



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2015 12 07
COM(2015) 613 final

ANNEXES 1 to 10

PRIEDAI

prie

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO

**dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos
saugos agentūra ir panaikinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB)
Nr. 216/2008, pasiūlymo**

{SWD(2015) 262 final}

{SWD(2015) 263 final}

I PRIEDAS

2 straipsnio 3 dalies d punkte nurodyti orlaiviai

Reglamentas netaikomas šių kategorijų orlaiviams:

- (a) istoriniams orlaiviams, atitinkantiems šiuos kriterijus:
 - i) paprastiesiems orlaiviams, kurių:
 - pirminis projektas buvo parengtas iki 1955 m. sausio 1 d., o
 - gamyba nutraukta iki 1975 m. sausio 1 d.arba
 - ii) orlaiviams, turintiems akivaizdžią istorinę reikšmę, susijusią su:
 - dalyvavimu svarbiame istoriniame įvykyje,
 - svarbiu aviacijos raidos etapu arba
 - ypač svarbiu vaidmeniu valstybės narės ginkluotosiose pajėgose;
- (b) orlaiviams, specialiai suprojektuotiems arba pritaikytiems moksliniams tyrimams, eksperimentiniams ar moksliniams tikslams, ir tikėtina, kad tokių orlaivių bus pagaminta mažai;
- (c) pilotuojamiems orlaiviams, kurių ne mažiau kaip 51 proc. pagamino mėgėjai arba pelno nesiekiančios mėgėjų asociacijos savam naudojimui ir be jokio komercinio tikslo;
- (d) orlaiviams, kuriuos naudoja karinės pajėgos, išskyrus atvejus, kai orlaivis priklauso orlaivių tipui, kurio projekto standartą yra patvirtinusi Agentūra;
- (e) lėktuvams, kurių tūpimo konfigūracijos smukos greitis arba mažiausias tolydžiojo skrydžio greitis yra ne didesnis kaip 35 mazgai kalibruoto oro judėjimo greičio ir kuriuose yra ne daugiau kaip dvi vietos, taip pat sraigtasparniams ir varikliu varomiems parašiutams, kuriuose įrengti ne daugiau kaip du krėsiai, o didžiausioji kilimo masė pagal valstybės narės registraciją yra ne didesnė kaip:
 - i) 300 kg – vienviečiam sausumos lėktuvui / sraigtasparniui;
 - ii) 450 kg – dviviečiam sausumos lėktuvui / sraigtasparniui;
 - iii) 330 kg – lėktuvui amfibijai ar plūdiniam lėktuvui / vienviečiam sraigtasparniui;
 - iv) 495 kg – lėktuvui amfibijai ar plūdiniam lėktuvui / dviviečiam sraigtasparniui, su sąlyga, kad jei jis naudojamas ir kaip plūdinis lėktuvas / sraigtasparnis, ir kaip sausumos lėktuvas / sraigtasparnis, ta masė atitinkamais atvejais yra mažesnė už abi didžiausiosios kilimo masės ribas;
 - v) 472,5 kg – dviviečiam sausumos lėktuvui, turinčiam prie sklandmens tvirtinamą bendrą gelbėjimosi parašiutinę sistemą,
 - vi) 540 kg – dviviečiam sausumos lėktuvui, turinčiam prie sklandmens tvirtinamą bendrą gelbėjimosi parašiutinę sistemą ir elektrinę jėgainės sistemą,
 - vii) 315 kg – vienviečiam sausumos lėktuvui, turinčiam prie sklandmens tvirtinamą bendrą gelbėjimosi parašiutinę sistemą,

- viii) 365 kg – vienviečiam sausumos lėktuvui, turinčiam prie sklandmens tvirtinamą bendrą gelbėjimosi parašiutinę sistemą ir elektrinę jėgainės sistemą,
- (f) vienviečiams ir dviviečiams malūnsparniams, kurių didžiausioji kilimo masė yra ne didesnė kaip 560 kg;
- (g) sklandytuvams ir motorizuotiesiems sklandytuvams, kurių vienviečių didžiausioji kilimo masė yra ne didesnė kaip 250 kg, o dviviečių – ne didesnė kaip 400 kg, įskaitant sklandytuvus, pakeliamus įsibėgėjant kojomis;
- (h) tikslioms orlaivių, atitinkančių a arba d punktuose išvardytus kriterijus, kopijoms, sukonstruotoms kaip ir originalūs orlaiviai;
- (i) vienviečiams oro balionams, kurių didžiausias projektinis karšto oro tūris ne didesnis kaip 900 m³;
- (j) visiems kitiems pilotuojamiems orlaiviams, kurių tuščių didžiausioji masė, įskaitant degalus, yra ne didesnė kaip 70 kg.

II PRIEDAS

Esminiai tinkamumo skraidyti reikalavimai

1. PRODUKTO VIENTISUMAS

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

1.1. Konstrukcijos ir medžiagos

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

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

(a) Būtina atsižvelgti į visus apkrovos derinius, kurie pagrįstai gali susidaryti dėl svorio, svorio centro diapazono, techninių parametrų ir orlaivio naudojimo trukmės ribų, ir pakankamai juos viršijant. Tai apima apkrovas dėl gūsių, manevrų, hermetizacijos, judančių paviršių, valdymo ir jėgainės sistemų skrydžio metu ir ant žemės.

(b) Turi būti atsižvelgiama į apkrovas ir galimus gedimus, atsirandančius dėl avarinio tūpimo ant žemės ar vandens.

(c) Pagal skrydžio tipą, atlaikydama šias apkrovas, konstrukcija turi veikti dinamiškai pagal orlaivio dydį ir konfigūraciją.

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

1.1.4. Gamybos procesai ir orlaivio konstrukcijoje panaudotos medžiagos turi pasižymėti žinomomis ir atkuriamomis konstrukcinėmis savybėmis. Turi būti atsižvelgiama į visus medžiagų naudojimo charakteristikų pokyčius, susijusius su naudojimo aplinka.

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

1.2. Jėgainė

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

1.2.2. Jėgainės sistema, neviršijant jai nustatytų ribų, turi sukelti trauką ar jėgą, kurią ji privalo sukelti visomis reikiamomis skrydžio sąlygomis, atsižvelgiant į aplinkos poveikį ir sąlygas.

1.2.3. Gamybos procesai ir jėgainės sistemos konstrukcijoje panaudotos medžiagos turi pasižymėti žinomomis ir atkuriamomis konstrukcinėmis savybėmis. Turi būti

atsižvelgiama į visus medžiagų naudojimo charakteristikų pokyčius, susijusius su naudojimo aplinka.

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

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

1.3. Sistemos ir įranga (kita nei kilnojamoji įranga)

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

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

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

1.3.4. Skrydžiui saugiai atlikti būtina informacija ir informacija apie nesaugias sąlygas turi būti aiškiai, nuosekliai ir nedviprasmiškai suteikiama įgulai arba, priklausomai nuo konkretaus atvejo, techninės priežiūros darbuotojams. Sistemos, įranga ir valdymo prietaisai, įskaitant ženklus ir pranešimus, turi būti suprojektuoti ir išdėstyti taip, kad būtų padaroma kuo mažiau klaidų, dėl kurių galėtų kilti pavojus.

1.3.5. Turi būti imamasi projektinių atsargumo priemonių, kad orlaiviui ir jame esantiems asmenims būtų kuo labiau sumažintas pavojus, susijęs su pagrįstai galima grėsme (įskaitant grėsmę informacijos saugumui) orlaivio viduje ir išorėje, įskaitant apsaugą nuo galimo didelio kilnojamosios įrangos gedimo ar veikimo sutrikimo.

1.4. Kilnojamoji įranga

1.4.1. Kilnojamoji įranga turi atlikti saugos funkciją arba saugai svarbią funkciją, kaip tikimasi visomis numatomomis naudojimo sąlygomis, nebent tą funkciją gali atlikti ir kitos priemonės.

1.4.2. Kilnojamąją įrangą turi būti įmanoma naudoti be ypatingų įgūdžių ar jėgos.

1.4.3. Kilnojamoji įranga turi būti suprojektuota taip, kad būtų padaroma kuo mažiau klaidų, dėl kurių galėtų kilti pavojus.

1.4.4. Tinkamai arba netinkamai veikianti kilnojamoji įranga neturi sumažinti saugos ir neigiamai veikti kitos įrangos, sistemų arba prietaisų tinkamo veikimo.

1.5. Nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti

- 1.5.1. Turi būti parengti ir pateikti visi būtini dokumentai, įskaitant nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti instrukcijas, kad visą orlaivio naudojimo trukmę būtų laikomasi orlaivio tipo ir visų susijusių dalių tinkamumo skraidyti standarto.
- 1.5.2. Turi būti numatytos priemonės, leidžiančios patikrinti, sureguliuoti, sutepti, nuimti ar pakeisti dalis ir kilnojamąją įrangą, siekiant užtikrinti nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti.
- 1.5.3. Nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti instrukcijos turi būti išdėstomos žinyne arba keliuose žinynuose, atsižvelgiant į duomenų, kurie turi būti pateikti, kiekį. Žinynuose lengvai prieinama forma turi būti išdėstomos techninės priežiūros ir remonto instrukcijos, priežiūros informacija, gedimų lokalizavimo ir tikrinimo tvarka.
- 1.5.4. Nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti instrukcijose turi būti išdėstyti tinkamumo skraidyti apribojimai, pagal kuriuos nustatomas kiekvieno privalomo pakeitimo laikas, intervalai tarp patikrinimų ir susijusi patikrinimo tvarka.

