



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 15.11.2005
KOM(2005) 579 galutinis

2005/0228 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**iš dalies keičiantis 2002 m. liepos 15 d. Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų
taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą**

(pateikta Komisijos)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PAGRINDAS

2002 m. rugsėjo mėnesį įsigaliojus Reglamentui (EB) Nr. 1592/2002¹, Bendrija turi išskirtinę kompetenciją nustatyti oreivystės produktų, dalių ir prietaisų tinkamumą naudoti ir atitiktį aplinkos reikalavimams. Nuo šiol Komisijos nustatytos privalomos bendrosios taisyklės², taikomos šiems produktams, taip pat juos kuriančios, gaminančios ar prižiūrinčios organizacijoms.

Šiuo reglamentu įsteigiama Europos aviacijos saugos agentūra (EASA), teikianti Komisijai visą reikalingą techninę informaciją ir, *inter alia*, padedanti Komisijai vykdyti teises ir reglamentavimo funkcijas. Taip pat Agentūra sukuria rinkos priežiūros sistemą, skirtą tikrinti, kaip taikomi Bendrijos teisės aktai, vertinti veiksmingumą ir teikti naudingus pasiūlymus. Serifikatus arba patvirtinimus, kad produktai ir organizacijos atitinka bendrąsias taisykles, išduoda EASA arba kompetentingosios nacionalinės institucijos: EASA atlieka produktų tipų ir trečiosiose šalyse įsikūrusių organizacijų sertifikavimą; Agentūrai prižiūrint, nacionalinės administracijos išduoda atskirus sertifikatus ir patvirtinimus daugeliui jų teritorijoje esančių organizacijų pagal bendrąsias taisykles.

Agentūros kompetenciją apibrėžia Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 taikymo sritis. Priėmus šį reglamentą, paaiškėjo, kad nebus galima pasiekti 2 straipsnyje nustatytų tikslų, kurie visų pirma skirti užtikrinti vienodą aukštą skrydžių saugos lygį ir sudaryti vienodas konkurencijos sąlygas Bendrijos oro vežėjams, jeigu į jo taikymo sritį nebus įtraukti orlaivių skrydžiai ir licencijų išdavimas skrydžių įguloms. Be to, įstatymų leidėjas suteikė Komisijai plačius įgaliojimus teikti pasiūlymus šiais klausimais ir persvarstyti trečiųjų šalių orlaivių reglamentavimo klausimą³.

2. DABARTINĖS UŽDUOTYS

Jungtinė aviacijos tarnyba (JAT)⁴ jau ilgą laiką kuria orlaivių eksploatavimo taisykles, skirtas komerciniam oro susisiekimui⁵ arba skrydžių įgulų licencijų išdavimui bei mokymui⁶, tačiau jų taikymas paliktas valstybių, susitariančiųjų šalių, nuožiūrai, tačiau pastarosios šias taisykles visoje Bendrijoje taiko skirtingai arba visai jų netaiko. Todėl skrydžių saugos lygis yra nevienodas. Be to, skirtumai valstybių viduje trukdo sklandžiai funkcionuoti vidaus rinkai.

¹ 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą (OL L 240, 2002 9 7, p. 1).

² 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1702/2003 (OL L 243, 2003 9 27, p. 6) ir 2003 m. lapkričio 20 d. (EB) Nr. 2042/2003 (OL L 315, 2003 11 28, p. 1) atitinkamai susiję su oreivystės produktų, dalių ir prietaisų sertifikavimu ir priežiūra.

³ Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 7 straipsnis ir 2 konstatuojamoji dalis.

⁴ JAT priklauso 37 Europos valstybės, kartu kuriančios bendrąsias saugaus oro transporto taisykles, jungtinius aviacijos reikalavimus (JAR).

⁵ JAR-OPS 1 ir 3.

⁶ JAR-FCL ir JAR-SRD.

JAR–OPS taisyklių įtraukimas į Bendrijos teisės aktus, šiuo metu atliekant Reglamento (EEB) Nr. 3922/91⁷ pakeitimus, bus reali pažanga, tačiau tai nepadės pasiekti pakankamo suderinimo lygio, nes bus jos bus taikomos tik komerciniam oro susisiekimui. Kitiems orlaivių tipams, komerciniams ir nekomerciniams skrydžiams šios bendrosios taisyklės netaikomos, taip pat jos netaikomos licencijų išdavimui skrydžių įguloms ir trečiųjų šalių orlaiviams.

Reikia geriau užtikrinti, kad Bendrijoje naudojami trečiųjų šalių orlaiviai būtų saugūs. Čikagos konvencijos prieduose nustatyti minimalūs standartai, taikomi tarptautinius skrydžius vykdančioms orlaiviams, jų taip pat turi laikytis oro vežėjai ir įgulos. Valstybė, kurioje registruotas orlaivis, pirmoji atsako už patikrinimą, ar šių reikalavimų laikomasi, tačiau kitos susitariančiosios šalys gali tikrinti orlaivius, kurie skraido virš jų teritorijų, siekdamos užtikrinti saugą. Bendrijoje šia galimybe galima pasinaudoti remiantis „SAFA“⁸ direktyva, kurioje daromos nuorodos į Čikagos konvencijos 1, 6 ir 8 priedus. Tačiau valstybių narių patikrinimai, kuriuos jos gali atlikti šioje srityje, gali būti susiję tik su minimalių standartų taikymu, kurie neapima visų skrydžių saugos aspektų.

3. EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS NUOMONĖ IR KONSULTAVIMASIS SU SUINTERESUOTOMIS ŠALIMIS

Šiomis aplinkybėmis Komisija nusprendė pritarti įstatymų leidėjo reikalavimui ir siūlo, kad bendrosios saugos taisyklės taip pat būtų taikomos orlaivių skrydžiams, licencijų lakūnams išdavimui ir trečiųjų šalių orlaiviams.

Todėl reikalaujama, kad Komisija pagal Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 14 straipsnį pirmiausia gautų EASA nuomonę. Prieš pateikdama savo nuomonę, agentūra pagal savo vidaus taisyklės⁹ ir šioje srityje galiojančią tarptautinę praktiką privalo pasitarti su visomis suinteresuotomis šalimis ir atsižvelgti į jų komentarus. 2004 m. balandžio 27 d. Agentūra savo internetinėje tinklavietėje¹⁰ taip pat paskelbė konsultacinį dokumentą dėl „taikomumo, pagrindinių principų ir esminių reikalavimų taikymo lakūnų kvalifikacijai, orlaivių skrydžiams ir trečiųjų šalių orlaiviams, kuriuos eksploatuoja ne valstybių narių vežėjai“¹¹. Nuo 2004 m. balandžio 30 d. iki liepos 31 d. nuomonę apie šį dokumentą pateikė 1695, 93 asmenys, nacionalinės valdžios institucijos, įmonės ir organizacijos. Agentūra raštu atsakė į komentarus, o suinteresuotosios šalys galėjo komentuoti šį atsakymą¹².

Remdamasi šių konsultacijų metu gautais komentarais, agentūra atliko savo tyrimą ir 2004 m. gruodžio 15 d. nusiuntė Komisijai savo nuomonę, kurioje rekomendavo, kad bendrosios taisyklės taip pat turi būti taikomos orlaivių eksploatavimui, licencijų lakūnams išdavimui ir trečiųjų šalių orlaiviams¹³. Agentūros tinklavietėje pateikiama nuomonė „atspindi daugumos

⁷ 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje (OL L 373, 1991 12 31, p. 4) ir 2004 m. vasario 10 d. KOM(2004) 73.

⁸ 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/36/EB dėl trečiųjų šalių orlaivių, kurie naudojami Bendrijos oro uostais, saugos (OL L 143, 2004 4 30, p. 76).

⁹ 2003 m. birželio 6 d. Sprendimas MB/7/03 dėl agentūros taikomos tvarkos, skirtos paskelbti nuomones, sertifikavimo reikalavimus ir rekomendacinę medžiagą, priimtas remiantis Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 43 straipsniu.

¹⁰ www.easa.eu.int.

¹¹ NPA Nr. 2/2004.

¹² Komentarų ir jų autorių sąrašą galima rasti EASA tinklavietėje.

¹³ Nuomonė Nr. 3/2004.

išreikštą nuomonę konsultacijų metu, joje taip pat atspindimi kompromisai, kurie galėtų užtikrinti, kad bus pasiektas aukšto lygio konsensusas“.

4. POVEIKIO VERTINIMAS

Prieš pateikiant šį pasiūlymą dėl reglamento, Komisijos tarnybos atliko poveikio vertinimą. Buvo išnagrinėtos dvi pasirinkimo galimybės:

- viena, kurios pageidavo įstatymų leidėjas, – Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 taikymo srities išplėtimas, tuo pačiu išplečiant ir Europos aviacijos saugos agentūros kompetenciją;
- kita – pasinaudojant Reglamentu (EEB) Nr. 3922/91, perkelti į Bendrijos teisę taisykles, nustatytas vyriausybėms bendradarbiaujant JAT organizacijoje.

Šio vertinimo metu paaiškėjo, kad aviacijos saugai ir vidaus rinkos funkcionavimui pagerinti geriau būtų sukurti specialias Bendrijos taisykles: t.y. išplėsti Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 taikymo sritį.

5. PASIŪLYMAS DĖL REGLAMENTO

5.1. Priemonė ir metodas

Tinkamiausia teisinė priemonė siekiant taikyti bendrąsias taisykles orlaivių skrydžiams, licencijų lakūnams išdavimui ir trečiųjų šalių orlaiviams būtų išplėsti Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 taikymo sritį, nes šiuo reglamentu įkurta EASA taip pat turėtų naujų funkcijų šiose srityse, ypač rengiant taisykles ir atliekant sertifikavimą.

Siekiant, kad suinteresuotosios šalys išvengtų sutrikimų ir bereikalingų papildomų išlaidų, bendrosios taisyklės bus grindžiamos iki šiol JAT sudarytomis taisyklėmis, t.y. JAR-OPS, JAR-FCL ir JAR-STD. Jos taps privalomomis ir vienodai taikomomis visoje Bendrijoje. Toks pat metodas buvo panaudotas priimant Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 dėl tinkamumo skraidyti taisyklių.

5.2. Turinys

5.2.1. Agentūros nuomonės pakeitimai

1. Komisijos pasiūlymas grindžiamas EASA nuomone, tačiau kai kuriuos punktus Komisija norėtų išskirti siekdama dar labiau sustiprinti ir išlaikyti civilinės aviacijos saugos lygį Europoje. Pagal Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 12 straipsnio 2 dalies b punkto nuostatas, šie pakeitimai atliekami pritarus agentūrai:
 - Iš esmės Komisija norėjo išplėsti reglamento taikymo sritį, siekdama į ją įtraukti visus naudojamus orlaivius Bendrijoje pagal Čikagos konvencijos nustatytus apribojimus. 1 straipsnio b ir c punktai bei 4 straipsnis yra platesnės apimties nei EASA pasiūlyta nuomonė.
 - Kalbant apie orlaivių įgulą, agentūra siūlė, kad būtų taikomi bendrieji saugos reikalavimai, tačiau atsižvelgiant į daugumos nuomonę, išreikštą konsultacijų metu, netaikyti jai sertifikavimo proceso. Tačiau EASA atkreipė Komisijos dėmesį į situaciją, į kurią pateko

šis personalas, vienintelis daugelyje valstybių narių, kuris vykdo aviacijos saugos ir skrydžių saugumo funkcijas, tačiau kuris nėra sertifikuojamas, nors jam tenka esminis vaidmuo užtikrinant keleivių saugą – tai tapo akivaizdu laimingai pasibaigusios avarijos, įvykusios 2005 m. rugpjūčio 2 d. Toronte, metu. Komisijos nuomone, užsitęsęs šiai situacijai būtų pažeisti Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 2 straipsnyje nustatyti tikslai. Todėl siekdama įgyvendinti pakeitimus, atsirandančius šiuo metu keičiant Reglamentą 3922/91, Komisija siūlo, kad lakūnų įgulos būtų atestuojamos [6b straipsnio 4 dalis] siekiant parodyti, kad laikomasi esminių specialiųjų reikalavimų, nustatytų naujajame (EB) Nr. 1592/2002 reglamento IV priede.

- Komisija mano, kad nereikėtų nuolatos atleisti ypač lengvų orlaivių nuo bendrųjų taisyklių, nes dabar kai kurių iš jų eksploatacinės savybės atitinka lengvųjų orlaivių savybes. Todėl Komisija nori, kad kuo greičiau būtų pradėta nagrinėti, ar kai kuriems ypač lengviems orlaiviams neturėtų būti taikomos bendrosios taisyklės ir kurios jų būtų taikomos (4 konstatuojamoji dalis).

5.2.2. Reglamento taikymo srities išplėtimas

2. Kalbant apie orlaivių skrydžius, lakūnų licencijas ir trečiųjų šalių orlaivius, EASA pateiktoms galimybėms pritariama, taip pat pateikiama tokia pasiūlymo dėl reglamento pagrindinių dalykų santrauka:

- orlaivių skrydžiai:

Siekiant pagerinti piliečių saugą, ypač žemėje, ir palengvinti laisvą paslaugų judėjimą vidaus rinkoje, šiame pasiūlyme dėl reglamento bus nustatyta, kad bendrosios taisyklės būtų taikomos visai orlaivių veiklai [4 straipsnio 1b dalis], o sertifikavimo reikalavimas taikomas visiems komerciniams oro vežėjams [6b straipsnio 2 dalis]. Sertifikatus išduotų valstybė narė arba, jeigu reikia, EASA [15b straipsnio 1 dalis], kuri taip pat galėtų kiekvieną kartą, kai būtina, taikyti galiojančias direktyvas [15b straipsnis 2 dalis].

Ne komerciniams skrydžiams taikomos taisyklės būtų suderintos su naudojamu orlaivio sudėtingumu, o sertifikavimas nebūtų reikalingas, t.y. būtų laikomasi reikalavimų dabar egzistuojančių daugelyje valstybių narių. Kai tokius skrydžius atlieka sudėtingi orlaiviai [3 straipsnio j punktas], susiję vežėjai privalo kiekvieną kartą patvirtinti, kad šie orlaiviai atitinka esminius reikalavimus, susijusius su orlaivių skrydžiais (6b straipsnio 3 punktas ir IV priedas).

- lakūnų licencijos:

Pasiūlyme dėl reglamento reikalaujama, kad dauguma Bendrijoje dirbančių lakūnų turėtų licencijas, išduotas pagal bendruosius reikalavimus, susijusius su jų teorinėmis ir praktinėmis žiniomis ir jų fiziniu tinkamumu [4 straipsnio 1a punktas]. Lakūnų rengimo organizacijos, centrai ir personalas, įgaliotas patvirtinti fizinį lakūnų tinkamumą, taip pat skraidymo imitavimo mokymo priemonės turi būti sertifikuojami pagal bendrąsias taisykles [6a straipsnio 1, 2, 3, 4 ir 5 dalys]. EASA būtų atsakinga už tikrinimą, kad šias taisykles teisingai taikytų nacionalinės sertifikavimo organizacijos, taip pat pati Agentūra sertifikuotų trečiųjų šalių organizacijas ir skraidymo imitavimo mokymo priemones [15a straipsnis].

Tačiau ne visiems lakūnams būtų taikomos vienodos taisyklės, todėl kai kuriems iš jų reikėtų laikytis per daug taisyklių. Taigi jeigu komerciniam susisiekimui būtų taikomi maksimalūs

reikalavimai, kitiems aviacijos sektoriams galėtų būti taikomos taisyklės pagal orlaivių sudėtingumą ir oro erdvę, kurioje jie skraido. Rimčiau turėtų būti atsižvelgiama į mėgėjišką skraidymą, negu tai daroma dabar, nes dažnai manoma, kad JAT yra parengusi per daug specialiųjų taisyklių. Todėl pasiūlyme dėl reglamento numatyta įdiegti naujos kategorijos licenciją – „lakūno mėgėjo licenciją“, kuri būtų geriau pritaikyta šios kategorijos oro erdvės naudotojų situacijai. Šią licenciją išduotų agentūros arba nacionalinių kompetentingų administracijų akredituotos organizacijos, kurią galėtų pasirinkti pats licencijos prašytojas [6a straipsnio 2 dalis ir 15a straipsnio 1 dalies b punktas]. Tokią funkciją galėtų atlikti, pavyzdžiui, sporto federacijos.

– trečiųjų šalių orlaiviai.

Siekiant veiksmingai užtikrinti Europos piliečių žemėje arba skrendančių šiais orlaiviais saugą, pasiūlyme dėl reglamento būtų nustatytos bendrosios taisyklės trečiųjų šalių orlaiviams, eksploatuojamiems Bendrijoje, laikantis Čikagos konvencijos apribojimų [5 straipsnio 1 dalis, 5 straipsnio 4 dalies j punktas, 5 straipsnio 5 dalies d punktas, 6a straipsnio 1 dalis ir 6b straipsnio 1 dalis]. Be to, trečiųjų šalių vežėjams, kurie užsiima komerciniu vežimu Bendrijoje, turi būti išduotas sertifikatas, patvirtinantis, kad jie laikosi taisyklių [6b straipsnio 2 ir 6 dalys ir 15b straipsnio 1 dalis].

