

LT

LT

LT

Siūlymas dėl

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO

()

iš dalies keičiančio reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą, kuriuo siekiama išplėsti jo taikymo sritį iki pilotų licencijavimo, orlaivių skrydžių ir trečiųjų šalių orlaivių reglamentavimo

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos Bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos siūlymą¹,

atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę²,

pasikonsultavę su Regionų komitetu³,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos⁴,

kadangi:

- (1) reglamento (EB) Nr. 1592/2002⁵ antroji nagrinėjamoji išlyga nurodo, *inter alia*, kad reikia parengti atitinkamus esminius reikalavimus, apimančius orlaivių skrydžius ir skrydžio įgulos licencijavimą bei jų taikymą trečių šalių orlaiviams; to reglamento 7 straipsnis reikalauja, kad Komisija kuo greičiau pateiktų Europos Parlamentui ir Tarybai siūlymus dėl pagrindinių principų, taikomumo ir dėl esminių reikalavimų, reglamentuojančių orlaivių skrydžiuose dalyvaujantį personalą bei organizacijas;
- (2) Bendrijos veiksmų taikymo sritis turi būti apibrėžta aiškiai, kad būtų galima nedviprasmiškai nustatyti asmenis, organizacijas bei produktus, kuriems taikomas šis reglamentas, ir taisykles, priimtas jam įgyvendinti; tokią taikymo sritį geriau apibrėžti, nurodant sąrašą orlaivių, kuriems netaikomi Bendrijos veiksmai; kaip nustatyta reglamento (EB) Nr. 1592/2002 II priede, tokiam tikslui turi būti naudojamas orlaivių, kuriems jie netaikomi, sąrašas, pataisytas taip, kad jį būtų lengviau suprasti;

¹ Bus paskelbta

² Bus paskelbta

³ Bus paskelbta

⁴ Bus paskelbta

⁵ OL L 240, 2002 09 07, 1 p.

- (3) Europos piliečiams visuomet turi būti užtikrintas aukštas ir vienodas saugos lygis, todėl trečiųjų šalių orlaiviai, atskrendantys į teritoriją, kuriai taikoma Sutartis, iš tokios teritorijos išskrendantys ar per ją skrendantys, turi būti atitinkamai prižiūrimi Bendrijos lygiu;
- (4) Bendrija, vadovaudamasi Čikagos konvencijoje numatytais standartais, turi nustatyti esminius reikalavimus, taikytinus orlaivių skrydžiuose dalyvaujantiems asmenims ir organizacijoms, taip pat pilotų mokyme ir medicininėse apžiūrose dalyvaujantiems asmenims bei šioms reikmėms skirtiems produktams; kai tinka, tokie reikalavimai turi būti parengti ir skrydžių inžinieriams reglamentuoti. Komisijai turi būti suteiktos galios rengti reikiamas įgyvendinimo taisykles;
- (5) siekiant veiksmingo Bendrijos civilinės aviacijos saugos veikimo tose srityse, kurias apima šis reglamentas, reikia stiprinti Bendrijos, valstybių narių ir Europos aviacijos saugos agentūros tarpusavio bendradarbiavimą nustatant nesaugias sąlygas ir atitinkamai imantis padėtų gerinančių priemonių;
- (6) saugos kultūros ir tinkamai veikiančios reguliavimo sistemos tose srityse, kurias apima šis reglamentas, skatinimas reikalauja, kad įvykių ir atsitikimų liudininkai savanoriškai praneštų apie tai, kas įvyko; tokius pranešimus galėtų palengvinti nebaudžiamosios aplinkos sukūrimas, todėl valstybių narių lygiu reikėtų imtis atitinkamų priemonių, užtikrinančių tokios informacijos ir jos teikėjų apsaugą;
- (7) atsižvelgiant į gero valdymo principus, tinkamai akredituotoms įvertinimo struktūroms turi būti suteikta teisė išduoti licencijas pilotams, dalyvaujantiems pramoginių skrydžių operacijose;
- (8) siekiant, kad Europos aviacijos saugos agentūra tinkamai talkintų Bendrijai, Agentūra turi turėti galimybę pati išduoti pažymėjimus asmenims, organizacijoms ir gaminiams, kuriems taikomas šis reglamentas, tuomet, kai centralizuoti veiksmai yra efektyvesni negu sertifikavimas valstybių narių lygmeniu; dėl tos pačios priežasties Agentūrai turi būti leista priimti sprendimus, susijusius su orlaivių skrydžiais, įgulos kvalifikacija ar trečiųjų šalių orlaivių sauga, tuomet, kai būtent ši priemonė geriausiai užtikrintų vienodumą ir padėtų veikti vidaus rinkai; Agentūrai turi būti suteikti įgaliojimai, būtini šioms užduotims vykdyti;
- (9) reikia pataisyti keletą reglamento (EB) Nr. 1592/2002 straipsnių – šios pataisos suteiktų reglamentuojamiems asmenims reikiamas priemones, kuomet pagal šį reglamentą Agentūrai bus suteikta teisė priimti juos veikiančius sprendimus; turi būti įvesti nauji apibrėžimai, kurie padėtų suprasti straipsnius, papildžiusius šį reglamentą;
- (10) laikantis subsidiarumo ir proporcingumo principų, kaip išdėstyta Sutarties 5 straipsnyje, valstybės narės negali pakankamai įgyvendinti siūlomų veiksmų siekinių, o būtent, nustatyti ir vienodai taikyti bendras taisykles, skirtas skrydžio įgulų licencijavimui, orlaivių skrydžiams ir trečiųjų šalių orlaiviams reglamentuoti, – tuo tarpu dėl to, kad šio reglamento veikimas apima visą Europą, juos geriau galės įgyvendinti Bendrija. Šis reglamentas apsiriboja minimaliais reikalavimais, reikalingais tokiems siekiniams įgyvendinti, ir nesiekia toliau nei šiam tikslui būtina;
- (11) šis reglamentas nustato tinkamus ir visapusiškus pagrindus prižiūrėti trečiųjų šalių orlaivius, jiems atskrendant į teritoriją, kuriai taikoma Sutartis, iš tokios teritorijos

išskrendant ar per ją skrendant. Todėl reikiamu laiku turi būti panaikinta direktyva 2004/36/EB⁶ dėl trečių šalių orlaivių, kurie naudojami Bendrijos oro uostais, saugos.

(12) šio reglamento numatytos priemonės yra pagrįstos nuomone, kurią pateikė Europos aviacijos saugos agentūra⁷ pagal reglamento (EB) Nr. 1592/2002 12 straipsnio 2 dalies b punktą ir 14 straipsnio 1 dalį;

(13) atitinkamai turi būti pataisytas reglamentas (EB) Nr. 1592/2002;

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 iš dalies keičiamas taip:

1. 3 straipsnis papildomas punktais nuo h iki n:

“(h) „operatorius“ reiškia bet kurį juridinį ar fizinį asmenį, valdantį ar ketinantį valdyti vieną ar daugiau nei vieną orlaivį.

(i) „komercinis skrydis“ reiškia apmokamą aviacinę veiklą, paremtą sutartimi tarp operatoriaus ir kliento, kai klientas nėra tiesioginis ar netiesioginis šios sutarties tikslams naudojamo orlaivio savininkas, o operatorius nėra kliento tiesiogiai ar netiesiogiai samdomas darbuotojas.

(j) „sudėtingas motorinis orlaivis“ reiškia:

(i) lėktuvą:

- kurio didžiausia sertifikuota kilimo masė viršija 5700 kg, arba
- kurio didžiausias patvirtintas keleivių vietų išdėstymas viršija 9 vietas, arba
- kuris pagal sertifikatą turi būti valdomas mažiausiai dviejų pilotų įgulos, arba
- kuris turi turboreaktyvinį variklį (turboreaktyvinius variklius), arba

(ii) sraigtasparnį:

- kurio didžiausia sertifikuota kilimo masė viršija 3175 kg, arba
- kurio didžiausias patvirtintas keleivių vietų išdėstymas viršija 5 vietas, arba
- kuris pagal sertifikatą turi būti valdomas mažiausiai dviejų pilotų įgulos, arba

(iii) pasukamų sraigtų vertikalaus pakilimo orlaivį.

⁶ OL L 143, 2004 04 30, 76 p.

