



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2016 m. lapkričio 9 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2015/0277 (COD)

13505/16
ADD 2

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Nuolatinių atstovų komitetui (COREPER I)

Ankstesnio
dokumento Nr.: 13219/16 ADD1 REV 1

Komisijos dok. Nr.: 14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014

Dalykas: ***Pasirengimas 2016 m. gruodžio 1 d. įvyksiančiam Tarybos
(transportas, telekomunikacijos ir energetika) posėdžiui***

Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO
dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, kuriuo įsteigiama Europos
Sąjungos aviacijos saugos agentūra ir panaikinamas Europos Parlamento
ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008

– Bendras požiūris

I PRIEDAS

2 straipsnio 3 dalies d punkte nurodyti orlaiviai

1. Reglamentas netaikomas šių kategorijų pilotuojamiems orlaiviams:

a) istoriniams orlaiviams, atitinkantiems šiuos kriterijus:

i) orlaiviams, kurių:

- pirminis projektas buvo parengtas iki 1955 m. sausio 1 d., o
- gamyba nutraukta iki 1975 m. sausio 1 d.

arba

ii) orlaiviams, turintiems akivaizdžią istorinę reikšmę, susijusią su:

- dalyvavimu svarbiame istoriniame įvykyje,
- svarbiu aviacijos raidos etapu arba
- ypač svarbiu vaidmeniu valstybės narės ginkluotosiose pajėgose;

b) orlaiviams, specialiai suprojektuotiems arba pritaikytiems moksliniams tyrimams, eksperimentiniams ar moksliniams tikslams, ir tikėtina, kad tokių orlaivių bus pagaminta mažai;

c) orlaiviams, kurių ne mažiau kaip 51 proc. pagamino mėgėjai arba pelno nesiekiančios mėgėjų asociacijos savam naudojimui ir be jokio komercinio tikslo;

d) orlaiviams, kuriuos naudoja karinės pajėgos, išskyrus atvejus, kai orlaivis priklauso orlaivių tipui, kurio projekto standartą yra patvirtinusi Agentūra;

- e) ¹lėktuvams, kurių tūpimo konfigūracijos smukos greitis arba mažiausiasis tolydžiojo skrydžio greitis yra ne didesnis kaip 35 mazgai kalibruoto oro judėjimo greičio, [...] motorizuotiesiems parašiotams, sklandytuvams ir motorizuotiesiems sklandytuvams, kuriuose įrengti ne daugiau kaip du krėsmai, o didžiausioji kilimo masė pagal valstybės narės registraciją yra ne didesnė kaip:

	Sausumos lėktuvas	[...]/ Motorizuotasis parašiotas / motorizuotasis sklandytuvas	Sklandytuvai	Lėktuvas amfibija arba plūdinis lėktuvas [...]	Prie sklandmens tvirtinamas bendras gelbėjimosi parašiotas
Vienvietis	didžiausioji kilimo masė – 350 kg	didžiausioji kilimo masė – 300 kg	didžiausioji kilimo masė – 250 kg	didžiausioji kilimo masė – papildomi 30 kg	didžiausioji kilimo masė – papildomi 15 kg
Dvivietai	didžiausioji kilimo masė – 500 kg	didžiausioji kilimo masė – 450 kg	didžiausioji kilimo masė – 400 kg	didžiausioji kilimo masė – papildomi 45 kg	didžiausioji kilimo masė – papildomi 25 kg
Kai lėktuvas amfibija ar plūdinis lėktuvas [...] veikia ir kaip plūdinis lėktuvas [...], ir kaip sausumos lėktuvas [...], didžiausioji kilimo masė turi būti mažesnė už taikytiną ribą.					

i) [...];

ii) [...];

¹ BE pritaria ankstesniam pirmininkaujančios valstybės narės tekstui, tačiau galėtų į tai pažiūrėti lanksčiai.

iii) [...];

iv) [...];

v) [...];

vi) [...];

vii) [...];

viii) [...];

- f) vienviečiams ir dviviečiams malūnsparniams **ir sraigtašparniams**, kurių didžiausioji kilimo masė yra ne didesnė kaip 560 kg;
 - g) [...];
 - h) tikslioms orlaivių, atitinkančių a arba d punktuose išvardytus kriterijus, kopijoms, sukonstruotoms kaip ir originalūs orlaiviai;
 - i) vienviečiams arba dviviečiams oro balionams ir dirižabliams, kurių didžiausias projektinis keliamasis tūris karšto oro atveju yra ne didesnis kaip 1200 m³, o kitų kėlimo dujų atveju – ne didesnis kaip 400 m³;
 - j) visiems kitiems orlaiviams, kurių tuščių didžiausioji masė, įskaitant degalus, yra ne didesnė kaip 70 kg.
2. Be to, reglamentas netaikomas pririšamiesiems orlaiviams, neturintiems varomosios sistemos, kai lynas yra ne ilgesnis nei 50 m, ir:
- a) didžiausioji kilimo masė, įskaitant krovinio svorį, yra mažesnė nei 25 kg arba
 - b) lengvesnio už orą orlaivio atveju tūris yra mažesnis nei 40 m³.

II PRIEDAS

Esminiai tinkamumo skraidyti reikalavimai

1. PRODUKTO VIENTISUMAS

Produkto vientisumas turi būti užtikrintas visomis tikėtinomis skrydžio sąlygomis visą orlaivio naudojimo trukmę. Atitikti visiems reikalavimams turi būti įrodoma atliekant vertinimą arba analizę, kurie prireikus patvirtinami bandymais.

1.1. Konstrukcijos ir medžiagos

1.1.1. Konstrukcijos vientisumas turi būti užtikrinamas orlaivio techninių parametru, įskaitant jo varomąją sistemą, ribose ir jas pakankamai viršijant bei išlaikomas visą orlaivio naudojimo trukmę.

1.1.2. Visos orlaivio dalys, dėl kurių gedimo galėtų sumažėti konstrukcijos vientisumas, turi atitikti toliau nurodytas sąlygas be žalingos deformacijos ar gedimo. Tai apima visas didelės masės dalis ir jų pritvirtinimo priemones.

- a) Būtina atsižvelgti į visus apkrovos derinius, kurie pagrįstai gali susidaryti svorio, svorio centro diapazono, techninių parametru ir orlaivio naudojimo trukmės ribose ir pakankamai jas viršijant. Tai apima apkrovas dėl gūsių, manevrų, hermetizacijos, judančių paviršių, valdymo ir varomosios sistemų skrydžio metu ir ant žemės.
- b) Turi būti atsižvelgiama į apkrovas ir tikėtinus gedimus, atsirandančius dėl avarinio tūpimo ant žemės ar vandens.
- c) Pagal naudojimo rūšį, darant konstrukcinius sprendimus, leidžiančius atlaikyti šias apkrovas, turi būti atsižvelgiama į dinaminį poveikį, atsižvelgiant į orlaivio dydį ir konfigūraciją.

1.1.3. Orlaivis turi būti apsaugotas nuo bet kokio aeroelastinio nestabilumo ir pernelyg didelės vibracijos.

1.1.4. Gamybos procesai ir orlaivio konstrukcijoje panaudotos medžiagos turi būti tokie, kad jo konstrukcinės savybės būtų žinomos ir tas savybes būtų galima reprodukuoti. Turi būti atsižvelgiama į visus medžiagų savybių pokyčius, susijusius su naudojimo aplinka.

1.1.5. Kiek įmanoma, turi būti užtikrinama, kad dėl ciklinės apkrovos, aplinkos pablogėjimo, atsitiktinės žalos ir atskiro šaltinio žalos poveikio konstrukcijos vientisumas nesumažėtų iki žemesnio nei priimtinas liekamasis atsparumas lygio. Turi būti skelbiamos visos su šiais aspektais susijusios būtinos nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimo instrukcijos.

1.2. Varomoji sistema

1.2.1. Varomosios sistemos (t. y. variklio ir tam tikrais atvejais – oro sraigto) vientisumas turi būti įrodomas varomosios sistemos techninių parametrų ribose ir jas pakankamai viršijant bei išlaikomas visą varomosios sistemos naudojimo trukmę, atsižvelgiant į varomosios sistemos svarbą visam orlaivio saugos modeliui.

1.2.2. Varomoji sistema, neviršydama deklaruojamų ribų, turi sukelti trauką ar jėgą, reikalingą visomis reikiamomis skrydžio sąlygomis, atsižvelgiant į aplinkos poveikį ir sąlygas.

1.2.3. Gamybos procesai ir varomosios sistemos konstrukcijoje panaudotos medžiagos turi būti tokie, kad jos konstrukcinės savybės būtų žinomos ir tas savybes būtų galima reprodukuoti. Turi būti atsižvelgiama į visus medžiagų savybių pokyčius, susijusius su naudojimo aplinka.

1.2.4. Dėl ciklinės apkrovos, aplinkos pablogėjimo ar veikimo pablogėjimo poveikio ir galimo tolesnio dalių gedimo varomosios sistemos vientisumas neturi sumažėti iki žemesnio nei priimtinas lygio. Turi būti skelbiamos visos su šiais aspektais susijusios būtinos nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimo instrukcijos.

1.2.5. Turi būti skelbiamos visos instrukcijos, informacija ir reikalavimai, skirti saugiai ir tiksliai varomosios sistemos ir orlaivio sąveikai užtikrinti.

1.3. Sistemos ir įranga (kita nei kilnojamoji įranga)

1.3.1. Orlaivis neturi turėti projektinių savybių ar dalių, kurias naudojant sužinota, kad jos yra pavojingos.

1.3.2. Orlaivis, įskaitant tas sistemas ir įrangą, kurios būtinos tipo projekto vertinimui arba kurių reikalaujama skrydžių taisyklėse, turi veikti, kaip planuota, visomis numatomomis naudojimo sąlygomis orlaivio techninių parametrų ribose ir jas pakankamai viršijant, tinkamai atsižvelgiant į sistemų arba įrangos naudojimo aplinką. Kitos sistemos arba įranga, nebūtinės tipo sertifikavimui arba kurių nereikalaujama skrydžių taisyklėse, kurios veikia tinkamai arba netinkamai, neturi sumažinti saugos ir neigiamai veikti kitų sistemų arba įrangos tinkamo veikimo. Sistemos arba įrangą turi būti įmanoma naudoti be ypatingų įgūdžių ar jėgos.

1.3.3. Orlaivio sistemos ir įranga, vertinamos atskirai ar kaip tarpusavyje susijusios, turi būti suprojektuotos taip, kad dėl pavienio gedimo, kurio visiškas netikėtumas neįrodytas, nesusidarytų pražūtingo gedimo sąlygos, o tarp tikimybės, kad susidarys gedimo sąlygos, ir gedimo padarinių orlaiviui ir jame esantiems asmenims sunkumo turi būti atvirkščias ryšys. Atsižvelgiant į pirmiau minėtą pavienio gedimo kriterijų, pripažįstama, kad būtina tinkamai atsižvelgti į orlaivio dydį bei bendrąją konfigūraciją ir kad dėl šios priežasties kai kurios sraigtasparnių ir mažų lėktuvų dalys ir sistemos gali neatitikti pavienio gedimo kriterijaus.

- 1.3.4. Skrydžiui saugiai atlikti būtina informacija ir informacija apie nesaugias sąlygas turi būti aiškiai, nuosekliai ir nedviprasmiškai suteikiama įgulai arba, priklausomai nuo konkretaus atvejo, techninės priežiūros darbuotojams. Sistemos, įranga ir valdymo prietaisai, įskaitant ženklus ir pranešimus, turi būti suprojektuoti ir išdėstyti taip, kad būtų padaroma kuo mažiau klaidų, dėl kurių galėtų kilti pavojus.
- 1.3.5. Turi būti imamasi projektinių atsargumo priemonių, kad orlaiviui ir jame esantiems asmenims būtų kuo labiau sumažintas pavojus, susijęs su pagrįstai galimomis grėsmėmis (įskaitant grėsmę informacijos saugumui) orlaivio viduje ir išorėje, įskaitant apsaugą nuo galimo didelio kilnojamosios įrangos gedimo ar veikimo sutrikimo.

1.4. Kilnojamoji įranga

- 1.4.1. Kilnojamoji įranga turi atlikti numatytą saugos funkciją arba saugai svarbią funkciją visomis numatomomis naudojimo sąlygomis, nebent tą funkciją gali atlikti ir kitos priemonės.
- 1.4.2. Kilnojamąją įrangą turi būti įmanoma naudoti be ypatingų įgūdžių ar jėgos.
- 1.4.3. Kilnojamoji įranga turi būti suprojektuota taip, kad būtų padaroma kuo mažiau klaidų, dėl kurių galėtų kilti pavojus.
- 1.4.4. Tinkamai arba netinkamai veikianti kilnojamoji įranga neturi sumažinti saugos ir neigiamai veikti kitos įrangos, sistemų arba prietaisų tinkamo veikimo.

1.5. Nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti

- 1.5.1. Turi būti parengti ir pateikti visi būtini dokumentai, įskaitant nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti instrukcijas, kad visą orlaivio naudojimo trukmę būtų laikomasi tinkamumo skraidyti standarto, susijusios su orlaivio tipu ir visomis susijusiomis dalimis.

1.5.2. Turi būti numatytos priemonės, leidžiančios patikrinti, sureguliuoti, sutepti, nuimti ar pakeisti dalis ir kilnojamąjį įrangą, siekiant užtikrinti nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti.

1.5.3. Nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti instrukcijos turi būti išdėstytos žinyne arba keliuose žinynuose, atsižvelgiant į duomenų, kurie turi būti pateikti, kiekį. Žinynuose lengvai prieinama forma turi būti išdėstytos techninės priežiūros ir remonto instrukcijos, priežiūros informacija, gedimų paieškos bei šalinimo ir inspektavimo tvarka.

1.5.4. Nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti instrukcijose turi būti išdėstyti tinkamumo skraidyti apribojimai, pagal kuriuos nustatomas kiekvieno privalomo pakeitimo laikas, intervalai tarp inspektavimų ir susijusi inspektavimo tvarka.

2. SU TINKAMUMU SKRAIDYTI SUSIJĘ PRODUKTO NAUDOJIMO ASPEKTAI

2.1. Turi būti įrodoma, kad siekiant produkto naudojimo laikotarpiu užtikrinti pakankamą orlaivyje ar ant žemės esančių asmenų saugos lygį atsižvelgta į šiuos punktus:

- a) turi būti nustatytos naudojimo rūšys, kurioms orlaivis yra patvirtintas, ir saugiam naudojimui būtini apribojimai bei informacija, įskaitant aplinkos apsaugos apribojimus ir rodiklius;
- b) orlaivis turi būti saugiai valdomas ir manevruojamas visomis tikėtinomis naudojimo sąlygomis, įskaitant vienos arba atitinkamai kelių varomųjų sistemų gedimo atvejus, atsižvelgiant į orlaivio dydį ir konfigūraciją. Turi būti tinkamai atsižvelgiama į piloto jėgą, pilotų kabinos aplinką, piloto darbo krūvį ir kitas su žmogiškaisiais veiksniais susijusias aplinkybes, taip pat į skrydžio etapą ir trukmę;
- c) turi būti įmanoma sklandžiai pereiti iš vieno skrydžio etapo į kitą, nereikalaujant ypatingų pilotavimo įgūdžių, budrumo, jėgos ar darbo krūvio esant visoms galimoms naudojimo sąlygoms;

- d) orlaivis turi būti tokio stabilumo, kad atsižvelgiant į skrydžio etapą ir trukmę pilotui nebūtų keliami pernelyg dideli reikalavimai;
- e) turi būti nustatytos procedūros, kurių būtų laikomasi įprastinio naudojimo, gedimo ir avarinėmis sąlygomis;
- f) turi būti numatomi orlaivio tipui tinkantys įspėjimai ar kitos atgrasymo priemonės, kurios užkirstų kelią įprastų skrydžio parametrų viršijimui;
- g) orlaivio ir jo sistemų charakteristikos turi būti tokios, kad būtų galima saugiai atkurti skrydžio parametrus, jei jie viršijami.