2. SU TINKAMUMU SKRAIDYTI SUSIJĘ PRODUKTO NAUDOJIMO ASPEKTAI

- 2.1. Turi būti įrodoma, kad siekiant produkto naudojimo laikotarpiu užtikrinti pakankamą orlaivyje ar ant žemės esančių asmenų saugos lygį atsižvelgta į šiuos punktus:
 - (a) turi būti nustatytos skrydžių rūšys, kurioms orlaivis yra patvirtintas, ir saugiam naudojimui būtini apribojimai bei informacija, įskaitant aplinkos apsaugos apribojimus ir rodiklius;
 - (b) orlaivis turi būti saugiai valdomas ir manevruojamas visomis numatomomis naudojimo sąlygomis, įskaitant vienos arba atitinkamai kelių jėgainės sistemų gedimo atvejus, atsižvelgiant į orlaivio dydį ir konfigūraciją. Turi būti tinkamai atsižvelgiama į piloto jėgą, pilotų kabinos aplinką, piloto darbo krūvį ir kitas su žmogiškaisiais veiksniais susijusias aplinkybes, taip pat į skrydžio etapą ir trukmę;
 - (c) turi būti įmanoma sklandžiai pereiti iš vieno skrydžio etapo į kitą, nereikalaujant ypatingų pilotavimo įgūdžių, budrumo, jėgos ar darbo krūvio esant visoms galimoms naudojimo sąlygoms;
 - (d) orlaivis turi būti tokio stabilumo, kad atsižvelgiant į skrydžio etapą ir trukmę pilotui nebūtų keliami pernelyg dideli reikalavimai;
 - (e) turi būti nustatyta tvarka, kurios būtų laikomasi įprastinio naudojimo, gedimo ir avarinėmis sąlygomis;
 - (f) turi būti numatomi orlaivio tipui tinkantys įspėjimai ar kitos atgrasymo priemonės, kurios užkirstų kelią įprastų skrydžio parametrų viršijimui;
 - (g) orlaivio ir jo sistemų charakteristikos turi būti tokios, kad būtų galima saugiai atkurti skrydžio parametrus, jei jie viršijami.
- 2.2. Įgulos nariai turi būti supažindinami su saugiam naudojimui būtinais naudojimo apribojimais ir kita informacija.
- 2.3. Produkto naudojimas turi būti apsaugotas nuo pavojaus, kurį sukelia nepalankios išorės ir vidaus sąlygos, įskaitant aplinkos sąlygas.
 - (a) Visų pirma, atsižvelgiant į skrydžio tipą, taip pat į orlaivio dydį ir konfigūraciją, nesaugios sąlygos neturi susidaryti, be kitų priežasčių, dėl nepalankaus oro, žaibo, susidūrimo su paukščiais, aukšto dažnio radiacinių

laukų, ozono ir panašių reiškinių, kurių galima pagrįstai tikėtis produkto naudojimo laikotarpiu, poveikio.

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

3. ORGANIZACIJOS (ĮSKAITANT PROJEKTAVIMU, GAMYBA AR TECHNINE PRIEŽIŪRA UŽSIIMANČIUS FIZINIUS ASMENIS)

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

- (a) organizacija turi turėti visas darbo apimčiai būtinas priemones. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: infrastruktūra, darbuotojai, įranga, priemonės ir medžiagos, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir įrašų tvarkymas;
- (b) pagal vykdomos veiklos rūšį ir organizacijos dydį organizacija turi taikyti ir atnaujinti valdymo sistemą, kuria užtikrinama atitiktis šiems esminiams reikalavimams, valdyti saugos riziką ir stengtis nuolatos šios tobulinti šią sistemą;
- (c) kad užtikrintų nuolatinę atitiktį šiems esminiams tinkamumo skraidyti reikalavimams, organizacija prireikus sudaro susitarimus su kitomis atitinkamomis organizacijomis;
- (d) kad prisidėtų prie siekio nuolatos didinti saugą, organizacija, taikydama b punkte numatytą valdymo sistemą ir pagal c punkte nurodytus susitarimus, sukuria pranešimo apie įvykius sistemą. Pranešimų apie įvykius sistema turi atitikti Reglamentą (ES) Nr. 376/2014.

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

III PRIEDAS

Su produktais susiję esminiai suderinamumo su aplinka reikalavimai

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

IV PRIEDAS

Su orlaivio įgula susiję esminiai reikalavimai

1. PILOTŲ MOKYMAS

1.1. Bendrosios nuostatos

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

1.2. Teorijos žinios

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

- (a) oro teisė;
- (b) bendrosios žinios apie orlaivius;
- (c) techniniai klausimai, susiję su orlaivių kategorija;
- (d) skrydžio vykdymas ir planavimas;
- (e) žmogaus galimybės ir jų ribos;
- (f) meteorologija;
- (g) navigacija;
- (h) naudojimo procedūros, įskaitant išteklių valdymą;
- (i) skrydžio principai,
- (j) ryšiai ir
- (k) ne techninio pobūdžio įgūdžiai, įskaitant grėsmės ir klaidų atpažinimą ir valdymą.

1.3. Teorijos žinių įrodymas ir išlaikymas

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

1.3.2. Turi būti išlaikomas tinkamas teorijos žinių taikymo kompetencijos lygis. Atitiktis reikalavimams turi būti įrodoma atliekant reguliarius vertinimus, rengiant egzaminus, testus arba patikrinimus. Egzaminų, testų arba patikrinimų dažnumas turi būti proporcingas su veikla susijusios rizikos lygiui.

1.4. Praktiniai įgūdžiai

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

- (a) priešskrydinę veiklą ir veiklą skrydžio metu, įskaitant orlaivio charakteristikų, masės ir pusiausvyros nustatymą, orlaivio apžiūrą ir priežiūrą, degalų / energijos kiekio planavimą, oro sąlygų įvertinimą, maršruto planavimą, oro erdvės apribojimus bei kilimo ir tūpimo tako prieinamumą;

- (b) aerodromo naudojimą ir aerodromo eismo schemą;
- (c) susidūrimams išvengti skirtas atsargumo priemones ir procedūras;
- (d) orlaivio valdymą pagal išorinius vizualiuosius orientyrus;
- (e) skrydžio manevrus, įskaitant kritinių situacijų atvejus, ir techniškai įmanomus manevrus, susijusius su orlaivio grąžinimu į valdomą padėtį iš kritinės padėties;
- (f) įprastinius pakilimus ir tūpimus, taip pat pakilimus ir tūpimus esant šoniniam vėjui;
- (g) skrydžius vien pagal prietaisus, atsižvelgiant į veiklos rūšį;
- (h) naudojimo procedūras, įskaitant gebėjimą dirbti komandoje ir išteklių valdymą, pagal skrydžio tipą, su vienanare ar daugianare įgula;
- (i) navigaciją ir skrydžių taisyklių bei susijusių procedūrų įgyvendinimą, prireikus naudojantis vizualiaisiais orientyrais arba navigacijos priemonėmis;
- (j) veiksmus esant neįprastai ir avarinei situacijai, įskaitant imituojamus orlaivio įrangos sutrikimus;
- (k) atitiktį oro eismo paslaugų ir ryšių procedūroms;
- (l) specifinius orlaivio tipo arba klasės aspektus;
- (m) papildomų praktinių įgūdžių mokymą, kurio gali prireikti siekiant sumažinti konkrečios veiklos riziką, ir
- (n) taiko ne techninio pobūdžio įgūdžius, įskaitant įgūdžius, susijusius su grėsmės ir klaidų atpažinimu ir valdymu, naudojant tinkamą vertinimo metodiką kartu su techninių įgūdžių vertinimu.

1.5. Praktinių įgūdžių įrodymas ir išlaikymas

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

- (a) valdo orlaivį laikydamasis jo eksploatacinių apribojimų;
- (b) priima tinkamus sprendimus ir rodo skraidymo meistriškumą;
- (c) taiko aviacijos žinias;
- (d) visada valdo orlaivį taip, kad būtų užtikrinta procedūros ar manevro sėkmė, ir
- (e) taiko ne techninio pobūdžio įgūdžius, įskaitant įgūdžius, susijusius su grėsmės ir klaidų atpažinimu ir valdymu, naudojant tinkamą vertinimo metodiką kartu su techninių įgūdžių vertinimu.

1.5.2. Turi būti išlaikomas tinkamas praktinių įgūdžių taikymo kompetencijos lygis. Atitiktis reikalavimams turi būti įrodoma atliekant reguliarius vertinimus, rengiant egzaminus, testus arba patikrinimus. Egzaminų, testų arba patikrinimų dažnumas turi būti proporcingas su veikla susijusios rizikos lygiui.