⁷ Europos aviacijos saugos agentūros nuomonė 3/2004, XXXX

- (k) „pramoginis skrydis“ reiškia bet kurią nekomercinę veiklą, naudojant nesudėtingą motorinį orlaivį.
- (l) „įvertinimo institucija“ reiškia struktūrą, galinčią įvertinti juridinių ar fizinių asmenų atitiktį taisyklėms, nustatytoms, siekiant užtikrinti atitiktį esminiams reikalavimams ir išduoti atitinkamą pažymėjimą.
- (m) „skrydžio imitavimo mokymo priemonė“ reiškia bet kurią priemonę, kuria žemėje galima imituoti skrydžio būklę; jos apima skrydžio imituoklius, skrydžio mokymo priemones, skrydžio navigacijos ir veiksmų tvarkos treniruoklius, taip pat pagrindines instrumentinio mokymo priemones.
- (n) „įvertinimas“ reiškia į piloto licenciją įrašytą konstatavimą, nustatantį specialias sąlygas, teises ar apribojimus, susijusius su tokia licencija.“

2. 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- (a) 1 dalies b ir c punktai keičiami taip:
 - „(b) registruoti valstybėje narėje, išskyrus jei jų kontrolinė saugos priežiūra nebuvo perduota trečiajai šaliai ir jų nenaudoja Bendrijos operatorius; arba
 - (c) registruoti trečiojoje šalyje ir naudojami valstybės narės teritorijoje operatoriaus, kuris gyvena ar yra įsteigtas Bendrijoje.“
- (b) 1 dalis papildoma d punktu:
 - „(d) registruoti trečiojoje šalyje ir naudojami trečiosios šalies operatoriaus valstybės narės teritorijoje.“
- (c) paskutinis 1 dalies sakinytis keičiamas į šį:
 - „atitinka šį reglamentą.“
- (d) 2 ir 3 dalys keičiamos taip:
 - „2. Darbuotojai ir organizacijos, eksploatuojantys orlaivius, nurodytus 1 dalies b ar c punktuose, atitinka šį reglamentą.
 - 3. Orlaivių, nurodytų 1 dalies b, c ar d punktuose, eksploatavimas atitinka šį reglamentą.
- (e) pridedama tokia 4 dalis:
 - „4. II priede nurodytiems orlaiviams 1, 2 ir 3 dalys netaikomos.“
- (f) 3 dalis pernumeruojama ir tampa 5 dalimi.

3. 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- (a) 2 dalis keičiama taip:
 - „2. 4 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytų orlaivių ir jame įmontuotų produktų, dalių bei prietaisų atitikimas nustatomas pagal toliau išvardintus kriterijus.“

(b) 2 dalies d punktas keičiamas taip:

„(d) Už produktų, dalių ir prietaisų techninę priežiūrą atsakingos organizacijos įrodo, kad yra pajėgios ir turi priemonių savo išsipareigojimams, susijusiems su jų teisėmis, vykdyti. Jei nenusprendžiama kitaip, jų pajėgumas ir priemonės pripažįstamos išduodant organizacijos patvirtinimą. Patvirtintai organizacijai suteiktos teisės ir patvirtinimo taikymo sritis nustatomos patvirtinimo sąlygose.“

(c) 2 dalis papildoma e punktu:

„(e) Už produktų, dalių ir prietaisų projektavimą, gamybą atsakingos organizacijos įrodo, kad yra pajėgios ir turi priemonių savo išsipareigojimams, susijusiems su jų teisėmis, vykdyti. Jei nenusprendžiama kitaip, jų pajėgumas ir priemonės pripažįstamos išduodant organizacijos patvirtinimą. Patvirtintai organizacijai suteiktos teisės ir patvirtinimo taikymo sritis nustatomos patvirtinimo sąlygose.“

(d) 2 dalies e ir f punktai pernumeruojami ir tampa f ir g punktais;

(e) 3 dalis papildoma taip:

„3. 4 straipsnio 1 dalies a punkte nurodyti orlaiviai ir jame įmontuoti produktai, dalys bei prietaisai turi atitikti 2 dalies a, b ir e punktus.“

(f) pirmasis 3 dalies sakiny s keičiamas taip:

„Nukrypstant nuo 1, 2 ir 3 dalių:“

(g) 4 dalis papildoma j punktu:

„(j) kaip įrodoma, kad 4 straipsnio 1 dalies c ir d punktuose nurodyti orlaiviai atitinka esminius reikalavimus.“

(h) pirmasis 5 dalies sakiny s keičiamas taip:

„Nustatydama 5 dalyje nurodytas įgyvendinimo taisykles, Komisija ypač pasirūpins, kad jos:“

(i) 5 dalis papildoma d punktu:

„(d) 4 straipsnio 1 dalies c ir d punktuose nurodytiems orlaiviams netaikytų su valstybių narių ICAO išsipareigojimais nesuderinamų reikalavimų.“

(j) 3, 4 ir 5 dalys pernumeruojamos ir tampa atitinkamai 4, 5 ir 6 dalimis.

4. 7 straipsnis keičiamas taip:

Orlaivių įgulų licencijavimas

1. Orlaivių įgulos, dalyvaujančios 4 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose nurodytų orlaivių skrydžiuose, taip pat organizacijos, skrydžio imitavimo mokymo priemonės ir asmenys, dalyvaujantys įgulų narių mokymuose, bandymuose, tikrinimuose ir mediciniuose vertinimuose, turi atitikti III priede nustatytus esminius reikalavimus.

2. Pilotas gali valdyti orlaivį tik tuomet, jei turi licenciją ir medicininį pažymėjimą, kurie tinka atliekamiems skrydžiams:

- (a) licencija pilotui išduodama tuomet, kai jis parodo atitinkas taisykles, nustatytas užtikrinti esminius reikalavimus, kurie susiję su teorinėmis žiniomis, praktiniais įgūdžiais ir kalbos mokėjimu; tokią licenciją įvertinimo institucija gali išduoti, kai pastarosios teisės apribotos pramoginiais skrydžiais.
- (b) medicininis pažymėjimas pilotui išduodamas tuomet, kai parodoma, jog jis atitinka taisykles, nustatytas užtikrinti esminius reikalavimus, susijusius su medicininio tinkamumu. Šį medicininį sveikatos pažymėjimą turi išduoti aviacijos medicinos egzaminuotojai ar centrai, išskyrus išimtį, taikomą pramoginių skrydžių pilotams, kuriems pažymėjimą gali išduoti bendrosios praktikos gydytojai.
- (c) juose turi būti konkrečiai nurodytos pilotui užtikrintos teisės, taip pat licencijos ir medicininio sveikatos pažymėjimo taikymo sritis;
- (d) a ir b punktų reikalavimus galima įvykdyti, patvirtinant licencijas bei medicinius sveikatos pažymėjimus, išduotus trečiosios šalies ar jos pavedimu tiek, kiek šios licencijos bei pažymėjimai siejasi su orlaivių, nurodytų 4 straipsnio 1 dalies c punkte, įgulomis.

3. Įvertinimo institucijų, pilotų mokymo organizacijų ir už pilotų medicininio tinkamumo įvertinimą atsakingų organizacijų gebėjimas vykdyti išpareigojimus, susijusius su jų teisėmis dėl licencijų ir medicininio sveikatos pažymėjimų išdavimo, turi būti pripažintas išduodamu patvirtinimu:

- (a) organizacijos patvirtinimas išduodamas tuomet, kai parodoma, jog organizacija atitinka taisykles, nustatytas užtikrinti susijusius esminius reikalavimus;
- (b) jame turi būti nurodytos patvirtinimo užtikrintos teisės.

4. Skrydžio imitavimo mokymo priemonė, naudojama pilotams mokytis, turi turėti pažymėjimą, kuris turi būti išduotas tuomet, kai parodoma, jog priemonė atitinka taisykles, nustatytas užtikrinti susijusius esminius reikalavimus.

5. Už pilotų mokymą, jų kompetencijos ar medicininio tinkamumo vertinimą atsakingas asmuo privalo turėti atitinkamą pažymėjimą:

- (a) pažymėjimas išduodamas tuomet, kai parodoma, jog pareiškėjas atitinka taisykles, nustatytas užtikrinti susijusius esminius reikalavimus;
- (b) jame turi būti konkrečiai nurodytos pažymėjimu užtikrinamos teisės.

6. Komisija, remdamasi 54 straipsnio 3 dalyje nustatyta tvarka, turi priimti taisykles šiam straipsniui įgyvendinti, ypač patikslindama:

- (a) skirtingus įvertinimus, taikomus pilotų licencijoms ir medicininiam pažymėjimams atitinkamai pagal skirtingas vykdomos veiklos rūšis,
- (b) sąlygas išduoti, išlaikyti, pataisyti, apriboti, laikinai sustabdyti ar panaikinti licencijas, licencijų įvertinimus, medicininis pažymėjimus, organizacijų bei įvertinimo institucijų patvirtinimus ir darbuotojo pažymėjimus,
- (c) pažymėjimų, pažymėjimų įvertinimų, medicininis pažymėjimų, organizacijų patvirtinimų ir darbuotojo pažymėjimų turėtojų teises ir atsakomybę.