2.2. Įgulos nariai turi būti supažindinami su saugiam naudojimui būtinais naudojimo apribojimais ir kita informacija.

2.3. Produkto naudojimas turi būti apsaugotas nuo pavojaus, kurį sukelia nepalankios išorės ir vidaus sąlygos, įskaitant aplinkos sąlygas.

- a) Visų pirma, atsižvelgiant į naudojimo rūšį, taip pat į orlaivio dydį ir konfigūraciją, nesaugios sąlygos neturi susidaryti, be kitų priežasčių, dėl nepalankių meteorologinių sąlygų, žaibo, susidūrimo su paukščiais, aukšto dažnio radiacinių laukų, ozono ir panašių reiškinių, kurių galima pagrįstai tikėtis produkto naudojimo laikotarpiu, poveikio.

- b) Keleivių salone, atsižvelgiant į naudojimo rūšį, taip pat į orlaivio dydį ir konfigūraciją, keleiviams turi būti sudarytos tinkamos vežimo sąlygos ir užtikrinta derama apsauga nuo visų tikėtinų pavojų, atsirandančių vykdant skrydį ar avarinėse situacijose, įskaitant gaisro, dūmų, toksiškų dujų ir staigaus išsihermetinimo pavojų. Turi būti numatyta, kad orlaivyje esantys asmenys galėtų pasinaudoti visomis tinkamomis galimybėmis išvengti sunkių sužalojimų bei greitai palikti orlaivį ir kad jie būtų apsaugoti nuo lėtinimo jėgos avarinio tūpimo ant žemės ar vandens atveju. Orlaivyje turi būti aiškių ir nedviprasmiškų ženklų arba pranešimų, kuriais orlaivyje esantys asmenys prireikūs būtų informuojami apie deramą saugų elgesį ir saugos įrangos vietą bei tinkamą jos naudojimą. Reikiama saugos įranga turi būti lengvai prieinama.
- c) Įgulos kabina, atsižvelgiant į naudojimo rūšį, turi būti įrengta (įskaitant situacijos suvokimo priemones) taip, kad būtų galima lengviau vykdyti skrydžius ir valdyti visas tikėtinas ir avarines situacijas. Pilotų kabinos aplinka neturi kelti pavojaus įgulos gebėjimui atlikti savo užduotis, o jos konstrukcija turi būti tokia, kad į ją nebūtų galima patekti tuomet, kai orlaivis naudojamas, ir kad valdymo prietaisais nebūtų netinkamai naudojama.

3. PROJEKTAVIMA, GAMYBA, NEPERTRAUKIAMOJO TINKAMUMO SKRAIDYTI VALDYMA AR TECHNINĘ PRIEŽIŪRĄ VYKdančios ORGANIZACIJOS (įskaitant fizinius asmenis)

3.1. Atsižvelgiant į veiklos rūšį, organizacijų patvirtinimai turi būti išduodami, kai patenkinamos toliau išvardytos sąlygos:

- a) organizacija turi turėti visas darbo aprėpčiai būtinas priemones. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: infrastruktūra, darbuotojai, įranga, įrankiai ir medžiagos, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir dokumentacijos tvarkymas.

- b) pagal vykdomos veiklos rūšį ir organizacijos dydį organizacija turi taikyti ir atnaujinti valdymo sistemą, kuria užtikrinamas šių esminių reikalavimų laikymasis, valdyti saugos riziką ir stengtis nuolat tobulinti šią sistemą;
- c) organizacija prireikus sudaro susitarimus su kitomis atitinkamomis organizacijomis, kad užtikrintų nuolatinį šių esminių tinkamumo skraidyti reikalavimų laikymąsi;
- d) kad prisidėtų prie siekio nuolat didinti saugą, organizacija sukuria pranešimo apie įvykius sistemą, kuri yra b punkte numatytos valdymo sistemos ir c punkte nurodytų susitarimų dalis.

3.2. Techninės priežiūros mokymo organizacijų atveju 3.1 punkto c ir d papunkčiuose nustatyti reikalavimai netaikomi.

3.2a. Techninę priežiūrą vykdančys fiziniai asmenys turi įgyti ir išlaikyti tokio lygio teorines žinias, praktinius įgūdžius ir patirtį, kurie atitiktų jų veiklos rūšį.

III PRIEDAS

Su produktais susiję esminiai suderinamumo su aplinka reikalavimai

1. Atsižvelgiant į 4 punktą, produktai turi būti suprojektuoti taip, kad veiktų kuo tyliau.
2. Atsižvelgiant į 4 punktą, produktai turi būti suprojektuoti taip, kad teršalų būtų išmetama kuo mažiau.
3. Atsižvelgiant į 4 punktą, produktai turi būti suprojektuoti taip, kad dėl skysčių garavimo arba išleidimo susidarytų kuo mažiau išmetamųjų teršalų.
4. Būtina atsižvelgti į visus kompromisus, darytinus dėl priemonių, kuriomis mažinamas triukšmingumas, įvairių atmainų teršalų išmetimas ir skysčių išleidimas.
5. Kai mažinamas triukšmas ir išmetamųjų teršalų kiekis, turi būti atsižvelgiama į visą įprasto naudojimo sąlygų intervalą ir geografines vietas, kuriose orlaivių triukšmas ir išmetamųjų teršalų kiekis yra problema.
6. Orlaivių sistemos ir įranga, būtinos dėl aplinkos apsaugos priežasčių, turi būti projektuojamos, gaminamos ir techniškai prižiūrimos, kad numatomomis naudojimo sąlygomis veiktų kaip numatyta. Jų patikimumas turi būti deramas atsižvelgiant į jų planuojamą poveikį gaminio suderinamumui su aplinka.
7. Visos instrukcijos, procedūros, priemonės, žinynai, apribojimai ir apžiūros, kurių reikia siekiant užtikrinti nuolatinę aviacijos produkto atitiktį šiems esminiams reikalavimams, turi būti aiškiai parengti ir pateikti atitinkamiems naudotojams.
8. Aviacijos produktų projektavimu, gamyba ir technine priežiūra užsiimančios organizacijos privalo:

- a) turėti visas būtinas priemones, kuriomis užtikrinama aviacijos produkto atitiktis šiems esminiams reikalavimams, ir
- b) prireikus sudaryti susitarimus su kitomis atitinkamomis organizacijomis, kad būtų užtikrinta aviacijos produkto atitiktis šiems esminiams reikalavimams.

IV PRIEDAS

Orlaivio įgulai taikomi esminiai reikalavimai

1. PILOTU MOKYMAS

1.1. Bendrosios nuostatos

Asmuo, kuris pradeda mokytis skraidyti orlaiviu, turi būti pakankamai subrendęs fiziškai ir protiškai, taip pat būti pakankamai išsilavinęs, kad galėtų įgyti reikiamų teorinių žinių ir praktinių įgūdžių, juos įsiminti ir tomis žiniomis ir įgūdžiais naudotis.

1.2. Teorinės žinios

Piloto įgyjamų ir išlaikomų žinių lygis turi atitikti orlaivyje vykdomas funkcijas ir būti proporcingas su veiklos rūšimi susijusiai rizikai. Prie tokių žinių būtinai priskiriama bent:

- a) oro teisė;
- b) bendrosios žinios apie orlaivius;
- c) techniniai klausimai, susiję su orlaivio kategorija;
- d) skrydžio vykdymas ir planavimas;
- e) žmogaus galimybės ir jų ribos;
- f) meteorologija;
- g) navigacija;
- h) naudojimo procedūros, įskaitant išteklių valdymą;

- i) skrydžio principai;
- j) ryšiai ir
- k) ne techninio pobūdžio įgūdžiai, įskaitant grėsmių ir klaidų atpažinimą ir valdymą.

1.3. Teorinių žinių įrodymas ir išlaikymas

1.3.1. Teorinių žinių įgijimas ir įsiminimas turi būti įrodomi tas žinias nuolat vertinant per mokymo kursus ir prireikus rengiant egzaminus.

1.3.2. Turi būti išlaikomas tinkamas teorinių žinių taikymo kompetencijos lygis.

1.4. Praktiniai įgūdžiai

Pilotas turi įgyti ir išlaikyti tokius praktinius įgūdžius, kurie atitiktų orlaivyje vykdomas jo funkcijas. Tokie įgūdžiai turi būti proporcingi su veiklos rūšimi susijusiai rizikai ir turi apimti toliau nurodytus dalykus (jei tai tinkama dėl orlaivyje atliekamų funkcijų):

- a) veiklą prieš skrydį ir veiklą skrydžio metu, įskaitant orlaivio charakteristikų, masės ir pusiausvyros nustatymą, orlaivio apžiūrą ir priežiūrą, degalų / energijos nešiklio planavimą, oro sąlygų įvertinimą, maršruto planavimą, oro erdvės apribojimus bei kilimo ir tūpimo tako prieinamumą;
- b) aerodromo naudojimą ir aerodromo eismo schemą;
- c) susidūrimams išvengti skirtas atsargumo priemones ir procedūras;
- d) orlaivio valdymą pagal išorinius vizualiuosius orientyrus;
- e) skrydžio manevrus, įskaitant kritinių situacijų atvejų, ir techniškai įmanomus manevrus, susijusius su orlaivio grąžinimu į valdomą padėtį iš kritinės padėties;
- f) įprastinius pakilimus ir tūpimus, taip pat pakilimus ir tūpimus esant šoniniam vėjui;
- g) skrydžius vien pagal prietaisus, atsižvelgiant į veiklos rūšį;

- h) naudojimo procedūras, įskaitant gebėjimą dirbti komandoje ir išteklių valdymą, pagal naudojimo rūšį su vienanare ar daugianare įgula;
- i) navigaciją ir skrydžių taisyklių bei susijusių procedūrų įgyvendinimą, prireikus naudojantis vizualiaisiais orientyrais arba navigacijos priemonėmis;
- j) veiksmus esant neįprastai ir avarinei situacijai, įskaitant imituojamus orlaivio įrangos sutrikimus;
- k) atitiktį oro eismo paslaugų ir ryšių procedūroms;
- l) specifinius orlaivio tipo arba klasės aspektus;
- m) papildomų praktinių įgūdžių mokymą, kurio gali prireikti siekiant sumažinti konkrečios veiklos riziką, ir
- n) ne techninio pobūdžio įgūdžius, įskaitant įgūdžius, susijusius su grėsmių ir klaidų atpažinimu ir valdymu, naudojant tinkamą vertinimo metodiką kartu su techninių įgūdžių vertinimu.

1.5. Praktinių įgūdžių įrodymas ir išlaikymas

1.5.1. Pilotas turi įrodyti, kad jo kompetencijos atlikti procedūras ir manevrus lygis yra deramas atsižvelgiant į orlaivyje vykdomas jo funkcijas ir jis sugeba:

- a) valdyti orlaivį laikydamasis jo eksploatacinių apribojimų;
- b) priimti tinkamus sprendimus ir rodyti skraidymo meistriškumą;
- c) taikyti aviacijos žinias;
- d) visada valdyti orlaivį taip, kad būtų užtikrinta procedūros ar manevro sėkmė, ir

- e) taikyti ne techninio pobūdžio įgūdžius, įskaitant įgūdžius, susijusius su grėsmių ir klaidų atpažinimu ir valdymu, naudodamas tinkamą vertinimo metodiką kartu su techninių įgūdžių vertinimu.

1.5.2. Turi būti išlaikomas tinkamas praktinių įgūdžių taikymo kompetencijos lygis.

1.6. Kalbų mokėjimas

Pilotas turi mokėti kalbą deramu lygiu atsižvelgiant į jo vykdomas funkcijas orlaivyje. Toks mokėjimas apima:

- a) gebėjimą suprasti meteorologinės informacijos dokumentus;
- b) gebėjimą naudotis maršruto, išskridimo ir artėjimo tūpti oro navigacijos schemomis ir susijusiais oro navigacijos informaciniais dokumentais ir
- c) gebėjimą bendrauti su kitais skrydžio įgulos nariais ir oro navigacijos tarnybomis visais skrydžio etapais, įskaitant pasirengimą skrydžiui, tame skrydyje radijo ryšiams vartojama kalba.

1.7. Imituojamo skrydžio treniruokliai

Kai imituojamo skrydžio treniruoklis naudojamas mokymui arba tais atvejais, kai reikia įrodyti, kad praktiniai įgūdžiai įgyti arba išlaikyti, šis treniruoklis turi atitikti konkretų veiklos, vykdomos su atitinkamos užduoties atlikimu susijusiose srityse, veiksmingumo lygį. Ypač svarbu, kad konfigūracijos ir valdymo ypatumų, orlaivio charakteristikų ir sistemų veikimo imitavimas deramai atitiktų orlaivį.

1.8. Mokymo kursai

1.8.1. Mokymas turi būti organizuojamas mokymo kurso forma.

1.8.2. Mokymo kursas turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) kiekvienos rūšies mokymo kursui turi būti parengta programa ir

- b) jei taikoma, mokymo kursas turi apimti teorinių žinių ir praktinį skrydžių mokymą (įskaitant kompleksinių treniruoklių naudojimą).

1.9. Instruktoriai

1.9.1. Teorijos mokymas

Teorijos dalykų turi mokyti tinkamą kvalifikaciją turintys instruktoriai. Jie turi:

- a) turėti tinkamų dėstomos srities žinių ir
- b) gebėti taikyti tinkamus mokymo metodus.

1.9.2. Skrydžio mokymas ir imituojamo skrydžio mokymas

Skrydžio mokymą ir imituojamo skrydžio mokymą turi vykdyti tinkamą kvalifikaciją turintys instruktoriai, kurie turi šias kvalifikacijas:

- a) atitinka dėstomo dalyko teorinių žinių ir patirties reikalavimus;
- b) geba taikyti tinkamus mokymo metodus;
- c) yra išbandę mokymo metodus, susijusius su skrydžio manevrais ir procedūromis, kurie yra skrydžio mokymo dalykas;
- d) yra įrodę gebėjimą mokyti skrydžio mokymo srities dalykų, įskaitant prieš skrydį, skrydžio metu ir ant žemės atliekamas procedūras, ir
- e) reguliariai kelia kvalifikaciją, kad galėtų taikyti naujausius mokymo standartus.

Mokymo orlaivyje skrydžių instruktoriai taip pat turi turėti teisę vykdyti įgulos vado funkcijas tuose orlaiviuose, kuriuos moko valdyti, išskyrus mokymą valdyti naujų tipų orlaivius.

1.10. Egzaminuotojai

Už pilotų įgūdžių vertinimą atsakingi asmenys turi:

- a) atitikti reikalavimus, keliamus skrydžio mokymo arba imituojamo skrydžio mokymo instruktoriams, ir
- b) gebėti įvertinti piloto gebėjimus ir atlikti bandomuosius skrydžius bei patikrinimus.

4. PILOTŲ PATIRTIES REIKALAVIMAI

Asmuo, kuris yra skrydžio įgulos narys, instruktorius arba egzaminuotojas, turi įgyti pakankamos patirties vykdomų funkcijų srityje ir ją išlaikyti, išskyrus atvejus, kai kompetencija įrodoma pagal 1.5 punktą.

5. PILOTŲ SVEIKATOS BŪKLĖS TINKAMUMAS

3.1. Sveikatos būklės kriterijai

3.1.1. Visi pilotai turi periodiškai įrodyti, kad yra tinkamos sveikatos būklės, kad galėtų tinkamai atlikti savo funkcijas, atsižvelgiant į veiklos rūšį. Tinkamumas turi būti įrodomas atliekant tinkamą geriausiais aviacijos medicinos metodais grindžiamą vertinimą, atsižvelgiant į veiklos rūšį ir galimą protinės ir fizinės būklės blogėjimą dėl amžiaus.