1.6. Kalbų mokėjimas

Pilotas turi įrodyti, kad jo kalbų mokėjimo lygis yra deramas atsižvelgiant į orlaivyje vykdomas jo funkcijas. Kad įrodytų kalbų mokėjimą, jis turi:

- (a) gebėti suprasti meteorologinės informacijos dokumentus;

- (b) gebėti naudotis maršruto, išskridimo ir artėjimo tūpti oro navigacijos schemomis ir susijusiais oro navigacijos informaciniais dokumentais, taip pat
- (c) gebėti bendrauti su kitais skrydžio įgulos nariais ir oro navigacijos tarnybomis visais skrydžio etapais, įskaitant pasirengimą skrydžiui.

1.7. Imituojamo skrydžio treniruokliai

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

1.8. Mokymo kursas

1.8.1. Mokymas turi būti organizuojamas mokymo kurso forma.

1.8.2. Mokymo kursas turi atitikti šiuos reikalavimus:

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

1.9. Instruktoriai

1.9.1. Teorijos mokymas

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

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

1.9.2. Skrydžio mokymas ir imituojamo skrydžio mokymas

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

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

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

1.10. Egzaminuotojai

Už pilotų įgūdžių vertinimą atsakingi asmenys turi:

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

2. PILOTŲ PATIRTIES REIKALAVIMAI

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

3. PILOTŲ SVEIKATOS BŪKLĖS TINKAMUMAS

3.1. Sveikatos būklės kriterijai

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

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

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

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

3.2. Aviacijos medicinos gydytojai

Aviacijos medicinos gydytojas turi:

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

3.3. Aviacijos medicinos centrai

Aviacijos medicinos centrai turi atitikti šiuos reikalavimus:

- (a) turėti visas priemones, būtinas visoms pareigoms, susijusioms su jų teisėmis, vykdyti. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: infrastruktūra, darbuotojai, įranga, priemonės ir medžiagos, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir įrašų tvarkymas;
- (b) pagal vykdomos veiklos rūšį ir organizacijos dydį taikoma ir atnaujinama valdymo sistema, kuria užtikrinama atitiktis šiems esminiems reikalavimams, valdoma saugos rizika ir stengiamasi nuolatos šios tobulinti šią sistemą ir
- (c) kad užtikrintų nuolatinę atitiktį šiems reikalavimams, prireikus sudaro reikiamus susitarimus su kitomis atitinkamomis organizacijomis.

4. KELEIVIŲ SALONO ĮGULOS NARIAI

4.1. Bendrosios nuostatos

Keleivių salono įgulos nariai turi:

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

4.2. Mokymo kursas

4.2.1. Jei tai būtina atsižvelgiant į skrydžio tipą arba teises, mokymas turi būti organizuojamas mokymo kurso forma.

4.2.2. Mokymo kursas turi atitikti šiuos reikalavimus:

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

4.3. Keleivių salono įgulos instruktoriai

Mokyti turi tinkamos kvalifikacijos instruktoriai. Šie instruktoriai turi:

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

4.4. Keleivių salono įgulos egzaminuotojai

Už keleivių salono įgulos egzaminavimą atsakingi asmenys turi:

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

5. MOKYMO ORGANIZACIJOS

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

- (a) turėti visas priemones, būtinas visoms su jos veikla susijusioms pareigoms vykdyti. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: infrastruktūra, darbuotojai, įranga, priemonės ir medžiagos, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir įrašų tvarkymas;
- (b) pagal organizuojamą mokymą ir organizacijos dydį organizacija turi taikyti ir atnaujinti valdymo sistemą, kuria užtikrinama atitiktis šiems esminiams reikalavimams, valdyti saugos riziką ir stengtis nuolatos tobulinti šią sistemą, ir
- (c) kad užtikrintų nuolatinę atitiktį pirmiau išvardytiems reikalavimams, prireikus sudaro susitarimus su kitomis atitinkamomis organizacijomis.

V PRIEDAS

Esminiai skrydžių reikalavimai

1. BENDROSIOS NUOSTATOS

- 1.1. Skrydis neturi būti vykdomas, jei įgulos nariai ir tam tikrais atvejais visi kiti rengiant ir vykdant skrydį dalyvaujantys skrydžių paslaugų darbuotojai nėra susipažinę su galiojančiais įstatymais, reglamentais bei procedūromis, susijusiais su jų pareigų atlikimu ir nustatytais teritorijoms, virš kurių bus skrendama, aerodromams, kuriais ketinama naudotis, ir su tuo susijusiai oro navigacijos infrastruktūrai.
- 1.2. Skrydis turi būti vykdomas taip, kad rengiantis skrydžiui ir jį vykdant būtų laikomasi orlaivio naudojimo vadove arba prireikus skrydžių vykdymo vadove nustatytų orlaivio naudojimo skrydžiams procedūrų. Siekiant palengvinti šį procesą, visuose orlaivio naudojimo etapuose, esant įprastoms, neįprastoms ir avarinėms sąlygoms, įgulos nariams turi būti sudarytos sąlygos prireikus naudotis kontrolinių sąrašų sistema. Kiekvienai pagrįstai numatomai avarinei situacijai turi būti nustatytos reikiamos procedūros.
- 1.3. Prieš kiekvieną skrydį būtina nustatyti kiekvieno įgulos nario funkcijas ir pareigas. Įgulos vadas turi būti atsakingas už orlaivio naudojimą ir saugą, taip pat už visų įgulos narių, keleivių ir vežamų krovinių saugą.
- 1.4. Daiktai arba medžiagos, galintys kelti didelę riziką sveikatai, saugai, turtui arba aplinkai, pavyzdžiui, pavojingieji kroviniai, ginklai ir amunicija, neturi būti gabenami orlaiviu, jei su jais susijusiai rizikai mažinti nėra taikomos specialios saugos procedūros ir instrukcijos.
- 1.5. Turi būti išsaugomi visi su kiekvienu skrydžiu susiję duomenys, dokumentai, įrašai ir informacija, būtini norint nustatyti, ar įvykdytos 5.3 punkte nustatytos sąlygos, ir jie turi būti saugomi tokiu trumpiausiu laikotarpiu, kuris yra suderinamas su skrydžio tipu.

2. PASIRENGIMAS SKRYDŽIUI

Skrydis neturi būti pradėtas, kol prieinamomis pagrįstomis priemonėmis neįsitikinama, kad laikomasi visų šių sąlygų:

- (a) skrydžiui vykdyti suteikiamos tinkamos priemonės, tiesiogiai būtinos skrydžiui ir saugiam orlaivio naudojimui, įskaitant ryšių ir navigacijos priemones, atsižvelgiant į turimus oro navigacijos informacijos tarnybų dokumentus.
- (b) Įgula turi žinoti atitinkamos avarinės įrangos vietą ir mokėti ją naudoti bei apie tai informuoti keleivius. Įgula ir keleiviai turi gauti pakankamai informacijos apie eksploatavimą ir įdiegtą įrangą, taip pat avarines procedūras ir keleivių salono saugos įrangos naudojimą.
- (c) Įgulos vadas turi įsitikinti, kad:
 - i) orlaivis yra tinkamas skraidyti, kaip nurodyta 6 punkte;
 - ii) orlaivis, jei reikalaujama, yra tinkamai įregistruotas ir orlaivyje yra tinkamų tokios registracijos pažymėjimų;
 - iii) orlaivyje yra sumontuoti ir veikia 5 punkte nurodyti skrydžiui vykdyti reikalingi prietaisai ir įranga, nebent jie nesumontuoti vadovaujantis galiojančiu minimalios įrangos sąrašu arba kitu lygiaverčiu dokumentu;
 - iv) orlaivio masė ir svorio centras yra tokie, kad skrydis gali būti vykdomas laikantis ribų, nustatytų tinkamumo skraidyti dokumentuose;

- v) visas rankinis bagažas, krovinių skyriaus bagažas ir kroviniai yra tinkamai pakrauti ir pritvirtinti ir
 - vi) skrydžio metu niekada nebus viršyti orlaivio naudojimo apribojimai, nurodyti 4 punkte.
- (d) Skrydžio įgulai turi būti suteikta informacija apie meteorologines sąlygas išvykimo, paskirties ir prireikus atsarginiuose aerodromuose, taip pat apie maršruto sąlygas. Ypatingas dėmesys turi būti skiriamas atmosferos sąlygoms, kurios gali būti pavojingos.
 - (e) Jei žinoma arba tikėtina, kad skrydis bus vykdomas apledėjimo sąlygomis, orlaivis turi būti sertifikuotas, įrengtas ir (arba) paruoštas saugiai naudoti tokiomis sąlygomis.
 - (f) Jei skrydis vykdomas pagal vizualiųjų skrydžių taisyklės meteorologinės sąlygos visu maršrutu, kuriuos bus skrendama, turi būti tokios, kad šių taisyklių būtų galima laikytis. Jei skrydis vykdomas skrydžių pagal prietaisus taisyklės, paskirties ir prireikus atsarginis (-iai) aerodromas (-ai), kuriuose orlaivis galėtų nutūpti, turi būti parinktas (-i) visų pirma atsižvelgiant į prognozuojamas meteorologines sąlygas, galimybę naudotis oro navigacijos paslaugomis ir antžemine infrastruktūra, taip pat į skrydžių pagal prietaisus procedūras, patvirtintas valstybės, kurioje yra paskirties ir (arba) atsarginis aerodromas.
 - (g) Degalų / varomosios energijos ir suvartojamų medžiagų kiekio orlaivyje turi pakakti, kad būtų galima saugiai užbaigti numatomą skrydį, atsižvelgiant į meteorologines sąlygas, visus orlaivio eksploatacinės charakteristikoms įtakos turinčius veiksnius ir visus tikėtinus skrydžio vėlavimus. Be to, turi būti vežamos degalų / energijos atsargos nenumatytiems atvejams. Jei reikia, turi būti nustatytos degalų / energijos kiekio valdymo skrydžio metu procedūros.