5.2.3. *Kiti reglamento pakeitimai*

3. Be to, Reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 įsigaliojo 2002 m. rugsėjo mėn., o EASA pradėjo veikti nuo 2003 m. rugsėjo 28 d., todėl Komisija mano, kad reikėtų pasimokyti iš patirties, sukauptos per šį laikotarpį, siekiant patobulinti reglamento tekstą, jei reikia. Be to, išplečiant reglamento taikymo sritį, kai kurios jo nuostatos turėtų būti pakeistos, visų pirma:
 - Agentūra turėtų akredituoti kvalifikaciją turinčias organizacijas, kurioms sertifikavimo funkciją suteikia Agentūra arba kita nacionalinė oreivystės institucija, kai pastaroji atlieka sertifikavimo funkcijas, kuria jai suteikė Agentūra, ir patvirtina, kad šios organizacijos pajėgios atlikti šias funkcijas [9a straipsnis].
 - Turėtų būti supaprastinta leidžiančių nukrypti nuostatų tvarka: kai galima, Komisija privalo priimti sprendimus tik dėl valstybių narių priimtų priemonių dėl leidžiančių nukrypti nuostatų, jeigu šios priemonės neatitinka šio reglamento ir jį įgyvendinančių taisyklių [10 straipsnis].
 - Siekiant didesnio skaidrumo, turi būti pakeista Valdančiosios tarybos sudėtis: į ją turi būti įtraukti suinteresuotąsias šalis atstovaujantys stebėtojai. Agentūros valdymas taip pat turi būti pagerintas įsteigiant Vykdomąją valdybą, kuri priimtų strategines gaires ir stebėtų, kaip vykdomi Valdančiosios tarybos sprendimai [25, 28a, 28b ir 28 c straipsniai].
 - Be to, remiantis agentūros nuomone, turėtų būti sukurtas veiksmingas mechanizmas, skirtas tikrinti visus Bendrijoje eksploatuojamus orlaivius, siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi bendrųjų saugos taisyklių [7 straipsnis].

6. NAUJŲJŲ IR SENŲJŲ STARIPSNIŲ NUMERIŲ PALYGINIMO IR REGLAMENTO (EB) NR. 1592/2002 PAKEITIMŲ LENTELĖ:

Naujas numeris	Buvęs numeris	Pakeitimai
1	1	Nepakeista
2	2	Dar vienas iš siekiamų tikslų – tinkamų sąlygų sudarymas, siekiant teisingos konkurencijos: pridedamas 2 dalies f punktas
3	3	Įtraukiami nauji apibrėžimai (nuo h iki n punkto) ir iš dalies pakeičiamas kvalifikaciją turinčios organizacijos apibrėžimas (f punktas)
4	4	Siekiant užtikrinti piliečių saugą, visiems Bendrijoje skraidantiems lėktuvams taikomos bendrosios taisyklės: - Pakeičiami 1 dalies b ir c punktai - Į 1 dalį įtraukiamas d punktas - Įtraukiamos 1a ir 1b straipsnio dalys - Parengiama nauja 2 straipsnio dalies redakcija
5	5	Įtraukiamos nuostatos dėl Bendrijoje sukurtų ir pagamintų produktų. Parodoma, kaip laikomasi esminių tinkamumo skraidyti reikalavimų, taikomų trečiosiose šalyse registruotiems orlaiviams: - Parengiama nauja 2 straipsnio dalies redakcija - Įtraukiama 2a straipsnio dalis - Pakeičiami 4 dalies e ir f punktai - Pakeičiami 4 dalies j punktas ir 5 dalies d punktas
6	6	Nepakeista
6a	Naujas	Lakūnų licencijos:
6b	Naujas	Orlaivių skrydžiai:
7	7	Straipsnio pakeitimai: sukuriamas kolektyvinės orlaivių priežiūros mechanizmas
8	8	Išsami informacija reikalinga įtraukus naujus 6a ir 6b straipsnius: - Parengiama nauja 2 straipsnio dalies redakcija - Įtraukiama 3 straipsnio dalis

9	9	Taisyklės, kuriomis grindžiamas trečiųjų šalių išduotų sertifikatų pripažinimas: - keičiama 1 straipsnio dalis
9a	Nauja	Kvalifikaciją turinčios organizacijos
10	10	Straipsnis keičiamas siekiant supaprastinti leidžiančių nukrypti nuostatų taikymą
11	11	4 straipsnio dalies pakeitimas, atsižvelgiant į naują 7 straipsnį
11a	Naujas	Ištraukiamos informacijos šaltinių nuostatos
12	12	Nepakeista
13	13	Nauja c straipsnio dalies redakcija, įtraukiama d straipsnio dalis, nes atlikus standartizavimo tikrinimus, rašomos ataskaitos, bet ne sprendimai
14	14	Parengiama nauja 2 straipsnio a dalies redakcija
15	15	EASA išduodamų skrydžių leidimai, personalo, atsakingo už produktų eksploatavimą po priežiūros darbų, kvalifikaciją ir EASA suteikiamas priežiūros organizacijų sertifikavimas: - Pakeičiami 1 dalies e ir i punktai - Pakeičiami 1 dalies k ir l punktai - Pakeičiamas 2 dalies b punkto ii papunktis - Parengiama nauja 2 straipsnio c dalies redakcija
15a	Naujas	Personalo sertifikavimas
15b	Naujas	Komercinių vežėjų sertifikavimas
16	16	Nauja redakcija
17	17	Nepakeista
18	18	EASA ryšiai su užsienio valdžios institucijomis ir organizacijomis trečiosiose šalyse turi atitikti Bendrijos bendrąją užsienio politiką: keičiama 2 straipsnio dalis
19	19	Nepakeista
20	20	Nepakeista
21	21	Nepakeista
22	22	Nepakeista

23	23	Nepakeista
24	24	Siekiant skaidrumo Komisijos nuomonė apie EASA darbo programą turi būti vieša [2 straipsnio dalies c punktas]. 2 straipsnio dalies d punkto paaiškinimas: EASA gali priskirti sertifikavimo funkcijas arba nacionalinėms valdžios institucijoms, arba kvalifikaciją turinčioms organizacijoms, kaip nurodyta tekste. Valdančioji taryba skiria Vykdamosios valdybos narius (5)
25	25	Į naujas Valdančiosios tarybos sudėties taisykles, į kurias įtrauktos Tarpinstitucinio susitarimo dėl reguliavimo agentūrų projekto atitinkamos nuostatos ¹⁴ : nauja 1 straipsnio dalies redakcija, įtraukiama 3 straipsnio dalis
26	26	keičiama 2 straipsnio dalis
27	27	Nepakeista
28	28	Į naujas taisykles, susijusias su balsavimo teisėmis Valdančiojoje taryboje, į kurias įtrauktos Tarpinstitucinio susitarimo dėl reguliavimo agentūrų projekto atitinkamos nuostatos: keičiama 2 straipsnio dalis
28a	Naujas	Vykdomosios valdybos sudarymas
28b	Naujas	Vykdomosios valdybos sudėtis
28c	Naujas	Vykdomosios valdybos sprendimų priėmimo tvarka
29	29	Vykdomojo direktoriaus funkcijos ir įgaliojimai: parengiama nauja 3 straipsnio dalies redakcija
30	30	EASA Vykdomojo direktoriaus ir kitų direktorių parinkimo ir jų kadencijos pratęsimo tvarko pakeitimas pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl reguliavimo agentūrų projekto nuostatas: pakeičiamos 1 ir 4 straipsnio dalys
31	31	Nepakeista
32	32	Nepakeista
33	33	Nepakeista
34	34	Nepakeista
35	35	parengiama nauja 1 straipsnio dalies redakcija

¹⁴ 2005 m. vasario 25 d. KOM(2005) 59.

36	36	Nepakeista
37	37	Nepakeista
38	38	Nepakeista
39	39	Nepakeista
40	40	Nepakeista
41	41	Nauja nuostata, susijusi su ieškinio įteikimu Teisingumo Teismui: pakeičiamos 1 ir 2 straipsnio dalys
42	42	Nepakeista
43	43	Nepakeista
44	44	Nepakeista
45	45	Nauja redakcija ir aiškesnė 1 straipsnio dalies formuluotė
46	46	Tyrimai, atliekami kvalifikaciją turinčiose organizacijose: nauja 1 straipsnio dalies redakcija, įtraukiama 1a straipsnio dalis
46a	Naujas	Metinės darbo programos turinys ir forma
46b	Naujas	Metinės bendrosios ataskaitos turinys ir forma
47	47	Nuoroda į Reglamentą (EB) Nr. 45/2001 ¹⁵ ir Reglamento (EB) Nr. 1049/2001 taikymas: pakeičiamos 5 ir 6 straipsnio dalys
48	48	Suderinimas su agentūros finansinio reglamentu: parengiama nauja 1 straipsnio dalies redakcija
49	49	Nepakeista
50	50	Nepakeista
51	51	Nepakeista
52	52	Nepakeista
53	53	4 straipsnio dalyje išbraukiamos nuostatos, susijusios su Bendrijos subsidijomis
54	54	Nepakeista

¹⁵ 2000 m. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių duomenų judėjimo (OL L 8, 2001 1 12, p. 1).

55	55	Nepakeista
56	56	Išbraukiama nereikalinga 3 straipsnio dalis
57	57	Nepakeistas (į šio pasiūlymo 2 straipsnį įtraukiamos naujos nuostatos dėl panaikinimo)
58	58	Nepakeistas (į šio pasiūlymo 3 straipsnį įtraukiamos naujos nuostatos dėl įsigaliojimo)
I priedas	I priedas	Nepakeista
II priedas	II priedas	Pakeista
III priedas	Naujas	Esminiai reikalavimai keliami lakūnų licencijavimui
IV priedas	Naujas	Esminiai reikalavimai keliami orlaivių skrydžiams
V priedas	Naujas	Kriterijai, taikomi suteikti kvalifikaciją organizacijoms

7. SUBSIDIARUMAS IR PROPORCINGUMAS

Europos valstybės ilgą laiką bendradarbiauja su JAT siekdamos parengti naujas aviacijos saugos taisykles, kurios iš esmės nebūtų tik nacionalinės. Kadangi šių taisyklių taikymas paliekamas prisijungusioms šalims, valstybės narės nusprendė, kad pasiekti aukšto lygio vienodą saugą galima tik imantis veiksmų Bendrijos lygiu.

Taigi valstybių narių kompetencijos dėl tinkamumo skraidyti ir oreivystės produktų atitikties aplinkos reikalavimams palaipsniui buvo perduotos Bendrijai Reglamentais (EEB) Nr. 3922/91 ir (EB) Nr. 1592/2002. Direktyva 91/670/EEB įvestos bendrosios taisyklės taikomos licencijų personalui išdavimui, o Direktyva 2004/36/EB – dėl trečiųjų šalių orlaivių saugos.

Priimant Direktyvą 91/670/EEB, įstatymų leidėjas jau buvo suteikęs Komisijai įgaliojimus pateikti suderintų reikalavimų, taikomų licencijų išdavimui ir mokymo programoms, priemones. Po metų Reglamente (EEB) Nr. 2407/92 dėl licencijų orlaiviams išdavimo¹⁶ buvo minimas Tarybos reglamentas dėl oro vežėjų pažymėjimų. Taip pat priimant Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002, įstatymų leidėjas pripažino, kad aukšto lygio vienodos saugos negalima užtikrinti, jeigu reglamento taikymo sritis nebus išplėsta ir į ją nebus įtraukti orlaivių skrydžiai ir licencijų išdavimas lakūnams; taip pat buvo siekiama, kad reglamentas būtų taikomas trečiųjų šalių orlaiviams.

Todėl aiškiai pripažinta, kad siekiant šio tikslo reikalingi Bendrijos veiksmai, t.y., reikia nustatyti ir suvienodinti bendrųjų taisyklių taikymą licencijų lakūnams išdavimui, orlaivių skrydžiams ir trečiųjų šalių orlaiviams. Pasiūlymas dėl reglamento neapima kitų sričių, kurios nereikalingos šiam tikslui pasiekti. Todėl jame laikomasi subsidarumo ir proporcingumo principų, nustatytų Europos bendrijos steigimo sutarties 5 straipsnyje.

¹⁶ 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2407/92 dėl licencijų išdavimo oro vežėjams (OL L 240, 1992 8 24).

8. ĮVERTINIMAS

Šiame reglamente pateiktos priemonės ir įgyvendinimo taisyklės vertinamos pagal Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 51 straipsnio nuostatas.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

iš dalies keičiantis 2002 m. liepos 15 d. Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą¹⁷,

atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹⁸,

pasitarę su Regionų komitetu¹⁹,

laikydami Sutarties²⁰ 251 straipsnyje nustatytos tvarkos,

kadangi:

- (1) 2002 m. liepos 15 d. Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą²¹ 2 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad, *inter alia*, turėtų būti nustatyti atitinkami pagrindiniai reikalavimai, apimantys orlaivių naudojimą ir licencijų išdavimą skrydžių įguloms bei to reglamento taikymą trečiųjų šalių orlaiviams. To reglamento 7 straipsnyje reikalaujama, kad Komisija kuo greičiau pateiktų Europos Parlamentui ir Tarybai siūlymus dėl pagrindinių principų, taikomumo ir dėl pagrindinių reikalavimų, susijusių su orlaivių skrydžiuose dalyvaujančiu personalu bei organizacijomis.
- (2) Vadovaudamasi 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašytoje Tarptautinėje civilinės aviacijos konvencijoje (Čikagos konvencija) numatytais standartais, Bendrija turi nustatyti pagrindinius reikalavimus, taikytinus orlaivių skrydžiuose dalyvaujantiems asmenims ir organizacijoms, taip pat pilotų mokyme ir medicininėse apžiūrose dalyvaujantiems asmenims bei šiam tikslui skirtiems produktams. Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai parengti reikiamas įgyvendinimo taisykles.

¹⁷ OL C , , p. .

¹⁸ OL C , , p. .

¹⁹ OL C , , p. .

²⁰ OL C , , p. .

²¹ OL L 240, 2002 9 7, p. 1.

- (3) Europos piliečiams visuomet turėtų būti užtikrintas aukštas ir vienodas apsaugos lygis. Todėl trečiųjų šalių orlaiviai, atskrendantys į teritoriją, kuriai taikoma Sutartis, per ją skrendantys ar iš tokios teritorijos išskrendantys orlaiviai turi būti atitinkamai prižiūrimi Bendrijos lygiu, neviršijant Čikagos konvencijoje nustatytų ribų.
- (4) Nebūtų tikslinga visiems orlaiviams taikyti bendras taisykles, ypač paprastos konstrukcijos orlaiviams arba tiems, kurie daugiausiai naudojami vietiniams skrydžiams vykdyti, yra pagaminti privačioms reikmėms, yra ypač reti ar jų yra nedaug; už tokių orlaivių reguliavimo kontrolę ir toliau turėtų būti atsakingos valstybės narės. Tačiau reikia imtis proporcingų priemonių siekiant iš esmės padidinti mėgėjiškų skrydžių saugos lygį.
- (5) Ypač reikėtų atsižvelgti į lėktuvus ir sraigtasparnius, kurių didžiausia kilimo masė yra maža, kurie vis dažniau naudojami, gali skraidyti visoje Bendrijoje ir yra pagaminti pramoniniu būdu, todėl, siekiant užtikrinti vienodą saugos ir aplinkos apsaugos lygį, jų reglamentavimas būtų veiksmingesnis Bendrijos lygiu.
- (6) Bendrijos veiksmų taikymo sritis turėtų būti apibrėžta aiškiai, kad būtų galima nedviprasmiškai nurodyti asmenis, organizacijas ir produktus, kuriems taikomas šis reglamentas ir jo įgyvendinimo taisyklės. Tokia taikymo sritis turėtų būti aiškiai apibrėžta nurodant sąrašą orlaivių, kuriems šis reglamentas netaikomas.
- (7) Aviacijos produktai, dalys ir prietaisai, su komerciniu oro susisiekimu susiję veiklos vykdytojai, taip pat pilotai, jų mokyme ir medicininėse apžiūrose dalyvaujantys asmenys, organizacijos ir šiam tikslui skirti produktai turėtų būti sertifikuojami arba licencijuojami po to, kai buvo nustatyta, kad jie atitinka pagrindinius reikalavimus, nustatytus Bendrijos atsižvelgiant į Čikagos konvencijoje numatytus standartus. Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai parengti reikiamas įgyvendinimo taisykles.
- (8) Tinkamai akredituotoms įvertinimo institucijoms turi būti suteikta teisė išduoti licencijas pilotams, vykdančioms mėgėjiškus skrydžius.
- (9) Europos aviacijos saugos agentūrai (toliau – Agentūra) turėtų būti suteikta teisė išduoti pažymėjimus ar licencijas asmenims, organizacijoms ir produktams, kuriems taikomas šis reglamentas, kai centralizuoti veiksmai yra efektyvesni negu sertifikavimas valstybių narių lygmeniu. Dėl tos pačios priežasties Agentūrai turi būti leista imtis reikiamų priemonių, susijusių su orlaivių skrydžiais, įgulos kvalifikacija ar trečiųjų šalių orlaivių sauga, tuomet, kai būtent ši priemonė geriausiai užtikrintų vienodumą ir sudarytų geresnes sąlygas vidaus rinkos veikimui.
- (10) Siekiant veiksmingo Bendrijos civilinės aviacijos saugos sistemos veikimo tose srityse, kurioms taikomas šis reglamentas, reikia stiprinti Komisijos, valstybių narių ir Agentūros bendradarbiavimą nustatant nesaugias sąlygas ir atitinkamai imantis padėti gerinančių priemonių.
- (11) Siekiant skatinti saugos kultūrą ir tinkamai veikiančią reguliavimo sistemą tose srityse, kurioms taikomas šis reglamentas, reikia, kad įvykių ir atsitikimų liudininkai savanoriškai praneštų apie tai, kas įvyko. Tokiems pranešimams teikti geresnes sąlygas sudarytų nebaudžiamosios aplinkos sukūrimas, todėl valstybės narės turėtų imtis atitinkamų priemonių, užtikrinančių tokios informacijos ir jos teikėjų apsaugą.