7. Nustatydama 6 dalyje nurodytas įgyvendinimo taisykles, Komisija ypač pasirūpins, kad jos:

- (a) atspindėtų dabartinį orlaivių įgulų mokymo srities lygį ir geriausią praktiką,
- (b) leistų nedelsiant reaguoti į nustatytas nelaimingų atsitikimų ir rimtų įvykių priežastis.“

5. Įterpiamas toks 7 a straipsnis:

„7 a straipsnis

Orlaivių skrydžiai

1. 4 straipsnio 1 dalies b, c ir d punktuose nurodytų orlaivių skrydžiai turi atitikti IV priede nustatytus esminius reikalavimus.“

2. Operatoriai, užsiimantys komerciniais skrydžiais, turi akivaizdžiai parodyti savo gebėjimus ir priemones vykdyti pareigas, susijusias su jų teisėmis;

- (a) šie gebėjimai ir priemonės pripažįstami išduodant pažymėjimą,
- (b) pažymėjime turi būti nurodytos teisės, užtikrintos operatoriui, ir eksploataavimo taikymo sritis,
- (c) šio punkto atitinkamą reikalavimą galima įvykdyti patvirtinant pažymėjimus, išduotus trečiosios šalies ar jos pavedimu tiek, kiek tai siejasi su operatoriais, dalyvaujančiais 4 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytų orlaivių eksploataavime.

3. Operatoriai, užsiimantys nekomerciniais sudėtingų motorinių orlaivių skrydžiais, turi deklaruoti savo gebėjimus ir priemones vykdyti pareigas, susijusias su šių orlaivių eksploataavimu.

4. Komisija, remdamasi 54 straipsnio 3 dalyje nustatyta tvarka, turi priimti taisykles šiam straipsniui įgyvendinti, ypač patikslindama:

- (a) sąlygas eksploatuoti orlaivius pagal IV priede nurodytus esminius reikalavimus,
- (b) sąlygas išduoti, išlaikyti, pataisyti, apriboti, laikinai sustabdyti ar panaikinti 2 dalyje nurodytą operatoriaus pažymėjimą,
- (c) operatorių ir pažymėjimų turėtojų teises ir atsakomybę.

5. Nustatydamą 4 dalyje nurodytas įgyvendinimo taisykles, Komisija ypač pasirūpins, kad jos:

- (a) atspindėtų dabartinį orlaivių skrydžių srities lygį ir geriausią praktiką,
- (b) atsižvelgtų į pasaulinę aviacijos patirtį paslaugų srityje ir mokslo bei technikos pažangą,
- (c) leistų nedelsiant reaguoti į nustatytas nelaimingų atsitikimų ir rimtų įvykių priežastis,
- (d) 4 straipsnio 1 dalies c ir d punktuose nurodytiems orlaiviams netaikytų su valstybių narių ICAO įsipareigojimais nesuderinamų reikalavimų.“

6. Įterpiamas šis 7 b straipsnis:

„7 b straipsnis

Skrydžių inžinieriai

Atsižvelgdama į pagrindinius principus, taikomumą ir esminius reikalavimus skrydžių inžinieriams licencijuoti, Komisija turi kuo greičiau pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai siūlymus šiuo klausimu.“

7. Įterpiamas šis 7 c straipsnis:

„7 c straipsnis

Kolektyvinė priežiūra

1. Valstybės narės ir Agentūra turi bendradarbiauti siekdamas, kad, atitinkamai kaupiant informaciją, įskaitant rampos inspekcijas, ir ja dalinantis, bus iš tiesų užtikrintas šio reglamento ir jo įgyvendinimo taisyklių nuostatų įdiegimas.

2. Komisija, remdamasi 54 straipsnio 3 dalyje nustatyta tvarka, turi priimti taisykles šiam straipsniui įgyvendinti, ypač patikslindama:

- (a) sąlygas informacijai kaupti ir ja keistis,
- (b) sąlygas rampos inspekcijoms atlikti,
- (c) sąlygas, pagal kurias orlaivis, neatitinkantis šio reglamento ir jo įgyvendinimo taisyklių, turi būti nutupdytas.“

8. 8 straipsnio 2 dalis keičiama taip:

„2. Iki įgyvendinimo taisyklių, nurodytų 5 straipsnio 4 dalyje, 7 straipsnio 5 dalyje bei 7 a straipsnio 3 dalyje, priėmimo, ir nepažeidžiant 57 straipsnio 2 dalies, pažymėjimai, kurie negali būti išduoti pagal šį reglamentą, gali būti išduoti remiantis galiojančiais nacionaliniais reglamentais.“

9. 10 straipsnis keičiamas taip:

(a) 5 dalis keičiama taip:

„5. Kai apsaugos lygis, lygiavertis tokiam, kuris yra pasiekiamas taikant 5, 6 7 ir 7 a straipsnių įgyvendinimo taisykles, gali būti pasiektas kitomis priemonėmis, valstybės narės

gali, nediskriminuodamos dėl pilietybės, suteikti patvirtinimą, nukrypstantį nuo šių įgyvendinimo taisyklių. Šiuo atveju atitinkama valstybė narė praneša Komisijai apie ketinimą suteikti tokį patvirtinimą ir pateikia priežastis, įrodančias, kodėl reikia nukrypti nuo atitinkamos taisyklės, taip pat sąlygas, nustatytas užtikrinti, kad yra pasiekiamas lygiavertis apsaugos lygis.”

“

(b) pridedama tokia nauja 7 dalis:

„7. Kai Agentūra veikia kaip kompetentinga valdžios institucija, ji taip pat gali suteikti išimtis ar patvirtinimus pagal 3 ir 5 dalis. Šiuo atveju Agentūra turi pranešti valstybėms narėms ir Komisijai, o 4 ir 6 dalyse nurodytas sprendimas turi būti priimtas pagal 54 straipsnio 3 dalyje nurodytą tvarką.“

10. Įterpiamas toks 11 a straipsnis:

„11 a straipsnis

Saugos informacijos apsauga

1. Kai 11 straipsnyje nurodytą informaciją savanoriškai suteikia fizinis asmuo, susijusiose ataskaitose nenurodomas tokios informacijos šaltinis.

2. Nepažeisdamos taikytinų baudžiamosios teisės normų, valstybės narės turi susilaikyti ir nepradėti procedūrų dėl įstatymų pažeidimų, padarytų per neapdairumą ar netyčia, jeigu atkreipė į tai dėmesį tik todėl, kad joms buvo pranešta šio reglamento ir jo įgyvendinimo taisyklių taikymo metu, išskyrus didelio aplaidumo atvejus.

3. Valstybės narės savo nacionalinių įstatymų ir praktikos nustatyta tvarka, turi užtikrinti, kad darbuotojai, pateikiantys informaciją šio reglamento ir jo įgyvendinimo taisyklių taikymo metu, nepatirs darbdavio išankstinio neigiamo nusistatymo, išskyrus didelio aplaidumo atvejus.“

11. 13 straipsnio c punktas keičiamas taip:

„c) priimti atitinkamus sprendimus 15, 15 a, 15 b, 45 ir 46 straipsniams taikyti.“

12. 15 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) pirmasis 1 dalies sakiny s keičiamas taip:

„4 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose nurodytiems produktams, dalims ir prietaisams Agentūra, kai taikoma Čikagos konvencija ir kaip nurodyta joje ar jos prieduose, valstybių narių vardu vykdys funkcijas ir užduotis valstybės, kurioje vykdomi projektavimo, gamybos ar registracijos darbai, kai tai susiję su projektavimo patvirtinimu. Tuo tikslu ji ypač:“

(b) 1 dalis papildoma tokiais k ir l punktais:

„(k) nustato tinkamus apribojimus kiekvienam orlaiviui, kuriam prašoma išduoti leidimą skristi, skirtą vienam skrydžiui,

(l) išduoda orlaiviams leidimus skristi, kai tokių leidimų reikalaujama daugybei skrydžių atlikti.“

(c) pridedama tokia nauja 3 dalis:

„3. 4 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytų orlaivių atžvilgiu Agentūra atitinkamai nustato mokymo reikalavimus, skirtus išduoti įvertinimus, pridedamus prie darbuotojo pažymėjimų, išduodamų asmenims, atsakingiems už produkto, dalies ar prietaiso išleidimą, atlikus techninę priežiūrą.“

13. Įterpiamas toks 15 a straipsnis:

„15 a straipsnis

Darbuotojų sertifikavimas

1. 4 straipsnio 1 dalies a, b ir c punktuose nurodytų orlaivių atžvilgiu Agentūra atitinkamai nustato mokymo reikalavimus, skirtus išduoti individualius įvertinimus, reikalingus orlaiviams eksploatuoti.