Sveikatos būklės tinkamumas, apimantis psichinės ir fizinės sveikatos būklės tinkamumą, reiškia, kad pilotas neserga jokia liga arba neturi jokios negalios, dėl kurių negalėtų:

- a) atlikti užduočių, reikalingų orlaiviui valdyti;
- b) bet kuriuo metu vykdyti paskirtų užduočių arba
- c) teisingai suvokti savo aplinkos.

3.1.2. Jei sveikatos būklės tinkamumas nėra visiškai įrodytas, gali būti įgyvendinamos lygiavertę skrydžio saugą užtikrinančios rizikos mažinimo priemonės.

3.2. Aviacijos medicinos gydytojai

Aviacijos medicinos gydytojas turi:

- a) būti kvalifikuotas ir turėti licenciją verstis medicinos praktika;
- b) būti baigęs aviacijos medicinos mokslus ir reguliariai kelti savo kvalifikaciją aviacijos medicinos srityje, kad galėtų taikyti naujausius vertinimo standartus, ir
- c) turėti praktinių žinių ir patirties, susijusių su sąlygomis, kuriomis pilotai atlieka savo pareigas.

3.3. Aviacijos medicinos centrai

Aviacijos medicinos centrai turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) turėti visas priemones, būtinas visoms su jų teisėmis susijusioms pareigoms vykdyti. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: infrastruktūra, darbuotojai, įranga, įrankiai ir medžiagos, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir dokumentacijos tvarkymas;
- b) pagal vykdomos veiklos rūšį ir organizacijos dydį turi taikyti ir atnaujinti valdymo sistemą, kuria užtikrinamas šių esminių reikalavimų laikymasis, valdyti saugos riziką ir stengtis nuolat tobulinti šią sistemą; ir
- c) prireikus sudaryti susitarimus su kitomis atitinkamomis organizacijomis, kad užtikrintų nuolatinį šių reikalavimų laikymąsi.

4. KELEIVIŲ SALONO ĮGULOS NARIAI

4.1. Bendrosios nuostatos

Keleivių salono įgulos nariai turi:

- a) būti mokomi ir reguliariai tikrinami, kad įgytų deramo lygio kompetenciją atlikti jiems paskirtas su sauga susijusias pareigas ir ją išlaikytų, ir
- b) būti periodiškai vertinami, siekiant įsitikinti, ar jų sveikatos būklė yra tinkama, kad jie galėtų saugiai atlikti jiems paskirtas su sauga susijusias pareigas. Tinkamumas turi būti įrodomas atliekant tinkamą geriausiais aviacijos medicinos metodais grindžiamą vertinimą.

4.2. Mokymo kursai

4.2.1. Tinkamais atvejais, atsižvelgiant į naudojimo rūšį arba teises, mokymas turi būti organizuojamas mokymo kurso forma.

4.2.2. Mokymo kursas turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) kiekvienos rūšies mokymo kursui turi būti parengta programa ir
- b) jei taikoma, mokymo kursas turi apimti teorijos žinių ir praktinį mokymą (įskaitant kompleksinių treniruoklių naudojimą).

4.3. Keleivių salono įgulos instruktoriai

Mokyti turi tinkamos kvalifikacijos instruktoriai. Šie instruktoriai turi:

- a) turėti tinkamų dėstomos srities žinių
- b) gebėti taikyti tinkamus mokymo metodus ir
- c) reguliariai kelti kvalifikaciją, kad galėtų taikyti naujausius mokymo standartus.

4.4. Keleivių salono įgulos egzaminuotojai

Už keleivių salono įgulos egzaminavimą atsakingi asmenys turi:

- a) atitikti reikalavimus, keliamus keleivių salono įgulos instruktoriams ir
- b) gebėti vertinti keleivių salono įgulos darbą ir rengti egzaminus.

5. MOKYMO ORGANIZACIJOS

Mokymo organizacija, organizuojanti pilotų arba keleivių salono įgulos mokymą, turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) turėti visas priemones, būtinas visoms su jos veikla susijusioms pareigoms vykdyti. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: infrastruktūra, darbuotojai, įranga, įrankiai ir medžiagos, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir dokumentacijos tvarkymas;
- b) pagal organizuojamą mokymą ir organizacijos dydį organizacija turi taikyti ir atnaujinti valdymo sistemą, kuria užtikrinamas šių esminių reikalavimų laikymasis, valdyti saugos riziką, įskaitant su mokymo standartais susijusią riziką, ir stengtis nuolat tobulinti šią sistemą; ir
- c) prireikus sudaro susitarimus su kitomis atitinkamomis organizacijomis, kad užtikrintų nuolatinį pirmiau išvardytų reikalavimų laikymąsi.

V PRIEDAS

Esminiai skrydžių reikalavimai

1. BENDROSIOS NUOSTATOS

- 1.1. Skrydis negali būti vykdomas, jei įgulos nariai ir tam tikrais atvejais [...] **bet kurie** kiti rengiant ir vykdant skrydį dalyvaujantys skrydžių paslaugų darbuotojai nėra susipažinę su galiojančiais įstatymais, reglamentais bei procedūromis, susijusiais su jų pareigų atlikimu ir nustatytais teritorijoms, virš kurių bus skrendama, aerodromams, kuriais ketinama naudotis, ir su jais susijusiai oro navigacijos infrastruktūrai.
- 1.2. Skrydis turi būti vykdomas taip, kad rengiantis skrydžiui ir jį vykdant būtų laikomasi orlaivio naudojimo vadove arba prireikus skrydžių vykdymo vadove nustatytų orlaivio naudojimo skrydžiams procedūrų.
- 1.3. Prieš kiekvieną skrydį būtina nustatyti kiekvieno įgulos nario funkcijas ir pareigas. Įgulos vadas turi būti atsakingas už orlaivio naudojimą ir saugą, taip pat už visų įgulos narių, keleivių ir vežamų krovinių saugą.
- 1.4. Daiktai arba medžiagos, galintys kelti didelę riziką sveikatai, saugai, turtui arba aplinkai, pavyzdžiui, pavojingieji kroviniai, ginklai ir amunicija, negali būti gabenami orlaiviu, jei su jais susijusiai rizikai mažinti nėra taikomos specialios saugos procedūros ir instrukcijos.
- 1.5. Turi būti išsaugomi visi su kiekvienu skrydžiu susiję duomenys, dokumentai, įrašai ir informacija, būtini norint nustatyti, ar įvykdytos 5.3 punkte nustatytos sąlygos, ir jie turi būti saugomi tokį trumpiausią laikotarpį, kuris yra suderinamas su naudojimo rūšimi.

2. PASIRENGIMAS SKRYDŽIUI

Skrydis negali būti pradėtas, kol visomis prieinamomis pagrįstomis priemonėmis įsitikinama, kad laikomasi visų šių sąlygų:

- a) skrydžiui vykdyti turimos tinkamos priemonės, tiesiogiai būtinos skrydžiui ir saugiam orlaivio naudojimui, įskaitant ryšių ir navigacijos priemones, atsižvelgiant į turimus oro navigacijos informacijos tarnybų dokumentus.
- b) Įgula turi žinoti atitinkamos avarinės įrangos vietą ir mokėti ją naudoti bei apie tai informuoti keleivius. Įgula ir keleiviai turi gauti pakankamai informacijos, susijusios su eksploatavimu ir pritaikytos pagal įdiegtą įrangą, apie avarines procedūras ir keleivių salono saugos įrangos naudojimą.
- c) Įgulos vadas turi įsitikinti, kad:
 - i) orlaivis yra tinkamas skraidyti, kaip nurodyta 6 punkte;
 - ii) orlaivis, jei reikalaujama, yra tinkamai įregistruotas ir orlaivyje yra tinkami tokios registracijos pažymėjimai;
 - iii) orlaivyje yra sumontuoti ir veikia 5 punkte nurodyti skrydžiui vykdyti reikalingi prietaisai ir įranga, nebent jų nereikia vadovaujantis galiojančiu minimalios įrangos sąrašu arba kitu lygiaverčiu dokumentu;
 - iv) orlaivio masė ir svorio centras yra tokie, kad skrydis gali būti vykdomas laikantis ribų, nustatytų tinkamumo skraidyti dokumentuose;
 - v) visas rankinis bagažas, krovinių skyriaus bagažas ir kroviniai yra tinkamai pakrauti ir pritvirtinti ir

- vi) skrydžio metu niekada nebus viršyti orlaivio naudojimo apribojimai, nurodyti 4 punkte.
- d) Skrydžio įgulai turi būti suteikta informacija apie meteorologines sąlygas išvykimo, paskirties ir prireikus atsarginiuose aerodromuose, taip pat apie maršruto sąlygas. Ypatingas dėmesys turi būti skiriamas atmosferos sąlygoms, kurios gali būti pavojingos.
- e) Turi būti įdiegtos tinkamos rizikos mažinimo priemonės arba nenumatytų atvejų planai, kuriuos taikant būtų galima reaguoti į galimai pavojingas atmosferos sąlygas, kurios tikėtina susidarys skrydžio metu.
- f) Jei skrydis vykdomas pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, meteorologinės sąlygos visu maršrutu, kuriuo turi būti skrendama, turi būti tokios, kad šių taisyklių būtų galima laikytis. Jei skrydis vykdomas laikantis skrydžių pagal prietaisus taisyklių, paskirties ir prireikus atsarginis (-iai) aerodromas (-ai), kuriuose orlaivis galėtų nutūpti, turi būti parinktas (-i) visų pirma atsižvelgiant į prognozuojamas meteorologines sąlygas, galimybę naudotis oro navigacijos paslaugomis ir antžemine infrastruktūra, taip pat į skrydžių pagal prietaisus procedūras, patvirtintas valstybės, kurioje yra paskirties ir (arba) atsarginis aerodromas.
- g) Degalų / varomosios energijos ir suvartojamų medžiagų kiekio orlaivyje turi pakakti, kad būtų galima saugiai užbaigti numatomą skrydį, atsižvelgiant į meteorologines sąlygas, visus orlaivio eksploatacinėms charakteristikoms įtakos turinčius veiksnius ir visus tikėtinus skrydžio vėlavimus. Be to, turi būti vežamos degalų / energijos nešiklio atsargos nenumatytiems atvejams. Jei reikia, turi būti nustatytos degalų / energijos nešiklio kiekio valdymo skrydžio metu procedūros.

3. SKRYDŽIŲ VYKDYMAS

Vykdam skrydžius turi būti laikomasi visų šių sąlygų:

- a) jei tai būtina atsižvelgiant į orlaivio tipą, pakilimo bei tūpimo metu ir visuomet, kai, įgulos vado nuomone, tai yra būtina dėl saugos priežasčių, kiekvienas įgulos narys privalo atsisėsti į savo krėslą ir prisisegti saugos diržais;

- b) jei tai būtina atsižvelgiant į orlaivio tipą, visi skrydžio įgulos nariai, turintys eiti pareigas pilotų kabinoje, privalo būti ir likti savo vietose prisisekę saugos diržais, nebent vykstant skrydžiui nustatytu maršrutu jiems reikia išeiti dėl fiziologinių poreikių arba vykdomų funkcijų;
- c) jei tai būtina atsižvelgiant į orlaivio tipą ir naudojimo rūšį, prieš orlaiviui pakylant ir nutūpiant, riedant ir visuomet, kai tai būtina dėl saugos priežasčių, įgulos vadas turi užtikrinti, kad visi keleiviai sėdėtų savo krėsluose ir būtų tinkamai prisisekę saugos diržus;
- d) skrydis turi būti vykdomas taip, kad visuose skrydžio etapuose būtų išlaikomas reikiamas atskyrimas nuo kitų orlaivių ir užtikrinamas tinkamas kliūčių perskridimo aukštis. Toks atskyrimo atstumas turi būti ne mažesnis, nei reikalaujama taikomose skrydžių taisyklėse atsižvelgiant į naudojimo rūšį;
- e) skrydis negali būti tęsiamas, jei žinomos sąlygos nebeatitinka bent 2 punkte nurodytų sąlygų. Be to, jei skrydis vykdomas remiantis skrydžių pagal prietaisus taisyklėmis, artėjimas tūpti aerodrome negali būti tęsiamas skrendant žemiau tam tikro nustatyto aukščio arba nukrypus nuo tam tikros padėties, jei sąlygos neatitinka reikalaujamų matomumo kriterijų;
- f) avarinės situacijos atveju įgulos vadas turi užtikrinti, kad visi keleiviai gautų instrukcijas dėl avarinių veiksmų, kurie būtų tinkami susidariusiomis aplinkybėmis;
- g) įgulos vadas turi imtis visų būtinų priemonių, kad kuo labiau sumažintų trikdančių keleivių elgesio poveikį skrydžiui;
- h) orlaivis negali riedėti aerodromo judėjimo lauku ir jo sraigai negali būti įjungti, jei orlaivį valdantis asmuo neturi tinkamos kompetencijos;
- i) prireikus būtina taikyti reikiamas degalų / energijos nešiklio kiekio valdymo skrydžio metu procedūras.

4. ORLAIVIO CHARAKTERISTIKOS IR NAUDOJIMO APRIBOJIMAI

- 4.1. Orlaivis turi būti naudojamas laikantis jo tinkamumo skraidyti dokumentų ir visų susijusių naudojimo procedūrų bei apribojimų, nurodytų jo patvirtintame orlaivio naudojimo vadove arba tam tikrais atvejais lygiaverčiuose dokumentuose. Kiekvieno orlaivio naudojimo vadovas arba lygiaverčiai dokumentai turi būti prieinami įgulai ir atnaujinami.
- 4.2. Nepaisant 4.1 punkto reikalavimų, jei skrydžiai vykdomi sraigtasparniais, gali būti leidžiamas trumpalaikis skrydis neviršijant aukščio ir greičio parametrų, jei užtikrinamas deramas saugos lygis.
- 4.3. Orlaivis turi būti naudojamas laikantis taikomų aplinkos apsaugos dokumentų.
- 4.4. Skrydis gali būti pradedamas arba tęsiamas tik jei nustatytos orlaivio eksploatacinės charakteristikos, atsižvelgiant į visus jo eksploatacinių charakteristikų lygiui didelį poveikį darančius veiksnius, yra tokios, kad visus skrydžio etapus būtų galima užbaigti laikantis reikalavimų dėl taikomų atstumų (zonų) ir kliūčių perskridimo aukščio, taip pat atsižvelgiant į suplanuotą naudojimo masę. Su eksploatacinėmis charakteristikomis susiję veiksniai, darantys didelį poveikį kilimui, skridimui nustatytu maršrutu ir artėjimui tūpti / tūpimui, visų pirma yra šie:
- a) naudojimo procedūros;
 - b) aerodromo barometrinis aukštis;
 - c) oro sąlygos (temperatūra, vėjas, krituliai ir matomumo nuotolis)
 - d) [...];
 - e) kilimo ir tūpimo aikštės dydis, nuolydis bei sąlygos ir
 - f) orlaivio sklandmens, variklio arba sistemų būklė, atsižvelgiant į galimą nusidėvėjimą.

- 4.5. Į tokius veiksnius būtina atsižvelgti tiesiogiai kaip į naudojimo parametrus arba netiesiogiai, taikant leistinas normas ar ribas, kurias galima numatyti planuojant naudojimo rūšį atitinkančias eksploatacines charakteristikas.

5. PRIETAISAI, DUOMENYS IR ĮRANGA

- 5.1. Orlaivyje turi būti sumontuota visa navigacijos, ryšių ir kita įranga, būtina numatytam skrydžiui vykdyti, atsižvelgiant į oro eismo taisykles ir skrydžių taisykles, taikomas bet kuriuo skrydžio etapu.
- 5.2. Prireikus orlaivyje turi būti sumontuota visa reikalinga saugos, medicininė, evakuacijos ir gelbėjimosi įranga, atsižvelgiant į riziką, susijusią su skrydžio zonomis, skrydžių maršrutais, skrydžio aukščiu ir trukme.
- 5.3. Visi duomenys, kurių įgulai reikia skrydžiui vykdyti, turi būti atnaujinami ir prieinami orlaivyje, atsižvelgiant į taikomas oro eismo taisykles, skrydžių taisykles, skrydžio aukščius ir skrydžių zonas.