- (12) Skaidrumo sumetimais suinteresuotąsias šalis Agentūros Valdančiojoje taryboje turėtų atstovauti stebėtojai. Siekiant užtikrinti tinkamą Agentūros valdymą, reikėtų įsteigti ir Vykdomąją tarybą, kuri priimtų strategines gaires ir prižiūrėtų Valdančiosios tarybos sprendimų įgyvendinimą.
- (13) Šiuo reglamentu sukuriamas atitinkamas išsamus pagrindas apibrėžti ir įgyvendinti bendruosius techninius reikalavimus ir administracinę tvarką civilinės aviacijos srityje. 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje²² III priedas ir visa 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyva 91/670/EEB dėl personalo licencijų vykdyti civilinės aviacijos funkcijas abipusio pripažinimo²³ turėtų būti laiku panaikinti, nepažeidžiant pagal šiuos teisės aktus jau atlikto produkto, asmenų ir organizacijų sertifikavimo ir licencijavimo.
- (14) Šiame reglamente numatytos priemonės yra pagrįstos nuomone, kurią pateikė Europos aviacijos saugos agentūra²⁴ pagal Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 12 straipsnio 2 dalies b punktą ir 14 straipsnio 1 dalį.
- (15) Reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

PAGRINDINIO REGLAMETO PAKEITIMAI

1 straipsnis

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

- (1) 2 straipsnio 2 dalyje pridedamas toks punktas:

„f) sudaryti vienodas sąlygas visiems aviacijos vidaus rinkos dalyviams.“

- (2) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) f punktas iš dalies keičiamas taip:

„f) „kompetentinga organizacija“ – akredituota įstaiga, kuri, Agentūros arba nacionalinės aviacijos valdžios institucijos kontroliuojama ir jos atsakomybe, gali atlikti sertifikavimą;“

- b) pridedami tokie h ir n punktai:

²² OL L 373, 1991 12 31, p. 4.

²³ OL L 373, 1991 12 31, p. 21.

²⁴ Europos aviacijos saugos agentūros nuomonė Nr. 3/2004.

- „h) „orlaivio naudotojas“ – tai bet kuris juridinis ar fizinis asmuo, naudojantis ar ketinantis naudoti vieną ar daugiau orlaivių.
- i) „komercinis skrydis“ – apmokama aviacinė veikla, vykdoma pagal sutartį tarp orlaivio naudotojo ir kliento, kai klientas nėra tiesioginis ar netiesioginis šios sutarties tikslams naudojamo orlaivio savininkas, o orlaivio naudotojas nėra kliento tiesiogiai ar netiesiogiai samdomas darbuotojas;
- j) „sudėtingas varikliu varomas orlaivis“ reiškia:
- i) lėktuvą:
- kurio didžiausia sertifikuota kilimo masė viršija 5700 kg, arba
 - kurio didžiausia patvirtinta keleivių vietų konfigūracija viršija 9 vietas, arba
 - kuris pagal sertifikatą turi būti valdomas mažiausiai dviejų pilotų įgulos, arba
 - kuris turi turboreaktyvinį(-ius) variklį(-ius); arba
- ii) sraigtasparnį:
- kurio didžiausia sertifikuota kilimo masė viršija 3175 kg, arba
 - kurio didžiausia patvirtinta keleivių vietų konfigūracija viršija 5 vietas, arba
 - kuris pagal sertifikatą turi būti valdomas mažiausiai dviejų pilotų įgulos; arba
- iii) orlaivį su pasviruoju sraigtu.
- k) „mėgėjiškas skrydis“ – bet kokia nekomercinė veikla, naudojant nesudėtingą varikliu varomą orlaivį.
- l) „įvertinimo institucija“ – patvirtinta institucija, galinti įvertinti juridinių ar fizinių asmenų atitiktį taisyklėms, nustatytoms siekiant užtikrinti atitiktį šiame reglamente nustatytiems esminiams reikalavimams, ir išduoti atitinkamą pažymėjimą.
- m) „skrydžio imitavimo mokymo priemonė“ – bet kuri priemonė, kuria žemėje galima imituoti skrydžio sąlygas; jos apima skrydžio imituoklius, skrydžio mokymo priemones, skrydžio navigacijos ir veiksmų tvarkos treniruoklius, taip pat pagrindines mokymo dirbti su instrumentais priemones.
- n) „kvalifikacija“ – tai įrašas piloto licencijoje, nustatantis specialias sąlygas, teises ar apribojimus, susijusius su tokia licencija.“

(3) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) 1 dalis iš dalies keičiama taip:
 - i) b punktas pakeičiamas taip:
 - „b) registruoti valstybėje narėje, nebent jų kontrolinė saugos priežiūra buvo perduota trečiajai šaliai ir Bendrijos orlaivio naudotojas jų nenaudoja; arba“
 - ii) c punktas pakeičiamas taip:
 - „c) registruoti trečiojoje šalyje ir naudojami orlaivio naudotojo, kuriam viena iš valstybių narių teikia eksploatavimo priežiūrą, arba naudojami Bendrijoje įsisteigusio ar gyvenančio orlaivio naudotojo jam atskrendant į Bendrijos teritoriją, Bendrijos teritorijoje ar iš jos išskrendant; arba“
 - iii) įterpiamas toks d punktas:
 - „d) registruoti trečiojoje šalyje arba valstybėje narėje, kuri kontrolinės saugos priežiūros teises perdavė trečiajai šaliai, ir naudojami trečiosios šalies orlaivio naudotojo jam atskrendant į Bendrijos teritoriją, Bendrijos teritorijoje ar iš jos išskrendant;“
 - iv) paskutiniame 1 dalies sakinyje išbraukiami žodžiai „išskyrus jei jų kontrolinė saugos priežiūra nebuvo perduota trečiajai šaliai ir jų nenaudoja Bendrijos operatorius“.
 - b) įterpiama ši 1a dalis:
 - „1a. Darbuotojai, dalyvaujantys naudojant orlaivius, nurodytus 1 dalies b ar c punktuose, atitinka šį reglamentą.
 - c) įterpiama ši 1b dalis:
 - „1b. Orlaivių, nurodytų 1 dalies b, c ar d punktuose, naudojimas atitinka šį reglamentą.
 - d) 2 dalis iš dalies keičiama taip:
 - „2. II priede nurodytiems orlaiviams 1, 1a ir 1b dalys netaikomos.“
- (4) 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- a) 2 dalis iš dalies keičiama taip:
 - i) įžanginėje dalyje žodžiai „Valstybėje narėje registruoto“ pakeičiami „4 straipsnio 1 dalies b punkte nurodyto“;
 - ii) d punkto pirmame sakinyje žodžiai „už produktų, dalių ir prietaisų projektavimą, gamybą ir techninę priežiūrą“ pakeičiami „už produktų, dalių ir prietaisų techninę priežiūrą“;

iii) įterpiamas šis dd punktas:

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

b) įterpiama ši 2a dalis:

„2a. 4 straipsnio 1 dalies a punkte nurodyti orlaiviai ir juose įmontuoti produktai, dalys bei prietaisai turi atitikti šio straipsnio 2 dalies a, b ir dd punktus.“

c) 4 dalis iš dalies keičiama taip:

i) prie e punkto pridedami šie iv, v ir vi papunkčiai:

„iv) minimalios priežiūros programą, patvirtinančią personalo parengimą, siekiant užtikrinti atitikimą 2 dalies e punkto reikalavimams;

v) minimalią pilotų rengimo pagal kvalifikacijos tipą programą, siekiant užtikrinti atitikimą 6a straipsnio reikalavimams;

vi) tinkamą minimalios pagrindinės įrangos sąrašą ir papildomas tinkamumo skrydžiams specifikacijas tam tikram operacijų tipui, siekiant užtikrinti atitikimą 6b straipsnio reikalavimams.“

ii) f punktas pakeičiamas taip:

„f) organizacijų patvirtinimų, reikalaujamų pagal 2 dalies d, dd ir f punktus, išdavimo, tvirtinimo, pakeitimų juose, sustabdymo arba panaikinimo sąlygas ir sąlygas, kurioms esant šių patvirtinimų prašyti nereikia;“

iii) įterpiamas toks j punktas:

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

d) 5 dalyje pridedamas šis d punktas:

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

(5) Po 6 straipsnio įterpiami 6a ir 6b straipsniai:

Pilotų licencijavimas

1. Orlaivių pilotai, dalyvaujantys 4 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose nurodytų orlaivių skrydžiuose, taip pat organizacijos, skrydžio imitavimo mokymo priemonės ir asmenys, dalyvaujantys pilotų mokymuose, bandymuose, tikrinimuose ir medicininėse apžiūrose, turi atitikti III priede nustatytus esminius reikalavimus.
2. Pilotas gali valdyti orlaivį tik tuomet, jei turi licenciją ir sveikatos pažymėjimą, kurie atitinka vykdomų skrydžių pobūdį.

Licencija pilotui išduodama tuomet, kai įrodoma, kad jis (ji) atitinka taisykles, nustatytas užtikrinti atitikimą esminiams reikalavimams, kurie susiję su teorinėmis žiniomis, praktiniais įgūdžiais ir kalbų mokėjimu. Kai piloto licencija suteikia teisę vykdyti tik mėgėjiškus skrydžius, licenciją gali išduoti įvertinimo institucija.

Sveikatos pažymėjimas pilotui išduodamas tuomet, kai parodoma, jog jis atitinka taisykles, nustatytas užtikrinti atitikimą esminiams reikalavimams, susijusiems su medicininio tinkamumu. Šį sveikatos pažymėjimą išduoda aviacijos medicinos gydytojai ar aviacijos medicinos centrai; tačiau pilotams, vykdančioms mėgėjiškus skrydžius, pažymą gali išduoti bendrosios praktikos gydytojai.

Šiuose dokumentuose turi būti konkrečiai nurodytos pilotui suteikiamos teisės, taip pat licencijos ir sveikatos pažymėjimo taikymo sritis.

Antroje ir trečioje pastraipose nurodytus reikalavimus galima įvykdyti patvirtinant licencijas ir sveikatos pažymėjimus, trečiosios šalies ar jos pavedimu išduotus orlaivių, nurodytų 4 straipsnio 1 dalies c punkte, pilotams.

3. Įvertinimo institucijų, pilotų mokymo organizacijų ir už pilotų medicininio tinkamumo įvertinimą atsakingų organizacijų gebėjimas vykdyti išipareigojimus, susijusius su jų teisėmis licencijų ir sveikatos pažymėjimų išdavimo srityje, turi būti pripažintas suteikiant patvirtinimą.

Organizacijos patvirtinimas išduodamas tuomet, kai įrodoma, jog organizacija atitinka taisykles, nustatytas užtikrinti atitikimą susijusiems esminiams reikalavimams, nurodytiems III priede.

Jame turi būti nurodytos patvirtinimo suteikiamos teisės.

4. Pilotų mokymams skirtų skrydžio imitavimo mokymo priemonių tinkamumas taip pat patvirtinamas pažymėjimu. Toks pažymėjimas išduodamas tuomet, kai įrodoma, jog priemonė atitinka taisykles, nustatytas užtikrinti atitikimą susijusiems esminiams reikalavimams, nurodytiems III priede.
5. Už pilotų mokymą, jų kompetencijos ar medicininio tinkamumo vertinimą atsakingas asmuo privalo turėti atitinkamą pažymėjimą.

Toks pažymėjimas išduodamas tuomet, kai įrodoma, jog pareiškėjas atitinka taisykles, nustatytas užtikrinti atitikimą susijusiems esminiams reikalavimams, nurodytiems III priede.

Pažymėjime turi būti konkrečiai nurodytos juo suteikiamos teisės.

6. 54 straipsnio 3 dalyje nustatyta tvarka Komisija priima šio straipsnio įgyvendinimo taisykles. Jose pirmiausia nurodoma:
 - a) skirtingos pilotų licencijų kvalifikacijos ir sveikatos pažymėjimų tipai pagal skirtingas vykdomos veiklos rūšis;
 - b) sąlygos išduoti, atnaujinti, pataisyti, apriboti, laikinai sustabdyti ar panaikinti licencijas, kvalifikaciją, sveikatos pažymėjimus, organizacijų bei įvertinimo institucijų patvirtinimus ir darbuotojų pažymėjimus;
 - c) licencijų, kvalifikacijos, sveikatos pažymėjimų, organizacijų patvirtinimų ir darbuotojo pažymėjimų turėtojų teisės ir atsakomybė.
7. Nustatydama 6 dalyje minėtas įgyvendinimo taisykles, Komisija ypač atkreipia dėmesį į tai, kad jos atspindėtų naujausią ir geriausią pilotų mokymo praktiką ir leistų nedelsiant reaguoti į nustatytas avarijų ir pavojingų incidentų priežastis.

6b straipsnis

Orlaivių naudojimas

1. 4 straipsnio 1 dalies b, c ir d punktuose nurodytų orlaivių naudojimas turi atitikti IV priede nustatytus esminius reikalavimus.
2. Komercinius skrydžius vykdančys orlaivių naudotojai turi parodyti, kad sugeba ir turi priemones vykdyti pareigas, susijusias su jų teisėmis.

Šie gebėjimai ir priemonės pripažįstami išduodant pažymėjimą.

Pažymėjime turi būti nurodytos orlaivio naudotojui suteikiamos teisės ir jų taikymo sritis.

Šiame punkte nurodytus reikalavimus galima įvykdyti patvirtinant pažymėjimus, trečiosios šalies ar jos pavedimu išduotus orlaivių naudotojams, eksploatuojantiems 4 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytus orlaivius.

3. Orlaivių naudotojai, nekomerciniais tikslais naudojančys sudėtingus variklius varomus orlaivius, turi deklaruoti, kad sugeba ir turi priemones vykdyti pareigas, susijusias su šių orlaivių naudojimu.
4. Orlaivio įgula, dalyvaujanti naudojant 4 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose nurodytus orlaivius, atitinka IV priede nustatytus esminius reikalavimus. Įgulos nariai turi turėti licencijas ir sveikatos pažymėjimus, atitinkančius vykdomos operacijos pobūdį.

5. 54 straipsnio 3 dalyje nustatyta tvarka Komisija priima šio straipsnio įgyvendinimo taisykles. Jose pirmiausia nurodoma:
- a) orlaivio naudojimo sąlygos pagal IV priede nurodytus esminius reikalavimus;
 - b) sąlygos išduoti, atnaujinti, pataisyti, apriboti, laikinai sustabdyti ar panaikinti 2 dalyje nurodytą orlaivio naudotojo pažymėjimą;
 - c) pažymėjimų turėtojų teisės ir pareigos;
 - d) 3 dalyje nurodytų orlaivių naudotojų kontrolės ir tikrinimo sąlygos ir tvarka;
 - e) sąlygos išduoti, atnaujinti, pataisyti, apriboti, laikinai sustabdyti ar panaikinti 4 dalyje nurodytą igulos nario licenciją;
 - f) sąlygos, kurioms esant naudojimas uždraudžiamas, apribojamas arba taikomos tam tikros sąlygos, siekiant užtikrinti saugą pagal 15b straipsnio 2 dalį.
6. 5 dalyje minėtos įgyvendinimo taisyklės turi atspindėti naujausią ir geriausią praktiką orlaivių naudojimo srityje.

Taip pat įgyvendinimo taisyklėse atsižvelgiama į pasaulinę orlaivių naudojimo patirtį ir mokslo bei technikos pažangą.

Jos turi sudaryti galimybes nedelsiant reaguoti į nustatytas avarijų ir pavojingų incidentų priežastis.