2. 4 straipsnio 2 dalyje nurodyto personalo ir organizacijų atžvilgiu Agentūra :

(a) pati arba per nacionalines aviacijos administracijas ar kompetentingus subjektus atlieka savo sertifikuojamų organizacijų bei įvertinimo institucijų inspekcijas ir auditus,

(b) išduoda ir atnaujiną pažymėjimus, skirtus:

(i) personalo mokymo organizacijoms ir aviacijos medicinos centrams, esantiems valstybių narių teritorijoje, jei susijusi valstybė narė šito paprašytą, arba

(ii) personalo mokymo organizacijoms ir aviacijos medicinos centrams, esantiems už valstybių narių teritorijos,

(iii) įvertinimo institucijoms, jei prašoma.

(c) pataiso, apriboja, laikinai sustabdo ar panaikina konkrečios organizacijos pažymėjimą, jei nebevykdomos sąlygos, pagal kurias jis buvo išduotas, arba juridinis ar fizinis asmuo – pažymėjimo turėtojas – nebegali vykdyti išipareigojimų, kuriuos jam nustato šis reglamentas arba jo įgyvendinimo taisyklės.

3. Skrydžio imitavimo mokymo priemonių atžvilgiu Agentūra:

(a) pati arba per nacionalines aviacijos administracijas ar kompetentingas struktūras atlieka savo sertifikuojamų prietaisų technines inspekcijas,

(b) išduoda ir atnaujiną pažymėjimus, skirtus:

(i) skrydžio imitavimo mokymo priemonėms, esančioms valstybių narių teritorijoje, jei susijusi valstybė narė šito paprašytą, arba

- (ii) skrydžio imitavimo mokymo priemonėms, kurias naudoja mokymo organizacijos, sertifikuotos Agentūros arba esančios už valstybių narių teritorijos,
- (c) pataiso, apriboja, laikinai sustabdo ar panaikina konkretų pažymėjimą, jei nebevykdomos sąlygos, pagal kurias jis buvo išduotas, arba juridinis ar fizinis asmuo – pažymėjimo turėtojas – nebegali vykdyti įsipareigojimų, kuriuos jam nustato šis reglamentas arba jo įgyvendinimo taisyklės.“

14. Įterpiamas šis 15 b straipsnis:

„15 b straipsnis

Eksploatavimas

1. 4 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose nurodytų orlaivių atžvilgiu Agentūra atitinkamai nustato pagrindinį minimalios įrangos sąrašą, kuriame nurodomi įrangos elementai, reikalingi kiekvienam orlaivio tipui, kurie gali laikinai neveikti, tuo pat metu išlaikant priimtina sąaugos lygį.

2. Operatorių, užsiimančių komerciniais skrydžiais atžvilgiu Agentūra:

- (a) pati arba per nacionalines aviacijos administracijas ar kompetentingas struktūras atlieka savo sertifikuojamų operatorių inspekcijas ir auditus;
- (b) išduoda ir atnaujiną pažymėjimus, skirtus:
 - (i) operatoriams, esantiems valstybių narių teritorijoje, jei susijusi valstybė narė šito paprašytą, arba
 - (ii) operatoriams, esantiems už valstybių narių teritorijos,
- (c) pataiso, apriboja, laikinai sustabdo ar panaikina konkretų operatoriaus pažymėjimą, jei nebevykdomos sąlygos, pagal kurias jis buvo išduotas, arba atitinkama organizacija nebegali vykdyti įsipareigojimų, kuriuos jai nustato šis reglamentas arba jo įgyvendinimo taisyklės.

3. Agentūra naudodamasi veikimo direktyvų priemonėmis gali įpareigoti eksploataciją uždrausti, apriboti arba taikyti tam tikras sąaugas, siekdama skrydžių saugos.

4. Skrydžio laiko ribojimo atžvilgiu Agentūra:

- (a) nustato taikytinas sertifikavimo specifikacijas ir apie jas praneša, siekdama užtikrinti atitikimą esminiems reikalavimams.
- (b) patvirtina operatorių pateiktas individualias skrydžio laiko specifikacijos schemas, kuomet tokios schemas negali būti patvirtintos pagal taikytiną sertifikavimo specifikaciją.“

15. 29 straipsnio 3 dalies a punktas keičiamas taip:

„(a) patvirtinti Agentūros priemonės, kaip numatyta 13, 15, 15 a ir 15 b straipsniuose, šiame reglamente, jo įgyvendinimo taisyklėse ir kituose galiojančiuose teisės aktuose nustatytoje ribose,“

16. 35 straipsnio 1 dalis keičiama taip:

„1. Apskūsti galima tuos Agentūros sprendimus, kurie buvo priimti pagal 15, 15 a, 15 b, 46 ar 53 straipsnius.“

17. 46 straipsnio 1 dalies pirmasis sakinytis keičiamas taip:

„1. Taikydama 15, 15 a, 15 b straipsnius, Agentūra gali pati atlikti visą reikiamą įmonių tyrimą arba paskirti tai nacionalinėms aviacijos tarnyboms ar kvalifikuotoms organizacijoms. Tyrimai atliekami atsižvelgiant į valstybių narių, kuriose vykdomi tyrimai, teisinės nuostatas. Tuo tikslu pagal šį reglamentą įgaliojasiems asmenims suteikiama teisė:“

18. 57 straipsnis papildomas tokia 3 dalimi:

„3. Direktyva 2004/36/EB panaikinama nuo ...“

19. 58 straipsnio 2 sakinytis keičiamas taip:

„5 ir 6, 7, 7 a, 7 b ir 7 c straipsniai taikomi nuo įgyvendinimo taisyklėse nurodytų datų.“

2 straipsnis

Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 II priedas iš dalies keičiamas šio reglamento I priedu.

3 straipsnis

Remiantis šio reglamento II priedo tekstu, reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 papildomas nauju III priedu.

4 straipsnis

Remiantis šio reglamento III priedo tekstu, reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 papildomas nauju IV priedu.

5 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Oficialiajame Europos Sąjungos leidinyje* datos.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje, XX XX XXX

*Europos Parlamento vardu
Pirmininkas*

*Tarybos vardu
Pirmininkas*

I priedas

„II priedas

4 straipsnio 4 dalyje nurodyti orlaiviai

Orlaiviai, kuriems netaikomos 4 straipsnio 1, 2 ir 3 dalys, yra orlaiviai, priklausantys vienai ar daugiau kategorijų, toliau nurodytų šiame priede:

(a) istoriniai orlaiviai atitinkantys šiuos kriterijus:

(i) nesudėtingi orlaiviai, kurių:

- pirminė konstrukcija buvo suprojektuota iki 1955–01–01 d., o
- gamyba sustabdyta iki 1975–01–01 d.

arba

(ii) orlaiviai, turintys aiškią istorinę reikšmę, susijusią su:

- dalyvavimu vertame dėmesio istoriniame įvykyje, ar
- svarbiu aviacijos raidos etapu, ar
- ypač svarbiu vaidmeniu, atliktu valstybės narės ginkluotosiose pajėgose;

(b) orlaiviai, ypatingai sukonstruoti ar modifikuoti moksliniams tyrimams, eksperimentiniams ar moksliniams tikslams, ir yra tikimybė, kad bus gaminamas labai ribotas šių orlaivių skaičius;

(c) orlaiviai, kurių kiekvieną mažiausiai 51 % pagamino mėgėjas ar pelno nesiekiančios mėgėjų asociacijos savo tikslams ir be jokio komercinio tikslo;

(d) orlaiviai, kurie buvo naudojami karinių pajėgų, jei nepriklauso orlaivių tipui, kurių konstrukcijos standartą yra patvirtinusi Agentūra;

(e) lėktuvai, sraigtasparniai ir motoriniai parašiutai, turintys ne daugiau kaip dvi vietas ir didžiausią kilimo masę (MTOM), pagal valstybės narės registraciją neviršijančią:

(i) 300 kg vienviečiam sausumos lėktuvui / sraigtasparniui, arba

(ii) 450 kg dviviečiam sausumos lėktuvui / sraigtasparniui, arba

(iii) 330 kg vienviečiam lėktuvui amfibijai ar plūdiniam lėktuvui / sraigtasparniui, arba

(iv) 495 kg dviviečiam lėktuvui amfibijai ar plūdiniam lėktuvui / sraigtasparniui, su sąlyga, kad jeigu jis valdomas ir kaip plūdinis lėktuvas / sraigtasparnis, ir kaip sausumos lėktuvas / sraigtasparnis, tai abiem atvejais neviršija atitinkamų MTOM ribų;

(v) 472,5 kg dviviečiam sausumos lėktuvui, turinčiam prie karkaso tvirtinamą bendrą gelbėjimosi parašiutinę sistemą;

(vi) 315 kg vienviečiam sausumos lėktuvui, turinčiam prie karkaso tvirtinamą bendrą gelbėjimosi parašiutinę sistemą;

taip pat lėktuvai, kurių leidimosi greitis arba mažiausias pastovus skridimo greitis leidimosi konfigūracijoje neviršija 35 mazgų kalibruoto oro judėjimo greičio (CAS)

