganisatsioone 13 korral,
- koolitusorganisatsiooni 2 korral,
- tootmisorganisatsioone 1 korral.

Uued organisatsioonid: Fort Aero jätkuva lennukõlblikkuse organisatsioon. Uuesti on sertifitseeritud Copterline'i jätkuva lennukõlblikkuse organisatsioon.

Organisatsioonide auditeerimisel registreeriti kokku:

- 178 leidu
- 131 tähelepanekut.

Võrreldes eelmise aastaga on leidude arv veidi vähenenud, tähelepanekute (soovituste) arv tunduvalt suurenenud.

Auditite tulemuste põhjal on endiselt peamised probleemid:

- organisatsioonide kvaliteedisüsteemi nõrkus ja ettevõttesiseste järelevalve protseduuride ebapiisavus. Üheks põhjuseks kvaliteedijuhtide sagedased vahetamised.
- käsiraamatute protseduurid puudulikult kirjeldatud või ei vasta kehtivatele õigusaktidele ja nõuetele.
- dokumenteeritud protseduure ei teata või ignoreeritakse personali poolt.
- ettevõtte juhtkond püüab lihtsustada protseduure eesmärgiga vähendada töökoormust ja hoida kokku ressursse.

Osakonna muud toimingud:

- Välja antud või muudetud lennundustehniliste töötajate lubasid - 54 korral.
- Õhusõidukite registreerimisega seotud toimingud – 37 (sh. registreerimised, registrist kustutamised ja registriandmete muutused).
- Lennukõlblikkussertifikaate anti välja – 20. (sh. Osa 21 sertifikaate - 5, siseriiklikke – 15).
- Õhusõidukite lennukõlblikkuse monitooring – 13.
- Õhusõidukite lennukõlblikkuse kontrolli – 10.
- Mürasertifikaate uutele õhusõidukitele – 5.
- Lennulubasid – 23. (sh Lennundusseaduse alusel 5, Osa 21 alusel 18).
 - SAFA kontrollide tehtud – 60.

Lennuliikluse korraldamine ning lennuväljad ja kopteriväljakud

Perioodil 01.01.2013- 31.12.2013 viis lennuliiklusteeninduse ja lennuväljade osakond läbi 31 inspekteerimist. Järelevalve tegevused jaotusid valdkonniti järgnevalt:

- 10 lennuvälja – kokku 16 inspekteerimist, millest 2 olid etteteatamata ning 5 seotud sertifitseerimisega

- 3 aeronavigatsiooniteenuse osutajat – kokku 14 inspekteerimist, millest 2 olid etteteatamata
- 1 lennujuhtimiskoolitaja – 1 inspekteerimine

Kaks väikelennuvälja ja üks kopteriväljak, kelle sertifikaatide kehtivus lõppes 2013 aasta suvel ei esitanud uut sertifitseerimistaotlust.

Inspekteerimiste käigus tuvastati 124 leidu, millest 81 klassifitseeriti mittevastavuseks ja 43 tähelepanekuks ning lennuvälja ja kopteriväljaku käsiraamatu kooskõlastamise käigus koostati 26 leidu.

Levinumaks puuduseks on dokumentatsiooni ajakohasus ning ettenähtud protseduuridest kõrvalekaldumine või nende mitte täitmine. Lennuvälja käsiraamatutest tuvastati hulgaliselt puuduvaid, ebatäpseid ning aegunud andmed. Järelevalve käigus selgus, et lennujaamade päästetöödekavad on aegunud ning ei vasta nõuetele. Mitmel korral oli probleemiks lennujuhtimisteenuse osutajate vahel sõlmitud koostöölepingute ajakohasus.

Läbivalt on probleemiks siseauditite läbiviimisega seonduv, näiteks planeeritud auditite läbiviimine, auditite aastaplaani kooskõlastamine regionaalsete lennujaamade juhatajatega, aastaplaani kättesaadavaks tegemine ettenähtud asukohas ning auditi aruannete käsitlemine vastavalt ettenähtud protseduurile.

Koostalitlusvõime (IOP) nõuetele (määrus nr. 552/2004) vastavus tuleb vaevaliselt.

Endiselt kulub inspektoritel liiga palju aega ettevõtete suhtumisega tegelemiseks. Asju tehakse pigem Lennuameti jaoks kui ohutustaseme tõstmiseks.

Järelevalve käigus tuvastatud puuduste põhjal tehti lennuliiklusteeninduse ja lennuväljade osakonna poolt 2013 aasta 2 ettekirjutust:

- AS Tallinna Lennujaamale seoses planeeritud siseauditite mitte läbiviimisega
- Lennuliiklusteeninduse AS-ile seoses Tartu lennujaamas asuva salvestusseadme rikkega. Rikkest tulenevalt ei salvestatud 10 päevase perioodi jooksul piloodi-lennujuhi vahelist raadiotelefonisidet ning samuti ei teavitatud kõiki asjasse puutuvaid osapooli. LLT AS situatsioonikava ei sisaldanud menetlusi juhtudeks, kui esineb salvestusseadme rikkeid.