Taisyklėse neturi būti nustatyti su valstybių narių ICAO įsipareigojimais nesuderinami reikalavimai 4 straipsnio 1 dalies c ir d punktuose nurodytiems orlaiviams.“

- (6) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„7 straipsnis

Kolektyvinė priežiūra

- 1. Valstybės narės ir Agentūra bendradarbiauja siekdamos užtikrinti, kad atitinkamai kaupiant informaciją, įskaitant patikrinimą perone, ir ja dalinantis, šis reglamentas ir jo įgyvendinimo taisyklių nuostatos būtų iš tiesų įgyvendinti.
- 2. 54 straipsnio 3 dalyje nustatyta tvarka Komisija priima 1 dalyje minėtas įgyvendinimo taisykles, ypač aiškiai apibrėždama šias sąlygas:
 - a) sąlygas informacijai kaupti, platinti ir ja keistis;
 - b) sąlygas atlikti patikrinimus perone, įskaitant reguliariai atliekamus patikrinimus;

- c) sąlygos neleisti skristi orlaiviui, kuris neatitinka šio reglamento ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimų.“

(7) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Iki įgyvendinimo taisyklių, nurodytų 5 straipsnio 5 dalyje ir 6a straipsnio 6 dalyje, priėmimo ir nepažeidžiant šio reglamento 2 straipsnio 3 dalies, pažymėjimai, kurie negali būti išduoti pagal šį reglamentą, gali būti išduoti remiantis galiojančiais nacionalinės teisės aktais.“

b) pridedama ši 3 dalis:

„3. Iki įgyvendinimo taisyklių, nurodytų 6b straipsnio 5 dalyje, priėmimo pažymėjimai, kurie negali būti išduoti pagal šį reglamentą, gali būti išduoti remiantis galiojančiais nacionalinės teisės aktais arba atitinkamais Reglamento (EEB) Nr. 3922/1991 reikalavimais.“

(8) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Nukrypdamą nuo šio reglamento nuostatų ir priimtų jo įgyvendinimo taisyklių, Agentūra savo kompetencijos srityse išduoda pažymėjimus, remdamasi trečiosios šalies aviacijos valdžios institucijos išduotais pažymėjimais, kaip numatyta Bendrijos ir šios trečiosios šalies susitarimuose dėl pripažinimo.“

(9) Po 9 straipsnio įterpiamas šis 9a straipsnis:

„9a straipsnis

Kompetentingos organizacijos

1. Kompetentingos organizacijos, Agentūros ar valstybių narių vardu (tuo atveju, kai pastarosios atlieka sertifikavimą pagal šį reglamentą) pagal taikytinas sertifikavimo procedūras atliekančios tam tikras sertifikavimo užduotis, turi atitikti V priede nustatytus kriterijus ir parodyti, kad turi reikiamą organizacinę struktūrą ir patirties. Jų gebėjimai ir priemonės pripažįstami Agentūrai išduodant akreditavimo pažymėjimą.
2. Kompetentingų organizacijų atžvilgiu Agentūra:
 - a) pati ar per nacionalines aviacijos valdžios institucijas atlieka organizacijų, kurias ji akredituoja, patikrinimus ir auditus;
 - b) išduoda ir atnauja akreditavimo pažymėjimus;

- c) pataiso, apriboja, laikinai sustabdo ar panaikina tam tikros organizacijos pažymėjimą, jei daugiau nevykdomos sąlygos, pagal kurias jis buvo Agentūros išduotas, arba atitinkama organizacija nevykdo įsipareigojimų, nustatytų šiame reglamente arba jo įgyvendinimo taisyklėse.“

(10) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„10 straipsnis

Lankstumo nuostatos

1. Šio reglamento nuostatos ir priimtos jo įgyvendinimo taisyklės netrukdo valstybėms narėms nedelsiant reaguoti į nenumatytas saugos problemas, susijusias su produktu, asmeniu ar organizacija, kuriems taikomos šio reglamento nuostatos.

Valstybė narė nedelsdama praneša Agentūrai, Komisijai ir kitoms valstybėms narėms apie tai, kokių dėl to ėmėsi priemonių, ir nurodo jų priežastis.

2. Pagal 16 straipsnio 3 dalį Agentūra, gavusi pranešimą pagal šio straipsnio 1 dalį, per vieną mėnesį nusprendžia, ar saugos problemą galima išspręsti pagal šį reglamentą ir jo įgyvendinimo taisykles, jei per tą patį laikotarpį Komisija nepareiškia prieštaravimų. Tuomet Agentūra priima tinkamą sprendimą ir pateikia jo kopiją Komisijai ir kitoms valstybėms narėms.

Kita vertus, jei Agentūra nustato, kad saugos problema atsirado dėl šio reglamento ar jo įgyvendinimo taisyklių trūkumų ar dėl netinkamo saugos lygio taikant šį reglamentą ar jo įgyvendinimo taisykles, ji parengia ir paskelbia nuomonę dėl šio reglamento ar jo įgyvendinimo taisyklių pakeitimo ir dėl priemonių atšaukimo arba tolesnio taikymo. 54 straipsnio 3 dalyje nustatyta tvarka Komisija gali priimti sprendimą remdamasi šia nuomone. Jei nusprendžiama ir toliau taikyti tas priemones, jas įgyvendina visos valstybės narės ir joms galioja 8 straipsnio nuostatos.

3. Valstybės narės gali atleisti nuo šiame reglamente ir jo įgyvendinimo taisyklėse nustatytų esminių reikalavimų vykdymo esant nenumatytoms neatidėliotinoms aplinkybėms arba kai naudojimo poreikis yra ribotos trukmės, jei tai neturi neigiamo poveikio saugos lygiui. Agentūrai, Komisijai ir kitoms valstybėms narėms apie tokias išimtis pranešama kaip galima greičiau, kai tik jos ima kartotis arba taikomos ilgiau nei du mėnesius.
4. Pagal 16 straipsnio 3 dalį Agentūra, gavusi pranešimą pagal šio straipsnio 3 dalį, per vieną mėnesį nusprendžia, ar išimtys atitinka bendruosius šio reglamento ar kitų Bendrijos teisės aktų keliamus saugos tikslus. Agentūra pateikia savo nuomonę Komisijai.

Remdamasi šia nuomone ir 54 straipsnio 4 dalyje nustatyta tvarka Komisija gali priimti sprendimą atšaukti šias išimtis.

5. Kai apsaugos lygis, lygiavertis tokiam, kuris yra pasiekiamas taikant šio reglamento įgyvendinimo taisyklės, gali būti pasiektas kitomis priemonėmis, valstybė narė gali, nediskriminuodama dėl pilietybės, suteikti patvirtinimą nukrypstant nuo tų įgyvendinimo taisyklių.

Tokiais atvejais valstybė narė praneša Agentūrai ir Komisijai apie ketinimą suteikti tokį patvirtinimą ir pateikia priežastis, įrodančias, kodėl reikia nukrypti nuo atitinkamos taisyklės, taip pat sąlygas, nustatytas užtikrinti, kad būtų pasiektas lygiavertis apsaugos lygis.

6. Pagal 16 straipsnio 3 dalį Agentūra, gavusi pranešimą pagal šio straipsnio 5 dalį, per du mėnesius pateikia nuomonę, ar pasiūlytas patvirtinimas tenkina toje dalyje nustatytas sąlygas.

Gavusi Agentūros nuomonę, Komisija per vieną mėnesį gali inicijuoti 54 straipsnio 3 dalyje numatytą procedūrą, kad nuspręstų, ar siūlomą patvirtinimą galima suteikti, ar jį reikia atmesti. Jei patvirtinimą galima suteikti, Komisija apie savo sprendimą praneša visoms valstybėms narėms, kurioms taip pat suteikiama teisė taikyti tą priemonę. 8 straipsnio nuostatos taikomos svarstomai priemonei.“

- (11) 11 straipsnio 4 dalis papildoma tokiais sakiniais:

„Įsigaliojus 7 straipsnio 2 dalyje nurodytoms įgyvendinimo taisyklėms, šioje saugos apžvalgoje pateikiama visos informacijos, gautos pagal 7 straipsnį, analizė. Analizė turi būti paprasta ir lengvai suprantama, joje nurodoma, ar egzistuoja padidinta rizika lėktuvų keleiviams. Šioje analizėje informacijos šaltiniai nenurodomi.“

- (12) Po 11 straipsnio įterpiamas šis 11a straipsnis:

„11a straipsnis

Informacijos šaltinių apsauga

1. Kai 11 straipsnyje nurodytą informaciją savanoriškai suteikia fizinis asmuo, ataskaitose tokios informacijos šaltinis neatskleidžiamas.
2. Nepažeisdamos taikytinų baudžiamosios teisės normų, valstybės narės nepradedą procedūrų dėl įstatymų pažeidimų, padarytų per neapdairumą ar netyčia, apie kuriuos jos sužinojo tik todėl, kad joms apie tokius pažeidimus buvo pranešta taikant šį reglamentą ir jo įgyvendinimo taisyklės.

Didelio aplaidumo atvejais ši nuostata netaikoma.

3. Valstybės narės savo nacionalinių įstatymų ir praktikos nustatyta tvarka, užtikrina, kad darbuotojai, pateikiantys informaciją pagal šį reglamentą ir jo įgyvendinimo taisyklės, nepatirtų darbdavio išankstinio neigiamo nusistatymo, išskyrus didelio aplaidumo atvejus.

4. Šis straipsnis taikomas nepažeidžiant nacionalinių taisyklių dėl teisminių institucijų teisės gauti informaciją.“
- (13) 13 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- a) c punktas pakeičiamas taip:
- „c) priima atitinkamus sprendimus, skirtus 9a, 15, 15a, 15b ir 46 straipsniams taikyti.“
- b) įterpiamas toks d punktas:
- „d) rengia ataskaitas po standartizacijos patikrinimų, atliktų pagal 16 straipsnio 1 dalį ir 45 straipsnį.“
- (14) 14 straipsnio 2 dalies a punkte išbraukiami žodžiai „įskaitant tinkamumo skrydžiams kodeksus“.
- (15) 15 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- a) 1 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) pirmas sakinyss pakeičiamas taip:
- „4 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose nurodytiems produktams, dalims ir prietaisams Agentūra, kai taikoma Čikagos konvencija ir kaip nurodyta joje ar jos prieduose, vykdo funkcijas ir užduotis valstybės, kurioje atliekami projektavimo, gamybos ar registracijos darbai, kai tai susiję su projektavimo patvirtinimu.“
- ii) e punktas pakeičiamas taip:
- „e) pati, per nacionalines aviacijos valdžios institucijas ar kompetentingas organizacijas atlieka techninius tyrimus, susijusius su produktų, dalių ir prietaisų sertifikavimu;“
- iii) i punktas pakeičiamas taip:
- „i) pakeičia, sustabdo arba panaikina susijusį pažymėjimą, kai sąlygos, pagal kurias jis buvo Agentūros išduotas, daugiau netenkinamos arba jei pažymėjimą turintis juridinis ar fizinis asmuo nevykdo šiuo reglamentu ar jo įgyvendinimo taisyklėmis nustatytų įpareigojimų;“
- iv) pridedami tokie k ir l punktai:
- „k) nustato tinkamus apribojimus kiekvienam orlaiviui, kuriam prašoma išduoti leidimą skristi, skirtą vienam skrydžiui;
- l) išduoda orlaiviams leidimus skristi, kai tokių leidimų reikalaujama daugiau nei vienam skrydžiui.“
- b) 2 dalis iš dalies keičiama taip:

- i) b punkto ii papunktis pakeičiamas taip:
 - „ii) gamybos ir techninės priežiūros organizacijoms, įsikūrusioms valstybės narės teritorijoje, jei to pageidauja atitinkama valstybė narė; arba“
- ii) c punktas pakeičiamas taip:
 - „c) pakeičia, sustabdo arba panaikina susijusį pažymėjimą, kai sąlygos, pagal kurias jis buvo Agentūros išduotas, daugiau netenkinamos, arba jei atitinkama organizacija nevykdo šiuo reglamentu ar jo įgyvendinimo taisyklėmis nustatytų įpareigojimų.“

(16) Po 15 straipsnio įterpiami šie 15a ir 15b straipsniai:

„15a straipsnis

Darbuotojų sertifikavimas

1. 6a straipsnio 1 dalyje nurodyto personalo ir organizacijų atžvilgiu Agentūra:
 - a) pati arba per nacionalines aviacijos valdžios institucijas ar kompetentingas organizacijas atlieka savo sertifikuojamų organizacijų bei įvertinimo institucijų patikrinimus ir auditus;
 - b) išduoda ir atnaujiną pažymėjimus:
 - i) personalo mokymo organizacijoms ir aviacijos medicinos centrams, esantiems valstybių narių teritorijoje, jei susijusi valstybė narė to pageidauja, arba
 - ii) personalo mokymo organizacijoms ir aviacijos medicinos centrams, esantiems už valstybių narių teritorijos ribų, arba
 - iii) įvertinimo institucijoms, jei šios institucijos to prašo;
 - c) pataiso, apriboja, laikinai sustabdo ar panaikina konkrečios organizacijos pažymėjimą, jei daugiau nevykdomos sąlygos, pagal kurias jis buvo Agentūros išduotas, arba juridinis ar fizinis asmuo – pažymėjimo turėtojas – nevykdo įsipareigojimų, nustatytų šiuo reglamentu arba jo įgyvendinimo taisyklėmis.
2. Skrydžio imitavimo mokymo priemonių, nurodytų 6a straipsnio 1 dalyje, atžvilgiu Agentūra:
 - a) pati arba per nacionalines aviacijos valdžios institucijas ar kompetentingas organizacijas atlieka savo sertifikuojamų prietaisų techninius patikrinimus;
 - b) išduoda ir atnaujiną:

- i) skrydžio imitavimo mokymo priemonių, kurias naudoja Agentūros sertifikuotos mokymo įstaigos, pažymėjimus, arba
 - ii) skrydžio imitavimo mokymo priemonių, esančių valstybių narių teritorijoje, pažymėjimus, jei to prašo susijusi valstybė narė, arba
 - iii) skrydžio imitavimo mokymo priemonių, esančių už valstybių narių teritorijos ribų, pažymėjimus;
- c) pataiso, apriboja, laikinai sustabdo ar panaikina atitinkamą pažymėjimą, jei daugiau nevykdomos sąlygos, pagal kurias jis buvo Agentūros išduotas, arba juridinis ar fizinis asmuo – pažymėjimo turėtojas – nevykdo įsipareigojimų, nustatytų šiuo reglamentu arba jo įgyvendinimo taisyklėmis.

15b straipsnis

Oro vežėjų sertifikavimas

1. Orlaivių naudotojų, vykdančių komercinius skrydžius, atžvilgiu Agentūra:
 - a) pati, per nacionalines aviacijos valdžios institucijas ar kompetentingas organizacijas atlieka orlaivių naudotojų, kuriuos ji sertifikuoja, patikrinimus ir auditus;
 - b) išduoda ir atnaujina pažymėjimus:
 - i) orlaivių naudotojams, esantiems valstybių narių teritorijoje, jei to prašo susijusi valstybė narė, arba
 - ii) orlaivių naudotojams už valstybių narių teritorijos ribų, nebent valstybė narė vykdo šių naudotojų valstybės funkcijas ir užduotis;
 - c) pataiso, apriboja, laikinai sustabdo ar panaikina tam tikro orlaivio naudotojo pažymėjimą, jei daugiau nevykdomos sąlygos, pagal kurias jis buvo Agentūros išduotas, arba atitinkama organizacija nevykdo įsipareigojimų, nustatytų šiame reglamente arba jo įgyvendinimo taisyklėse.
2. Agentūra, pasinaudodama galiojančia direktyva, gali įpareigoti skrydžių saugos tikslais naudojimą uždrausti, apriboti arba taikyti tam tikras sąlygas.
3. Skrydžio laiko ribojimo atžvilgiu Agentūra:
 - a) paskelbia taikytinas sertifikavimo specifikacijas, siekdama užtikrinti atitikimą esminiems reikalavimams ir atitinkamai susijusioms įgyvendinimo taisyklėms. Ypač komercinio pervežimo lėktuvu atvejais iki susijusių įgyvendinimo taisyklių, numatytų 6b straipsnio 5 dalyje, priėmimo Agentūra paskelbia sertifikavimo specifikacijas, siekdama užtikrinti atitikimą Reglamento (EEB) Nr. 3922/1991 III priedo Q dalies reikalavimams.