(f) vienviečiai ir dviviečiai sraigtasparniai, kurių didžiausia kilimo masė neviršija 560 kg;

(g) sklandytuvai, kai maksimali tuščio vienviečio masė yra mažesnė nei 80 kg, o tuščio dviviečio – mažesnė nei 100 kg, tarp jų ir pakeliami išibėgėjant kojomis;

(h) orlaivių, atitinkančių a ir d punktuose išvardintus kriterijus, tikslios kopijos, sukonstruotos taip, kaip ir originalūs orlaiviai;

(i) bepiločiai orlaiviai, kurių darbinė masė yra mažesnė nei 150 kg;

(j) bet kokie kiti orlaiviai, kurių maksimali tuščio orlaivio masė, įskaitant degalus, yra mažesnė nei 70 kg.“

II priedas

„III priedas

Esminiai reikalavimai pilotų licencijavimui

1. Mokymas
 - 1.a. Bendroji dalis
 - 1.a.1. Asmuo, kuris moko skraidyti orlaiviais, turi būti pakankamai subrendęs fiziškai bei protiškai ir išsilavinimo atžvilgiu, kad galėtų įgyti, išlaikyti bei parodyti tinkamas teorines žinias ir praktinius įgūdžius.
 - 1.b. Teorinės žinios
 - 1.b.1. Pilotas turi įgyti ir palaikyti tokį žinių lygį, kuris atitiktų orlaivyje atliekamas funkcijas ir būtų proporcingas rizikai, susijusiai su šios rūšies veikla. Tokios žinios būtinai turi apimti :
 - (i) oro teisę,
 - (ii) bendrąsias žinias apie orlaivius,
 - (iii) techninius klausimus, susijusius su orlaivių kategorija,
 - (iv) skrydžio duomenis ir planavimą,
 - (v) žmogaus galimybes ir jo ribotumą,
 - (vi) meteorologiją,
 - (vii) navigaciją,
 - (viii) valdymo procedūras, įskaitant išteklių valdymą,
 - (ix) skridimo principus ir
 - (x) ryšius.
 - 1.c. Teorinių žinių rodymas ir palaikymas
 - 1.c.1. Teorinių žinių įgijimas ir palaikymas turi būti rodomas mokymo metu jas nuolatos įvertinant, ir atitinkamai egzaminuojant.
 - 1.c.2. Turi būti palaikomas tinkamas kompetencijos lygis teorinių žinių srityje. Atitiktis turi būti parodoma reguliariai vertinant, egzaminuojant, testuojant ar tikrinant. Egzaminų, testų ar patikrinimų dažnis turi būti proporcingas rizikos, susijusios su šia veikla, lygiui.
 - 1.d. Praktiniai įgūdžiai
 - 1.d.1. Pilotas turi įgyti ir palaikyti tokius praktinius įgūdžius, kurie atitiktų orlaivyje jo atliekamas funkcijas. Tokie įgūdžiai turi būti proporcingi rizikai, susijusiai su šios rūšies veikla, ir, jei tinka, privalo apimti tokias orlaivyje atliekamas funkcijas:

- (i) veiklą iki skrydžio ir skrydžio metu, įskaitant orlaivio duomenų, masės ir pusiausvyros nustatymą, orlaivio apžiūrą ir techninį aptarnavimą, degalų planavimą, oro sąlygų įvertinimą, maršruto planavimą, oro erdvės apribojimus ir kilimo-leidimosi tako tinkamumą,
- (ii) oro uosto ir eismo vyksmo pobūdį,
- (iii) atsargumo priemones ir procedūras, skirtas išvengti susidūrimų,
- (iv) orlaivio kontrolę, atsižvelgiant į apžiūrą iš išorės,
- (v) skridimo manevrus, įskaitant skrydžius kritinėse situacijose, ir susijusius „sutrikimo“ manevrus, įmanomus techniškai;
- (vi) nusileidimus ir pakilimus – įprastinius ir esant priešiniam bei šoniniam vėjui,
- (vii) skrydžius vien pagal prietaisus, jei tinka veiklos rūšiai,
- (viii) valdymo procedūras, įskaitant įgūdžius dirbti grupėje ir išteklių valdymą, atitinkamai pagal skrydžio tipą, skrendant vienam ar su kelių narių įgula,
- (ix) navigaciją ir oro erdvės taisyklių įgyvendinimą, taip pat susijusias procedūras, pasinaudojant, kai tinka, vizualiniais orientyrais ar navigacijos priemonėmis,
- (x) neįprastus ir ekstremalius skrydžius, įskaitant imituojamus lėktuvo įrangos sutrikimus,
- (xi) atitiktį oro eismo paslaugų ir ryšiams,
- (xii) specifinius orlaivio tipo ar klasės aspektus, taip pat
- (xiii) mokymą papildomų praktinių įgūdžių, kurių gali prireikti, siekiant sumažinti riziką, susijusią su konkrečia veikla.

1.e. Praktinių įgūdžių rodymas ir palaikymas

1.e.1. Pilotas turi parodyti gebėjimą atlikti procedūras bei manevrus tokiu kompetencijos lygiu, kuris atitinka orlaivyje atliekamas funkcijas:

- (i) valdyti orlaivį neperžengiant jo apribojimų,
- (ii) sklandžiai ir tiksliai atlikti visus manevrus,
- (iii) priimti kvalifikuotus sprendimus ir meistriškai skraidyti,
- (iv) taikyti aviacijos žinias, ir
- (v) bet kuriuo momentu palaikyti tokią orlaivio kontrolę, kad būtų užtikrinta procedūros ar manevro sėkmė.

1.e.2. Turi būti palaikomas tinkamas kompetencijos lygis praktinių įgūdžių srityje. Atitiktis turi būti parodoma reguliariai vertinant, egzaminuojant, testuojant ar tikrinant. Egzaminų, testų ar patikrinimų dažnis turi būti proporcingas rizikos, susijusios su šia veikla, lygiui.

1.f. Kalbų mokėjimas

Išskyrus atvejus, kuomet susijusią riziką galima sumažinti kitomis priemonėmis, pilotas turi parodyti anglų kalbos mokėjimą, apimantį:

- (i) gebėjimą suprasti informacijos apie orus dokumentus,
- (ii) naudojimąsi aviacinėmis maršruto, išvykimo bei atvykimo schemomis ir susijusiais aviacinės informacijos dokumentais, ir
- (iii) gebėjimą angliškai bendrauti su kitais skrydžio įgulos nariais ir oro navigacinėmis tarnybomis visų skrydžio etapų metu, įskaitant pasirengimą skrydžiui.

1.g. Skrydžio imitavimo mokymo priemonės

Kai mokymo arba įgytų ar palaikomų praktinių įgūdžių rodymo tikslais yra naudojama skrydžio imitavimo mokymo priemonė (SIMP), pastaroji turi tiktai konkrečiam veikimo lygmeniui tose srityse, kurios atitinka susijusios užduoties įvykdymą. Ypač svarbu, kad konfigūracijos ir valdymo ypatumai, orlaivio duomenys ir sistemų veikimas reikiamai atitiktų orlaivį.

1.h. Mokymo kursai

1.h.1. Mokymas turi vykti mokymo kursų metu.

1.h.2. Mokymo kursai turi atitikti šias sąlygas:

- (i) kiekvienai mokymų rūšiai turi būti sukurta programa, ir
- (ii) mokymai turi apimti teorinių žinių nagrinėjimą ir praktinio skraidymo instrukcijas (įskaitant mokymą imitavimo priemonėmis), jei taikytina.

1.i. Instruktoriai

1.i.1. Teorinės instrukcijos

Teorines instrukcijas turi teikti tinkamai kvalifikuoti instruktoriai. Jie turi:

- (i) atitinkamai išmanyti teikiamų instrukcijų sritį, ir
- (ii) gebėti taikyti reikiamas mokymo technikas.

1.i.2. Skrydį ir skraidymą imituojantys mokymai.

Skraidymą ir skrydį imituojančius mokymus turi vykdyti atitinkamai kvalifikuoti instruktoriai, turintys šias kvalifikacijas:

- (i) atitinkantys teorinių žinių ir patirties reikalavimus, tinkamus teikiamoms instrukcijoms,
- (ii) gebantys taikyti reikiamas mokymo technikas,
- (iii) praktiškai taikę mokymo technikas tuose skrydžio manevruose ir procedūrose, kurių ketinama mokytis;

- (iv) parodę gebėjimą teikti instrukcijas tose srityse, kurių ketinama mokyti, įskaitant veiklą iki skrydžio, po skrydžio ir žemėje, ir
- (v) nuolatos keliantys savo kvalifikaciją, kad užtikrintų, jog palaikomi naujausi mokymo standartai.