3. SKRYDŽIŲ VYKDYMAS

Vykdam skrydžius turi būti laikomasi visų šių sąlygų:

- (a) jei tai būtina atsižvelgiant į orlaivio tipą, pakilimo bei tūpimo metu ir visuomet, kai, įgulos vado nuomone, tai yra būtina dėl saugos priežasčių, kiekvienas įgulos narys privalo atsisėsti į savo krėslą ir prisiegti saugos diržais;
- (b) jei tai būtina atsižvelgiant į orlaivio tipą, visi skrydžio įgulos nariai, turintys eiti pareigas pilotų kabinoje, privalo būti ir likti savo vietose prisiegtę saugos diržais, nebent skrydžio maršrutu etapu jiems reikia išeiti dėl fiziologinių poreikių arba vykdomų funkcijų;
- (c) jei tai būtina atsižvelgiant į orlaivio tipą ir skrydžio tipą, prieš orlaiviui pakylant ir nutūpiant, riedant ir visuomet, kai tai būtina dėl saugos priežasčių, įgulos vadas turi užtikrinti, kad visi keleiviai sėdėtų savo krėsluose ir būtų tinkamai prisiegtę saugos diržus;
- (d) skrydis turi būti vykdomas taip, kad visuose skrydžio etapuose būtų išlaikomas reikiamas atstumas iki kitų orlaivių ir užtikrinamas tinkamas kliūčių perskridimo aukštis. Toks atstumas turi būti ne mažesnis, nei reikalaujama taikomose skrydžių taisyklėse atsižvelgiant į skrydžio tipą;
- (e) skrydis neturi būti tęsiamas, jei žinomos sąlygos nebeatitinka bent 2 punkte nurodytų sąlygų. Be to, jei skrydis vykdomas remiantis skrydžių pagal

prietaisus taisyklėmis, artėjimas tūpti aerodrome neturi būti tęsiamas skrendant žemiau tam tikro nustatyto aukščio arba nukrypus nuo tam tikros padėties, jei sąlygos neatitinka reikalaujamų matomumo kriterijų;

- (f) avarinės situacijos atveju įgulos vadas turi užtikrinti, kad visi keleiviai gautų instrukcijas dėl avarinių veiksmų, kurie būtų tinkami susidariusiomis aplinkybėmis;
- (g) įgulos vadas turi imtis visų būtinų priemonių, kad kuo labiau sumažintų trikdančių keleivių elgesio poveikį skrydžiui;
- (h) orlaivis neturi riedėti aerodromo judėjimo lauku, o jo sraigtai neturi būti įjungti, jei orlaivį valdantis asmuo neturi tinkamos kompetencijos;
- (i) prireikus būtina taikyti reikiamas degalų / energijos kiekio valdymo skrydžio metu procedūras.

4. ORLAIVIO CHARAKTERISTIKOS IR NAUDOJIMO APRIBOJIMAI

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

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

5. PRIETAISAI, DUOMENYS IR ĮRANGA

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

6. NEPERTRAUKIAMASIS TINKAMUMAS SKRAIDYTI IR PRODUKTŲ SUDERINAMUMAS SU APLINKA

- 6.1. Orlaivis turi būti naudojamas tik jei:
- (a) orlaivis yra tinkamas skraidyti ir atitinka taikomus produktų suderinamumo su aplinka reikalavimus;
 - (b) eksploataavimo ir avarinė įranga, reikalinga numatytam skrydžiui vykdyti, yra tinkama naudoti;
 - (c) orlaivio tinkamumo skraidyti dokumentas ir, jei taikoma, triukšmo pažymėjimas yra galiojantis ir
 - (d) orlaivio techninė priežiūra atliekama pagal taikomus reikalavimus.

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

7. ĮGULOS NARIAI

- 7.1. Įgulos narių skaičius ir sudėtis turi būti nustatomi atsižvelgiant į:
- (a) orlaivio sertifikavimo apribojimus, įskaitant, jei taikoma, atitinkamą avarinės evakuacijos demonstravimą;
 - (b) orlaivio konfigūraciją ir
 - (c) skrydžių tipą bei trukmę.

- 7.2. Įgulos vadas turi turėti įgaliojimus duoti visus įsakymus ir imtis visų tinkamų veiksmų orlaivio naudojimui ir orlaivio bei jame esančių asmenų ir (arba) turto saugai užtikrinti.
- 7.3. Jei susidaro orlaivio naudojimui arba orlaivio ir (arba) jame esančių asmenų saugai pavojinga avarinė situacija, įgulos vadas turi imtis visų veiksmų, kurie, jo manymu, yra būtini saugai užtikrinti. Jei tokie veiksmai yra susiję su vietos taisyklių arba procedūrų pažeidimu, įgulos vadas privalo apie tai nedelsiant pranešti atitinkamai vietos valdžios institucijai.
- 7.4. Avarinės arba neįprastos situacijos neturi būti imituojamos, kai orlaiviu skraidinami keleiviai arba kroviniai.
- 7.5. Nė vienas įgulos narys neturi leisti, kad dėl nuovargio, atsižvelgiant, *inter alia*, į nuolatinį nuovargį, miego stygių, perskristų sektorių skaičių, darbą naktį arba laiko zonų kaitą, jo užduočių vykdymas / gebėjimas priimti sprendimus pablogėtų taip, kad kiltų pavojus skrydžio saugai. Poilsio laikas turi būti pakankamos trukmės, kad įgulos nariai galėtų atgauti jėgas po ankstesnio darbo laiko ir kad jie būtų gerai pailsėję, kol prasidės kitas tarnybinis skrydžio laikotarpis.
- 7.6. Įgulos nariui draudžiama atlikti orlaivyje paskirtas pareigas, jei jis yra apsvaigęs nuo psichoaktyviųjų medžiagų ar alkoholio arba yra netinkamos sveikatos būklės dėl susižalojimo, nuovargio, gydymosi vaistais, ligos ar kitų panašių priežasčių.

8. PAPILDOMI REIKALAVIMAI KOMERCINIAM IR KITOKIAM ORO TRANSPORTUI, KURIAM TAIKOMAS SERTIFIKAVIMO ARBA DEKLARAVIMO REIKALAVIMAS

- 8.1. Jei orlaivio naudojimui komerciniam arba kitokiam oro transportui taikomas sertifikavimo arba deklaravimo reikalavimas, tokie skrydžiai vykdomi tik jei įvykdytos šios sąlygos:
- (a) orlaivio naudotojui tiesiogiai arba netiesiogiai (pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis) yra prieinamos skrydžių mastui ir apimčiai užtikrinti reikalingos priemonės. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriami: orlaiviai, infrastruktūra, valdymo struktūra, darbuotojai, įranga, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir įrašų tvarkymas;
 - (b) orlaivio naudotojas dirba tik su tinkamą kvalifikaciją turinčiais išmokytais darbuotojais, taip pat įgyvendina ir atnauja įgulos nariams ir kitiems susijusiems darbuotojams skirtas mokymo ir tikrinimo programas;
 - (c) orlaivio naudotojas turi parengti minimalios įrangos sąrašą arba kitą lygiavertį dokumentą, atsižvelgdamas į šiuos aspektus:
 - i) dokumente turi būti numatyta naudoti orlaivį konkrečiomis sąlygomis, kai tam tikri prietaisai, įrangos elementai arba funkcijos pradeda skrydį neveikia;
 - ii) dokumentas turi būti parengtas kiekvienam orlaiviui, atsižvelgiant į naudotojo taikomas naudojimo ir techninės priežiūros sąlygas,
 - iii) minimalios įrangos sąrašas turi būti pagrįstas pagrindiniu minimalios įrangos sąrašu (jei jis parengtas) ir neturi būti mažiau išsamesnis už pagrindinį minimalios įrangos sąrašą;

- (d) pagal vykdomos veiklos rūšį ir organizacijos dydį orlaivio naudotojas turi taikyti ir atnaujinti valdymo sistemą, kuria užtikrinama atitiktis šiems esminiems reikalavimams, valdyti saugos riziką ir stengtis nuolatos tobulinti šią sistemą;
 - (e) orlaivio naudotojas, siekdamas prisidėti prie nuolatinio saugos didinimo, sukuria pranešimo apie įvykius sistemą, kuri būtų d punkte numatytos valdymo sistemos dalis. Pranešimų apie įvykius sistema turi atitikti Reglamentą (ES) Nr. 376/2014.
- 8.2. Skrydžiai turi būti vykdomi tik pagal orlaivio naudotojo skrydžių vykdymo vadovą. Tokiame žinyne turi būti pateiktos visos reikiamos instrukcijos, informacija ir procedūros, susijusios su visais naudojamais orlaiviais ir būtinos skrydžių paslaugų darbuotojų pareigoms atlikti. Turi būti nurodomi apribojimai, taikomi įgulos narių skrydžio laikui, tarnybinio skrydžio laikui ir poilsio laikui. Skrydžių vykdymo vadovas ir jo atnaujintos redakcijos turi atitikti patvirtintą orlaivio naudojimo vadovą ir prireikus turi būti keičiamas.
- 8.3. Orlaivio naudotojas prireikus turi nustatyti procedūras, kad kuo labiau sumažintų trikdančių keleivių elgesio poveikį skrydžio saugai.
- 8.4. Orlaivio naudotojas turi parengti ir taikyti saugumo programas, pritaikytas orlaivio ir skrydžio tipui, kuriose visų pirma būtų numatyta:
- (a) skrydžio įgulos kabinos saugumas;
 - (b) orlaivio patikrinimo kontrolinis sąrašas;
 - (c) mokymo programos ir
 - (d) elektroninių ir kompiuterinių sistemų apsauga, siekiant išvengti tyčinio ir netyčinio sistemų darbo trikdymo ir jų gadinimo.