- b) patvirtina orlaivių naudotojų individualias skrydžio laiko specifikacijos schemas, kai tokių schemų negalima patvirtinti pagal taikytiną sertifikavimo specifikaciją.“

(17) 16 straipsnio 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

- „1. Agentūra atlieka standartizacijos patikrinimus srityse, kurioms taikoma 1 straipsnio 1 dalis, siekdama kontroliuoti, kaip kompetentingos nacionalinės institucijos taiko šį reglamentą ir jo įgyvendinimo taisykles, ir pateikia ataskaitą Komisijai.
- 2. Atsižvelgdama į 2 straipsnyje nustatytus tikslus, Agentūra atlieka įmonių techninius tyrimus šio reglamento ir jo įgyvendinimo taisyklių veiksmingam taikymui kontroliuoti.“

(18) 18 straipsnio 2 dalis papildoma šia pastraipa:

„Susitarimai turi atitikti Bendrijos teisę, juose turi būti tinkamai atsižvelgta į Bendrijos užsienio politiką trečiųjų šalių atžvilgiu. Juos sudarant būtina gauti išankstinį Komisijos pritarimą.“

(19) 24 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalis iš dalies keičiama taip:

i) b punktas pakeičiamas taip:

„b) priima metinę bendrąją Agentūros veiklos ataskaitą ir vėliausiai iki birželio 15 dienos siunčia ją Europos Parlamentui, Tarybai, Komisijai, Audito Rūmams ir valstybėms narėms; Agentūros vardu kiekvienais metais pateikia biudžeto valdymo institucijai informaciją, susijusią su vertinimo procedūrų rezultatais;“

ii) c punktas papildomas tokiu sakiniu:

„Komisijos nuomonė pridedama prie priimtos Agentūros darbo programos;“

iii) d punktas pakeičiamas taip:

„d) Komisijai pritarus, priima sertifikavimo užduočių paskirstymo nacionalinėms aviacijos valdžios institucijoms ar kompetentingoms organizacijoms rekomendacijas;“

b) pridedama ši 5 dalis:

„5. Valdančioji taryba paskiria Vykdomosios tarybos narius pagal 28b straipsnį.“

(20) 25 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valdančiąją tarybą sudaro vienas kiekvienos valstybės narės atstovas ir vienas Komisijos atstovas. Šiuo tikslu Taryba skiria kiekvienos valstybės narės atstovą, taip pat pakaitinį narį, kuris atstovauja tarybos nariui, kai šis (ši) negali dalyvauti. Komisija taip pat skiria savo atstovą ir pakaitinį narį. Kadencijos trukmė yra penkeri metai. Kadencija gali būti pratęsta vieną kartą.“

b) pridedama ši 3 dalis:

„3. Skaidrumo sumetimais, Valdančiojoje taryboje stebėtojų teisėmis dalyvauja keturi suinteresuotųjų šalių atstovai.“ Šiuos atstovus iš patariamąjo organo, nurodyto 24 straipsnio 4 dalyje, sudaryto sąrašo paskiria Komisija; jie kaip galima plačiau atstovauja įvairias šio patariamąjo organo šalis. Jų kadencijos trukmė – trisdešimt mėnesių; kadencija gali būti pratęsta vieną kartą.“

(21) 26 straipsnio 2 dalies paskutinis sakinyss pakeičiamas taip:

„Kadencija gali būti pratęsta vieną kartą.“

(22) 28 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Kiekvienas Tarybos paskirtas narys turi vieną balsą. Komisijos atstovas iš viso turi tiek balsų, kiek yra Tarybos paskirtų narių. Suinteresuotųjų šalių atstovai ir Agentūros vykdančysis direktorius nebalsuoja. Kai narys nedalyvauja, jo (jos) balso teisė perduodama pakaitiniam nariui.“

(23) Po 28 straipsnio įterpiami šie 28a – 28c straipsniai:

„28a straipsnis

Vykdomosios tarybos įgaliojimai

1. Agentūra turi Vykdomąją tarybą.
2. Nepažeisdama Valdančiosios tarybos ir vykdančiojo direktoriaus funkcijų ir įgaliojimų, Vykdomoji taryba:
 - a) nustato savo darbo tvarkos taisykles;
 - b) priima 12 straipsnyje minėtų Agentūros užduočių, taip pat savo struktūros ir veiklos strategines gaires;
 - c) rengia Valdančiosios tarybos sprendimus ir kontroliuoja jų įgyvendinimą;
 - d) kontroliuoja Valdančiosios tarybos priimto biudžeto vykdymą.

28b straipsnis

Vykdomosios tarybos sudėtis

1. Vykdomąją tarybą sudaro:
 - a) trys Valdančiosios tarybos paskirti nariai iš Tarybos paskirtų narių tarpo;
 - b) trys Komisijos paskirti nariai;
 - c) du suinteresuotųjų šalių, atstovaujamų Valdančiojoje taryboje, ir iš jų tarpo paskirti stebėtojai.
2. Vykdomosios tarybos narių ir stebėtojų kadencija baigiasi, kai jie nustoja buvę Valdančiosios tarybos nariais. Vadovaujantis šia nuostata, jų kadencijos trukmė – trisdešimt mėnesių; kadencija gali būti pratęsta vieną kartą.“
3. Vykdomoji taryba iš savo narių renka pirmininką ir pirmininko pavaduotoją. Jei pirmininkas negali atlikti savo pareigų, jį (ją) *ex-officio* pakeičia pirmininko pavaduotojas. Pirmininko ir pirmininko pavaduotojo kadencija baigiasi, kai jie nustoja buvę Vykdomosios tarybos nariais.

28c straipsnis

Vykdomosios tarybos susirinkimai

1. Vykdomosios tarybos susirinkimus sušaukia jos pirmininkas.
2. Vykdomoji taryba gali susirinkti pirmininko iniciatyva arba mažiausiai trijų jos narių prašymu.
3. Vykdomoji taryba į savo susirinkimus stebėtojais gali kviesti visus asmenis, kurių nuomonė gali būti svarbi.
4. Vykdomosios tarybos nariams, priklausomai nuo jos darbo tvarkos taisyklių nuostatų, gali padėti patarėjai ar ekspertai.
5. Patalpas Vykdomosios tarybos susirinkimams ir sekretoriato paslaugas teikia Agentūra.
6. Vykdomoji taryba priima sprendimus balsų dauguma.
7. Kiekvienas Vykdomosios tarybos narys turi po vieną balsą. Suinteresuotųjų šalių atstovai, nurodyti 28b straipsnio 1 dalies c punkte, taip pat stebėtojai, patarėjai ar ekspertai, nurodyti šio straipsnio 3 ir 4 dalyse, nebalsuoja.
8. Darbo tvarkos taisyklėse nustatyta išsamesnė balsavimo tvarka, ypač vieno nario veikimo kito nario vardu sąlygos, taip pat, tam tikrais atvejais, reikalavimai kvorumui.“

(24) 29 straipsnio 3 dalis iš dalies keičiama taip:

a) a punktas pakeičiamas taip:

„a) tvirtinti Agentūros priemones, kaip numatyta 13 straipsnyje, atsižvelgiant į šį reglamentą, jo įgyvendinimo taisyklėse ir kituose galiojančiuose teisės aktuose nustatytus apribojimus;“

b) b punktas pakeičiamas taip:

„b) organizuoti patikrinimus ir tyrimus, kaip numatyta 45 ir 46 straipsniuose;“

c) pridedami tokie k ir l punktai:

„k) parengti ir įgyvendinti metinę darbo programą;

l) atsiliepti į Komisijos prašymus suteikti pagalbą.“

(25) 30 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalyje pridedamas šis sakinyss:

„Valdančiosios tarybos atrinkto kandidato, prieš jį paskiriant direktoriumi, gali būti paprašyta perskaityti pranešimą Europos Parlamento kompetentingam(-iems) komitetui(-ams) ir atsakyti į jo (jų) narių klausimus.“

b) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Vykduantysis direktorius ir direktoriai skiriami penkerių metų kadencijai. Komisijos pasiūlymu ir atlikus vertinimą jų kadencija gali būti vieną kartą pratęsta ne ilgesniam kaip penkerių metų laikotarpiui. Atlikdama šį vertinimą, Komisija ypatingą dėmesį skiria:

- per pirmąją kadenciją pasiektiems rezultatams ir jų siekimo būdams;
- ateinančių metų Agentūros pareigoms ir reikalavimams.“

(26) 35 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Apskūsti galima tuos Agentūros sprendimus, kurie buvo priimti pagal 9a, 15, 15a, 15b, 46 ar 53 straipsnius.

(27) 41 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Į Teisingumo Teismą galima kreiptis su skundu dėl Agentūros priimtų dokumentų, teisiškai privalomų trečiosioms šalims, pripažinimo negaliojančiais, taip pat su ieškiniu dėl neveikimo ar su ieškiniu atlyginti Agentūros veiklos padarytą žalą.“

b) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Į Teisingumo Teismą su skundu dėl Agentūros sprendimų, priimtų pagal 9a, 15, 15a, 15b, 46 ar 53 straipsnius, pripažinimo negaliojančiais galima kreiptis tik išnaudojus visas vidines skundų pateikimo tvarkos galimybes.“

(28) 45 straipsnio 1 dalies įvadinė dalis pakeičiama taip:

„1. Nepažeisdama Komisijai Sutartimi suteiktų vykdomųjų įgaliojimų, Agentūra padeda Komisijai kontroliuoti šio reglamento ir jo įgyvendinimo taisyklių taikymą, atlikdama valstybių narių kompetentingų valdžios institucijų standartizacijos patikrinimus, kaip nurodyta 16 straipsnio 1 dalyje. Taigi pagal šį reglamentą įgaliojams pareigūnams, kurie bendradarbiauja su nacionalinės valdžios institucijomis, atsižvelgiant į suinteresuotos valstybės teisinės nuostatas, suteikiama teisė:“

(29) 46 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies pirmas sakinyss pakeičiamas taip:

„Taikydama 15, 15a ir 15b straipsnius, Agentūra gali pati atlikti visus reikiamus įmonių tyrimus arba paskirti tai nacionalinėms aviacijos valdžios institucijoms ar kompetentingoms organizacijoms, kaip nurodyta 16 straipsnio 2 dalyje.“

b) įterpiama tokia 1a dalis:

„1a. Taikydama 9a straipsnį, Agentūra gali pati atlikti visus reikiamus įmonių tyrimus arba paskirti tai nacionalinėms aviacijos valdžios institucijoms, kaip nurodyta 16 straipsnio 2 dalyje.“

(30) Po 46 straipsnio įterpiami šie 46a ir 46b straipsniai:

„46a straipsnis

Metinė darbo programa

Metinė darbo programa atitinka Agentūros tikslus, įgaliojimus ir užduotis, kaip apibrėžta šiame reglamente.

Metinė darbo programa pateikiama remiantis Komisijos sukurta valdymo pagal veiklos rūšis metodologija.

46b straipsnis

Metinė bendroji ataskaita

Metinė bendraja ataskaita atsiskaitoma už Agentūros vykdytą metinę darbo programą.

Ataskaitoje nurodoma veikla, kurią vykdė Agentūra, ir įvertinami rezultatai, juos palyginus su numatytais tikslais ir nustatytu grafiku, rizika, susijusi su vykdoma veikla bei išteklių panaudojimas ir bendra Agentūros veikla.“

(31) 47 straipsnyje pridedamos šios 5 ir 6 dalys:

- „5. Dėl pagal Reglamento (EB) Nr. 1049/2001 8 straipsnį Agentūros priimtų sprendimų gali būti pateiktas skundas Ombudsmenui arba iškelta byla Teisingumo Teisme, laikantis atitinkamai Sutarties 195 ir 230 straipsnių.
6. Informacijai, kurią pagal šį reglamentą surenka Agentūra, taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 45/2001 dėl asmens duomenų apsaugos*.“

*OL L 8, 2001 1 12, p.1.“

(32) 48 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Agentūros pajamas sudaro:

- a) Bendrijos parama;
- b) bet kurios Europos trečiosios šalies, su kuria Bendrija yra sudariusi 55 straipsnyje minimus susitarimus, įnašas;
- c) mokesčiai, sumokėti pažymėjimų ir patvirtinimų, išduodamų Agentūros, pareiškėjų ir turėtojų;
- d) rinkliava už leidinius, mokymą ir (arba) kitas Agentūros teikiamas paslaugas.

Agentūra taip pat gali gauti finansinius įnašus iš valstybių narių, trečiųjų šalių ar kitų subjektų.“

(33) 53 straipsnio 4 dalies antra pastraipa išbraukiama.

(34) 56 straipsnio 3 dalis išbraukiama.

(35) II priedas pakeičiamas šio reglamento priede pateiktu tekstu.

(36) Pridedami šio reglamento priede pateikti III, IV ir V priedai.

II SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

2 straipsnis

Panaikinimas

1. Tarybos direktyva 91/670/EEB panaikinama, kai įsigalioja 6a straipsnio 6 dalyje nurodytos įgyvendinimo taisyklės.
2. Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedas panaikinamas, kai įsigalioja 6b straipsnio 5 dalyje nurodytos įgyvendinimo taisyklės.
3. 8 straipsnio nuostatos taikomos produktams, dalims ir prietaisams, organizacijoms ir asmenims, kurių sertifikavimas buvo atliktas ar pripažintas pagal Tarybos direktyvos 91/670/EEB ir Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedo nuostatas.

3 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

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

Priimta Briuselyje,

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

PRIEDAS

(1) II priedas iš dalies keičiamas taip:

„II PRIEDAS

4 straipsnio 2 dalyje nurodyti orlaiviai

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

(a) istoriniai orlaiviai, atitinkantys šiuos kriterijus:

i) nesudėtingi orlaiviai, kurių:

- pirminė konstrukcija buvo suprojektuota iki 1955 01 01, o
- gamyba nutraukta iki 1975 01 01.

arba

ii) orlaiviai, turintys akivaizdžią istorinę reikšmę, susijusią su:

- dalyvavimu svarbiame istoriniame įvykyje, arba
- svarbiu aviacijos raidos etapu, arba
- ypač svarbiu vaidmeniu valstybės narės kariuomenėje.

b) orlaiviai, specialiai sukurti ar pritaikyti moksliniams tyrimams, eksperimentiniams ar moksliniams tikslams, ir yra tikimybė, kad bus gaminamas labai ribotas šių orlaivių skaičius;

c) orlaiviai, iš kurių mažiausiai 51 % pagamino mėgėjas ar pelno nesiekiančios mėgėjų asociacijos savam naudojimui ir be jokio komercinio tikslo;

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

e) lėktuvai, sraigtasparniai ir varikliu varomi parašiutai, kuriuose įrengtos ne daugiau kaip dvi vietos, o didžiausia kilimo masė pagal valstybės narės registraciją neviršija:

i) 300 kg vienviečiam sausumos lėktuvui ar sraigtasparniui, arba

ii) 450 kg dviviečiam sausumos lėktuvui ar sraigtasparniui, arba

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

iv) 495 kg dviviečiam lėktuvui amfibijai ar plūdiniam lėktuvui arba sraigtasparniui, su sąlyga, kad jeigu jis naudojamas ir kaip plūdinis

lėktuvas (sraigtasparnis), ir kaip sausumos lėktuvas (sraigtasparnis), tai abiem atvejais neviršija atitinkamų didžiausios kilimo masės ribų;

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

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

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

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

g) sklandytuvai, kurių maksimali tuščio vienviečio sklandytuvo masė yra mažesnė nei 80 kg, o tuščio dviviečio – mažesnė nei 100 kg, tarp jų ir pakeliami įsibėgėjant kojomis;

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

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

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

(2) Pridedami šie III, IV ir V priedai:

„III PRIEDAS

Pagrindiniai pilotų licencijavimo reikalavimai, nurodyti 6a straipsnyje

1. Mokymas

1.a. Bendroji dalis

1.a.1. Asmuo, kuris moko skraidyti orlaiviais, turi būti pakankamai subrendęs fiziškai, protiškai ir pakankamai išsilavinęs, kad galėtų įgyti, prisiminti bei parodyti tinkamas teorines žinias ir praktinius įgūdžius.

1.b. Teorinės žinios

1.b.1. Pilotas turi pasiekti ir išlaikyti tokį žinių lygį, kuris atitiktų orlaivyje atliekamas funkcijas ir riziką, susijusią su šios rūšies veikla. Tokios žinios būtinai turi apimti:

i) oro teisę,

ii) bendrąsias žinias apie orlaivius,

iii) techninius klausimus, susijusius su orlaivių kategorija,

- iv) skrydžio duomenis ir planavimą,
- v) žmogaus galimybes ir jų ribas,
- vi) meteorologiją,
- vii) navigaciją,
- viii) valdymo procedūras, įskaitant išteklių valdymą,
- ix) skrydžio principus ir
- x) ryšius.

1.c. Teorinių žinių parodymas ir išlaikymas

- 1.c.1. Įgytos teorinės žinios ir gebėjimas jas prisiminti turi būti įrodomas jas nuolat vertinant mokymo metu, ir tam tikrais atvejais egzaminų metu.
- 1.c.2. Turi būti išlaikytas tinkamas kompetencijos lygis teorinių žinių srityje. Atitiktis reikalavimams turi būti parodoma reguliariai vertinant, egzaminuojant, testuojant ar tikrinant. Egzaminų, testų ar patikrinimų dažnumas turi būti proporcingas rizikos, susijusios su šia veikla, lygiui.