Skrydžių instruktoriai taip pat turi turėti teisę veikti kaip orlaivio vadai orlaiviuose, kuriuos mokoma valdyti, išskyrus mokymą valdyti naujų tipų orlaivius.

1.j. Egzaminuotojai

1.i.1. Asmenys, atsakingi už pilotų kompetencijos įvertinimą, turi:

- (i) atitikti reikalavimus, keliamus skrydžių instruktoriams,
- (ii) gebėti įvertinti piloto sugebėjimus ir atlikti skrydžio testus bei patikrinimus.

2. Mokymo organizacijos

2.a. Reikalavimai mokymo organizacijoms

2.a.1. Mokymo organizacija, teikianti pilotų mokymus, turi atitikti šiuos reikalavimus:

- (i) turėti visas priemones, reikalingas visiems įsipareigojimams, susijusiems su jos veikla. Šios priemonės apima, tačiau nėra tuo apribotos, šiuos dalykus: patalpas, personalą, įrangą, įrankius bei medžiagas, uždavinių dokumentaciją, įsipareigojimus bei procedūras, prieigą prie atitinkamų duomenų ir duomenų registravimą,
- (ii) įgyvendinti ir palaikyti valdymo sistemą, susijusią su mokymo sauga ir standartais, taip pat siekti nuolatos tobulinti šią sistemą, ir
- (iii) sudaryti sutartis su kitomis atitinkamomis organizacijomis, jei to reikia, kad būtų užtikrinta nuolatinė atitiktis anksčiau išvardytiems reikalavimams.

3. Medicininis tinkamumas

3.a. Medicininiai kriterijai

3.a.1. Visi pilotai periodiškai turi parodyti, jog yra mediciniškai tinkami gerai atlikti savo funkcijas, atsižvelgiant į veiklos rūšį. Atitiktį turi parodyti atitinkamas įvertinimas, pagrįstas geriausia aviacijos medicinos praktika ir atsižvelgiantis į veiklos rūšį ir galimą protinės bei fizinės būklės blogėjimą dėl amžiaus.

Medicininis tinkamumas, apimantis fizinį ir protinį tinkamumą, reiškia, kad pilotas neserga jokia liga ir neturi jokios negalios, dėl kurių nebepajėgtų:

- (i) atlikti užduočių, reikalingų orlaiviui valdyti, arba
- (ii) bet kuriuo metu vykdyti paskirtas pareigas, arba
- (iii) teisingai suvokti savo aplinką.

3.a.2. Jei medicininis tinkamumas negali būti parodytas visa apimtimi, lygiavertei skrydžio saugai užtikrinti galima taikyti švelninančias priemones.

3.b. Aviacijos medicinos egzaminuotojai

3.b.1. Aviacijos medicinos egzaminuotojas turi:

- (i) būti kvalifikuotas ir licencijuotas medicinos praktikas,
- (ii) būti mokėsis aviacijos medicinos ir nuolatos kelti savo kvalifikaciją šioje srityje, taip užtikrinant įvertinimo standartų palaikymą,
- (iii) praktiškai ir iš patirties žinoti sąlygas, kuriomis pilotai atlieka savo pareigas.

3.c Aviacijos medicinos centrai

3.c.1. Aviacijos medicinos centrai turi atitikti šias sąlygas:

- (i) turėti visas priemones, reikalingas visiems įsipareigojimams, susijusiems su jų teisėmis. Šios priemonės apima, tačiau nėra tuo apribotos, šiuos dalykus: patalpas, personalą, įrangą, įrankius bei medžiagas, uždavinių dokumentaciją, įsipareigojimus bei procedūras, prieigą prie atitinkamų duomenų ir duomenų registravimą,
- (ii) įgyvendinti ir palaikyti valdymo sistemą, susijusią su medicininio įvertinimo sauga ir standartais, taip pat siekti nuolatos tobulinti šią sistemą, ir
- (iii) sudaryti sutartis su kitomis atitinkamomis organizacijomis jei to reikia, kad būtų užtikrinta nuolatinė atitiktis šiems reikalavimams.“

III priedas

„IV priedas

Esminiai reikalavimai orlaivių skrydžiams

1. Bendroji dalis
 - 1.a. Skrydis neturi būti vykdomas, jei įgulos nariai ir, kai tinka, kitas skrydžio personalas, dalyvaujantis skrydžio parengime bei vykdyme, nežino, kokie taikytini įstatymai, reglamentai bei procedūros, susiję su jų pareigų atlikimu, yra nustatyti teritorijoms, kurios bus kertamos, oro uostams, kuriais planuojama pasinaudoti, ir su tuo susijusioms oro navigacijos priemonėmis.
 - 1.b. Skrydis turi būti vykdomas taip, kad jį parengiant ir vykdant, būtų laikomasi valdymo procedūrų, detalizuotų skrydžio žinyne, arba, kur reikia, valdymo žinyne. Siekiant tai palengvinti, visuose orlaivio skrydžio etapuose, esant įprastoms, neįprastoms ir ekstremalioms sąlygoms ir situacijoms, įgulos nariams turi būti prieinama kontrolinių sąrašų sistema, jei taikytina. Kiekvienai pagrįstai numatomai ekstremaliai situacijai turi būti nustatytos reikiamos procedūros.
 - 1.c. Prieš kiekvieną skrydį būtina apibrėžti kiekvieno įgulos nario vaidmenį ir pareigas. Orlaivio vadas turi būti atsakingas už orlaivio skrydį ir saugą, taip pat už visų įgulos narių, keleivių ir gabenamų krovinių saugą.
 - 1.d. Daiktai ar medžiagos, galintys kelti didelį pavojų sveikatai, saugai, turtui ar aplinkai, tokie kaip pavojingi daiktai, ginklai ir amunicija neturi būti gabenami orlaiviu, jei susijusiai rizikai sumažinti nėra taikomos specifinės saugos procedūros ir instrukcijos.
 - 1.e. Visi reikalingi duomenys, dokumentai, įrašai ir informacija, kurią reikia įrašyti 2.c punkte išdėstytų sąlygų atžvilgiu, turi būti išsaugomi kiekvieno skrydžio metu ir išlaikomi mažiausiai tokį laikotarpį, koks suderinamas su skrydžio rūšimi.
2. Pasirengimas skrydžiui
 - 2.a. Skrydis neturi būti pradėtas, kol visomis pagrįstomis prieinamomis priemonėmis neįsitikinama, kad laikytasi visų šių sąlygų:
 - 2.a.1. Atitinkamos priemonės, tiesiogiai reikalingos skrydžiui ir saugiam orlaivio valdymui, įskaitant ryšių ir navigacijos priemones, yra prieinamos skrydžiui atlikti, atsižvelgiant į prieinamą AIS dokumentaciją.
 - 2.a.2. Įgula turi žinoti ir informuoti keleivius apie tai, kur padėta ir kaip naudojama atitinkama gelbėjimosi įranga. Pakankama susijusi informacija apie gelbėjimosi procedūras ir kabinos saugos įrangą turi būti prieinama įgulai ir keleiviams, panaudojant detalizuotą informaciją.
 - 2.a.3. Orlaivio vadas turi būti tikras, kad:
 - (i) orlaivis yra tinkamas skrydžiui, kaip nurodyta 6 punkte,
 - (ii) orlaivis, jei reikalaujama, yra tinkamai registruotas ir visi atitinkami pažymėjimai yra orlaivyje,

- (iii) prietaisai ir įranga, kaip nurodyta 5 punkte, reikalingi šiam skrydžiui vykdyti, yra įmontuoti orlaivyje ir veikia, jeigu jų neatsisakyta, vadovaujantis minimalios įrangos sąrašu (MIS) ar kitu lygiaverčiu dokumentu,
- (iv) orlaivio masė ir svorio centras yra tokie, kad skrydis gali būti vykdomas neperžengiant ribų, nustatytų tinkamumo skrydžiui dokumentacijoje,
- (v) visas rankinis bei į lėktuvo bagažo skyrių pakrautas bagažas ir kroviniai yra tinkamai pakrauti ir pritvirtinti, ir kad
- (vi) skrydžio metu niekada nebus viršyti orlaivio valdymo apribojimai, kaip nurodyta 4 punkte.

2.a.4. Skrydžio įgulai turi būti prieinama informacija apie oro sąlygas išvykimo bei atvykimo vietose ir, kur taikytina, alternatyviuose oro uostose, taip pat apie maršruto sąlygas. Ypatingą dėmesį reikia atkreipti į galimai pavojingas atmosferos sąlygas.

2.a.5. Jei ruošiamasi skristi žinomomis ar tikėtinomis apledėjimo sąlygomis, orlaivis turi būti sertifikuotas, įrengtas ar apdorotas, pritaikant saugiai valdyti tokiomis sąlygomis.