- 8.5. Jei saugumo priemonės gali neigiamai paveikti skrydžio saugą, turi būti įvertinama rizika ir nustatytos tinkamos procedūros saugos rizikai mažinti– tam gali reikėti naudoti specialią įrangą.
- 8.6. Orlaivio naudotojas vieną iš skrydžio įgulos pilotų privalo paskirti įgulos vadu.
- 8.7. Nuovargio prevencija turi būti užtikrinama pagal nuovargio valdymo grafiką. Skrydžiui ar keliems skrydžiams sudaromame tokiaame grafike turi būti nustatytas skrydžio laikas, tarnybinio skrydžio laikas, darbo ir pritaikytas poilsio laikas. Nuovargio valdymo grafike apribojimai turi būti nustatomi atsižvelgiant į visus susijusius nuovargio veiksnius, pavyzdžiui, perskristų sektorių skaičių, laiko zonų kirtimą, miego stygių, sutrikusį paros ciklą, darbą naktį, padėtį, susikaupusį tarnybos laiką konkrečiais laikotarpiais, paskirtų užduočių pasidalijimą tarp įgulos narių, taip pat aprūpinimą didesnėmis įgulomis.
- 8.8. Orlaivio naudotojas turi užtikrinti, kad 6.1 punkte nustatytas užduotis, taip pat 6.4 ir 6.5 punktuose aprašytas užduotis kontroliuotų už nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti atsakinga organizacija, kuri turi atitikti II priedo 3.1 punkto ir III priedo 7 ir 8 punktų reikalavimus.
- 8.9. Orlaivio naudotojas turi užtikrinti, kad pagal 6.3 punktą būtiną išleidimo naudoti dokumentą išduotų organizacija, kompetentinga atlikti techninę produktų, dalių ir kilnojamosios įrangos priežiūrą. Ši organizacija turi atitikti II priedo 3.1 punkto reikalavimus.
- 8.10. 8.8 punkte nurodyta organizacija turi parengti organizacijos žinyną, kuriame atitinkamiems darbuotojams naudoti ir vadovautis būtų pateiktas visų organizacijos procedūrų, kuriomis užtikrinamas nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti, aprašas.

VI PRIEDAS

Esminiai kompetentingų organizacijų reikalavimai

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

Pirmesnės pastraipos reikalavimais neuždraudžiama organizacijai, kurios sukūrimo tikslas – populiarinti skraidymo sportą arba laisvalaikio aviaciją, gauti kompetentingos organizacijos įgaliojimus, jei tokius įgaliojimus suteikiančiai institucijai ji deramai įrodo įgyvendinusi tinkamas interesų konflikto prevencijos taisykles.
2. Organizacija ir darbuotojai, atsakingi už sertifikavimo ir priežiūros užduotis, savo pareigas turi vykdyti laikydamiesi aukščiausių profesinio sąžiningumo ir techninės kompetencijos principų, jiems neturi būti daromas spaudimas arba teikiamos paskatos (visų pirma finansinės), kurios gali padaryti poveikį jų gebėjimui priimti sprendimus arba jų atliekamų sertifikavimo ir priežiūros užduočių rezultatams; visų pirma tokio spaudimo daryti ar paskatų teikti neturi asmenys arba asmenų grupės, kuriems tie rezultatai yra svarbūs.
3. Organizacija turi samdyti darbuotojus ir turėti reikalingų priemonių, kad deramai atliktų su sertifikavimu ir priežiūra susijusias technines ir administracines užduotis; jai taip pat turi būti prieinama ypatingiems patikrinimams reikalinga įranga.
4. Už patikrinimus atsakinga organizacija ir jos darbuotojai turi:
 - (a) turėti gerą techninį ir profesinį pasirengimą arba pakankamai specialiųjų žinių, įgytų vykdant susijusią veiklą;
 - (b) pakankamai gerai išmanyti atliekamų sertifikavimo ir priežiūros užduočių reikalavimus ir turėti tinkamos su tokiais procesais susijusios patirties;
 - (c) gebėti rengti pažymas, protokolus ir ataskaitas, kuriais įrodomas sertifikavimo ir priežiūros užduočių atlikimas.
5. Turi būti užtikrinamas darbuotojų, atsakingų už sertifikavimo ir priežiūros užduotis, nešališkumas. Jų atlyginimas neturi priklausyti nuo atliktų patikrinimų skaičiaus arba tokių patikrinimų rezultatų.
6. Organizacija privalo apsidrausti civilinės atsakomybės draudimu, nebent viena iš valstybių narių prisiima atsakomybę pagal nacionalinę teisę.
7. Organizacijos darbuotojai turi saugoti profesinę paslaptį visos informacijos, kurią sužinojo vykdydami savo užduotis pagal šį reglamentą, atžvilgiu.

VII PRIEDAS

Su aerodromais susiję esminiai reikalavimai

1. FIZINĖS SAVYBĖS, INFRASTRUKTŪRA IR ĮRANGA

1.1. Judėjimo laukas

1.1.1. Aerodromuose yra orlaivių kilimui ir tūpimui skirtas laukas, kuris turi atitikti šiuos reikalavimus:

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

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

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

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

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

- (a) šių laukų keliamoji geba turi būti pakankama kartotiniam numatytų orlaivių naudojimui, išskyrus retai naudojamas laukus, kurie turi tik gebėti išlaikyti orlaivius;

- (b) šie laukai turi būti suprojektuoti taip, kad nuo jų galėtų nutekėti vanduo ir kad dėl stovinčio vandens orlaivių naudojimui nekiltų nepriimtina rizika;
- (c) šių zonų nuolydis ir jo pokyčiai orlaivių naudojimui neturi sukelti nepriimtinos rizikos;
- (d) šių laukų paviršiaus savybės turi būti pritaikytos numatytų orlaivių naudojimui ir
- (e) šiuose laukuose neturi būti objektų, dėl kurių orlaiviams galėtų kilti nepriimtina rizika. Šis reikalavimas netrukdo aiškiai nurodytose vietose arba zonose naudoti tam laukui būtinos stovėjimo įrangos.

- 1.1.5. Kita orlaiviams būtina infrastruktūra turi būti suprojektuota taip, kad dėl tos infrastruktūros naudojimo orlaiviams, kurie ta infrastruktūra naudojami, nekiltų nepriimtinos rizikos.
- 1.1.6. Statiniai, pastatai, įranga arba sandėliavimo vietos turi būti išdėstyti ir suprojektuoti taip, kad orlaivių naudojimui nekiltų nepriimtina rizika.
- 1.1.7. Būtina imtis tinkamų priemonių, kad į judėjimo lauką nepatektų leidimų neturintys asmenys ir transporto priemonės be leidimų, taip pat priemonių, kad į judėjimo lauką nepatektų pakankamai dideli gyvūnai, dėl kurių orlaivių naudojimui galėtų kilti nepriimtina rizika, nedarant poveikio gyvūnų apsaugos nacionalinių ir tarptautinių nuostatų taikymui.

1.2. Kliūčių perskridimo aukštis

- 1.2.1. Tūpti į aerodromą artėjantiems orlaiviams arba iš aerodromo išvykstantiems orlaiviams apsaugoti nustatomi atskridimo ir išskridimo maršrutai arba zonos. Tinkamai atsižvelgiant į vietos fizines savybes, tokie maršrutai arba zonos nustatomi taip, kad orlaiviai galėtų reikiamame aukštyje perskristi zonoje aplink aerodromą esančias kliūtis.
- 1.2.2. Toks kliūties perskridimo aukštis turi būti pritaikytas skrydžio etapui ir vykdomo skrydžio tipui. Be to, jį nustatant taip pat atsižvelgiama į orlaivio padėčiai nustatyti naudojamą įrangą.

1.3. Vizualiosios bei nevizualiosios pagalbinės priemonės ir aerodromo įranga

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

1.4. Aerodromo duomenys

- 1.4.1. Rengiami ir nuolatos atnaujinami su aerodromu ir teikiamomis paslaugomis susiję duomenys.
- 1.4.2. Duomenys turi būti tikslūs, aiškūs, išsamūs ir nedviprasmiški. Turi būti užtikrinamas tinkamas duomenų vientisumas.