6. NEPERTRAUKIAMASIS TINKAMUMAS SKRAIDYTI IR PRODUKTŲ SUDERINAMUMAS SU APLINKA

- 6.1. Orlaivis gali būti naudojamas tik jei:
- a) orlaivis yra tinkamas skraidyti ir jo techninė būklė tinkama jį naudoti saugiai ir suderinamai su aplinka;
 - b) eksploatavimo ir avarinė įranga, reikalinga numatytam skrydžiui vykdyti, yra tinkama naudoti;
 - c) orlaivio tinkamumo skraidyti dokumentas ir, jei taikoma, triukšmo pažymėjimas yra galiojantys ir
 - d) orlaivio techninė priežiūra atliekama pagal taikomus reikalavimus.

- 6.2. Prieš kiekvieną skrydį arba kelis iš eilės vykdomus skrydžius orlaivis turi būti inspektuojamas atliekant patikrinimą prieš skrydį, kad būtų nustatyta, ar jis tinka numatomam skrydžiui.
- 6.3. Orlaivis gali būti naudojamas tik jei atlikus techninę priežiūrą yra tinkamas naudoti. Pagrindinė informacija apie atliktą techninę priežiūrą turi būti užregistruota.
- 6.4. Dokumentai, kuriais įrodomas orlaivio tinkamumas skraidyti ir suderinamumo su aplinka statusas, turi būti saugomi galiojančius nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti reikalavimus atitinkančiu laikotarpiu, kol tuose dokumentuose pateikta informacija bus pakeista nauja lygiavertės apimties ir išsamumo informacija, ir bet kuriuo atveju ne trumpiau kaip 24 mėnesius.
- 6.5. Visi atlikti pakeitimai ir remontas turi atitikti esminius tinkamumo skraidyti ir, jei taikoma, produktų suderinamumo su aplinka reikalavimus. Tinkamumo skraidyti ir produktų suderinamumo su aplinka reikalavimų atitikties pagrindžiamieji duomenys turi būti saugomi.
- 6.6. Orlaivio naudotojui tenka pareiga užtikrinti, kad techninę priežiūrą vykdanči trečioji šalis laikytųsi orlaivio naudotojo saugos ir saugumo reikalavimų.

7. ĮGULOS NARIAI

- 7.1. Įgulos narių skaičius ir sudėtis turi būti nustatomi atsižvelgiant į:
- a) orlaivio sertifikavimo apribojimus, įskaitant, jei taikoma, atitinkamą avarinės evakuacijos demonstravimą;
 - b) orlaivio konfigūraciją ir
 - c) naudojimo rūšį bei skrydžio trukmę.
- 7.2. Įgulos vadas turi turėti įgaliojimus duoti visus įsakymus ir imtis visų tinkamų veiksmų orlaivio naudojimui ir orlaivio bei jame esančių asmenų ir (arba) turto saugai užtikrinti.

- 7.3. Jei susidaro orlaivio naudojimui arba orlaivio ir (arba) jame esančių asmenų saugai pavojinga avarinė situacija, įgulos vadas turi imtis visų veiksmų, kurie, jo manymu, yra būtini saugai užtikrinti. Kai tokie veiksmai yra susiję su vietos taisyklių arba procedūrų pažeidimu, įgulos vadas privalo apie tai nedelsiant pranešti atitinkamai vietos valdžios institucijai.
- 7.4. Avarinės arba neįprastos situacijos gali būti imituojamos tik kai orlaiviu skraidinami kiti asmenys, jei tie asmenys prieš **įlaipinimą** [...] yra tinkamai informuojami ir suvokia galimą riziką.
- 7.5. Nė vienas įgulos narys neturi leisti, kad dėl nuovargio, atsižvelgiant, *inter alia*, į susikaupusį nuovargį, miego stygių, perskristų sektorių skaičių, darbą naktį arba laiko zonų kaitą, jo užduočių vykdymas / gebėjimas priimti sprendimus pablogėtų taip, kad kiltų pavojus skrydžio saugai. Poilsio laikas turi būti pakankamos trukmės, kad įgulos nariai iki kito tarnybinio skrydžio laikotarpio galėtų atgauti jėgas po ankstesnio darbo laiko ir kad jie būtų gerai pailsėję.
- 7.6. Įgulos nariui draudžiama atlikti orlaivyje paskirtas pareigas, jei jis yra apsvaigęs nuo psichoaktyviųjų medžiagų ar alkoholio arba yra netinkamos sveikatos būklės dėl susižalojimo, nuovargio, gydymosi vaistais, ligos ar kitų panašių priežasčių.

8. PAPILDOMI REIKALAVIMAI KOMERCINIAM IR KITOKIAM ORO TRANSPORTUI, KURIAM TAIKOMAS SERTIFIKAVIMO ARBA DEKLARAVIMO REIKALAVIMAS IR KURIS VYKDOMAS NAUDOJANTIS LĖKTUVAIS, SRAIGTASPARNIAIS ARBA ORLAIVIAIS SU KEIČIAMOS PADĖTIES SRAIGTU

8.1. Skrydžiai gali būti vykdomi tik jei įvykdytos šios sąlygos:

- a) orlaivio naudotojui tiesiogiai arba pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis yra prieinamos skrydžių mastui ir aprėpčiai užtikrinti reikalingos priemonės. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: orlaiviai, infrastruktūra, valdymo struktūra, darbuotojai, įranga, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir dokumentacijos tvarkymas;

- b) orlaivio naudotojas turi dirbti tik su tinkamą kvalifikaciją ir parengimą turinčiais darbuotojais, taip pat įgyvendinti ir atnaujinti įgulos nariams ir kitiems atitinkamiems darbuotojams skirtas mokymo ir tikrinimo programas;
- c) [...];
- d) pagal vykdomos veiklos rūšį ir organizacijos dydį orlaivio naudotojas turi taikyti ir atnaujinti valdymo sistemą, kad užtikrintų šių esminių reikalavimų laikymąsi, valdyti saugos riziką ir stengtis nuolat tobulinti šią sistemą;
- e) kad prisidėtų prie siekio nuolat didinti saugą, orlaivio naudotojas sukuria pranešimo apie įvykius sistemą, kuri yra d punkte numatytos valdymo sistemos dalis.

8.2. Skrydžiai turi būti vykdomi tik pagal orlaivio naudotojo skrydžių vykdymo vadovą. Tokiame vadove turi būti pateiktos visos reikiamos instrukcijos, informacija ir procedūros, susijusios su visais naudojamais orlaiviais ir būtinos skrydžių paslaugų darbuotojų pareigoms atlikti. Turi būti nurodomi apribojimai, taikomi įgulos narių skrydžio laikui, tarnybinio skrydžio laikui ir poilsio laikui. Skrydžių vykdymo vadovas ir jo atnaujintos redakcijos turi atitikti patvirtintą orlaivio naudojimo vadovą ir prireikus turi būti keičiamas.

8.3. Orlaivio naudotojas prireikus turi nustatyti procedūras, kad kuo labiau sumažintų keleivių trikdančio elgesio poveikį skrydžio saugai.

8.4. Orlaivio naudotojas turi parengti ir taikyti saugumo programas, pritaikytas orlaivio tipui ir naudojimo rūšiai, kuriose visų pirma būtų numatyta:

- a) skrydžio įgulos kabinos saugumas;
- b) orlaivio patikrinimo kontrolinis sąrašas;
- c) mokymo programos ir

- d) elektroninių ir kompiuterinių sistemų apsauga, siekiant išvengti tyčinio ir netyčinio sistemų darbo trikdymo ir jų gadinimo.

- 8.5. Jei saugumo priemonės gali neigiamai paveikti skrydžio saugą, turi būti įvertinama rizika ir nustatytos tinkamos procedūros saugos rizikai mažinti – tam gali reikėti naudoti specialią įrangą.
- 8.6. Orlaivio naudotojas vieną iš skrydžio įgulos pilotų privalo paskirti įgulos vadu.
- 8.7. Nuovargio prevencija turi būti užtikrinama pagal nuovargio valdymo grafiką. Tokiame grafike, kuris sudaromas vienam ar keliems skrydžiams, turi būti nustatytas skrydžio laikas, tarnybinio skrydžio laikotarpiai, darbo ir pritaikyti poilsio laikotarpiai. Nuovargio valdymo grafike nustatant apribojimus turi būti atsižvelgiama į visus atitinkamus veiksnius, dėl kurių didėja nuovargis, pavyzdžiui, visų pirma, į perskristų sektorių skaičių, laiko zonų kirtimą, miego stygių, paros ciklo sutrikdymą, darbą naktį, padėtį, susikaupimą darbo laiką konkrečiais laikotarpiais, paskirtų užduočių pasidalijimą tarp įgulos narių, taip pat aprūpinimą didesnėmis įgulomis.
- 8.8. Orlaivio naudotojas turi užtikrinti, kad 6.1 punkte nustatytas užduotis, taip pat 6.4 ir 6.5 punktuose aprašytas užduotis kontroliuotų už nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymą atsakinga organizacija, kuri turi atitikti II priedo 3.1 punkto ir III priedo 7 ir 8 punktų reikalavimus.
- 8.9. Orlaivio naudotojas turi užtikrinti, kad pagal 6.3 punktą būtiną išleidimo naudoti dokumentą išduotų organizacija, kompetentinga atlikti techninę produktų, dalių ir kilnojamosios įrangos priežiūrą. Ši organizacija turi atitikti II priedo 3.1 punkto reikalavimus.
- 8.10. 8.8 punkte nurodyta organizacija parengia organizacijos žinyną, kuriame atitinkamiems darbuotojams naudoti ir vadovautis būtų pateiktas visų organizacijos procedūrų, kuriomis užtikrinamas nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti, aprašas.

8.10a Visuose orlaivio naudojimo etapuose, esant įprastoms, neįprastoms ir avarinėms sąlygoms bei situacijoms, įgulos nariams turi būti sudarytos sąlygos prireikus naudotis kontrolinių sąrašų sistema. Kiekvienai pagrįstai numatomai avarinei situacijai turi būti nustatytos reikiamos procedūros.

8.10b Avarinės arba neįprastos situacijos negali būti imituojamos, kai orlaiviu skraidinami keleiviai arba kroviniai.

VI PRIEDAS

Esminiai kompetentingoms organizacijoms keliami reikalavimai

1. Kompetentinga organizacija (toliau – organizacija), jos direktorius ir už sertifikavimo ir priežiūros užduočių vykdymą atsakingi darbuotojai negali nei tiesiogiai, nei kaip įgaliotieji atstovai būti susiję su produktų, dalių, kilnojamosios įrangos, sudedamųjų dalių arba sistemų projektavimu, gamyba, prekyba, technine priežiūra, jų valdymu, paslaugų teikimu arba naudojimu. Tačiau šiuo reikalavimu nedraudžiama susijusioms organizacijoms ir kompetentingai organizacijai keistis technine informacija.

Pirmesnės pastraipos reikalavimais nedraudžiama organizacijai, kurios sukūrimo tikslas – populiarinti skraidymo sportą arba laisvalaikio aviaciją, gauti kompetentingos organizacijos įgaliojimus, jei tokius įgaliojimus suteikiančiai institucijai ji deramai įrodo įgyvendinusi tinkamas interesų konflikto prevencijos taisykles.

2. Organizacija ir darbuotojai, atsakingi už sertifikavimo ir priežiūros užduotis, savo pareigas turi vykdyti laikydamiesi aukščiausių profesinio sąžiningumo ir techninės kompetencijos principų, jiems neturi būti daromas spaudimas arba teikiamos paskatos (visų pirma finansinės), kurios galėtų padaryti poveikį jų gebėjimui priimti sprendimus arba jų atliekamų sertifikavimo ir priežiūros užduočių rezultatams; visų pirma tokio spaudimo daryti ar paskatų teikti neturi asmenys arba asmenų grupės, kuriems tie rezultatai yra svarbūs.
3. Organizacija turi samdyti darbuotojus ir turėti reikalingų priemonių, kad deramai atliktų su sertifikavimu ir priežiūra susijusias technines ir administracines užduotis; jai taip pat turi būti prieinama ypatingiems patikrinimams reikalinga įranga.
4. Už patikrinimus atsakinga organizacija ir jos darbuotojai turi:
 - a) turėti gerą techninį ir profesinį pasirengimą arba pakankamai specialiųjų žinių, įgytų vykdant susijusią veiklą;
 - b) pakankamai gerai išmanyti sertifikavimo ir priežiūros užduočių, kurias jie atlieka, reikalavimus ir turėti tinkamos su tokiais procesais susijusios patirties;

- c) gebėti rengti pažymas, protokolus ir ataskaitas, kuriais įrodomas sertifikavimo ir priežiūros užduočių atlikimas.
5. Turi būti užtikrinamas darbuotojų, atsakingų už sertifikavimo ir priežiūros užduotis, nešališkumas. Jų atlyginimas neturi priklausyti nuo atliktų tyrimų skaičiaus arba tokių tyrimų rezultatų.
6. Organizacija privalo apsidrausti civilinės atsakomybės draudimu, nebent viena iš valstybių narių prisiima atsakomybę pagal nacionalinę teisę.
7. Organizacijos darbuotojai turi saugoti profesinę paslaptį visos informacijos, kurią sužinojo vykdydami savo užduotis pagal šį reglamentą, atžvilgiu.

VII PRIEDAS

Aerodromams taikomi esminiai reikalavimai

1. FIZINĖS SAVYBĖS, INFRASTRUKTŪRA IR ĮRANGA

1.1. Judėjimo laukas

1.1.1. Aerodromuose turi būti orlaivių kilimui ir tūpimui skirtas laukas, atitinkantis šiuos reikalavimus:

- a) kilimo ir tūpimo laukas turi būti tokių matmenų ir savybių, kad tiktų orlaiviams, kuriems jis skirtas;
- b) jei taikoma, kilimo ir tūpimo lauko keliamoji geba turi būti pakankama kartotiniam numatytų orlaivių naudojimui. Laukų, kuriuose kartotinis naudojimas nenumatytas, geba turi būti tik pakankama orlaiviams išlaikyti;
- c) kilimo ir tūpimo laukas turi būti suprojektuotas taip, kad nuo jo galėtų nutekėti vanduo ir kad dėl stovinčio vandens orlaivių naudojimui nekiltų nepriimtina rizika;
- d) kilimo ir tūpimo lauko nuolydis ir jo pokyčiai neturi sukelti nepriimtinos rizikos orlaivių naudojimui;
- e) kilimo ir tūpimo lauko paviršiaus savybės turi būti pritaikytos numatytų orlaivių naudojimui ir
- f) kilimo ir tūpimo lauke neturi būti objektų, dėl kurių orlaivių naudojimui galėtų kilti nepriimtina rizika.

1.1.2. Jei kilimui ir tūpimui yra skirti keli laukai, jie turi būti išdėstyti taip, kad orlaivių naudojimui nekiltų nepriimtina rizika.

1.1.3. Aplink kilimui ir tūpimui skirtą lauką turi būti nustatytos zonos. Šios zonos skirtos virš jų kylantiems arba tūpiantiems orlaiviams apsaugoti arba sušvelninti tūpimo iki tūpimo ženklo, išriedėjimo iš kilimo ir tūpimo lauko arba šoninio išriedėjimo iš kilimo ir tūpimo aikštės padarinius ir turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) šių zonų matmenys turi tikt tikėtinam orlaivių naudojimui;
- b) šių zonų nuolydis ir jo pokyčiai turi nesukelti nepriimtinos rizikos orlaivių naudojimui;
- c) šiose zonose neturi būti objektų, dėl kurių orlaivių naudojimui galėtų kilti nepriimtina rizika. Šis reikalavimas nekliudo šiose zonose statyti lūžiuosius įrenginius, jei to reikia orlaivių naudojimui palengvinti, ir
- d) kiekvienos iš šių zonų keliamoji geba turi būti pakankama, kad tą zoną būtų galima naudoti tuo tikslu, kuriam ji skirta.