2.a.6. Skrydžio, kuris pagrįstas skridimo matomumo sąlygomis taisyklėmis, atveju, oro sąlygos visą skridimo kelią turi būti tokios, kad galimai užtikrintų atitikimą šioms skridimo taisyklėms. Skrydžio, kuris pagrįstas skridimo pagal prietaisus taisyklėmis, atvykimo ir, kai taikytina, alternatyvus, oro uostas (alternatyvūs oro uostai), kur orlaivis galėtų nusileisti, turi būti parinkti, ypač atsižvelgiant į prognozuojamas oro sąlygas, oro navigacijos įrangos ir žemėje esančių priemonių prieinamumą, taip pat į skridimo pagal prietaisus procedūras, patvirtintas valstybės, kurioje yra atvykimo ir/ar alternatyvus oro uostas.

2.a.7. Degalų ir tepalų kiekio turi pakakti, kad numatomas skrydis galėtų baigtis visiškai saugiai, atsižvelgiant į oro sąlygas, bet kuriuos elementus, darančius įtaką orlaivio veikimui, ir bet kokius tikėtinus skrydžio uždelsimus. Be to, turi būti gabenamos degalų atsargos nenumatytiems atvejams. Kai tinka, turi būti nustatytos degalų valdymo skrydžio metu procedūros.

3. Skrydis

3.a. Skrydžio metu turi būti laikomasi visų šių sąlygų:

3.a.1. Atsižvelgiant į orlaivio tipą, pakilimo bei nusileidimo metu ir visuomet, kai orlaivio vadui atrodo reikalinga saugumo sumetimais, kiekvienas įgulos narys privalo atsistoti į jam skirtą vietą ir pasinaudoti pritvirtinimo sistemomis, atsižvelgdamas į orlaivio tipą.

3.a.2. Visi skrydžio įgulos nariai, kurių reikia lakūnų kabinoje, privalo būti ir likti savo vietose prisisegę saugos diržus, išskyrus tuos atvejus, kai jiems reikia išeiti dėl fiziologinio ar valdymo poreikio.

3.a.3. Atsižvelgiant į orlaivio tipą, prieš pakylant ir nusileidžiant, lėktuvui riedant žeme ir visuomet, kai atrodo reikalinga saugumo sumetimais, orlaivio vadas turi užtikrinti, kad kiekvienas keleivis užimtų savo vietą ar gultą ir būtų tinkamai užsisėgęs saugos diržą.

3.a.4. Skrydis turi būti vykdomas taip, kad visų skrydžio etapų metu būtų išlaikomas reikiamas atstumas nuo kitų orlaivių, o kliūtys perskrendamos, pakilus į reikiamą

aukštį. Toks atstumas turi būti ne trumpesnis nei tie, kurių reikalauja taikytinos oro erdvės taisyklės.

- 3.a.5. Skrydis neturi būti tęsiamas, jei žinomos sąlygos toliau neatitinka minimumo, kuris nurodytas 2 punkte. Be to, skrydžio, kuris pagrįstas skridimo pagal prietaisus taisyklėmis, atveju, negalima toliau artėti prie oro uosto skrendant žemiau tam tikrų nustatytų aukščių ar nukrypus nuo tam tikros padėties, jei sąlygos neatitinka reikalaujamų matomumo kriterijų.
- 3.a.6. Ekstremalios situacijos atveju, orlaivio vadas turi užtikrinti, kad visi keleiviai gautų instrukcijas dėl tokių veiksmų ekstremalioje situacijoje, kurie atitiktų aplinkybes.
- 3.a.7. Orlaivio vadas turi imtis visų reikalingų priemonių, kad sumažintų tvarką pažeidžiančio keleivių elgesio pasekmes skrydžiui.
- 3.a.8. Orlaivis neturi riedėti oro uosto darbine zona arba jo sraigtai neturi būti įjungti, kol šito reikiamai nenurodo kontroliuojantis asmuo.
- 3.a.9. Kai tinka, būtina taikyti reikiamas degalų valdymo skrydžio metu procedūras.
4. Orlaivio veikimas ir valdymo apribojimai
 - 4.a. Orlaivis turi būti valdomas, laikantis jo tinkamumo skrydžiui dokumentacijos ir visų susijusių valdymo procedūrų bei apribojimų, kaip pasakyta patvirtintame jo skrydžio žinyne ar kartais galimoje lygiavertėje dokumentacijoje. Skrydžio žinynas ar lygiavertė dokumentacija turi būti prieinama įgulai ir atnaujinama kiekvieno orlaivio atžvilgiu.
 - 4.b. Orlaivis turi būti valdomas, laikantis taikytinos aplinkos apsaugos dokumentacijos.
 - 4.c. Skrydis neturi būti pradamas ar tęsiamas, kol sudarytasis orlaivio skrydžio planas, atsižvelgiant į visus veiksnius, darančius didelę įtaką jo veikimo lygiui, neleidžia įvykdyti visų skrydžio etapų, nepažeidžiant taikytinų atstumų/zonų ir kliūčių perskridimo aukščių, turint suplanuotą darbinę masę. Veikimo veiksniai, kurie daro ypač didelę įtaką pakilimui, skridimui maršrutu ir artėjimui/nusileidimui, tai:
 - (i) valdymo procedūros,
 - (ii) slėgio aukštis oro uoste,
 - (iii) temperatūra,
 - (iv) vėjas,
 - (v) pakilimo-nusileidimo zonos dydis, nuolydis bei sąlygos, ir
 - (vi) korpuso, galios įrangos ar sistemų būklė, atsižvelgiant į galimą nusidėvėjimą.
- 4.c.1. Į tokius veiksnius reikia atsižvelgti tiesiogiai kaip į veikimo parametrus arba netiesiogiai, taikant leistinas normas ar ribas, kurias galima numatyti planuojant veikimo duomenis, kaip tinka skrydžio rūšiai.
5. Prietaisai, duomenys ir įranga

- 5.a. Orlaivis turi turėti visą navigacijos, ryšių ir kitą įrangą, kurios reikia numatytam skrydžiui, atsižvelgiant į oro eismo reglamentus bei taisykles, taikytinas bet kurio skrydžio etapo metu.
- 5.b. Kai tinka, orlaivis turi turėti visą reikalingą saugos, medicininę, evakuacinę ir išgyvenimui skirtą įrangą, atsižvelgiant į riziką, susijusią su skrydžių zona, skridimo maršrutais, skrydžio aukščiu ir trukme.
- 5.c. Visi duomenys, kurių įgulai reikia skrydžiui atlikti, turi būti atnaujinami ir prienami orlaivyje, atsižvelgiant į taikytinus oro eismo reglamentus, oro erdvės taisykles, skrydžio aukščius ir zonas.
6. Nuolatinis tinkamumas skrydžiui
- 6.a. Orlaivis turi būti naudojamas tik tuomet, jei:
- (i) pagal savo būklę yra tinkamas skrydžiui,
 - (ii) įranga, kurios reikės numatomam skrydžiui ir ekstremalioms situacijoms, yra tinkama naudoti,
 - (iii) orlaivio tinkamumo skrydžiui dokumentas galioja, ir
 - (iv) orlaivio techninė priežiūra atliekama pagal jo priežiūros programą.
- 6.b. Prieš kiekvieną skrydį orlaivis turi būti patikrinamas – atliekama priešskrydinė apžiūra, skirta įsitikinti, ar jis tinka numatomam skrydžiui.
- 6.c. Techninės priežiūros programa turi ypač apimti priežiūros uždavinius bei intervalus, ypač tuos, kuriuos privalomai nurodo nuolatinio tinkamumo skrydžiui instrukcijos.
- 6.d. Orlaivis turi būti naudojamas tik tuomet, jei jį techniškai prižiūri ir naudoti parengia asmenys ar organizacijos, kvalifikuotos atlikti tokias užduotis. Pasirašytame leidime naudoti ypač turi būti nurodytos pagrindinės atliktos techninės priežiūros detalės.
- 6.e. Visi įrašai, rodantys orlaivio tinkamumą skrydžiui, turi būti saugomi, kol ten įrašyta informacija nebus pakeista nauja, lygiaverte savo apimtimi ir detalumu, tačiau išsamių techninės priežiūros įrašų atveju saugoti reikia ne trumpiau nei vienerius metus. Jei orlaivis apskritai nebebus toliau naudojamas, laikomasi trumpiausio 90-ties dienų laikotarpio. Kai orlaivis išnuomojamas, visi įrašai, rodantys jo tinkamumą skrydžiui, turi būti saugomi ne trumpiau nei visą nuomos laikotarpį.
- 6.f. Visos modifikacijos ir remontai turi atitikti būtinus tinkamumo skrydžiui reikalavimus. Pagrįsti duomenys, patvirtinantys atitikimą tinkamumo skrydžiui reikalavimams, turi būti išsaugoti.
7. Įgulos nariai
- 7.a. Įgulos narių skaičius ir sudėtis turi būti nustatomi, atsižvelgiant į:
- (i) orlaivio sertifikacinius apribojimus, įskaitant, jei taikytina, reikiamą avarinės evakuacijos pagrindą,
 - (ii) orlaivio konfigūraciją, ir