- 1.4.3. Duomenys naudotojams ir atitinkamiems oro navigacijos paslaugų teikėjams turi būti pateikiami laiku, naudojant pakankamai patikimas ir operatyvias ryšio priemones.

2. NAUDOJIMAS IR VALDYMAS

2.1. Aerodromo eksploatuotojo pareigos

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

- (a) aerodromo naudotojui tiesiogiai arba pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis yra prieinamos visos saugiam orlaivių naudojimui aerodrome užtikrinti būtinos priemonės. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: infrastruktūra, darbuotojai, įranga ir medžiagos, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir įrašų tvarkymas;
- (b) aerodromo naudotojas patikrina, ar 1 skirsnio reikalavimams užtikrinama nuolatinė atitiktis, arba imasi priemonių dėl reikalavimų nesilaikymo kylančiai rizikai mažinti. Parengiamos ir taikomos procedūros, skirtos visiems naudotojams laiku informuoti apie tokias priemones;
- (c) aerodromo naudotojas parengia ir įgyvendina laukinių gyvūnų aerodrome keliamos rizikos valdymo programą;
- (d) aerodromo naudotojas tiesiogiai arba pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis užtikrina, kad transporto priemonių ir asmenų judėjimas aerodromo judėjimo lauke ir kituose orlaiviams skirtuose aerodromo laukuose būtų derinamas su orlaivių judėjimu, siekiant išvengti susidūrimų ir žalos orlaiviams;
- (e) aerodromo naudotojas užtikrina, kad būtų parengtos ir taikomos procedūros, skirtos rizikai, susijusiai su aerodromo naudojimu žiemą, sudėtingomis meteorologinėmis sąlygomis, esant ribotam matomumui arba, jei taikoma, naktį mažinti;
- (f) aerodromo naudotojas ir kitos atitinkamos organizacijos sudaro susitarimus, kuriais siekiama užtikrinti, kad būtų nuolatos laikomasi šių esminių su aerodromais susijusių reikalavimų. Prie šių organizacijų, be kita ko, priskiriama: orlaivių naudotojai, oro navigacijos paslaugų teikėjai, antžeminių paslaugų teikėjai, perono valdymo paslaugų teikėjai ir kitos organizacijos, kurių veikla arba produktai gali paveikti orlaivių saugą;
- (g) aerodromo naudotojas tikrina, ar degalus saugančios ir juos orlaiviams tiekiančios organizacijos taiko procedūras, kuriomis užtikrinama, kad orlaiviams tiekiami degalai būtų neužteršti ir tinkamos specifikacijos;
- (h) parengiami ir praktiškai taikomi aerodromo įrenginių techninės priežiūros žinynai, į kuriuos įtraukiamos techninės priežiūros ir remonto instrukcijos, priežiūros informacija, gedimų paieškos bei tikrinimo procedūros;
- (i) aerodromo naudotojas parengia ir įgyvendina aerodromo avarinį planą, į kurį įtraukiamos aerodrome arba jo apylinkėse galinčios susidaryti avarinės situacijos. Šis planas prireikus derinamas su vietos bendruomenės avariniu planu;
- (j) aerodromo naudotojas tiesiogiai arba pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis užtikrina būtiną aerodromo gelbėjimo ir gaisrų gesinimo tarnybų parengtį.

Tokios tarnybos turi pakankamai skubiai sureaguoti į incidentą arba avariją ir turi turėti bent įrangos, gesinamųjų medžiagų ir pakankamai darbuotojų;

- (k) veiklai aerodrome vykdyti ir jį prižiūrėti aerodromo naudotojas turi naudotis tik išmokytų ir kvalifikuotų darbuotojų paslaugomis, tiesiogiai arba pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis turi užtikrinti, kad būtų įgyvendinamos ir atnaujinamos nuolatinei visų atitinkamų darbuotojų kompetencijai užtikrinti skirtos mokymo ir tikrinimo programos;
- (l) aerodromo naudotojas užtikrina, kad asmuo, kuriam leista be palydos būti judėjimo lauke arba kituose orlaiviams skirtuose aerodromo laukuose, būtų tinkamai išmokytas ir kvalifikuotas, kad jam galėtų būti suteiktas toks leidimas;
- (m) gelbėtojai ir ugniagesiai turi būti tinkamai išmokyti ir kvalifikuoti dirbti aerodromo aplinkoje. Aerodromo naudotojas įgyvendina ir atnaujinama nuolatinei šių darbuotojų kompetencijai užtikrinti skirtas mokymo ir tikrinimo programas; ir
- (n) visi gelbėtojai ir ugniagesiai, kurių gali prireikti susidarius avarinei aviacijos srities situacijai, periodiškai turi įrodyti, kad jų sveikatos būklė yra tinkama gerai atlikti savo funkcijas, atsižvelgiant į veiklos rūšį. Tokiomis aplinkybėmis tinkama sveikatos būklė, t. y. tinkama fizinė ir psichinė būklė, reiškia, kad nesergama jokia arba neturima jokios negalios, dėl kurios šie darbuotojai negalėtų:
 - atlikti susidarius avarinei aviacijos srities situacijai būtinų užduočių;
 - bet kuriuo metu įvykdyti jiems paskirtų užduočių arba
 - tinkamai suvokti aplinkos.

2.2. Valdymo sistemos

- 2.2.1. Pagal vykdomos veiklos rūšį ir organizacijos dydį aerodromo naudotojas taiko ir atnaujiną valdymo sistemą, kad užtikrintų atitiktį šiems esminiams reikalavimams, valdo saugos riziką ir stengiasi nuolatos tobulinti šią sistemą.
- 2.2.2. Kad prisidėtų prie siekio nuolatos didinti saugą, aerodromo naudotojas, taikydamas 2.2.1 punkte numatytą valdymo sistemą, sukuria pranešimo apie įvykius sistemą. Analizuojant informacijos, gautą taikant pranešimų apie įvykius sistemą, prireikus dalyvauja 2.1 punkto f papunktyje išvardyti subjektai. Pranešimų apie įvykius sistema turi atitikti Reglamentą (ES) Nr. 376/2014.
- 2.2.3. Aerodromo naudotojas parengia aerodromo žinyną ir vykdo veiklą pagal tą žinyną. Tokiuose žinyuose pateikiamos visos būtinos instrukcijos, informacija ir procedūros, susijusios su aerodromu, valdymo sistema ir būtinos skrydžių paslaugų darbuotojų pareigoms atlikti.

3. AERODROMO APYLINKĖS

- 3.1. Oro erdvė aplink aerodromo judėjimo lauką turi būti apsaugota nuo kliūčių, kad numatytą orlaivių naudojimo veiklą aerodromuose būtų galima vykdyti nesukeliant nepriimtinos rizikos, kuri gali atsirasti dėl aerodromo apylinkėse esančių kliūčių. Todėl turi būti kuriami, diegiami ir nuolatos stebimi kontroliniai kliūčių paviršiai, siekiant aptikti bet kokių tokių paviršių pažeidimą.
 - (a) Bet koks šių paviršių pažeidimas turi būti įvertintas, kad būtų nustatyta, ar objektas kelia nepriimtina riziką. Bet koks nepriimtina riziką keliantis objektas pašalinamas arba imamasi atitinkamų rizikos mažinimo veiksmų, siekiant apsaugoti aerodromu besinaudojančius orlaivius.
 - (b) Apie nepašalintas kliūtis paskelbiama, pagal poreikį jos paženklinamos ir, jei reikia, jų matomumas užtikrinamas žiburiais.
- 3.2. Žmogaus veiklos ir žemės naudojimo keliama pavoja, pavyzdžiui toliau pateiktame sąrašė išvardytieji ir kitokie, yra stebimi. Jų keliama rizika įvertinama ir prireikus mažinama:
 - (a) žemės užstatymas arba žemės aerodromo zonoje paskirties keitimas;
 - (b) kliūčių sukeltos turbulencijos galimybė;
 - (c) pavojingų, painių ir klaidinančių žiburių naudojimas;
 - (d) didelių ir ypač gerai šviesą atspindinčių paviršių sukeltas akinimas;
 - (e) sukurti plotai, dėl kurių aerodromo judėjimo lauko apylinkėse padaugėtų laukinių gyvūnų, arba
 - (f) nematomojo spinduliavimo šaltiniai arba judantieji ar stacionarieji objektai, kurie gali trukdyti arba neigiamai veikti oro navigacijos ryšių, navigacijos ir apžvalgos sistemų veikimą.