1.1.4. Orlaivių riedėjimui arba stovėjimui naudojami aerodromo laukai kartu su jų artimiausiomis zonomis turi būti suprojektuoti taip, kad orlaivį, kuriam reikės tos konkrečios infrastruktūros, būtų galima saugiai naudoti visomis numatytomis sąlygomis, ir turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) šių laukų keliamoji geba turi būti pakankama kartotiniam numatytų orlaivių naudojimui, išskyrus numatytus retai naudoti laukus, kurių geba turi būti tik pakankama orlaiviams išlaikyti;
- b) šie laukai turi būti suprojektuoti taip, kad nuo jų galėtų nutekėti vanduo ir kad dėl stovinčio vandens orlaivių naudojimui nekiltų nepriimtina rizika;
- c) šių zonų nuolydis ir jo pokyčiai neturi sukelti nepriimtinos rizikos orlaivių naudojimui;

- d) šių laukų paviršiaus savybės turi būti pritaikytos numatytų orlaivių naudojimui ir
- e) šiuose laukuose neturi būti objektų, dėl kurių orlaiviams galėtų kilti nepriimtina rizika. Šis reikalavimas nekliudo aiškiai nurodytose vietose arba zonose naudoti tam laukui būtinos stovėjimo įrangos.

1.1.5. Kita orlaiviams naudoti skirta infrastruktūra turi būti suprojektuota taip, kad dėl tos infrastruktūros naudojimo orlaiviams, kurie ta infrastruktūra naudojami, nekiltų nepriimtinos rizikos.

1.1.6. Statiniai, pastatai, įranga arba sandėliavimo vietos turi būti išdėstyti ir suprojektuoti taip, kad orlaivių naudojimui nekiltų nepriimtina rizika.

1.1.7. Būtina taikyti tinkamas priemones, kad į judėjimo lauką nepatektų leidimų neturintys asmenys, transporto priemonės be leidimų arba pakankamai dideli gyvūnai, dėl kurių orlaivių naudojimui galėtų kilti nepriimtina rizika, nedarant poveikio gyvūnų apsaugos nacionalinių ir tarptautinių nuostatų taikymui.

1.2. Kliūčių perskridimo aukštis

1.2.1. Tūpti į aerodromą artėjantiems orlaiviams arba iš aerodromo išvykstantiems orlaiviams apsaugoti nustatomi atskridimo ir išskridimo maršrutai arba zonos. Tinkamai atsižvelgiant į vietos fizines savybes, tokie maršrutai arba zonos nustatomi taip, kad orlaiviai galėtų reikiamame aukštyje perskristi zonoje aplink aerodromą esančias kliūtis.

1.2.2. Toks kliūties perskridimo aukštis turi būti pritaikytas vykdomam skrydžio etapui ir skrydžio tipui. Jį nustatant taip pat atsižvelgiama į orlaivio padėčiai nustatyti naudojamą įrangą.

1.3. Aerodromų saugos įranga, įskaitant vizualiąsias ir nevizualiąsias pagalbines priemones

1.3.1. Pagalbinės priemonės turi atitikti paskirtį, turi būti atpažįstamos, jomis naudotojams turi būti teikiama nedviprasmiška informacija visomis numatomo naudojimo sąlygomis.

- 1.3.2. Iš anksto numatytomis naudojimo sąlygomis aerodromų saugos įranga turi veikti, kaip planuota. Naudojimo sąlygomis arba įvykus gedimui aerodromų saugos įranga neturi kelti nepriimtinos rizikos aviacijos saugai.
- 1.3.3. Pagalbinės priemonės ir jų elektros energijos tiekimo sistema turi būti suprojektuotos taip, kad dėl gedimų naudotojams nebūtų teikiama netinkama, klaidinanti arba nepakankama informacija arba nebūtų sutrikdytas kurios nors iš esminių paslaugų teikimas.
- 1.3.4. Tokios priemonės turi būti tinkamai apsaugotos nuo sugadinimo arba jų veikimo sutrikdymo.
- 1.3.5. Oro navigacijos ryšių, navigacijos ir apžvalgos sistemų veikimo neturi trikdyti arba neigiamai veikti spinduliuotės šaltiniai arba judančių ar stacionariųjų objektų buvimas.
- 1.3.6. Atitinkamiems darbuotojams turi būti teikiama informacija apie aerodromų saugos įrangos veikimą ir naudojimą, įskaitant aiškius nurodymus, kokiomis sąlygomis aviacijos saugai gali kilti nepriimtina rizika.

1.4. Aerodromo duomenys

- 1.4.1. Rengiami ir nuolat atnaujinami su aerodromu ir teikiamomis paslaugomis susiję duomenys.
- 1.4.2. Duomenys turi būti tikslūs, aiškūs, išsamūs ir nedviprasmiški. Turi būti užtikrinamas tinkamas duomenų vientisumas.
- 1.4.3. Duomenys naudotojams ir atitinkamiems ONP teikėjams turi būti pateikiami laiku, naudojant pakankamai patikimus ir operatyvius komunikavimo būdus.

2. NAUDOJIMAS IR VALDYMAS

2.1. Aerodromo naudotojo pareigos

Už aerodromo naudojimą atsako aerodromo naudotojas. Aerodromo naudotojo pareigos yra šios:

- a) aerodromo naudotojui tiesiogiai arba pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis turi būti prieinamos visos saugiam orlaivių naudojimui aerodrome užtikrinti būtinos priemonės. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: infrastruktūra, darbuotojai, įranga ir medžiagos, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir dokumentacijos tvarkymas;
- b) aerodromo naudotojas tikrina, ar 1 [...] punkto reikalavimų nuolat laikomasi, arba imasi tinkamų priemonių dėl reikalavimų nesilaikymo kylančiai rizikai mažinti. Parengiamos ir taikomos procedūros, skirtos visiems naudotojams laiku informuoti apie tokias priemones;
- c) aerodromo naudotojas tiesiogiai arba pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis parengia ir įgyvendina tinkamą laukinių gyvūnų aerodrome keliamos rizikos valdymo programą;
- d) aerodromo naudotojas tiesiogiai arba pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis užtikrina, kad transporto priemonių ir asmenų judėjimas judėjimo lauke ir kituose orlaiviams skirtuose laukuose būtų derinamas su orlaivių judėjimu, siekiant išvengti susidūrimų ir žalos orlaiviams;
- e) aerodromo naudotojas užtikrina, kad būtų parengtos ir taikomos procedūros, skirtos rizikai, susijusiai su aerodromo naudojimu žiemą, nepalankiomis meteorologinėmis sąlygomis, esant ribotam matomumui arba naktį, jei taikoma, mažinti;

- f) aerodromo naudotojas sudaro susitarimus su kitomis atitinkamomis organizacijomis, kuriais siekiama užtikrinti, kad būtų nuolat laikomasi šių esminių aerodromams taikomų reikalavimų. Prie šių organizacijų, be kita ko, priskiriami: orlaivių naudotojai, oro navigacijos paslaugų teikėjai, antžeminių paslaugų teikėjai, perono valdymo paslaugų teikėjai ir kitos organizacijos, kurių veikla arba produktai gali daryti poveikį orlaivių saugai;
- g) aerodromo naudotojas tikrina, ar varikliams skirtus degalus / energijos nešiklius saugyklose laikančios ir juos orlaiviams tiekiančios organizacijos taiko procedūras, kuriomis užtikrinama, kad orlaiviams tiekiami varikliams skirti degalai / energijos nešikliai būtų neužteršti ir tinkamos specifikacijos;
- h) parengiami ir praktiškai taikomi aerodromo įrangos techninės priežiūros žinynai, į kuriuos įtraukiamos techninės priežiūros ir remonto instrukcijos, priežiūros informacija, gedimų paieškos bei šalinimo ir inspektavimo procedūros;
- i) aerodromo naudotojas tiesiogiai arba pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis parengia ir įgyvendina aerodromo avarinį planą, į kurį įtraukiamos aerodrome arba jo apylinkėse galinčios susidaryti avarinės situacijos. Šis planas prireikus derinamas su bendruomenės avariniu planu, parengtu, kad būtų taikomas aerodromo vietovėje susidarius aviacijos srities avarinei situacijai;
- j) aerodromo naudotojas tiesiogiai arba pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis užtikrina būtiną aerodromo gelbėjimo ir gaisrų gesinimo tarnybų parengtį. Tokios tarnybos turi pakankamai skubiai reaguoti į incidentą arba avariją ir turi turėti bent įrangos, gesinamųjų medžiagų ir pakankamai darbuotojų;
- k) veiklai aerodrome ir techninei priežiūrai vykdyti aerodromo naudotojas turi naudotis tik parengtą ir kvalifikuotų darbuotojų paslaugomis ir turi tiesiogiai arba pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis įgyvendinti ir atnaujinti nuolatinei visų atitinkamų darbuotojų kompetencijai užtikrinti skirtas mokymo ir tikrinimo programas;

- l) aerodromo naudotojas užtikrina, kad bet kuris asmuo, kuriam leista be palydos būti judėjimo lauke arba kituose orlaiviams skirtuose laukuose, būtų tinkamai parengtas ir kvalifikuotas, kad jam galėtų būti suteiktas toks leidimas;
- m) gelbėtojai ir ugniagesiai turi būti tinkamai parengti ir kvalifikuoti dirbti aerodromo aplinkoje. Aerodromo naudotojas tiesiogiai arba pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis įgyvendina ir atnauja nuolatinei šių darbuotojų kompetencijai užtikrinti skirtas mokymo ir tikrinimo programas ir
- n) visi gelbėtojai ir ugniagesiai, kurių gali prireikti susidarius aviacijos srities avarinei situacijai, periodiškai turi įrodyti, kad jų sveikatos būklė yra tinkama gerai atlikti savo funkcijas, atsižvelgiant į veiklos rūšį. Šiuo atveju tinkama sveikatos būklė, t. y. tinkama fizinė ir psichinė būklė, reiškia, kad nesergama jokia liga arba neturima jokios negalios, dėl kurios šie darbuotojai negalėtų:
 - atlikti susidarius aviacijos srities avarinei situacijai būtinų užduočių;
 - bet kuriuo metu įvykdyti jiems paskirtų užduočių arba
 - teisingai suvokti savo aplinkos.

2.2. Valdymo sistemos

2.2.1. Pagal vykdomos veiklos rūšį ir organizacijos dydį aerodromo naudotojas taiko ir atnauja valdymo sistemą, kad užtikrintų šių esminių reikalavimų laikymąsi, valdo saugos riziką ir stengiasi nuolat tobulinti šią sistemą.

2.2.2. Kad prisidėtų prie siekio nuolat didinti saugą, aerodromo naudotojas sukuria pranešimo apie įvykius sistemą, kuri yra 2.2.1 punkte numatytos valdymo sistemos dalis. Analizuojant informaciją, gautą taikant pranešimų apie įvykius sistemą, prireikus dalyvauja 2.1 punkto f papunktyje išvardyti subjektai.

2.2.3. Aerodromo naudotojas parengia aerodromo žinyną ir vykdo veiklą laikydamasis to žinyno. Tokiuose žinyuose pateikiamos visos būtinos instrukcijos, informacija ir procedūros, susijusios su aerodromu, valdymo sistema ir būtinos skrydžių paslaugų ir techninės priežiūros darbuotojų pareigoms atlikti.

3. AERODROMO APYLINKĖS

3.1. Oro erdvė aplink aerodromo judėjimo laukus turi būti apsaugota nuo kliūčių, kad numatyta orlaivių naudojimo veiklą aerodromuose būtų galima vykdyti nesukeliant nepriimtinos rizikos, kuri gali kilti dėl aerodromo apylinkėse atsirandančių kliūčių. Todėl turi būti kuriami, diegiami ir nuolat stebimi kontroliniai kliūčių paviršiai, siekiant aptikti bet kokį tokių paviršių pažeidimą.

- a) Bet koks šių paviršių pažeidimas turi būti įvertintas, kad būtų nustatyta, ar objektas kelia nepriimtina riziką. Bet koks nepriimtina riziką keliantis objektas pašalinamas arba imamasi atitinkamų rizikos mažinimo veiksmų, siekiant apsaugoti aerodromu besinaudojančius orlaivius.
- b) Apie nepašalintas kliūtis paskelbiama, pagal poreikį jos paženklinamos ir, jei reikia, jų matomumas užtikrinamas žiburiais.

3.2. Žmogaus veiklos ir žemės naudojimo keliami pavojai, pavyzdžiui toliau pateiktame sąraše išvardytieji ir kitokie, yra stebimi. Jų keliama rizika įvertinama ir prireikus mažinama:

- a) bet kokia žemės naudojimo plėtotė arba pokytis aerodromo zonoje;
- b) kliūčių sukeltos turbulencijos galimybė;
- c) pavojingų, painių ir klaidinančių žiburių naudojimas;

- d) didelių ir ypač gerai šviesą atspindinčių paviršių sukeltas akinimas;
- e) plotų, dėl kurių aerodromo judėjimo lauko apylinkėse padaugėtų laukinių gyvūnų, kūrimas arba
- f) nematomojo spinduliavimo šaltiniai arba judantys ar stacionarieji objektai, kurie gali trikdyti arba neigiamai veikti oro navigacijos ryšių, navigacijos ir apžvalgos sistemų veikimą.

3.3. Parengiamas avarinis planas, taikomas aerodromo vietovėje susidarius aviacijos srities avarinei situacijai.

4. ANTŽEMINĖS PASLAUGOS

4.1. Antžeminių paslaugų teikėjo pareigos

Antžeminių paslaugų teikėjas yra atsakingas už saugų savo veiklos vykdymą aerodrome.

Paslaugų teikėjo pareigos yra šios:

- a) paslaugų teikėjui turi būti prieinamos visos saugiam paslaugų teikimui aerodrome užtikrinti būtinos priemonės. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: infrastruktūra, darbuotojai, įranga ir medžiagos;
- b) paslaugų teikėjas turi laikytis aerodromo žinyne išdėstytų procedūrų, įskaitant procedūras, susijusias su jo transporto priemonių, įrangos bei darbuotojų judėjimu ir rizika, susijusia su aerodromo naudojimu žiemą, naktį ir nepalankiomis meteorologinėmis sąlygomis;
- c) paslaugų teikėjas antžemines paslaugas teikia laikydamasi jo aptarnaujamo orlaivio naudotojo procedūrų ir instrukcijų;

- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) paslaugų teikėjas užtikrina, kad būtų parengti ir praktiškai taikomi antžeminių paslaugų teikimo įrenginių naudojimo ir techninės priežiūros žinynai, į kuriuos įtraukiamos naudojimo, techninės priežiūros ir remonto instrukcijos, priežiūros informacija, gedimų paieškos bei šalinimo ir inspektavimo procedūros;
- i) paslaugų teikėjas naudojasi tik tinkamai parengtų ir kvalifikuotų darbuotojų paslaugomis ir užtikrina, kad būtų įgyvendinamos ir atnaujinamos nuolatinei visų atitinkamų darbuotojų kompetencijai užtikrinti skirtos mokymo ir tikrinimo programos.

4.2. Valdymo sistemos

4.2.1. Pagal vykdomos veiklos rūšį ir organizacijos dydį paslaugų teikėjas taiko ir atnauja valdymo sistemą, kad užtikrintų šių esminių reikalavimų laikymąsi, valdo saugos riziką ir stengiasi nuolat tobulinti šią sistemą. Tokia sistema koordinuojama su aerodromo naudotojo valdymo sistema.

4.2.2. Kad prisidėtų prie siekio nuolat didinti saugą, paslaugų teikėjas sukuria pranešimo apie įvykius sistemą, kuri yra 4.2.1 punkte numatytos valdymo sistemos dalis. Nedarant poveikio kitoms pareigoms teikti pranešimus, paslaugų teikėjas informaciją apie visus įvykius perduoda aerodromo naudotojo pranešimo sistemai ir, jei reikia, oro eismo paslaugų teikėjo pranešimo sistemai.