1.d. Praktiniai įgūdžiai

- 1.d.1. Pilotas turi įgyti ir išlaikyti tokius praktinius įgūdžius, kurie atitiktų jo (jos) atliekamas funkcijas orlaivyje. Tokie įgūdžiai turi būti proporcingi rizikai, susijusiai su šios rūšies veikla, ir, jei tinka, privalo apimti tokias orlaivyje atliekamas funkcijas:
 - i) veiklą iki skrydžio ir skrydžio metu, įskaitant orlaivio duomenų, masės ir pusiausvyros nustatymą, orlaivio apžiūrą ir techninį aptarnavimą, degalų planavimą, oro sąlygų įvertinimą, maršruto planavimą, oro erdvės apribojimus ir kilimo ir tūpimo tako tinkamumą;
 - ii) oro uosto ir eismo vyksmo pobūdį;
 - iii) atsargumo priemones ir procedūras, skirtas išvengti susidūrimų;
 - iv) orlaivio kontrolę remiantis išorine vizualine informacija;
 - v) manevrus skrydyje, įskaitant kritinių situacijų skrydžius, ir techniškai įmanomus manevrus, susijusius su orlaivio grąžinimu į valdomą padėtį iš kritinės būklės („*upset*“ *manoeuvres*);
 - vi) nusileidimus ir pakilimus – įprastinius ir esant priešiniam bei šoniniam vėjui;
 - vii) skrydžius vien pagal prietaisus, jei tinka veiklos rūšiai,
 - viii) valdymo procedūras, įskaitant gebėjimą dirbti komandoje ir išteklių valdymą, pagal skrydžio tipą, skrendant vienam ar su kelių narių įgula;

- ix) navigaciją ir oro erdvės taisyklių įgyvendinimą, taip pat susijusias procedūras, pasinaudojant, kai tinka, vizualiniais orientyrais ar navigacijos priemonėmis;
- x) neįprastus ir ekstremalius skrydžius, įskaitant imituojamus lėktuvo įrangos sutrikimus;
- xi) atitiktį oro eismo paslaugų ir ryšių procedūroms,
- xii) specifinius orlaivio tipo ar klasės aspektus, ir
- xiii) papildomų praktinių įgūdžių mokymą, kurio gali prireikti, siekiant sumažinti riziką, susijusią su konkrečia veikla.

1.e. Praktinių įgūdžių rodymas ir išlaikymas

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

- i) valdyti orlaivį neperžengiant jo galimybių ribų,
- ii) sklandžiai ir tiksliai atlikti visus manevrus,
- iii) priimti kvalifikuotus sprendimus ir pademonstruoti meistriškumą,
- iv) taikyti aviacijos žinias, ir
- v) nuolat valdyti orlaivį taip, kad būtų užtikrinta procedūros ar manevro sėkmė.

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

1.f. Kalbų mokėjimas

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

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

1.g. Skrydžio imitavimo mokymo priemonės

Kai skrydžio imitavimo mokymo priemonė (SIMP) naudojama mokymo tikslais arba siekiant pademonstruoti įgytus ar išlaikytus praktinius įgūdžius, ta priemonė turi tikti konkrečiam veikimo lygmeniui tose srityse, kurios svarbios susijusios užduoties atlikimui. Ypač svarbu, kad konfigūracijos ir valdymo ypatumai, orlaivio duomenys ir sistemų veikimas atitiktų orlaivį.

- 1.h. Mokymo kursai
 - 1.h.1. Mokymas turi vykti mokymo kursų metu.
 - 1.h.2. Mokymo kursai turi atitikti šias sąlygas:
 - i) kiekvienai mokymų rūšiai turi būti parengta programa, ir
 - ii) mokymai turi apimti teorinių žinių nagrinėjimą ir praktinį skraidymą (įskaitant mokymą imitavimo priemonėmis), jei taikytina.
- 1.i. Instruktoriai
 - 1.i.1. Teorinės instrukcijos

Teorinius mokymus rengia tinkamai kvalifikuoti instruktoriai. Jie turi:

 - i) atitinkamai išmanyti teikiamų instrukcijų sritį, ir
 - ii) gebėti taikyti tinkamus mokymo metodus.
 - 1.i.2. Skraidymo ir skrydį imituojantys mokymai

Skraidymo ir skrydį imituojančius mokymus turi vykdyti tinkamai kvalifikuoti instruktoriai, turintys šias kvalifikacijas:

 - (i) turi atitikti teorinių žinių ir patirties reikalavimus, kurie atitinka vykdomus mokymus,
 - ii) sugebėti taikyti tinkamus mokymo metodus,
 - iii) turi būti praktiškai taikę mokymo metodus tuose skrydžio manevruose ir procedūrose, kurių ketinama mokytis;
 - iv) turi sugebėti teikti instrukcijas tose srityse, kurių ketinama mokytis, įskaitant veiklą iki skrydžio, po skrydžio ir žemėje, ir
 - v) turi nuolat kelti kvalifikaciją, kad užtikrintų, jog laikomasi naujausių mokymo standartų.

Skrydžių instruktoriai taip pat turi turėti teisę vykdyti orlaivio vado funkcijas tuose orlaiviuose, kuriuos mokoma valdyti, išskyrus mokymą valdyti naujų tipų orlaivius.
- 1.j. Egzaminuotojai
 - 1.j.1. Asmenys, atsakingi už pilotų kompetencijos įvertinimą, turi:
 - i) atitikti reikalavimus, keliamus skrydžių instruktoriams,
 - ii) gebėti įvertinti piloto sugebėjimus ir atlikti skrydžio testus bei patikrinimus.
- 2. Mokymo organizacijos

2.a. Reikalavimai mokymo organizacijoms

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

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

3. Medicininis tinkamumas

3.a. Medicininio tinkamumo kriterijai

3.a.1. Turi būti periodiškai tikrinamas visų pilotų medicininis tinkamumas gerai atlikti savo funkcijas, atsižvelgiant į veiklos rūšį. Atitikimas reikalavimams turi būti patvirtintas atliekant įvertinimą, kuris pagrįstas geriausia aviacijos medicinos praktika ir atliekamas atsižvelgiant į veiklos rūšį ir galimą protinės bei fizinės būklės blogėjimą dėl amžiaus.

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

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

3.a.2. Jei medicininis tinkamumas negali būti visiškai įrodytas, lygiavertei skrydžio saugai užtikrinti galima taikyti rizikos mažinimo priemonės.

3.b. Aviacijos medicinos gydytojai

3.b.1. Patikrinimą atliekantis aviacijos medicinos gydytojas turi:

- i) būti kvalifikuotas ir turėti licenciją verstis medicinos praktika,
- ii) būti baigęs aviacijos medicinos mokymus ir nuolatos kelti savo kvalifikaciją šioje srityje, taip užtikrinant, kad laikomasi įvertinimo standartų,
- iii) praktiškai ir iš patirties žinoti sąlygas, kuriomis pilotai atlieka savo pareigas.

3.c. Aviacijos medicinos centrai

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

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

IV PRIEDAS

Esminiai 6b straipsnyje nurodytų orlaivių naudojimo reikalavimai

1. Bendroji dalis

- 1.a. Skrydis neturi būti vykdomas, jei įgulos nariai ir, kai tinka, kitas skrydžio personalas, dalyvaujantis skrydžio parengime bei vykdyme, nežino, kokie taikytini įstatymai, reglamentai bei procedūros, susiję su jų pareigų atlikimu, yra nustatyti teritorijoms, kurios bus kertamos, oro uostams, kuriais planuojama pasinaudoti, ir su tuo susijusioms oro navigacijos priemonėms.
- 1.b. Skrydis turi būti vykdomas taip, kad jį parengiant ir vykdant, būtų laikomasi naudojimo procedūrų, nurodytų skrydžių vadove, arba, kai reikia, veiklos vadove. Siekiant palengvinti šį procesą, visais orlaivio skrydžio etapais, esant įprastoms, neįprastoms ir ekstremalioms sąlygoms ir situacijoms, įgulos nariams turi būti sudaryta galimybė naudotis kontrolinių sąrašų sistema, jei taikytina. Kiekvienai pagrįstai numatomi ekstremaliai situacijai turi būti nustatytos reikiamos procedūros.
- 1.c. Prieš kiekvieną skrydį būtina apibrėžti kiekvieno įgulos nario vaidmenį ir pareigas. Orlaivio vadas turi būti atsakingas už orlaivio naudojimą ir saugą, taip pat už visų įgulos narių, keleivių ir vežamų krovinių saugą.
- 1.d. Daiktai ar medžiagos, galintys kelti didelį pavojų sveikatai, saugai, turtui ar aplinkai, pavyzdžiui, pavojingi daiktai, ginklai ir amunicija, neturi būti gabenami orlaiviu, jei susijusiai rizikai sumažinti nėra taikomos specifinės saugos procedūros ir instrukcijos.
- 1.e. Visi reikalingi duomenys, dokumentai, įrašai ir informacija, kurią reikia registruoti laikantis 5.c punkte išdėstytų sąlygų, turi būti išsaugomi kiekvieno skrydžio metu ir laikomi mažiausiai tokį laikotarpį, koks suderinamas su skrydžio rūšimi.

2. Pasirengimas skrydžiui

- 2.a. Skrydis neturi būti pradėtas, kol visomis pagrįstomis prieinamomis priemonėmis neįsitikinama, kad laikytasi visų šių sąlygų:
 - 2.a.1. Tinkamos priemonės, tiesiogiai reikalingos skrydžiui ir saugiam orlaivio valdymui, įskaitant ryšių ir navigacijos priemones, yra prieinamos skrydžiui atlikti, atsižvelgiant į turimą Automatinės identifikavimo sistemos (AIS) dokumentaciją.

- 2.a.2. Įgula turi žinoti ir informuoti keleivius apie tai, kur padėta ir kaip naudojama atitinkama gelbėjimosi įranga. Pasinaudojant nurodyta informacija, įgulai ir keleiviams turi būti suteikta pakankamai informacijos apie avarinių situacijų procedūras ir kabinos saugos įrangą.
- 2.a.3. Orlaivio vadas turi būti tikras, kad:
- i) orlaivis yra tinkamas saugiam skrydžiui, kaip nurodyta 6 punkte,
 - ii) orlaivis, jei reikalaujama, yra tinkamai registruotas ir visi atitinkami pažymėjimai yra orlaivyje,
 - iii) 5 punkte nurodyti prietaisai ir įranga, reikalingi šiam skrydžiui vykdyti, yra įdiegti orlaivyje ir veikia, jeigu jų neatsisakyta, vadovaujantis minimalios įrangos sąrašu (MIS) ar kitu lygiaverčiu dokumentu,
 - iv) orlaivio masė ir svorio centras yra tokie, kad skrydis gali būti vykdomas neperžengiant ribų, nustatytų tinkamumo skrydžiui dokumentacijoje,
 - v) visas rankinis bei į lėktuvo bagažo skyrių pakrautas bagažas ir kroviniai yra tinkamai pakrauti ir pritvirtinti, ir
 - vi) skrydžio metu niekada nebus viršyti orlaivio naudojimo apribojimai, kaip nurodyta 4 punkte.
- 2.a.4. Skrydžio įgulai turi būti sudaryta galimybė naudotis informacija apie oro sąlygas išvykimo bei atvykimo vietose ir, jei taikytina, alternatyviuose oro uostose, taip pat apie maršruto sąlygas. Ypatingą dėmesį reikia atkreipti į galimai pavojingas atmosferos sąlygas.
- 2.a.5. Jei ruošiamasi skristi žinomomis ar tikėtinomis apledėjimo sąlygomis, orlaivis turi būti sertifikuotas, įrengtas ar (arba) paruoštas saugiai valdomas tokiomis sąlygomis.
- 2.a.6. Skrydžio, vykdomo pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, atveju, oro sąlygos visą skridimo kelią turi būti tokios, kad būtų galima laikytis šių taisyklių. Skrydžio, kuris pagrįstas skrydžių pagal prietaisus taisyklėmis, paskirties oro uostas ir, kai taikytina, alternatyvus(-ūs) oro uostas(-ai), kur orlaivis galėtų nusileisti, turi būti parinktas visų pirma atsižvelgiant į prognozuojamas oro sąlygas, oro navigacijos įrangos ir žemėje esančių priemonių prieinamumą, taip pat į skrydžių pagal prietaisus procedūras, patvirtintas valstybės, kurioje yra paskirties ir (arba) alternatyvus oro uostas.
- 2.a.7. Degalų ir tepalų kiekio orlaivyje turi pakakti, kad numatomas skrydis galėtų baigtis visiškai saugiai, atsižvelgiant į oro sąlygas, bet kuriuos veiksnius, turinčios įtakos orlaivio veikimui, ir bet kokius tikėtinus skrydžio vėlavimus. Be to, turi būti vežamos degalų atsargos nenumatytiems atvejams. Kai tinka, turi būti nustatytos degalų valdymo skrydžio metu procedūros.
3. Skrydis
- 3.a. Skrydžio metu turi būti laikomasi visų šių sąlygų:

- 3.a.1. Atsižvelgiant į orlaivio tipą, pakilimo bei nusileidimo metu ir visuomet, kai orlaivio vadui atrodo reikalinga saugumo sumetimais, kiekvienas įgulos narys privalo atsisėsti į jam skirtą vietą ir pasinaudoti tvirtinimo sistemomis, atsižvelgdamas į orlaivio tipą.
- 3.a.2. Visi skrydžio įgulos nariai, kurie turi būti lakūnų kabinoje, privalo būti ir likti savo vietose prisisėgę saugos diržus, išskyrus tuos atvejus, kai jiems reikia išeiti dėl fiziologinių poreikių ar vykdomų funkcijų.
- 3.a.3. Atsižvelgiant į orlaivio tipą, prieš lėktuvui pakylant ir nusileidžiant, riedant žeme ir visuomet, kai reikalinga saugumo sumetimais, orlaivio vadas turi užtikrinti, kad kiekvienas keleivis užimtų savo vietą ar gultą ir būtų tinkamai užsisėgęs saugos diržą.
- 3.a.4. Skrydis turi būti vykdomas taip, kad visų skrydžio etapų metu būtų išlaikomas reikiamas atstumas nuo kitų orlaivių ir užtikrinamas tinkamas kliūties perskridimo aukštis. Toks atstumas turi būti ne mažesnis, nei reikalaujama taikytinose skrydžių taisyklėse.
- 3.a.5. Skrydis neturi būti tęsiamas, jei žinomos sąlygos neatitinka 2 punkte nurodytų sąlygų. Be to, skrydžio, kuris vykdomas vadovaujantis skrydžių pagal prietaisus taisyklėmis, atveju negalima toliau artėti prie oro uosto skrendant žemiau tam tikro nustatyto aukščio ar nukrypus nuo tam tikros padėties, jei sąlygos neatitinka reikalaujamų matomumo kriterijų.
- 3.a.6. Ekstremalios situacijos atveju, orlaivio vadas turi užtikrinti, kad visi keleiviai gautų instrukcijas dėl tokių veiksmų ekstremalioje situacijoje, kurie atitiktų aplinkybes.
- 3.a.7. Orlaivio vadas turi imtis visų reikalingų priemonių, kad sumažintų pavojingo keleivių elgesio pasekmes skrydžiui.
- 3.a.8. Orlaivis neturi riedėti oro uosto judėjimo lauku arba jo sraigtai neturi būti įjungti, jei už šiuos procesus atsakingas asmuo nėra tinkamai kvalifikuotas.
- 3.a.9. Kai tinka, būtina taikyti reikiamas degalų valdymo skrydžio metu procedūras.
- 4. Orlaivio naudojimas ir valdymo apribojimai
- 4.a. Orlaivis turi būti naudojamas laikantis jo tinkamumo skrydžiui dokumentų ir visų susijusių valdymo procedūrų bei apribojimų, kaip nurodyta patvirtintame jo skrydžių vadove ar, atitinkamais atvejais, lygiavertėje dokumentacijoje. Skrydžių vadovas ar lygiavertė dokumentacija turi būti prieinama įgulai ir atnaujinama kiekvienam orlaiviui atskirai.
- 4.b. Orlaivis turi būti naudojamas laikantis taikytinos aplinkos apsaugos dokumentacijos.
- 4.c. Skrydis turi būti pradedamas ar tęsiamas tik tuomet, jei nustatytosios orlaivio charakteristikos, atsižvelgiant į visus veiksnius, turinčius didelės įtakos jo veikimo lygiui, sudaro galimybes įvykdyti visus skrydžio etapus, nepažeidžiant taikytinų atstumų (zonų) ir kliūties perskridimo aukščio atsižvelgiant į suplanuotą darbinę masę. Veiksniai, turintys didelės įtakos pakilimui, skridimui nustatytu maršrutu ir artėjimui (nusileidimui), visų pirma yra šie:

- i) naudojimo procedūros,
 - ii) oro uosto barometrinis aukštis,
 - iii) temperatūra,
 - iv) vėjas,
 - v) kilimo ir tūpimo zonos dydis, nuolydis bei sąlygos, ir
 - vi) orlaivio sklandmens, variklio ar sistemų būklė, atsižvelgiant į galimą nusidėvėjimą.
- 4.c.1. Į tokius veiksnius reikia atsižvelgti tiesiogiai kaip į veikimo parametrus arba netiesiogiai, taikant leistinas normas ar ribas, kurias galima numatyti planuojant veikimo charakteristikų duomenis pagal skrydžio rūšį.
5. Prietaisai, duomenys ir įranga
- 5.a. Orlaivis turi turėti visą navigacijos, ryšių ir kitą įrangą, kurios reikia numatytam skrydžiui, atsižvelgiant į oro eismo reglamentus bei taisykles, taikytinas bet kurio skrydžio etapo metu.
- 5.b. Kai tinka, orlaivis turi turėti visą reikalingą saugos, medicininę, evakuacijos ir išgyvenimo įrangą, atsižvelgiant į riziką, susijusią su skrydžių zona, skridimo maršrutais, skrydžio aukščiu ir trukme.
- 5.c. Visi duomenys, kurių įgulai reikia skrydžiui atlikti, turi būti atnaujinami ir prienami orlaivyje, atsižvelgiant į taikytinus oro eismo reglamentus, skrydžių taisykles, skrydžio aukščius ir zonas.
6. Nuolatinis tinkamumas skrydžiui
- 6.a. Orlaivis turi būti naudojamas tik tuomet, jei:
- i) pagal savo būklę yra tinkamas skrydžiui,
 - ii) įranga, kurios reikia numatomam skrydžiui ir ekstremalioms situacijoms, yra tinkama naudoti,
 - iii) orlaivio tinkamumo skrydžiui dokumentai galioja, ir
 - iv) orlaivio techninė priežiūra atliekama pagal jo techninės priežiūros programą.
- 6.b. Prieš kiekvieną skrydį orlaivis turi būti patikrinamas – atliekama priešskrydinė apžiūra, skirta įsitikinti, kad jis tinka numatomam skrydžiui.
- 6.c. Techninės priežiūros programa turi visų pirma apimti techninės priežiūros uždavinius bei intervalus, ypač tuos, kurie pagal nuolatinio tinkamumo skrydžiui instrukcijas yra privalomi.
- 6.d. Orlaivis turi būti naudojamas tik tuomet, jei jį techniškai prižiūri ir parengia naudoti asmenys ar organizacijos, kvalifikuotos atlikti tokias užduotis. Pasirašytame leidime

naudoti visų pirma turi būti nurodyta pagrindinė informacija apie atliktą techninę priežiūrą.