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

4. ANTŽEMINĖS PASLAUGOS

4.1. Antžeminių paslaugų teikėjų pareigos

Antžeminių paslaugų teikėjas yra atsakingas už saugų savo veiklos vykdymą aerodrome. Paslaugų teikėjo pareigos yra šios:

- (a) paslaugų teikėjui tiesiogiai arba pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis turi būti prieinamos visos saugiam paslaugų teikimui aerodrome užtikrinti būtinos priemonės. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: infrastruktūra, darbuotojai, įranga ir medžiagos, aerodromo naudotojo vietos procedūrų laikymasis, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir jų įrašų tvarkymas;
- (b) paslaugų teikėjas užtikrina, kad jo transporto priemonių ir asmenų judėjimas aerodromo judėjimo lauke ir kituose orlaiviams skirtuose aerodromo laukuose būtų derinamas su orlaivių judėjimu, siekiant išvengti susidūrimų ir žalos orlaiviams;
- (c) paslaugų teikėjas užtikrina, kad būtų parengtos ir taikomos procedūros, skirtos rizikai, susijusiai su aerodromo naudojimu žiemą, sudėtingomis meteorologinėmis sąlygomis, esant ribotam matomumui arba, jei taikoma, naktį mažinti;
- (d) paslaugų teikėjas ir kitos atitinkamos organizacijos sudaro susitarimus, kuriais siekiama užtikrinti, kad būtų nuolatos laikomasi šių esminių reikalavimų. Šioms organizacijoms, be kitų, priskiriami aerodromų naudotojai, orlaivių naudotojai, oro navigacijos paslaugų teikėjai ir kitos organizacijos, kurių veikla arba produktai gali paveikti orlaivių saugą;
- (e) paslaugų teikėjas pats arba sudaręs susitarimus su trečiosiomis šalimis užtikrina, kad būtų taikomos neužterštų ir tinkamos specifikacijos degalų tiekimo orlaiviams procedūros;
- (f) paslaugų teikėjas užtikrina, kad būtų parengti ir praktiškai taikomi įrenginių techninės priežiūros žinynai, į kuriuos įtraukiamos techninės priežiūros ir remonto instrukcijos, priežiūros informacija, gedimų paieškos ir tikrinimo procedūros;
- (g) paslaugų teikėjas naudojami tik išmokyti ir kvalifikuoti darbuotojų paslaugomis, jis užtikrina, kad būtų įgyvendinamos ir atnaujinamos nuolatinei visų atitinkamų darbuotojų kompetencijai užtikrinti skirtos mokymo ir tikrinimo programos.

4.2. Valdymo sistemos

- 4.2.1. Pagal vykdomos veiklos rūšį ir organizacijos dydį paslaugų teikėjas taiko ir atnaujiną valdymo sistemą, kad užtikrintų atitiktį šiems esminiems reikalavimams, valdo saugos riziką ir stengiasi nuolatos tobulinti šią sistemą.
- 4.2.2. Kad prisidėtų prie siekio nuolatos didinti saugą, paslaugų teikėjas, taikydamas 4.2.1 punkte numatytą valdymo sistemą, sukuria pranešimo apie įvykius sistemą. Analizuojant informacijos, gautą taikant pranešimų apie įvykius sistemą, prireikus

dalyvauja 4.1 punkto d papunktyje išvardyti subjektai. Pranešimų apie įvykius sistema turi atitikti Reglamentą (ES) Nr. 376/2014.

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

5. KITA

Aerodromo naudotojas užtikrina, kad aerodromu arba jo dalimis nesinaudotų orlaiviai, kuriems aerodromo projektas arba aerodromo naudojimo procedūros paprastai nėra skirti, išskyrus atvejus, kai orlaivyje susidaro avarinė situacija, kai orlaiviai nukreipiami į atsarginį aerodromą arba kitomis kiekvienu atveju nustatomomis sąlygomis.

VIII PRIEDAS

Su oro eismo valdymo / oro navigacijos paslaugų ir skrydžių vadovais susiję esminiai reikalavimai

1. ORO ERDVĖS NAUDOJIMAS

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

2. PASLAUGOS

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

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

2.2. Meteorologinė informacija

- 2.2.1. Duomenys, naudojami kaip oro navigacijos meteorologinės informacijos šaltinis, turi būti deramos kokybės, išsamūs ir naujausi.
- 2.2.2. Siekiant patenkinti oro erdvės naudotojų poreikius, oro navigacijos meteorologinė informacija turi būti kuo tikslesnė, išsamesnė, naujausia, pakankamai vientisa ir nedviprasmiška.
- 2.2.3. Oro erdvės naudotojams tokia oro navigacijos meteorologinė informacija turi būti teikiama laiku, naudojant pakankamai patikimas ir operatyvias ryšio priemones, apsaugotas nuo bandymo pakeisti informaciją ir informacijos iškraipymo.

2.3. Oro eismo paslaugos

- 2.3.1. Oro eismo paslaugoms teikti naudojami teisingi, išsamūs ir naujausi pirminiai duomenys.
- 2.3.2. Kad būtų patenkinti naudotojų saugos poreikiai, oro eismo paslaugos turi būti pakankamai tikslios, išsamios, pagrįstos naujausiais duomenimis ir nedviprasmiškos.
- 2.3.3. Naudotojams informaciją arba patarimus teikiančios automatizuotos priemonės turi būti tinkamai suprojektuotos, pagamintos ir prižiūrimos siekiant užtikrinti, kad jos atitiktų numatytą paskirtį.
- 2.3.4. Teikiant oro eismo valdymo paslaugas ir vykdant su jomis susijusius procesus turi būti užtikrinamas tinkamas orlaivių skirstymas, orlaivių susidūrimo su kliūtimis

aerodromo manevravimo lauke prevencija, taip pat prireikus padedama apsaugoti nuo kitokio pavojaus ore, užtikrinama, kad skubiai ir laiku būtų koordinuojamas paslaugų teikimas visiems susijusiems naudotojams ir eismas gretimose oro erdvės dalyse.

- 2.3.5. Ryšiai tarp oro eismo paslaugų teikėjų ir orlaivių, taip pat ryšiai tarp atitinkamų oro eismo paslaugų tarnybų turi būti palaikomi laiku, jie turi būti aiškūs, tikslūs ir nedviprasmiški, apsaugoti nuo įsikišimo, visuotinai suprantami visiems susijusiems subjektams ir, jei taikoma, jų pripažįstami.
- 2.3.6. Turi būti įdiegtos priemonės galimoms avarinėms situacijoms nustatyti ir, jei reikia, veiksmingiems paieškos ir gelbėjimo veiksams pradėti. Tokios priemonės turi apimti bent tinkamus įspėjamuosius mechanizmus, koordinavimo priemonės ir procedūras, priemonės ir darbuotojus, būtinus su atsakomybės sritimi susijusioms užduotims efektyviai atlikti.

2.4. Ryšių paslaugos

Turi būti užtikrinamas ir išlaikomas deramas ryšių paslaugų teikimo veiksmingumas, susijęs jų prieinamumu, vientisumu, nepertraukiamumu ir teikimu laiku. Jos turi būti teikiamos operatyviai ir būti apsaugotos nuo iškraipymo.

2.5. Navigacijos paslauga

Turi būti užtikrinamas ir išlaikomas deramas navigacijos paslaugų teikimo veiksmingumas, susijęs su konsultacinės informacijos, informacijos apie padėtį ir prireikus laiko informacijos teikimu. Veiksmingumo kriterijams priskiriamas paslaugos tikslumas, vientisumas, prieinamumas ir nepertraukiamumas.

2.6. Apžvalgos paslauga

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

2.7. Oro eismo srautų valdymas

Taktinio oro eismo srautų Sąjungos lygiu valdymo tarnybos naudojami pakankamai tikslia ir naujausia informacija bei teikia tokią informaciją, kurios apimtis ir pobūdis priklauso nuo planuojamo oro eismo poveikio paslaugų teikimui, bei koordinuoja eismo srautų nukreipimą kitais maršrutais ir šiuo klausimu derasi arba sulaiko eismo srautus, siekdamas sumažinti perkrovos situacijų susidarymo ore arba aerodromuose riziką. Srautai valdomi siekiant optimizuoti turimą oro erdvės naudojimo pajėgumą ir patobulinti oro eismo srautų valdymo procesus. Tas valdymas turi būti grindžiamas saugos, skaidrumo ir našumo principu, užtikrinant, kad pajėgumas būtų teikiamas lanksčiai ir laiku, laikantis Europos oro navigacijos planą.

12 straipsnio 7 dalyje nurodytos priemonės, susijusios su oro eismo srautų valdymu, padeda oro navigacijos paslaugų teikėjams, oro uostų naudotojams ir oro erdvės naudotojams priimti su veikla susijusius sprendimus ir apima šias sritis:

- (a) skrydžių planavimą;
- (b) oro erdvės laisvo pajėgumo naudojimą visais skrydžio etapais, įskaitant maršruto laiko tarpinių skyrimą;
- (c) bendro oro eismo maršrutų naudojimą, įskaitant:

- bendro pranešimo kūrimą maršrutų nustatymo ir eismo orientavimo tikslais,
 - galimybes bendram oro eismui išvengti pernelyg intensyvaus judėjimo rajonų,
 - pirmenybės nustatymo taisyklės, susijusias su galimybėmis oro erdvę naudoti bendram oro eismui, ypač perkrovos ir krizių laikotarpiais, ir
- (d) skrydžių planų ir oro uostų laiko tarpų suderinamumą ir būtiną veiklos koordinavimą su gretimais regionais, jei reikia.