4.2.3. Paslaugų teikėjas parengia antžeminių paslaugų žinyną ir vykdo veiklą laikydamasis to žinyno. Tokiame žinyne pateikiamos visos būtinos instrukcijos, informacija ir procedūros, susijusios su paslaugomis, valdymo sistema ir būtinos paslaugas teikiančių darbuotojų pareigoms atlikti.

4a. Perono valdymo paslaugos

- 4.a.1. Perono valdymo paslaugų teikėjas paslaugas teikia laikydamasis į aerodromo žinyną įtrauktų naudojimo procedūrų.
- 4.a.2. Pagal vykdomos veiklos rūšį ir organizacijos dydį, perono valdymo paslaugų teikėjas turi taikyti ir atnaujinti valdymo sistemą, įskaitant saugos valdymą, kuria užtikrinamas šių esminių reikalavimų laikymasis.
- 4.a.3. Perono valdymo paslaugų teikėjas su aerodromo naudotoju ir oro eismo paslaugų teikėju sudaro oficialius susitarimus, kuriuose apibūdinama teiktinų paslaugų aprėptis.
- 4.a.4. Kad prisidėtų prie siekio nuolat didinti saugą, perono valdymo paslaugų teikėjas sukuria pranešimo apie įvykius sistemą, kuri yra 4.a.2 punkte numatytos valdymo sistemos dalis. Nedarant poveikio kitoms pareigoms teikti pranešimus, paslaugų teikėjas informaciją apie visus įvykius perduoda aerodromo naudotojo pranešimo sistemai ir, jei reikia, oro eismo paslaugų teikėjo pranešimo sistemai.
- 4.a.5. Perono valdymo paslaugų teikėjas dalyvauja aerodromo naudotojo nustatytose saugos programose.

5. KITA

Nedarant poveikio orlaivio naudotojo pareigoms, aerodromo naudotojas užtikrina, kad aerodromu arba jo dalimis nesinaudotų orlaiviai, kuriems aerodromo sąranga arba aerodromo naudojimo procedūros paprastai nėra skirti, išskyrus atvejus, kai orlaivis atsiduria avarinėje situacijoje ir jis nukreipiamas į atsarginį aerodromą, arba kitomis nacionalinės kompetentingos institucijos kiekvienu atveju nustatomomis sąlygomis.

VIII PRIEDAS

OEV/ONP ir skrydžių vadovams taikomi esminiai reikalavimai

1. ORO ERDVĖS NAUDOJIMAS

- 1.1. Visi orlaiviai, išskyrus tuos, kuriais vykdoma 2 straipsnio 3 dalies a punkte nurodyta veikla, visais skrydžio etapais arba aerodromo judėjimo lauke turi būti naudojami laikantis bendrų visuotinių naudojimo taisyklių ir visų taikomų procedūrų, kurių reikalaujama laikytis toje oro erdvėje.
- 1.2. Visi orlaiviai, išskyrus tuos, kuriais vykdoma 2 straipsnio 3 dalies a punkte nurodyta veikla, turi turėti reikiamas sudedamąsias dalis ir būti atitinkamai naudojami. OEV/ONP sistemoje naudojamos sudedamosios dalys turi atitikti ir 3 punkto reikalavimus.

2. PASLAUGOS

2.1. Oro erdvės naudotojams oro navigacijos tikslais teikiama oro navigacijos informacija ir duomenys

- 2.1.1. Duomenys, naudojami kaip oro navigacijos informacijos šaltinis, turi būti pakankamai geros kokybės, išsamūs, naujausi ir teikiami laiku.
- 2.1.2. Oro navigacijos informacija turi būti tiksli, išsami, naujausia, nedviprasmiška, pakankamai vientisa ir vartotojams pateikta tinkama forma.
- 2.1.3. Oro erdvės naudotojams tokia oro navigacijos informacija pateikiama laiku, naudojant pakankamai patikimas ir operatyvias ryšių priemones, apsaugotas nuo tyčinio ir netyčinio bandymo pakeisti informaciją ir informacijos iškraipymo.

2.2. Meteorologijos paslaugos

2.2.1. Duomenys, naudojami kaip oro navigacijos meteorologinės informacijos šaltinis, turi būti pakankamai geros kokybės, išsamūs ir naujausi.

2.2.2. Siekiant patenkinti oro erdvės naudotojų poreikius, oro navigacijos meteorologinė informacija turi būti kuo tikslesnė, išsamesnė, naujausia, pakankamai vientisa ir nedviprasmiška.

2.2.3. Oro erdvės naudotojams tokia oro navigacijos meteorologinė informacija turi būti teikiama laiku, naudojant pakankamai patikimas ir operatyvias ryšio priemones, apsaugotas nuo bandymo pakeisti informaciją ir informacijos iškraipymo.

2.3. Oro eismo paslaugos

2.3.1. Oro eismo paslaugoms teikti naudojami teisingi, išsamūs ir naujausi pirminiai duomenys.

2.3.2. Kad būtų patenkinti naudotojų saugos poreikiai, oro eismo paslaugų teikimas turi būti pakankamai tikslus, išsamus, pagrįstas naujausiais duomenimis ir nedviprasmiškas.

2.3.3. Naudotojams informaciją arba rekomendacinius nurodymus teikiančios automatizuotos priemonės turi būti tinkamai suprojektuotos, pagamintos ir prižiūrimos siekiant užtikrinti, kad jos atitiktų numatytą paskirtį.

2.3.4. Teikiant skrydžių valdymo paslaugas ir vykdant su jomis susijusius procesus turi būti užtikrinamas tinkamas orlaivių atskyrimas, orlaivių susidūrimo su kliūtimis aerodromo manevravimo lauke prevencija, taip pat tinkamais atvejais padedama apsisaugoti nuo kitokio pavojaus ore ir užtikrinamas skubiai ir laiku vykdomas koordinavimas su visais atitinkamais naudotojais ir eismu gretimose oro erdvės dalyse.

2.3.5. Oro eismo paslaugų teikėjų ir orlaivių, taip pat atitinkamų oro eismo paslaugų tarnybų tarpusavio pranešimai turi būti teikiami laiku, jie turi būti aiškūs, tikslūs ir nedviprasmiški, apsaugoti nuo įsikišimo, visuotinai suprantami visiems dalyvaujantiems subjektams ir, jei taikoma, jų patvirtinami.

2.3.6. Turi būti įdiegtos priemonės galimoms avarinėms situacijoms nustatyti ir, tinkamais atvejais, veiksmingiems paieškos ir gelbėjimo veiksams pradėti. Tokios priemonės turi apimti bent tinkamus įspėjamuosius mechanizmus, koordinavimo priemones ir procedūras, priemones ir darbuotojus, būtinus atsakomybės sričiai priklausančioms užduotims efektyviai atlikti.

2.4. Ryšių paslaugos

Turi būti užtikrinamas ir išlaikomas pakankamas ryšių paslaugų teikimo veiksmingumas, kiek tai susiję su jų prieinamumu, vientisumu, nepertraukiamumu ir teikimu laiku. Jos turi būti teikiamos operatyviai ir būti apsaugotos nuo iškraipymo.

2.5. Navigacijos paslauga

Turi būti užtikrinamas ir išlaikomas pakankamas navigacijos paslaugų teikimo veiksmingumas, kiek tai susiję su orientavimo informacijos, informacijos apie padėtį ir, kai ji teikiama, laiko informacijos teikimu. Veiksmingumo kriterijams priskiriamas paslaugos tikslumas, vientisumas, prieinamumas ir nepertraukiamumas.

2.6. Apžvalgos paslauga

Teikiant apžvalgos paslaugas turi būti pakankamai veiksmingai (tų paslaugų tikslumo, vientisumo, nepertraukiamumo ir aptikimo tikimybės atžvilgiu) nustatoma atitinkama orlaivio padėtis ore bei kitų orlaivių ir antžeminių transporto priemonių padėtis aerodrome.

2.7. Oro eismo srautų valdymas

Taktinio oro eismo srautų valdymo Sąjungos lygiu tarnybos naudojami pakankamai tiksliai ir naujausia informacija apie paslaugų teikimui poveikį darančio planuojamo oro eismo apimtį ir pobūdį bei teikia tokią informaciją ir koordinuoja eismo srautų nukreipimą kitais maršrutais arba sulaikymą ir derasi šiuo klausimu, kad sumažintų perkrovos situacijų susidarymo ore arba aerodromuose riziką. Srautai valdomi siekiant optimizuoti turimą oro erdvės naudojimo pajėgumą ir tobulinti oro eismo srautų valdymo procesus. Tas valdymas turi būti grindžiamas saugos, skaidrumo ir našumo principais, užtikrinant, kad pajėgumas būtų teikiamas lanksčiai ir laiku, laikantis Europos oro navigacijos plano.

37a straipsnyje nurodytos priemonės, susijusios su oro eismo srautų valdymu, padeda oro navigacijos paslaugų teikėjams, aerodromų naudotojams ir oro erdvės naudotojams priimti su veikla susijusius sprendimus ir apima šias sritis:

- a) skrydžių planavimą;
- b) oro erdvės laisvo pajėgumo naudojimą visais skrydžio etapais, įskaitant laiko tarpų skyrimą skrydžio metu;
- c) maršrutų naudojimą bendram oro eismui, įskaitant:
 - bendro maršrutų ir eismo orientavimo dokumento sukūrimą,
 - galimybes bendram oro eismui nukreipti iš pernelyg intensyvaus judėjimo rajonų,
 - pirmenybės nustatymo taisykles, susijusias su galimybėmis oro erdvę naudoti bendram oro eismui, ypač perkrovos ir krizių laikotarpiais ir
- d) skrydžių planų ir oro uostų laiko tarpų suderinamumą ir, jei reikia, būtiną veiklos koordinavimą su gretimais regionais.

2.8. Oro erdvės valdymas

Konkrečių oro erdvės dalių skyrimas tam tikram naudojimui turi būti stebimas ir koordinuojamas, apie tokį skyrimą turi būti paskelbiama laiku, kad bet kokiomis aplinkybėmis būtų sumažinta rizika prarasti orlaivių atskyrimą. Atsižvelgiant į valstybių narių kompetencijai priklausančią karinės veiklos organizavimą ir susijusius aspektus, oro erdvės valdymu taip pat turi būti prisidedama prie lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos (kurią apibrėžė Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija ir kuri įgyvendinama pagal Reglamentą (ES) Nr. 551/2004) vienodo taikymo, kad įgyvendinant bendrą transporto politiką būtų palengvintas oro erdvės ir oro eismo valdymas.

2.9. Oro erdvės modelis

Oro erdvės struktūros ir skrydžių procedūros turi būti tinkamai parengtos, tikrinamos ir tvirtinamos prieš orlaiviams pradedant jas taikyti ir jomis naudojantis.

3. SISTEMOS IR SUDEDAMOSIOS DALYS

3.1. Bendrosios nuostatos

OEV/ONP sistemos ir sudedamosios dalys, naudojamos susijusiai informacijai perduoti iš orlaivio ir į jį, taip pat ant žemės, turi būti tinkamai suprojektuotos, pagamintos, sumontuotos, prižiūrimos ir naudojamos siekiant užtikrinti, kad jos atitiktų numatytą paskirtį.

Prie tokių sistemų ir procedūrų priskiriamos visų pirma tos sistemos ir procedūros, kurių reikia šioms funkcijoms ir paslaugoms:

- a) oro erdvės valdymui
- b) oro eismo srautų valdymui
- c) oro eismo paslaugoms, pirmiausia skrydžio duomenų apdorojimo sistemoms, apžvalgos duomenų apdorojimo sistemoms, taip pat žmogaus ir mašinos sąsajos sistemoms
- d) ryšiams, įskaitant ryšius žemė–žemė / kosmosas, oras–žemė ir oras–oras / kosmosas
- e) navigacijai
- f) apžvalgai
- g) oro navigacijos informacijos paslaugoms
- h) meteorologijos paslaugoms
- i) [...]

3.2. Sistemų ir sudedamųjų dalių vientisumas, veiksmingumas ir patikimumas

- 3.2.1.** Sistemų ir sudedamųjų dalių vientisumas ir su sauga susijęs veiksmingumas tiek orlaivyje, tiek ant žemės arba oro erdvėje turi atitikti numatytą paskirtį. Sistemos ir sudedamosios dalys turi atitikti būtiną veikimo veiksmingumo lygį visomis numatomomis jų naudojimo sąlygomis ir visą jų naudojimo trukmę.
- 3.2.2.** OEV/ONP sistemos ir jų sudedamosios dalys turi būti suprojektuotos, pagamintos, prižiūrimos ir naudojamos taikant tinkamas ir patvirtintas procedūras taip, kad visą laiką ir visais skrydžio etapais būtų užtikrinamas sklandus Europos oro eismo valdymo tinklo veikimas. Sklandus veikimas visų pirma apima keitimąsi informacija, įskaitant atitinkamą informaciją apie naudojimo statusą, vienodą informacijos supratimą, palyginamas apdorojimo charakteristikas ir susijusias procedūras, kuriais užtikrinami visam Europos oro eismo valdymo tinklui arba jo dalims sutarti bendri veikimo rodikliai.
- 3.2.3.** Europos oro eismo valdymo tinklas, jo sistemos ir jų sudedamosios dalys turi padėti koordinuotai taikyti naujas sutartas ir patvirtintas naudojimo koncepcijas, kuriomis gerinama oro navigacijos paslaugų kokybė, tvarumas ir našumas, ypač saugos ir pajėgumo požiūriu.
- 3.2.4.** Europos oro eismo valdymo tinklas, jo sistemos ir jų sudedamosios dalys turi padėti palaipsniui diegti civilinio / karinio koordinavimo tvarką, kiek tai būtina veiksmingam oro erdvės ir oro eismo srautų valdymui, o visi oro erdvės naudotojai galėtų saugiai ir efektyviai ją naudoti, taikant lankstaus oro erdvės naudojimo koncepciją.
- 3.2.5.** Kad būtų pasiekti šie tikslai, Europos oro eismo valdymo tinklas, jo sistemos ir jų sudedamosios dalys turi padėti civiliniams ir kariniams subjektams laiku keistis turima tikslia ir nuoseklia informacija apie visus skrydžio etapus, nedarant poveikio saugumo arba gynybos politikos interesams, įskaitant konfidencialumo reikalavimus.

3.3. Sistemų ir sudedamųjų dalių projektavimas

3.3.1. Sistemos ir sudedamosios dalys turi būti suprojektuotos taip, kad atitiktų taikomus saugos ir, tinkamais atvejais, saugumo reikalavimus.

3.3.2. Sistemos ir sudedamosios dalys – kartu, atskirai ir vienos kitų atžvilgiu – turi būti suprojektuotos taip, kad gedimo, galinčio sukelti visos sistemos sutrikimą, tikimybė būtų atvirkščiai proporcinga jo poveikio paslaugų saugai pavojingumui.

3.3.3. Sistemos ir sudedamosios dalys – atskirai ir kartu – turi būti suprojektuotos atsižvelgiant į su žmogaus galimybėmis ir pajėgumu susijusius apribojimus.

3.3.4. Sistemos ir sudedamosios dalys turi būti suprojektuotos taip, kad jos ir jų perduodami duomenys būtų apsaugoti nuo žalingos sąveikos su vidaus ir išorės elementais.

3.3.5. Sistemų ir sudedamųjų dalių gamybai, įrengimui, naudojimui ir techninei priežiūrai būtina informacija, taip pat su nesaugiomis sąlygomis susijusi informacija, darbuotojams teikiama aiškiai, nuosekliai ir nedviprasmiškai.

3.4. Pastovus paslaugos lygis

Sistemų ir sudedamųjų dalių saugos lygiai išlaikomi jų naudojimo metu ir atliekant šio naudojimo pakeitimus.