- 6.e. Visi įrašai, rodantys orlaivio tinkamumą skrydžiui, turi būti saugomi, kol ten įrašyta informacija nebus pakeista nauja, lygiaverte savo apimtimi ir išsamumu; išsamius techninės priežiūros įrašus saugoti būtina ne trumpiau nei vienerius metus. Jei orlaivis daugiau nebebus naudojamas, taikomas trumpiausias 90 dienų laikotarpis. Kai orlaivis išnuomojamas, visi įrašai, rodantys jo tinkamumą skrydžiui, turi būti saugomi per visą nuomos laikotarpį.
- 6.f. Visi techniniai pakeitimai ir remontai turi atitikti pagrindinius tinkamumo skrydžiui reikalavimus. Pagrindimo duomenys, patvirtinantys atitikimą tinkamumo skrydžiui reikalavimams, turi būti išsaugoti.
- 7. Įgulos nariai
- 7.a. Įgulos narių skaičius ir sudėtis turi būti nustatomi atsižvelgiant į:
 - i) orlaivio sertifikavimo apribojimus, įskaitant, jei taikytina, reikiamą avarinės evakuacijos pagrindą,
 - ii) orlaivio konfigūraciją, ir
 - iii) skrydžio rūšį bei trukmę.
- 7.b. Orlaivio palydovai turi:
 - i) būti mokomi ir nuolatos tikrinami, kad pasiektų ir palaikytų tinkamą kompetencijos lygį, reikalingą paskirtoms su sauga susijusioms pareigoms atlikti, ir
 - ii) būti periodiškai vertinami, nustatant jų medicininį tinkamumą paskirtoms su skrydžių sauga susijusioms pareigoms atlikti. Atitiktį turi parodyti tinkamas įvertinimas, pagrįstas geriausia aviacijos medicinos praktika.
- 7.c. Orlaivio vadas turi turėti teisę duoti įsakymus ir imtis bet kokių tinkamų veiksmų, kurių tikslas – užtikrinti orlaivio skrydžio saugą ir orlaivio bei jame esančių asmenų ir (arba) turto saugą.
- 7.d. Avarinės situacijos, kuri kelia pavojų skrydžiui ar orlaivio ir (arba) jame esančių asmenų saugai, atveju orlaivio vadas turi imtis bet kokių veiksmų, kurie, jo (jos) manymu, yra būtini saugos sumetimais. Jei tokie veiksmai susiję su vietos taisyklių ar procedūrų pažeidimu, orlaivio vadas turi būti atsakingas už tai, kad apie tai nedelsiant būtų pranešta tinkamai vietos valdžiai.
- 7.e. Ekstremalios neįprastinės situacijos neturi būti imituojamos, kai orlaiviu skraidinami keleiviai ar kroviniai.
- 7.f. Nė vienas įgulos narys neturi leisti, kad dėl nuovargio, nuolatinio nuovargio, miego trūkumo, perskristų zonų skaičiaus, darbo naktį ir pan. jo uždavinių vykdymas ir (arba) gebėjimas priimti sprendimus pablogėtų tiek, kad keltų pavojų skrydžio saugai. Poilsio laikas turi trukti pakankamai ilgai, kad įgulos nariai nebūtų pavargę

po ankstesnių skrydžių ir būtų gerai pailsėję prieš pradėdami kitą tarnybinį skrydžio laikotarpį.

- 7.g. Įgulos narys neturi atlikti orlaivyje jam pavestų pareigų, jei vartojo psichotropinių medžiagų ar alkoholio arba blogai jaučiasi dėl susižalojimo, nuovargio, gydymosi vaistais, ligos ar kitos panašios priežasties.
- 8. Papildomi reikalavimai komerciniams orlaivių skrydžiams ir sudėtingų varikliu varomų orlaivių skrydžiams.
- 8.a. Komerciniai skrydžiai ir skrydžiai sudėtingais varikliu varomais orlaiviais neturi būti vykdomi tol, kol neįvykdytos šios sąlygos:
 - 8.a.1. orlaivio naudotojas, tiesiogiai ar netiesiogiai per sutartis, turi turėti priemones, atitinkančias skrydžio mastą ir apimtį. Šios priemonės apima tokius dalykus, tačiau jais nėra apribotos: orlaivius, patalpas, personalą, įrangą, uždavinių, išsipareigojimų bei procedūrų dokumentaciją, prieigą prie aktualių duomenų ir duomenų registravimą,
 - 8.a.2. orlaivio naudotojas turi dirbti tik su tinkamai išmokytu ir kvalifikuotu personalu, taip pat įgyvendinti ir nuolat atnaujinti mokymo bei tikrinimo programas įgulos nariams ir kitam susijusiam personalui.
 - 8.a.3. orlaivio naudotojas turi sudaryti minimalios įrangos sąrašą (MĮS) arba kitą lygiavertį dokumentą, atsižvelgdamas į šiuos aspektus:
 - i) dokumente turi būti numatytas orlaivio naudojimas konkrečiomis sąlygomis, kai tam tikri prietaisai, įrangos elementai ar funkcijos pradedant skrydį neveikia,
 - ii) dokumentas turi būti parengtas kiekvienam atskiram orlaiviui, atsižvelgiant į orlaivio naudotojo turimas atitinkamas naudojimo ir techninės priežiūros sąlygas, ir
 - iii) minimalios įrangos sąrašas (MĮS) turi būti pagrįstas pagrindiniu minimalios įrangos sąrašu (PMĮS), jei toks egzistuoja, ir neturi būti mažiau griežtas nei PMĮS,
 - 8.a.4. orlaivio naudotojas turi įgyvendinti ir prižiūrėti valdymo sistemą, kuri užtikrintų atitiktį šiems pagrindiniams skrydžių reikalavimams, taip pat siekti šią sistemą nuolat tobulinti, ir
 - 8.a.5. orlaivio naudotojas turi įgyvendinti ir prižiūrėti nelaimingų atsitikimų prevencijos ir skrydžių saugos programą, įskaitant pranešimų apie įvykius programą, kuri turi būti naudojama įgyvendinant valdymo sistemą ir padėtų siekti tikslo nuolat gerinti skrydžių saugą.
- 8.b. Komercinius skrydžius ir skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais galima vykdyti tik vadovaujantis orlaivio naudotojo veiklos vadovu. Tokiame vadove turi būti visos reikiamos instrukcijos, informacija bei procedūros, skirtos visiems naudojamiems orlaiviams ir skrydžių personalui – savo pareigoms atlikti. Reikia konkrečiai nurodyti apribojimus, taikomus įgulos narių skrydžio trukmei,

tarnybiniam skrydžio laikui ir poilsio trukmei. Veiklos vadovas ir jo atnaujintos versijos turi atitikti patvirtintą skrydžių vadovą ir, prireikus, turi būti taisomas.

- 8.c. Atitinkamai orlaivio naudotojas turi nustatyti procedūras, kad sumažintų pavojingo keleivių elgesio pasekmes skrydžio saugai.
- 8.d. Orlaivio naudotojas turi parengti ir prižiūrėti saugumo programas, pritaikytas orlaivio ir skrydžio tipui, kuriose visų pirma būtų numatyta:
- i) skrydžio įgulos kabinos saugumas,
 - ii) orlaivio apieškojimo procedūros kontrolinis sąrašas,
 - iii) mokymo programas,
 - iv) elektroninių ir kompiuterinių sistemų apsauga, siekiant išvengti tyčinio sistemų darbo trikdymo ir jų gadinimo, ir
 - v) pranešimai apie neteisėtus veiksmus.

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

- 8.e. Orlaivio naudotojas privalo vieną iš skrydžio įgulos pilotų paskirti orlaivio vadu.
- 8.f. Nuovargio prevencijai reikia naudoti budėjimų tvarkaraščio sistemą. Skrydžio ar keleto skrydžių reikmėms tokia budėjimų tvarkaraščio sistema turi nustatyti skrydžio trukmę, tarnybinių skrydžių laiką, darbo ir pritaikytus poilsio laikotarpius. Nustatant budėjimų tvarkaraščio sistemos apribojimus, turi būti atsižvelgta į visus susijusius nuovargį skatinančius veiksnius, tokius kaip perskristų zonų skaičius, laiko zonų kirtimas, miego trūkumas, sutrikęs paros ciklas, darbas naktį, padėtis, susikaupęs tarnybos laikas konkrečiais laikotarpiais, paskirtų užduočių pasidalijimas tarp įgulos narių, taip pat padidėjusių įgulų aprūpinimas.
- 8.g. Uždavinius, nurodytus 6.a punkte, taip pat aprašytus 6.d. ir 6.e. punktuose, turi kontroliuoti organizacija, atsakinga už nuolatinio tinkamumo skraidyti valdymą, kuri be I priedo 3.a. punkte nurodytų reikalavimų privalo atitikti šias sąlygas:
- i) organizacija turi būti kompetentinga techniškai prižiūrėti produktus, dalis bei prietaisus, už kuriuos yra atsakinga, arba su tinkamai kvalifikuota organizacija turi sudaryti sutartį dėl šių produktų, dalių bei prietaisų techninės priežiūros, ir
 - ii) organizacija turi parengti organizacijos vadovą, kuriuo naudotųsi ir vadovautųsi personalas. Šiame vadove turi būti aprašyta organizacijos taikoma nuolatinio tinkamumo skraidyti tvarka, įskaitant, kai taikoma, administracinius susitarimus tarp šios organizacijos ir patvirtintos techninės priežiūros organizacijos.“

V PRIEDAS

9a straipsnyje nurodytoms kompetentingoms organizacijoms taikomi kriterijai

1. Organizacija, jos direktorius ir už patikrinimų atlikimą atsakingi darbuotojai negali nei tiesiogiai, nei kaip įgaliotieji atstovai būti susiję su produktų, dalių, prietaisų, sudedamųjų dalių ar sistemų projektavimu, gamyba, prekyba, technine priežiūra, jų valdymu, susijusių paslaugų teikimu ar naudojimu. Tačiau neatmetama galimybė susijusioms organizacijoms ir kompetentingai organizacijai keistis technine informacija.
2. Organizacija ir už sertifikavimą atsakingas personalas atlieka savo užduotis laikydamiesi aukščiausių profesinio sąžiningumo ir techninės kompetencijos principų, jie neturi priklausyti nuo visų pirma asmenų ar asmenų grupių, kuriems svarbūs sertifikavimo rezultatai, spaudimo ar skatinimo, ypač finansinio, kuris gali turėti įtakos jų sprendimams ar tyrimo rezultatams.
3. Organizacija turi samdyti darbuotojus ir turėti reikalingų priemonių, kad deramai atliktų su sertifikavimo procesu susijusias technines ir administracines užduotis; taip pat ji turėtų turėti galimybę naudotis išskirtiniams patikrinimams reikalinga įranga.
4. Už tyrimus atsakingi darbuotojai turi:
 - turėti tinkamą techninį ir profesinį parengimą,
 - pakankamai gerai išmanyti atliekamų sertifikavimo užduočių reikalavimus ir turėti tinkamą jų atlikimo patirtį;
 - sugebėti parengti deklaracijas, protokolus ir ataskaitas, reikalingas įrodyti, kad reikiami tyrimai buvo atlikti.
5. Būtina užtikrinti tyrimą atliekančių darbuotojų nešališkumą. Jų atlyginimas neturi priklausyti nuo atliktų tyrimų skaičiaus ar tokių tyrimų rezultatų.
6. Organizacija privalo sudaryti atsakomybės draudimo sutartį, išskyrus atvejus, kai atsakomybę prisiima viena iš valstybių narių pagal nacionalinės teisės aktus.
7. Organizacijos personalas privalo išlaikyti profesines paslaptis, kurias jis sužinojo vykdydamas savo užduotis pagal šį reglamentą.“

FINANSINĖ IR TEISINĖ PAŽYMA

1. PASIŪLYMO PAVADINIMAS

Reglamento, pakeičiančio Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 siekiant išplėsti bendrąsias taisykles, taikomas trečiųjų šalių orlaivių skrydžiams, orlaivių įgulų licencijavimui ir orlaivių saugai, pasiūlymas.

2. VEIKLA PAGRĮSTO VALDYMO IR BIUDŽETO SUDARYMO PAGAL VEIKLOS RŪŠIS SISTEMA

0602 – Vidaus, oro ir jūrų transportas.

3. BIUDŽETO EILUTĖS

3.1. Biudžeto eilutės (veiklos eilutės ir susijusios techninės bei administracinės pagalbos eilutės (buvusios B.A eilutės)) su antraštėmis:

06 02 01 (Europos aviacijos saugos agentūra)

3.2. Veiklos ir finansinio poveikio trukmė:

Neribota (metinis įnašas)

3.3. Biudžetinės charakteristikos (jei reikia, įterpti eilučių):

Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis		Nauja	ELPA įnašas	Šalių kandidačių įnašai	Finansinės perspektyvos išlaidų kategorija
060201	NPI	DA ²⁵	NE	TAIP ²⁶	NE	Nr. 3

²⁵ Diferencijuoti asignavimai.

²⁶ Europos trečiųjų šalių – Šveicarijos, Norvegijos ir Islandijos – kurios yra asocijuotosios Agentūros šalys, įnašai.

4. IŠTEKLIŲ SUVESTINĖ

4.1. Finansiniai ištekliai

4.1.1. Įsipareigojimų asignavimų (IA) ir mokėjimų asignavimų (MA) suvestinė

mln. EUR (trijų dešimtųjų tikslumu)

Išlaidų rūšis	Skirsnio Nr.		n metai	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ir vėliau	Iš viso
---------------	--------------	--	---------	-------	-------	-------	-------	-----------------------	------------

Veiklos išlaidos²⁷

Įsipareigojimų asignavimai (IA)	8.1	a	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919
Mokėjimų asignavimai (MA)		b	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919

Kitos administracinės išlaidos, įskaičiuotos į orientacinę sumą²⁸

Techninė ir administracinė pagalba – TAP (nediferencijuoti asignavimai – NA)	8.2.4	c	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

BENDRA ORIENTACINĖ SUMA²⁹

Įsipareigojimų asignavimai		a+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972
Mokėjimų asignavimai		b+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972

²⁷ Išlaidos, kurios neįtrauktos į susijusios 16 antraštinės dalies xx 01 skyrių.

²⁸ Išlaidos pagal xx antraštinės dalies xx 01 04 straipsnį.

²⁹ Remiantis vidutinėmis 2005 m. EASA personalo išlaidomis, visos įtrauktos išlaidos (atlyginimai ir priedai, komandiruotės, įranga, priemonės ir apgyvendinimas), t.y. 112 260 eurų darbuotojui, per metus indeksuojant 2 % ir atimant Europos trečiųjų šalių – Šveicarijos, Norvegijos ir Islandijos – kurios yra asocijuotosios Agentūros šalys, įnašus (žr. lentelę 3 psl.).