- (iii) skrydžio rūšį bei trukmę.
- 7.b. Orlaivio palydovai turi:
- (i) būti išmokyti ir nuolatos tikrinami, kad pasiektų ir palaikytų tinkamą kompetencijos lygį, reikalingą paskirtoms saugos pareigoms atlikti, ir
 - (ii) būti periodiškai vertinami, nustatant jų medicininį tinkamumą paskirtoms saugos pareigoms atlikti. Atitiktį turi parodyti atitinkamas įvertinimas, pagrįstas geriausia aviacijos medicinos praktika.
- 7.c. Orlaivio vadas turi turėti teisę duoti įsakymus ir imtis bet kokių tinkamų veiksmų, skirtų apsaugoti orlaivio skrydį ir užtikrinti orlaivio bei jame gabenamų asmenų ir/ar turto saugą.
- 7.d. Ekstremalios situacijos, grėšiančios orlaivio skrydžiui ir jo bei jame esančių asmenų saugai, atveju, orlaivio vadas turi imtis bet kokių veiksmų, kuriuos jis laiko būtinais dėl saugos sumetimų. Jei tokie veiksmai siejasi su vietinių reglamentų ar procedūrų pažeidimu, orlaivio vadas turi būti atsakingas už neatidėliotiną pranešimą atitinkamai vietos valdžiai.
- 7.e. Ekstremalios neįprastinės situacijos neturi būti imituojamos tuomet, kai gabenami keleiviai ar kroviniai.
- 7.f. Nė vienas įgulos narys neturi leisti, kad dėl nuovargio, susikaupusio nuovargio, miego stygiaus, perskristų zonų skaičiaus, darbo naktį ir pan. jo uždavinių vykdymas / sprendimų priėmimas pablogėtų tiek, kad imtų kelti pavojų skrydžio saugai. Poilsio laikotarpiai turi trukti pakankamai, kad įgulos nariai galėtų įveikti pirmesnių budėjimų padarinius ir būtų gerai pailsėję, prieš pradėdami kitą budėjimo skrydžio metu laikotarpį.
- 7.g. Įgulos narys neturi atlikinėti orlaivyje skirtų pareigų, jei yra veikiamas psichotropinių medžiagų ar alkoholio arba blogai jaučiasi dėl susižalojimo, nuovargio, gydymosi vaistais, ligos ar kitos panašios priežasties.
8. Papildomi reikalavimai orlaivių skrydžiams komerciniais tikslais ir sudėtingų motorinių orlaivių skrydžiams.
- 8.a. Skrydžių komerciniais tikslais ir sudėtingų motorinių orlaivių skrydžių neturi būti imamasi tol, kol neįvykdytos šios sąlygos:
- 8.a.1. operatorius, tiesiogiai ar netiesiogiai per sutartis, turi turėti priemones, reikalingas skrydžio mastui ir apimčiai. Šios priemonės apima, tačiau tuo nėra apribotos, tokius dalykus: orlaivius, patalpas, personalą, įrangą, įrankius bei medžiagas, uždavinių, išipareigojimų bei procedūrų dokumentaciją, prieigą prie atitinkamų duomenų ir duomenų registravimą,
 - 8.a.2. operatorius turi dirbti tik su deramai išmokytu ir kvalifikuotu personalu, taip pat įgyvendinti ir palaikyti mokymo bei tikrinimo programas įgulos nariams ir kitam susijusiam personalui.
 - 8.a.3. operatorius turi sudaryti minimalios įrangos sąrašą (MIS) arba kitą lygiavertį dokumentą, atsižvelgdamas į tai, kad:

- (i) dokumentas turi nustatyti, kokių konkrečių prietaisų bei įrangos elementų reikia orlaivio skrydžiui konkrečiomis sąlygomis arba kokios funkcijos gali neveikti pradėdant skrydį,
 - (ii) dokumentas turi būti parengtas kiekvienam atskiram orlaiviui, atsižvelgiant į operatoriaus turimas susijusias eksploatacijos ir techninės priežiūros sąlygas, ir
 - (iii) minimalios įrangos sąrašas (MĮS) turi būti pagrįstas pagrindiniu minimalios įrangos sąrašu (PMĮS), jei pastarasis prieinamas, ir neturi būti mažiau griežtas nei PMĮS,
- 8.a.4. operatorius turi įgyvendinti ir palaikyti valdymo sistemą, kuri užtikrintų atitiktį šiems būtiniams skrydžių reikalavimams, taip pat siekti šią sistemą nuolatos tobulinti, ir
- 8.a.5. operatorius turi įgyvendinti ir palaikyti nelaimingų atsitikimų prevencijos ir saugos programą, įskaitant pranešimų apie tokius atvejus programą, kuria turi pasinaudoti valdymo sistema, kad prisidėtų prie siekio nuolatos gerinti skrydžių saugą.
- 8.b. Skrydžių komerciniais tikslais ir sudėtingų motorinių orlaivių skrydžių galima imtis tik sutinkamai su operatoriaus veikimo žinyne. Tokiame žinyne turi būti visos reikiamos instrukcijos, informacija bei procedūros, skirtos visiems orlaiviams valdyti ir skrydžių personalui – savo pareigoms atlikti. Reikia konkrečiai nurodyti apribojimus, taikomus įgulos narių skrydžio trukmei, budėjimo skrydžio metu ir poilsio laikotarpiams. Veikimo žinynas ir jo peržiūrėti atnaujinimai turi atitikti patvirtintą skrydžio žinyną ir, prireikus, būti taisomi.
- 8.c. Kai tinka, operatorius turi nustatyti procedūras, kad sumažintų tvarką pažeidžiančio keleivių elgesio pasekmes saugaus skrydžio operacijoms.
- 8.d. Operatorius turi sukurti ir palaikyti saugos programas, pritaikytas orlaivio tipui ir skrydžio rūšiai, ypač įskaitant:
- (i) skrydžio įgulos kabinos saugą,
 - (ii) orlaivio paieškos procedūros kontrolinį sąrašą,
 - (iii) mokymo programas,
 - (iv) elektroninių ir kompiuterinių sistemų apsaugą, siekiant neleisti tyčinio kišimosi į sistemas ir jų gadinimo, ir
 - (v) pranešimus apie neteisėto kišimosi veikas.

Kai saugumo priemonės gali neigiamai paveikti skrydžio saugą, reikia įvertinti riziką ir sukurti atitinkamas procedūras, kurios mažintų pavojus saugumui. Dėl to gali atsirasti būtinybė naudoti specialią įrangą.

- 8.e. Operatorius privalo vieną iš skrydžio įgulos pilotų paskirti orlaivio vadu.
- 8.f. Nuovargio reikia vengti panaudojant budėjimų tvarkaraščio sistemą. Skrydžio ar eilės skrydžių reikmėms tokia budėjimų tvarkaraščio sistema turi nustatyti skrydžio trukmę, budėjimo skrydžio metu, darbo ir pritaikytus poilsio laikotarpius. Nustatant budėjimų tvarkaraščio sistemos vidinius apribojimus, turi būti atsižvelgta į visus susijusius

nuovargį skatinančius veiksnius, tokius kaip perskristų zonų skaičius, laiko zonų kirtimas, miego stygius, sutrikęs paros ciklas, darbas naktį, padėtis, didėjantis budėjimo laikas konkrečiais laikotarpiais, paskirtų užduočių pasidalijimas tarp įgulos narių, taip pat padidėjusių įgulų aprūpinimas.

8.g. Uždavinius, nurodytus 6.a punkte, taip pat aprašytus 6.d. ir 6.e. punktuose, turi kontroliuoti organizacija, atsakinga už nuolatinio tinkamumo saugiai skristi valdymą, kuri, greta reikalavimų, nurodytų I priedo 3.a punkte, privalo atitikti dar ir šias sąlygas:

- (i) organizacija turi būti kvalifikuota techniškai prižiūrėti produktus, dalis bei prietaisus, už kuriuos yra atsakinga, arba turi sudaryti sutartį su tokia kvalifikuota organizacija dėl šių produktų, dalių bei prietaisų, ir
- (ii) organizacija turi patvirtinti organizacijos žinyną, kad juo naudotųsi ir vadovautųsi atitinkamas personalas. Šiame žinyne turi būti aprašytos visos organizacijos taikomos nuolatinio tinkamumo skrydžiui procedūros, įskaitant administracinę struktūrą, siejančią šią organizaciją su patvirtinta techninės priežiūros organizacija, jei taikytina.“