4. SKRYDŽIŲ VADOVŲ KVALIFIKACIJA

4.1. Bendrosios nuostatos

Asmuo, kuris pradeda mokytis, kad taptų skrydžių vadovu arba skrydžių vadovu mokiniu, turi būti pakankamai išsilavinęs ir fiziškai bei protiškai subrendęs, kad galėtų įgyti reikiamų teorinių žinių ir praktinių įgūdžių, juos išlaikyti ir jais naudotis.

4.2. Teorinės žinios

4.2.1. Skrydžių vadovas turi įgyti ir išlaikyti tokio lygio žinias, kurios atitiktų vykdomas funkcijas ir būtų proporcingos su atitinkamos rūšies paslauga susijusiai rizikai.

4.2.2. Teorinių žinių įgijimas ir išlaikymas turi būti įrodomi tas žinias nuolat vertinant per mokymo kursus arba rengiant tinkamus egzaminus.

4.2.3. Turi būti išlaikomas tinkamas teorinių žinių lygis. Reikalavimų laikymasis įrodomas atliekant reguliarius vertinimus arba rengiant egzaminus. Egzaminų dažnumas turi būti proporcingas su atitinkamos rūšies paslauga susijusios rizikos lygiui.

4.3. Praktiniai įgūdžiai

4.3.1. Skrydžių vadovas turi įgyti ir išlaikyti jo funkcijoms vykdyti tinkamus praktinius įgūdžius. Tokie įgūdžiai turi būti proporcingi su šios rūšies paslauga susijusiai rizikai ir apima (jei tai būtina funkcijoms vykdyti) bent:

- j) veiklos procedūras;
- k) užduotims būdingus aspektus;
- l) neįprastas ir avarines situacijas ir
- m) žmogiškuosius veiksnius.

4.3.2. Skrydžių vadovas turi įrodyti, kad jo gebėjimas vykdyti susijusias procedūras ir užduotis atitinka jo vykdomas funkcijas.

4.3.3. Turi būti išlaikomas tinkamas praktinių įgūdžių kompetencijos lygis. Reikalavimų laikymasis tikrinamas atliekant reguliarius vertinimus. Tokių vertinimų dažnumas turi būti proporcingas atitinkamos rūšies paslaugos ir vykdomų užduočių sudėtingumui ir susijusios rizikos lygiui.

4.4. Kalbų mokėjimas

4.4.1. Skrydžių vadovas turi įrodyti, kad moka kalbėti anglų kalba ir ją supranta tiek, kad gali balso perdavimo priemonėmis (telefonu / radijo telefonu) ir tiesiogiai veiksmingai bendrauti konkrečiomis ir su darbu susijusiomis temomis, įskaitant bendravimą avarinėse situacijose.

4.4.2. Jei to reikia oro eismo paslaugoms teikti tam tikroje nustatytoje oro erdvės dalyje, skrydžių vadovas taip pat turi mokėti kalbėti nacionaline kalba (-omis) ir suprasti tą (tas) kalbą (-as) taip gerai, kaip aprašyta pirmiau.

4.5. Kompleksiniai treniruokliai

Jei praktiniam situacijos suvokimo ir žmogiškųjų veiksmų mokymui arba tais atvejais, kai reikia įrodyti, kad įgūdžiai įgyti arba išlaikyti, naudojamosi kompleksiniu treniruokliu, jis turi veikti taip, kad būtų galima tinkamai imituoti darbo aplinką ir veiklos situacijas, atitinkančias teikiamą mokymą.

4.6. Mokymo kursai

4.6.1. Mokymas organizuojamas mokymo kurso forma; tai gali apimti teorinį ir praktinį mokymą, įskaitant, jei taikoma, mokymą naudojant kompleksinį treniruoklį.

4.6.2. Turi būti parengiamas ir patvirtinamas kiekvienos rūšies mokymo kursas.

4.7. Instruktoriai

4.7.1. Teorijos dalykų moko tinkamą kvalifikaciją turintys instruktoriai. Jie turi:

- n) turėti tinkamų dėstomos srities žinių ir
- o) būti įrodę, kad sugeba taikyti tinkamus mokymo metodus.

4.7.2. Praktinių įgūdžių moko tinkamai kvalifikuoti instruktoriai, turintys šią kvalifikaciją:

- p) atitinka dėstomo dalyko teorijos žinių ir praktinės patirties reikalavimus;
- q) yra įrodę, kad sugeba mokyti ir taikyti tinkamus mokymo metodus;
- r) yra išbandę mokymo metodus, susijusius su procedūromis, kurios yra mokymo dalykas, ir
- s) reguliariai kelia kvalifikaciją užtikrinant mokymo kompetencijos atnaujinimą.

4.7.3. Be to, praktinių įgūdžių instruktoriai turi turėti arba būti turėję įgaliojimą dirbti skrydžių vadovais.

4.8. Vertintojai

4.8.1. Už skrydžių vadovų įgūdžių įvertinimą atsakingi asmenys turi:

- t) būti įrodę gebėjimą vertinti skrydžių vadovų darbą, rengti testus skrydžių vadovams ir jų patikrinimus ir
- u) reguliariai kelti kvalifikaciją užtikrinant, kad galėtų taikyti naujausius vertinimo standartus.

4.8.2. Be to, praktinių įgūdžių vertintojai turi turėti arba būti turėję įgaliojimą dirbti skrydžių vadovais tose srityse, kurių vertinimas turi būti atliekamas.

4.9. Skrydžių vadovų sveikatos būklės tinkamumas

4.9.1. Visi skrydžių vadovai turi periodiškai įrodyti, jog yra tinkamos sveikatos būklės, kad galėtų tinkamai atlikti savo funkcijas. Tinkamumas turi būti įrodomas atliekant tinkamą vertinimą, atsižvelgiant į galimą psichinės ir fizinės būklės blogėjimą dėl amžiaus.

4.9.2. Sveikatos būklės tinkamumo, apimančio psichinės ir fizinės sveikatos būklės tinkamumą, įrodymas apima patvirtinimą, kad skrydžių valdymo paslaugą teikiantis asmuo neserga jokia liga arba neturi jokios negalios, dėl kurių negalėtų:

- a) tinkamai atlikti užduočių, būtinų teikiant skrydžių valdymo paslaugą;
- b) bet kuriuo metu vykdyti paskirtų užduočių arba
- c) teisingai suvokti savo aplinkos.

4.9.3. Jei sveikatos būklės tinkamumas negali būti visiškai įrodytas, gali būti įgyvendinamos lygiavertę saugą užtikrinančios rizikos mažinimo priemonės.

5. PASLAUGŲ TEIKĖJAI IR MOKYMO ORGANIZACIJOS

5.1. Paslaugos teikiamos tik jei laikomasi šių sąlygų:

- a) paslaugų teikėjui tiesiogiai arba pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis turi būti prieinamos paslaugų teikimo mastui ir aprėpčiai užtikrinti būtinos priemonės. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: sistemos, infrastruktūra, įskaitant elektros energijos tiekimą, valdymo struktūra, darbuotojai, įranga ir jos techninė priežiūra, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir dokumentacijos tvarkymas;

- b) paslaugų teikėjas sukuria ir nuolat atnaujina su jo paslaugų teikimu susijusius valdymo ir naudojimo žinynus ir vykdo veiklą laikydamasis tų žinynų. Tokiuose žinyuose pateikiamos visos būtinos instrukcijos, informacija ir procedūros, susijusios su veiklos vykdymu, valdymo sistema ir būtinos skrydžių paslaugų darbuotojų pareigoms atlikti;
- c) pagal vykdomos veiklos rūšį ir organizacijos dydį paslaugų teikėjas taiko ir atnaujina valdymo sistemą, kuria užtikrinamas šių esminių reikalavimų laikymasis, valdo saugos riziką ir stengiasi nuolat tobulinti šią sistemą;
- d) paslaugų teikėjas naudojami tik tinkamai kvalifikuotų ir parengtų darbuotojų paslaugomis, taip pat įgyvendina ir atnaujina darbuotojų mokymo ir tikrinimo programas;
- e) paslaugų teikėjas palaiko oficialius ryšius su visais suinteresuotaisiais subjektais, kurie gali daryti tiesioginį poveikį jo paslaugų saugai, kad užtikrintų šių esminių reikalavimų laikymąsi;
- f) paslaugų teikėjas nustato ir įgyvendina nenumatytų atvejų planą, kuris apima galimas avarines ir neįprastas situacijas, susijusias su jo teikiamomis paslaugomis;
- g) kad prisidėtų prie siekio nuolat didinti saugą, paslaugų teikėjas sukuria pranešimo apie įvykius sistemą, kuri yra c punkte numatytos valdymo sistemos dalis ir
- h) paslaugų teikėjas imasi priemonių, kad patikrintų, ar bet kuriuo metu laikomasi bet kurios jo naudojamos sistemos ir sudedamosios dalies saugaus veikimo reikalavimų.

5.2. Skrydžių valdymo paslaugos teikiamos tik laikantis šių sąlygų:

- a) skrydžių valdymo paslaugą teikiančių darbuotojų nuovargio prevencija vykdoma taikant darbo grafiką. Tokiame darbo grafike reikia atsižvelgti į darbo laikotarpį, darbo laiką ir pritaikytą poilsio laiką. Darbo grafike nustatant apribojimus atsižvelgiama į atitinkamus veiksnius, dėl kurių didėja nuovargis, pavyzdžiui, visų pirma į miego stygių, paros ciklo sutrikdymą, darbą naktį, sukauptą darbo laiką konkrečiais laikotarpiais, taip pat paskirtų užduočių pasidalijimą tarp įgulos narių;
- b) skrydžių valdymo paslaugą teikiančių darbuotojų streso prevencija vykdoma įgyvendinant švietimo ir prevencijos programas;
- c) skrydžių valdymo paslaugos teikėjas taiko procedūras, kad patikrintų, ar nėra susilpnėjęs skrydžių valdymo paslaugas teikiančių darbuotojų kognityvinis gebėjimas priimti sprendimus ir ar tų darbuotojų sveikatos būklė yra tinkama, ir
- d) planuodamas ir vykdydamas savo veiklą, skrydžių valdymo paslaugos teikėjas atsižvelgia į veiklos ir techninius suvaržymus, taip pat į žmogiškųjų veiksnių principus.

5.3. Ryšių, navigacijos ir (arba) apžvalgos paslauga teikiama tik laikantis šios sąlygos:

paslaugos teikėjas laiku informuoja atitinkamus oro erdvės naudotojus ir oro eismo paslaugų tarnybas apie savo paslaugų, teikiamų oro eismo paslaugos tikslais, būklę (ir jos pokyčius).

5.4. Mokymo organizacijos

Skrydžių valdymo paslaugas teikiančių darbuotojų mokymo organizacija turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) turėti visas priemones, būtinas visoms su jos veikla susijusioms pareigoms vykdyti. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: infrastruktūra, darbuotojai, įranga, metodika, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir dokumentacijos tvarkymas;
- b) pagal organizuojamą mokymą ir organizacijos dydį ji turi taikyti ir atnaujinti valdymo sistemą, kuria užtikrinamas šių esminių reikalavimų laikymasis, valdyti saugos riziką, įskaitant su mokymo standartais susijusią riziką, ir stengtis nuolat tobulinti šią sistemą ir
- c) prireikus sudaro susitarimus su kitomis atitinkamomis organizacijomis, kad užtikrintų nuolatinį šių esminių reikalavimų laikymąsi.

3. AVIACIJOS MEDICINOS GYDYTOJAI IR AVIACIJOS MEDICINOS CENTRAI

6.1. Aviacijos medicinos gydytojai

Aviacijos medicinos gydytojas turi:

- a) būti kvalifikuotas ir turėti licenciją verstis medicinos praktika;
- b) būti baigęs aviacijos medicinos mokslus ir reguliariai kelti savo kvalifikaciją aviacijos medicinos srityje, kad galėtų taikyti naujausius vertinimo standartus; ir
- c) turėti praktinių žinių ir patirties, susijusių su sąlygomis, kuriomis skrydžių vadovai atlieka savo pareigas.

6.2. Aviacijos medicinos centrai

Aviacijos medicinos centrai turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) turėti visas priemones, būtinas visoms su jų teisėmis susijusioms pareigoms vykdyti. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: infrastruktūra, darbuotojai, įranga, įrankiai ir medžiagos, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir dokumentacijos tvarkymas;
- b) pagal vykdomos veiklos rūšį ir organizacijos dydį turi taikyti ir atnaujinti valdymo sistemą, kuria užtikrinamas šių esminių reikalavimų laikymasis, valdyti saugos riziką ir stengtis nuolat tobulinti šią sistemą ir
- c) prireikus sudaryti susitarimus su kitomis atitinkamomis organizacijomis, kad užtikrintų nuolatinį šių reikalavimų laikymąsi.

IX PRIEDAS

Bepiločiams orlaiviams taikomi esminiai reikalavimai

1. BEPILOČIŲ ORLAIVIŲ PROJEKTAVIMO, GAMYBOS, TECHNINĖS PRIEŽIŪROS IR NAUDOJIMO ESMINIAI REIKALAVIMAI

- 1.1. Bepiločio orlaivio naudotojas turi žinoti, kokie taikomi Sąjungos ir nacionalinės teisės aktai yra susiję su numatytu naudojimu, ypač saugos, privatumo, duomenų apsaugos, civilinės atsakomybės, draudimo, saugumo ar aplinkos apsaugos atžvilgiais. Bepiločio orlaivio naudotojas turi būti pajėgus užtikrinti naudojimo saugą ir saugų bepiločio orlaivio atskyrimą nuo žemėje esančių žmonių, taip pat nuo kitų oro erdvės naudotojų. Tai reiškia, kad jis, be kita ko, turi būti susipažinęs su gamintojo pateiktomis naudojimo instrukcijomis ir visomis svarbiomis bepiločio orlaivio funkcijomis, taip pat galiojančiomis skrydžių taisyklėmis ir OEV/ONP procedūromis.
- 1.2. Bepilotis orlaivis turi būti suprojektuotas ir pagamintas taip, kad būtų tinkamas savo funkcijoms atlikti ir galėtų būti naudojamas, derinamas ir techniškai prižiūrimas nesukeliant rizikos asmenims, kai tokia veikla vykdoma projektuojant orlaivį numatytomis sąlygomis.
- 1.3. Jei reikia mažinti naudojimo keliamą riziką saugai, privatumui, asmens duomenų apsaugai, saugumui arba aplinkos apsaugai, bepilotis orlaivis turi pasižymėti atitinkamomis konkrečiomis charakteristikomis ir funkcijomis, kuriomis atsižvelgiama į pritaikytosios ir standartizuotosios privatumo ir asmens duomenų apsaugos principus. Atsižvelgiant į poreikius, tomis charakteristikomis ir funkcijomis turi būti užtikrinamas lengvas orlaivio, jo naudojimo pobūdžio ir tikslo identifikavimas, taip pat jomis turi būti užtikrinama, kad būtų laikomasi taikomų apribojimų, draudimų arba sąlygų, ypač susijusių su naudojimu konkrečiose geografinėse vietovėse, didesniu nei tam tikru nuotoliu nuo bepilotį orlaivį valdančio asmens arba tam tikrame aukštyje.

1.4. Už bepiločių orlaivių gamybą arba prekybą atsakinga organizacija turi pateikti bepiločio orlaivio naudotojui ir, reikiamais atvejais, techninės priežiūros organizacijai informaciją apie naudojimo, kuriam bepilotis orlaivis suprojektuotas, rūšis, taip pat nurodyti saugiam jo naudojimui būtinus apribojimus ir informaciją, įskaitant naudojimo ir aplinkos apsaugos rodiklius, tinkamumo skraidyti apribojimus ir avarinių situacijų procedūras. Ši informacija pateikiama aiškiai, nuosekliai ir nedviprasmiškai. Bepiločio orlaivio, kurį galima naudoti be pažymėjimo arba deklaracijos, naudojimo charakteristikos turi sudaryti galimybę nustatyti tokiam naudojimui taikomas oro erdvės taisykles atitinkančius apribojimus. *(perkelta iš 2.1 punkto g papunkčio)*

2. 46 STRAIPSNIO 1 IR 2 DALYSE NURODYTŲ BEPILOČIŲ ORLAIVIŲ PROJEKTAVIMO, GAMYBOS, TECHNINĖS PRIEŽIŪROS IR NAUDOJIMO PAPILDOMI ESMINIAI REIKALAVIMAI

Toliau nurodytų reikalavimų turi būti laikomasi, kad bepiločių orlaivių naudojimo metu būtų užtikrinama pakankama žemėje esančių žmonių ir kitų oro erdvės naudotojų sauga, prireikus atsižvelgiant į naudojimo rizikos lygį.