Kitos administracinės išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą³⁰

Žmogiškieji ištekliai ir susijusios išlaidos (NA) ³¹	8.2.5	d	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119	0,679
Administracinės išlaidos, išskyrus išlaidas žmogiškiems ištekliams ir susijusias išlaidas, neįskaičiuotas į orientacinę sumą (NA) ³²	8.2.6	e	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327

Bendra orientacinė veiklos finansinių išlaidų suma

IŠ VISO ĮA, įskaitant išlaidas žmogiškiems ištekliams		a+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978
IŠ VISO MA, įskaitant išlaidas žmogiškiems ištekliams		b+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978

Išsami informacija apie dalinį finansavimą

Jei pasiūlyme numatytas valstybių narių ar kitų įstaigų (nurodyti kurių) dalinis finansavimas, reikėtų nurodyti orientacinį dalinio finansavimo dydį toliau pateiktoje lentelėje (jeigu numatoma, kad kelios įstaigos skirs dalinį finansavimą, galima pridėti papildomų eilučių):

mln. EUR (trijų dešimtųjų tikslumu)

Dalinį finansavimą skirianti įstaiga		Metai n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ir vėliau	Iš viso
--------------------------------------	--	------------	-------	-------	-------	-------	-----------------------	---------

³⁰ I xx 01 skyrių įtrauktos išlaidos, išskyrus xx 01 04 ir xx 01 05 straipsnius.

³¹ Žr. 8.2.5 lentelę.

³² Žr. 8.2.6 lentelę.

Europos šalys ³³	trečiosios	f	0,146	0,149	0,152	0,155	0,158	0,161	0,922
IŠ VISO	IA įskaitant dalinį finansavimą	a+c+d +e+f	3,155	3,218	3,282	3,347	3,414	3,483	19,899

4.1.2. Suderinamumas su finansiniu programavimu

- ☐ Pasiūlymas atitinka esamą finansinį programavimą.
- ☐ Šiame pasiūlyme reikėtų perprogramuoti atitinkamą finansinių perspektyvų išlaidų kategoriją.
- ☐ Šio pasiūlymo atžvilgiu gali prireikti taikyti Tarpinstitucinio susitarimo³⁴ nuostatas (t.y. panaudoti lankstumo priemonę arba persvarstyti finansinę perspektyvą).

4.1.3. Finansinis poveikis pajamoms

- ☐ Pasiūlymas neturi finansinio poveikio pajamoms
- ☐ Pasiūlymas turi šį finansinį poveikį:

mln. EUR (trijų dešimtųjų tikslumu)

Biudžeto eilutė	Pajamos	Prieš veiklą [n metai]	Padėtis po veiklos					
			n metai	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁵
	a) pajamos, išreikštos absoliučiais skaičiais							
	b) pajamų pokytis	Δ						

(Nurodyti kiekvieną atitinkamą biudžeto pajamų eilutę. Jeigu poveikis daromas kelioms biudžeto eilutėms, į lentelę įtraukti atitinkamą eilučių skaičių.)

4.2. Žmogiškųjų išteklių visos darbo dienos ekvivalentas (įskaitant pareigūnus, laikinus ir išorės darbuotojus) – išsami informacija pateikta 8.2.1. punkte.

Šioje lentelėje pateikiami EASA (20 laikinų darbuotojų) ir Komisijos (1 pareigūnas), poreikiai, atsiradę įgyvendunant siūlomą veiklą.

³³ Europos trečiųjų šalių dalyvavimas AESA veikloje taikant Reglamento (EK) Nr. 1592/2002 55 straipsnį. Šis dalyvavimas sudaro 7 % Agentūros biudžeto, išskyrus pajamas iš mokesčių.

³⁴ Tarpinstitucinio susitarimo 19 ir 24 punktus.

³⁵ Jeigu veiklos trukmė viršija 6 metus, reikia pridėti papildomus stulpelius.

Poreikiai per metus	n metai	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ir vėliau
Iš viso žmogiškųjų ištekliai	20	20	20	20	20	20

5. CHARAKTERISTIKOS IR TIKSLAI

Aiškinamajame memorandume reikia pateikti išsamią informaciją apie pasiūlymo aplinkybes. Šiame finansinės ir teisinės pažymos skirsnyje turi būti pateikta ši konkreti papildoma informacija:

5.1. Trumpalaikiai ir ilgalaikiai poreikiai

Oro transporto vidaus rinkoje reikėtų pagerinti bendrąjį saugos lygį ir toliau derinti konkurencijai tarp vežėjų taikomas sąlygas.

5.2. Bendrijai dalyvaujant sukurta pridėtinė vertė, pasiūlymo derėjimas su kitomis finansinėmis priemonėmis ir galima sinergija

Šio sąlygos bus suderintos sukūrus privalomas ir vieningai taikomas Bendrijos taisykles.

5.3. Pasiūlymo tikslai, numatomi rezultatai ir susiję rodikliai veikla pagrįsto valdymo sistemos atžvilgiu

Reikėtų suderinti su trečiųjų šalių orlaivių skrydžiais, įgulų licencijavimu ir orlaivių sauga susijusį reglamentavimą. Oro transporto saugos pagerėjimu pasinaudos visi piliečiai – ir keliaujantys orlaiviais, ir esantieji ant žemės. Oro vežėjai pasinaudos suderintomis konkurencijos sąlygomis. Pagaliau savaiminis įgulos licencijų pripažinimas įgalins įgulos narių mobilumą, kuris turės teigiamos įtakos jiems ir jų darbdaviams.

5.4. Įgyvendinimo metodai (orientaciniai)

Toliau pateikite veiklai įgyvendinti pasirinktą(-ą) metodą(-us)³⁶.

☐X Centralizuotas valdymas

☐x vykdomas tiesiogiai Komisijos

☐ vykdomas netiesiogiai deleguojant:

³⁶ Jeigu nurodomas daugiau negu vienas metodas, išsami papildoma informacija pateikiama šio punkto pastabų skiltyje.

- ☐ vykdomosioms agentūroms,
- ☒ Bendrijų įkurtoms įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 185 straipsnyje,
- ☐ nacionalinei(-ėms) viešojo sektoriaus įstaigai(-oms), teikiančiai(-ioms) viešąsias paslaugas.
- ☐ Pasidalijimas arba decentralizuotas valdymas
 - ☐ kartu su valstybėmis narėmis
 - ☐ kartu su trečiosiomis šalimis
- ☐ Bendras valdymas kartu su tarptautinėmis organizacijomis (nurodyti)

Pastabos:

Komisija ir Europos aviacijos saugos agentūra kartu dalyvaus įgyvendinant šiame reglamente numatytas priemones.

6. STEBĖSENA IR VERTINIMAS

6.1. Stebėsenos sistema

Kiekvienais metais pateikiama EASA veiklos priežiūros ir vertinimo bendroji metinė ataskaita už praėjusius metus ir kitų metų darbo programa. Šiuos du dokumentus priima Agentūros administracinė valdyba ir perduoda Europos Parlamentui, Tarybai, Komisijai, Audito rūmams ir valstybėms narėms.

6.2. Vertinimas

6.2.1. Ex-ante vertinimas

Vadovaudamasi Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 nuostatomis Komisija paprašė EASA pateikti nuomonę apie šių taisyklių taikymo išplėtimą trečiųjų šalių orlaivių skrydžiams, orlaivių įgulų licencijavimui ir orlaivių saugai. Prieš pateikdama savo nuomonę Agentūra, vadovaudamasi vidaus taisyklėmis ir tarptautine praktika šioje srityje, išsamiai pasikonsultavo su suinteresuotosiomis šalimis bei atsižvelgė į gautas pastabas. 2004 m. balandžio 27 d. savo svetainėje www.easa.eu.int ji paskelbė konsultacinį dokumentą apie „taikomumą, pagrindinius principus ir reikalavimus, taikomus trečiųjų šalių lakūnų kompetencijai, orlaivių skrydžiams ir orlaivių reglamentavimui“ (NPA Nr. 2/2004). Per 2004 m. balandžio 30–birželio 31 d. laikotarpį buvo gautos 1 695 pastabos, kurias pateikė 93 asmenys, nacionalinės valdžios institucijos, įmonės ar organizacijos. Suinteresuotųjų šalių, su kuriomis buvo konsultuotasi, didžioji dauguma pritarė, kad reikia įvesti bendras taisykles, taikomas trečiųjų šalių orlaivių skrydžiams, orlaivių įgulų

licencijavimui ir orlaivių saugai. Remdamasi šiomis pastabomis EASA parengė analizę, Komisijai perduotą 2004 m. gruodžio 15 d. (Nuomonė Nr. 3/2004).

Komisijos tarnybos išnagrinėjo galimą bendrų taisyklių išplėtimo trečiųjų šalių orlaivių skrydžiams, orlaivių įgulų licencijavimui ir orlaivių saugai poveikį, siekdamas patikrinti pagrįstumą ir išstudijuoti sąlygas. Ši studija dar labiau sustiprino teisės aktų leidėjų ir EASA suinteresuotųjų šalių teigiamą nuomonę dėl Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 taikymo išplėtimo šioms sritims.

6.2.2. *Priemonės, kurių bus imtasi atlikus tarpinį arba ex-post vertinimą (vadovaujamas ankstesne panašia patirtimi)*

6.2.3. *Būsimų vertinimų sąlygos ir dažnumas*

Kas penkerius metus atliekamu nepriklausomu išorės vertinimu bus nustatoma, kaip EASA vykdo savo misijas, ir bus įvertinamas bendrų taisyklių ir EASA veiklos poveikis bendram aviacijos saugos lygiui.

7. KOVOS SU SUKČIAVIMU PRIEMONĖS

Vykdomasis direktorius yra atsakingas už Agentūros biudžetą. Kiekvienais metais jis pateikia Komisijai, Audito rūmams ir Agentūros administracinei valdybai praėjusių finansinių metų pajamų ir išlaidų sąskaitas. Be to, Komisijos vidaus auditorius EASA atžvilgiu naudoja ta pačia jam suteikta galia, kaip ir Komisijos tarnybų atžvilgiu, o Agentūra turi vidaus audito sistemą, panašią į Komisijos vidaus audito sistemą.

1999 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/1999 dėl Europos kovos su sukčiavimu tarnybos (OLAF) atliekamų tyrimų ir 1999 m. gegužės 25 d. Tarpinstitucinis susitarimas dėl OLAF atliekamų vidaus tyrimų yra be apribojimų taikomi EASA.

8. IŠSAMI INFORMACIJA APIE IŠTEKLIUS

8.1. Pasiūlymo tikslai, vertinant pagal finansines išlaidas

Išsipareigojimų asignavimai mln. EUR (trijų dešimtųjų tikslumu)

(Tikslų, veiksmų ir rezultatų antraštės)	Atliktų darbų tipas	Vid. išlaidos	n metai		n+1 metai		n+2 metai		n+3 metai		n+4 metai		n + 5 metai ir vėliau		IŠ VISO	
			Atliktų darbų skaičius	Iš viso išlaidų	Atliktų darbų skaičius	Iš viso išlaidų	Atliktų darbų skaičius	Iš viso išlaidų	Atliktų darbų skaičius	Iš viso išlaidų	Atliktų darbų skaičius	Iš viso išlaidų	Atliktų darbų skaičius	Iš viso išlaidų	Atliktų darbų skaičius	Iš viso išlaidų
VEIKLOS TIKSLAS NR. 1 ³⁷ ...	Bendrų taisyklių, taikomų trečiųjų šalių orlaivių skrydžiams, orlaivių įgulų licencijavimui ir orlaivių saugai, kūrimas															
1 veiksmas	Reglamentavimas			1,168		1,191		1,215		1,240		1,264		1,290		7,368
2 veiksmas	Standartizavimas			1,197		1,221		1,245		1,270		1,295		1,321		7,548
3 veiksmas	Tech. pagalba			0,484		0,494		0,504		0,514		0,524		0,534		3,053
1 tikslo tarpinė suma				2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972
IŠ VISO IŠLAIDŲ				2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972

³⁷

Kaip apibūdinta 5.3 skirsnyje.

8.2. Administravimo išlaidos

Šios išlaidos yra dengiamos iš asignavimų, kiekvienais metais skiriamų Komisijos valdymo tarnybai.

8.2.1. Žmogiškųjų išteklių skaičius ir tipas

Pareigybės tipas		Veiklai administruoti skirtinas personalas naudojant esamus ir (arba) papildomus išteklius (darbo vietų skaičius, išreikštas visos darbo dienos ekvivalentu)					
		n metai	n+1 metai	n+2 metai	n+3 metai	n+4 metai	n+5 metai
Pareigūnai ³⁸ (XX 01 01)	A*/ AD	1	1	1	1	1	1
(naujos darbo vietos)	B*, C*/ AST						
Darbuotojai, finansuojami ³⁹ XX 01 22 str.	pagal						
Kiti darbuotojai, finansuojami ⁴⁰ pagal XX 01 04/05 str.							
IŠ VISO							

8.2.2. Su atliekamais veiksmais susijusių užduočių aprašymas

Techninių ir reglamentavimo taisyklių parengimas ir to reglamentavimo įgyvendinimas, įskaitant techninę ir administracinę pagalbą bei standartizavimo tikrinimą.

8.2.3. Žmogiškųjų išteklių (numatytų teisės aktais) šaltiniai

(Pateikus daugiau kaip vieną šaltinį, nurodyti su kiekvienu šaltiniu susijusių darbo vietų skaičių).

☐ Šiuo metu programos valdymui skirtos darbo vietos, kurias reikia pakeisti arba pratęsti

³⁸ Kurių išlaidos NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą.

³⁹ Kurių išlaidos NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą.

⁴⁰ Kurių išlaidos įskaičiuotos į orientacinę sumą.

- ☐ Iš anksto pagal metinę politikos strategiją (MPS) (išankstinį biudžeto projektą (IBP)) n metams skirtos darbo vietos
- ☒ Darbo vietos, kurių prašoma kitos MPS/IBP procedūros metu
- ☐ Pareigybės, kurias reikia perskirstyti naudojant valdymo tarnybos išteklius (vidinis perskirstymas)
- ☐ n metams reikalingos darbo vietos, tačiau nenumatytos aptariamų metų MPS/IBP.

8.2.4. *Kitos administravimo išlaidos, įtrauktos į orientacinę sumą* (XX 01 04/05 – *Administracinio valdymo išlaidos*)

mln. EUR (trijų dešimtųjų tikslumu)

Biudžeto eilutė (numeris ir pavadinimas)	n metai	n+1 metai	n+2 metai	n+3 metai	n+4 metai	n+5 metai ir vėliau	IŠ VISO
1. Techninė ir administracinė pagalba (įskaitant susijusias personalo išlaidas)	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
Vykdomosios agentūros ⁴¹							
Kita techninė ir administracinė pagalba							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Iš viso techninei ir administracinei pagalbai							

⁴¹ Reikėtų pateikti nuorodą į konkrečiai(-ioms) vykdomajai(-osioms) agentūrai(-oms) skirtą finansinę ir teisinę pažymą.

8.2.5. *Finansinės išlaidos žmogiškiems ištekliams ir susijusios išlaidos, neįtrauktos į orientacinę sumą*

mln. EUR (trijų dešimtųjų tikslumu)

Žmogiškųjų išteklių tipas	n metai	n+1 metai	n+2 metai	n+3 metai	n+4 metai	n+5 metai ir vėliau
Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai (XX 01 01)	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119
Personalas, finansuojamas pagal XX 01 02 str. (pagalbiniai darbuotojai, deleguoti nacionaliniai ekspertai, pagal sutartis dirbantys darbuotojai ir kt.) (nurodyti biudžeto eilutę)						
Iš viso žmogiškųjų išteklių ir susijusių išlaidų (NEĮTRAUKTŲ į orientacinę sumą)						

Apskaičiuota – ***Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai***

prireikus žr. 8.2.1 punktą

pareigūnas, gaunantis 108 000 EUR (2005 m.) sumą, kasmet indeksuojamą 2 %

Apskaičiuota – ***Personalas, finansuojamas pagal XX 01 02 str.***

prireikus žr. 8.2.1 punktą

8.2.6. *Kitos administravimo išlaidos, neįtrauktos į orientacinę sumą*

mln. EUR (trijų dešimtųjų tikslumu)

	n metai	n+1 metai	n+2 metai	n+3 metai	n+4 metai	n+5 metai ir vėliau	IŠ VISO
XX 01 02 11 01 – Misijos							
XX 01 02 11 02 – Susitikimai ir konferencijos							

XX 01 02 11 03 – Komitetai ⁴²	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327
XX 01 02 11 04 – Tyrimai ir konsultacijos							
XX 01 02 11 05 – Informacinės sistemos							
2. Iš viso kitų valdymo išlaidų(XX 01 02 11)							
3. Kitos administravimui priskiriamos išlaidos (nurodyti biudžeto eilutę)							
Iš viso administravimo išlaidų, išskyrus žmogiškųjų išteklių ir susijusias išlaidas (NEĮTRAUKTŲ į orientacinę sumą)							

Apskaičiuota – *Kitos administravimo išlaidos, neįtrauktos į orientacinę sumą*

Reglamentu 1592/2002 54 straipsniu įsteigto Komitologijos komiteto susirinkimai: per metus 2 susirinkimai dalyvaujant 40 ekspertų; viename susirinkime dalyvaujančiam ekspertui skiriama po 650 EUR, kasmet indeksuojamų 2% .

⁴²

Nurodyti komitetą ir kokiai grupei jis priklauso.