2.1. Tinkamumas skraidyti

- 2.1.1. Bepiločiai orlaiviai turi būti suprojektuoti taip arba turėti tokių charakteristikų ar elementų, kad galėtų būti tinkamai įrodyta bepiločius orlaivius valdančių asmenų arba ore ar žemėje esančių trečiųjų šalių, įskaitant nuosavybę, sauga.
- 2.1.2. Bepiločio orlaivio produkto vientisumas turi būti proporcingas rizikai visomis tikėtinomis skrydžio sąlygomis.
- 2.1.3. Bepilotis orlaivis turi būti saugiai valdomas ir prireikus manevruojamas visomis tikėtinomis naudojimo sąlygomis, įskaitant vienos arba tam tikrais atvejais kelių sistemų gedimo atvejais. Būtina deramai atsižvelgti į žmogiškuosius veiksnius, ypač į turimas žinias apie tuos veiksnius, nuo kurių priklauso saugus žmogaus naudojimas technologijomis.

- 2.1.4. Bepiločiai orlaiviai ir jų varikliai, sraigčiai, dalys, kilnojamoji įranga ir įranga, kuria nuotoliniu būdu valdomas bepilotis orlaivis, turi veikti taip, kaip numatyta, visomis numatomomis naudojimo sąlygomis, techninių parametrų, pagal kuriuos orlaivis suprojektuotas, ribose ir jas pakankamai viršijant.
- 2.1.5. Bepiločiai orlaiviai ir jų varikliai, sraigčiai, dalys, kilnojamoji įranga ir įranga, kuria nuotoliniu būdu valdomas bepilotis orlaivis – atskirai ir vieni kitų atžvilgiu – turi būti suprojektuoti taip, kad gedimo tikimybė ir jo poveikio žemėje esantiems žmonėms ir kitiems oro erdvės naudotojams dydis būtų sumažintas pagal 4 straipsnio 2 dalyje nustatytus principus.
- 2.1.6. Visa įranga, kurios reikia naudojamo bepiločio orlaivio nuotoliniam valdymui, turi būti tokia, kad būtų galima lengviau vykdyti skrydį (įskaitant priemones, kuriomis užtikrinamas situacijos suvokimas) ir valdyti visas tikėtinas ir avarines situacijas.
- 2.1.7. [...]
- 2.1.8. Bepiločių orlaivių, variklių ir sraigtų projektavimu užsiimančios organizacijos turi imtis atsargumo priemonių, kad kuo labiau sumažintų pavojų, atsirandantį dėl bepiločio orlaivio ir jo sistemų išorinių ir vidinių sąlygų, kurios, kaip žinoma iš patirties, daro poveikį saugai. Tai apima apsaugą nuo trukdžių elektroninėmis priemonėmis.
- 2.1.9. Bepiločio orlaivio gamybos procesai, naudojamos medžiagos ir komponentai turi lemti tinkamas ir atkuriamas savybes ir veikimo rodiklius, kurie atitiktų projektines charakteristikas.

2.2. Organizacijos

Bepiločių orlaivių projektavimu, gamyba, technine priežiūra, naudojimu, susijusiomis paslaugomis ir mokymu užsiimančios organizacijos turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) organizacija turi turėti visas savo darbo aprėpčiai būtinas priemones ir užtikrinti esminių reikalavimų ir jos veiklai aktualių atitinkamų pagal 47 straipsnį priimtų įgyvendinimo priemonių laikymąsi;
- b) organizacija turi taikyti ir atnaujinti valdymo sistemą, kuria užtikrinamas susijusių esminių reikalavimų laikymasis, valdyti saugos riziką ir stengtis nuolat tobulinti šią sistemą. Tokia valdymo sistema turi proporcingai atitikti organizacijos veiklos rūšį ir mastą;
- c) kad prisidėtų prie siekio nuolat didinti saugą, organizacija turi sukurti pranešimo apie įvykius sistemą, kuri būtų saugos valdymo sistemos dalis. Tokia pranešimo sistema turi proporcingai atitikti organizacijos veiklos rūšį ir mastą;
- d) organizacija prireikus turi sudaryti susitarimus su kitomis organizacijomis, kad užtikrintų nuolatinį aktualių esminių reikalavimų laikymąsi.

2.3. Bepiločius orlaivius valdantys asmenys

Bepilotų orlaivį valdantis asmuo turi turėti naudojimo tipo rizikai proporcingas reikiamas žinias ir įgūdžius, kurie būtini saugiam naudojimui užtikrinti. Jei reikia, kad būtų sumažinta atitinkamo naudojimo keliama rizika, toks asmuo taip pat turi įrodyti sveikatos būklės tinkamumą.

2.4. Naudojimas

Už bepiločio orlaivio naudojimą atsako jo naudotojas, kuris turi imtis visų tinkamų priemonių, kad užtikrintų naudojimo saugą.

Skrydis turi būti vykdomas pagal pareigų vykdymui taikomus įstatymus, taisykles ir procedūras, nustatytus vietai, oro erdvei, aerodromams arba objektams, kuriais planuojama naudotis ir, jei taikoma, susijusioms OEV/ONP sistemoms.

- a) Kai naudojamas bepilotis orlaivis, turi būti užtikrinama žemėje esančių trečiųjų šalių ir kitų oro erdvės naudotojų sauga ir, išlaikant tinkamą atskyrimo nuotolį visais skrydžio etapais, kuo labiau mažinama rizika, kurią sukelia nepalankios išorės ir vidaus sąlygos, įskaitant aplinkos sąlygas.
- b) Bepilotis orlaivis gali būti naudojamas tik jei jis yra tinkamas skraidyti ir jei įdiegta ir veikia numatytam naudojimui būtina įranga bei kiti komponentai ir paslaugos.
- c) Bepiločio orlaivio naudotojas turi užtikrinti, kad orlaivis turėtų būtiną navigacijos, ryšių, apžvalgos, aptikimo ir išvengimo įrangą, taip pat visą kitą įrangą, kuri laikoma būtina numatyto skrydžio saugai, atsižvelgiant į naudojimo pobūdį, oro eismo taisykles ir skrydžių taisykles, taikomas visais skrydžio etapais.

3. BEPILOČIAMS ORLAIVIAMS TAIKOMI ESMINIAI APLINKOS APSAUGOS REIKALAVIMAI

Bepilotis orlaivis turi atitikti III priede nustatytus aplinkos apsaugos veiksmingumo reikalavimus.

X PRIEDAS²

Atitikties lentelė

Reglamentas (EB) Nr. 216/2008	Šis reglamentas
1 straipsnio 1 dalis	2 straipsnio 1 ir 2 dalys
1 straipsnio 2 dalis	2 straipsnio 3 dalis
1 straipsnio 3 dalis	2 straipsnio 5 dalis
2 straipsnis	1 straipsnis
3 straipsnis	3 straipsnis
4 straipsnio 1 dalies a punktas	2 straipsnio 1 dalies a punktas
4 straipsnio 1 dalies b punktas	2 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktis
4 straipsnio 1 dalies c punktas	2 straipsnio 1 dalies b punkto ii papunktis
4 straipsnio 1 dalies d punktas	2 straipsnio 1 dalies c punktas
4 straipsnio 2 dalis	2 straipsnio 2 dalis
4 straipsnio 3 dalis	2 straipsnio 1 dalies b ir c punktai
4 straipsnio 3a dalis	2 straipsnio 1 dalies d, e punktai ir 2 dalis
---	2 straipsnio 6 dalis

² Atitikties lentelę reikės atnaujinti vėlesniame teisėkūros proceso etape, kai pasiūlymo rezoliucinė dalis nebesikeis.

4 straipsnio 3b dalis	2 straipsnio 7 dalis
4 straipsnio 3c dalis	2 straipsnio 1 dalies g punktas ir 2 dalis
4 straipsnio 4 ir 5 dalys	2 straipsnio 3 dalies d punktas
4 straipsnio 6 dalis	---
---	2 straipsnio 4 dalis
---	4 straipsnis
---	5 straipsnis
---	6 straipsnis
---	7 straipsnis
---	8 straipsnis
5 straipsnio 1, 2 ir 3 dalys	9–16 straipsniai
5 straipsnio 4 dalies a ir b punktai	17 straipsnio 2 dalis
5 straipsnio 4 dalies c punktas	17 straipsnio 1 dalies b punktas
---	17 straipsnio 1 dalies a punktas
5 straipsnio 5 dalis	18 straipsnis
5 straipsnio 6 dalis	4 straipsnis
6 straipsnis	9–11 straipsniai

7 straipsnio 1 ir 2 dalys	19 ir 20 straipsniai
8 straipsnio 4 dalis	21 straipsnis
7 straipsnio 3–7 dalys	22–25 straipsniai
8 straipsnio 1–3 dalys	26 straipsnis, 27 straipsnio 1 ir 2 dalys
---	27 straipsnio 3 dalis
8 straipsnio 5 dalis	28 straipsnis
8 straipsnio 6 dalis	4 straipsnis
8a straipsnio 1–5 dalys	29–34 straipsniai
8a straipsnio 6 dalis	4 straipsnis
8b straipsnio 1–6 dalys	35 straipsnis – 39 straipsnio 2 dalis
8b straipsnio 7 dalis	39 straipsnio 3 dalis ir 4 straipsnis
8c straipsnio 1–10 dalys	40–44 straipsniai
8c straipsnio 11 dalis	4 straipsnis
---	45–47 straipsniai
9 straipsnis	48–50 straipsniai
10 straipsnio 1–3 dalys	51 straipsnio 1 ir 2 dalys
---	51 straipsnio 3–5 dalys

10 straipsnio 4 dalis	51 straipsnio 6 dalis
---	51 straipsnio 7–9 dalys
10 straipsnio 5 dalis	51 straipsnio 10 dalis
---	52 straipsnis
---	53 straipsnis
---	54 straipsnis
---	55 straipsnis
11 straipsnio 1–3 dalys	56 straipsnio 1–3 dalys
11 straipsnio 4–5b dalys	---
11 straipsnio 6 dalis	56 straipsnio 4 dalis
12 straipsnio 1 dalis	57 straipsnis
12 straipsnio 2 dalis	---
13 straipsnis	58 straipsnis
14 straipsnio 1–3 dalys	59 straipsnis
14 straipsnio 4–7 dalys	60 straipsnis
15 straipsnis	61 straipsnis
16 straipsnis	62 straipsnis
---	63 straipsnis

17 straipsnis	64 straipsnis
18 straipsnis	65 straipsnio 1–5 dalys
19 straipsnis	65 straipsnio 1–5 dalys
20 straipsnis	66 straipsnis
21 straipsnis	67 straipsnis
22 straipsnio 1 dalis	65 straipsnio 6 dalis
22 straipsnio 2 dalis	65 straipsnio 7 dalis
22a straipsnis	68 straipsnis
22b straipsnis	69 straipsnis
23 straipsnis	70 straipsnio 1 ir 2 dalys
---	70 straipsnio 3 dalis
24 ir 54 straipsniai	73 straipsnis
25 straipsnis	72 straipsnis
26 straipsnis	74 straipsnis
---	75 straipsnis
---	76 straipsnis

27 straipsnio 1–3 dalys	77 straipsnio 1–3 dalys
---	77 straipsnio 4–6 dalys
---	78 straipsnis
---	79 straipsnis
---	80 straipsnis
28 straipsnio 1 ir 2 dalys	81 straipsnio 1 ir 2 dalys
---	81 straipsnio 3 dalis
28 straipsnio 3 ir 4 dalys	81 straipsnio 4 ir 5 dalys
29 straipsnio 1 ir 2 dalys	82 straipsnio 1 ir 2 dalys
29 straipsnio 3 dalis	---
30 straipsnis	83 straipsnis
31 straipsnis	84 straipsnis
32 straipsnio 1 dalis	108 straipsnio 3 dalis
32 straipsnio 2 dalis	108 straipsnio 5 dalis
33 straipsnis	85 straipsnio 1–5 dalys
---	85 straipsnio 6 dalis

34 straipsnio 1 dalis	86 straipsnio 1 ir 2 dalys
---	86 straipsnio 3 dalis
34 straipsnio 2 ir 3 dalys	86 straipsnio 4 ir 5 dalys
35 straipsnis	87 straipsnis
36 straipsnis	88 straipsnis
37 straipsnio 1–3 dalys	89 straipsnio 1–3 dalys
---	89 straipsnio 4 dalis
---	90 straipsnis
38 straipsnio 1–3 dalys	91 straipsnio 1–3 dalys
---	91 straipsnio 4 dalis
39 straipsnis	---
---	92 straipsnis
40 straipsnis	93 straipsnis
41 straipsnis	94 straipsnis
42 straipsnis	95 straipsnis
43 straipsnis	96 straipsnis

44 straipsnis	97 straipsnis
45 straipsnis	98 straipsnis
46 straipsnis	99 straipsnis
47 straipsnis	100 straipsnis
48 straipsnis	101 straipsnis
49 straipsnis	102 straipsnis
50 ir 51 straipsniai	103 straipsnis
52 straipsnio 1–3 dalys	104 straipsnis
52 straipsnio 4 dalis	65 straipsnio 6 dalis
53 straipsnio 1 ir 2 dalys	105 straipsnio 1 ir 2 dalys
53 straipsnio 3 dalis	65 straipsnio 6 dalis
54 straipsnis	73 straipsnis
55 straipsnis	71 straipsnis
56 straipsnis	106 straipsnis
57 straipsnis	107 straipsnis
58 straipsnio 1 ir 2 dalys	108 straipsnio 1 ir 2 dalys

58 straipsnio 3 dalis	108 straipsnio 4 dalis
58 straipsnio 4 dalis	121 straipsnio 2 dalis
59 straipsnio 1–4 dalys	109 straipsnio 1–4 dalys
---	109 straipsnio 5 dalis
59 straipsnio 5–11 dalys	109 straipsnio 6–12 dalys
60 straipsnis	110 straipsnis
61 straipsnis	111 straipsnis
---	112 straipsnis
62 straipsnis	113 straipsnis
63 straipsnis	114 straipsnis
64 straipsnio 1–5 dalys	115 straipsnio 1–5 dalys
---	115 straipsnio 6 dalis
65 straipsnis	116 straipsnis
65a straipsnis	---
---	117 straipsnis
66 straipsnis	118 straipsnis
---	119 straipsnis

67 straipsnis	---
68 straipsnis	120 straipsnis
---	121 straipsnio 1 dalis
58 straipsnio 4 dalis	121 straipsnio 2 dalis
69 straipsnis	---
---	122 straipsnis
---	123 straipsnis
---	124 straipsnis
---	125 straipsnis
---	126 straipsnis
70 straipsnis	127 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 552/2004	Šis reglamentas
1 straipsnis	1, 2 ir 4 straipsniai
2 straipsnis	35 straipsnis
3 straipsnis	37–38a straipsniai
4 straipsnis	65 straipsnio 3 dalis ir 104 straipsnis
5 straipsnis	38 straipsnio 2 dalis
6 straipsnis	38 straipsnio 1 dalis
6a straipsnis	-
7 straipsnis	50a, 56 ir 59 straipsniai
8 straipsnis	58 straipsnis
9 straipsnis	-
10 straipsnis	-
11 straipsnis	-
12 straipsnis	-
I priedas	-

II priedas	VIII priedas
III priedas	-
IV priedas	-
V priedas	VI priedas