2.8. Oro erdvės valdymas

Konkrečių oro erdvės dalių skyrimas tam tikram naudojimui turi būti stebimas ir koordinuojamas, apie tokį skyrimą turi būti pranešama laiku, kad bet kokiomis aplinkybėmis būtų sumažinta rizika prarasti orlaivių skirstymą. Atsižvelgiant į valstybių narių kompetencijai priklausančios karinės veiklos organizavimą ir susijusius aspektus, oro erdvės valdymu taip pat turi būti prisidedama prie lankstaus oro erdvės naudojimo sampratos (kurią apibrėžė Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija ir kuri įgyvendinama pagal Reglamentą (ES) Nr. (XXXX/XXX) dėl bendro Europos dangaus teisės aktų vykdymo) vienodo taikymo, kad įgyvendinant bendrą transporto politiką būtų palengvintas oro erdvės ir oro eismo valdymas.

2.9. Oro erdvės modelis

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

3. SISTEMOS IR SUDEDAMOSIOS DALYS

3.1. Bendrosios nuostatos

Oro eismo valdymo / oro navigacijos paslaugų sistemos ir sudedamosios dalys, naudojamos susijusiai informacijai perduoti iš orlaivio ir į jį, taip pat ant žemės, turi būti tinkamai suprojektuotos, pagamintos, sumontuotos, prižiūrimos ir naudojamos taip, kad atitiktų numatytą paskirtį.

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

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

3.2. Sistemų ir sudedamųjų dalių vientisumas, veiksmingumas ir patikimumas

Sistemų ir sudedamųjų dalių vientisumas ir su sauga susijęs veiksmingumas tiek orlaivyje, tiek ant žemės arba oro erdvėje turi atitikti numatytą paskirtį. Sistemos ir sudedamosios dalys turi atitikti būtiną veikimo veiksmingumo lygį visomis numatomomis jų naudojimo sąlygomis ir visą jų naudojimo trukmę.

Oro eismo valdymo / oro navigacijos paslaugų sistemos ir jų sudedamosios dalys projektuojamos, gaminamos, prižiūrimos ir naudojamos taikant tinkamas ir patvirtintas procedūras taip, kad visą laiką ir visais skrydžio etapais būtų užtikrinamas sklandus Europos oro eismo valdymo tinklo veikimas. Sklandus veikimas pirmiausia apima keitimąsi informacija, įskaitant atitinkamą informaciją apie naudojimo statusą, vienodą informacijos sampratą, palyginamas apdorojimo charakteristikas ir susijusias procedūras, pagal kurias taikomi visam Europos oro eismo valdymo tinklui arba jo dalims sutarti bendri naudojimo rodikliai.

Europos oro eismo valdymo tinklas, jo sistemos ir jų sudedamosios dalys turi koordinuotai padėti taikyti naujas sutartas ir patvirtintas naudojimo koncepcijas, kuriomis gerinama oro navigacijos paslaugų kokybė, darnumas ir našumas, ypač saugos ir pajėgumo atžvilgiais.

Europos oro eismo valdymo tinklas, jo sistemos ir jų sudedamosios dalys turi padėti palaipsniui diegti civilinio / karinio koordinavimo tvarką, kiek tai būtina veiksmingam, kad oro erdvė ir oro eismo srautai būtų veiksmingai valdomi, o visi oro erdvės naudotojai saugiai ir našiai ją naudotų, taikant lankstaus oro erdvės naudojimo koncepciją.

Kad būtų pasiekti šie tikslai, Europos oro eismo valdymo tinklas, jo sistemos ir jų sudedamosios dalys turi padėti laiku keistis civilinių ir karinių subjektų turima tikslia ir suderinama informacija apie visus skrydžio etapus, nedarant poveikio saugumo arba gynybos politikos interesams, įskaitant slaptumo reikalavimus.

3.3. Sistemų ir sudedamųjų dalių projektavimas

3.3.1. Sistemos ir komponentai turi būti projektuojami taip, kad atitiktų taikomus saugos ir saugumo reikalavimus.

3.3.2. Sistemos ir sudedamosios dalys – kartu, atskirai ir vienos kitų atžvilgiu – turi būti projektuojami taip, kad tarp gedimo, galinčio sukelti visos sistemos sutrikimą, tikimybės ir jo poveikio paslaugų saugai sunkumo būtų atvirkščias ryšys.

3.3.3. Sistemos ir sudedamosios dalys – atskirai ir kartu – turi būti projektuojamos atsižvelgiant į žmogaus galimybes ir darbingumą.

3.3.4. Sistemos ir sudedamosios dalys turi būti projektuojamos taip, kad jos ir jais perduodami duomenys būtų apsaugoti nuo numatytos ir nenumatytos žalingos sąveikos su vidaus ir išorės elementais.

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

3.4. Pastovus paslaugos lygis

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

4. SKRYDŽIŲ VADOVŲ KVALIFIKACIJA

4.1. Bendrosios nuostatos

Asmuo, kuris pradeda mokytis, kad taptų skrydžių vadovu arba skrydžių vadovu mokiniu, turi būti pakankamai subrendęs fiziškai ir protiškai, taip pat būti pakankamai išsilavinęs, kad galėtų įgyti reikiamų teorijos žinių ir praktinių įgūdžių, juos įsiminti ir tomis žiniomis ir įgūdžiais naudotis.

4.2. Teorijos žinios

- 4.2.1. Skrydžių vadovas turi įgyti ir išlaikyti tokio lygio žinias, kurios atitiktų vykdomas funkcijas ir būtų proporcingos su šios rūšies paslauga susijusiai rizikai.
- 4.2.2. Teorijos žinių įgijimas ir įsiminimas turi būti įrodomi tas žinias nuolatos vertinant per mokymo kursus arba rengiant tinkamus egzaminus.
- 4.2.3. Turi būti išlaikomas tinkamas teorijos žinių lygis. Atitiktis reikalavimams įrodoma atliekant reguliarius vertinimus arba rengiant egzaminus. Egzaminų dažnumas turi būti proporcingas su šios rūšies paslauga susijusios rizikos lygiui.

4.3. Praktiniai įgūdžiai

- 4.3.1. Skrydžių vadovas turi įgyti ir išlaikyti jo funkcijoms vykdyti tinkamus praktinius įgūdžius. Tokie įgūdžiai turi būti proporcingi su šios rūšies paslauga susijusiai rizikai ir apima (jei tai būtina funkcijoms vykdyti) bent:
 - (a) veiklos procedūras;
 - (b) užduotims būdingus aspektus;
 - (c) neįprastas ir avarines situacijas ir
 - (d) žmogiškuosius veiksmus.
 - 4.3.2. Skrydžių vadovas turi įrodyti, kad jo kompetencija vykdyti susijusias procedūras ir užduotis atitinka jo vykdomas funkcijas.
 - 4.3.3. Turi būti išlaikomas tinkamas praktinių įgūdžių taikymo kompetencijos lygis. Atitiktis reikalavimams tikrinama atliekant reguliarius vertinimus. Tokių vertinimų dažnumas turi būti proporcingas rizikos, susijusios su šios rūšies paslauga ir vykdomomis užduotimis, sudėtingumui ir lygiui.
- ##### **4.4. Kalbos mokėjimas**
- 4.4.1. Skrydžių vadovas turi įrodyti, kad moka kalbėti anglų kalba ir ją supranta tiek, kad gali balso perdavimo priemonėmis (telefonu / radijo telefonu) ir tiesiogiai veiksmingai bendrauti konkrečiomis ir su darbu susijusiomis temomis, įskaitant bendravimą avarinėse situacijose.
 - 4.4.2. Jei to reikia oro eismo paslaugoms teikti tam tikroje nustatytoje oro erdvės dalyje, skrydžių vadovas turi mokėti kalbėti nacionaline kalba (-omis) ir suprasti tą (tas) kalbą (-as) taip gerai, kaip aprašyta pirmiau.

4.5. Kompleksiniai treniruokliai

Jei kompleksinis treniruoklis naudojamas praktiniam situacijos suvokimo ir žmogiškųjų veiksmių mokymui arba tais atvejais, kai reikia įrodyti, kad įgūdžiai įgyti arba išlaikyti, jis turi veikti taip, kad būtų galima tinkamai imituoti darbo aplinką ir veiklos situacijas, atitinkančias siūlomą mokymą.

4.6. Mokymo kursas

- 4.6.1. Mokymas organizuojamas mokymo kurso forma, kuris apima teorinį ir praktinį mokymą, įskaitant, jei taikoma, mokymą kompleksiniu treniruokliu.
- 4.6.2. Turi būti parengiamas ir patvirtinamas kiekvienos rūšies mokymo kursas.

4.7. Instruktoriai

- 4.7.1. Teorijos dalykų moko tinkamą kvalifikaciją turintys instruktoriai. Jie turi:
 - (a) turėti tinkamų dėstomos srities žinių ir
 - (b) įrodyti, kad sugeba taikyti tinkamus mokymo metodus.
- 4.7.2. Praktinių įgūdžių moko tinkamai kvalifikuoti instruktoriai, turintys šią kvalifikaciją:
 - (a) atitinka dėstomo dalyko teorijos žinių ir praktinės patirties reikalavimus;
 - (b) yra įrodę, kad sugeba mokyti ir taikyti tinkamus mokymo metodus;
 - (c) yra išbandę mokymo metodus, susijusius su procedūromis, kurios yra mokymo dalykas, ir
 - (d) reguliariai kelia kvalifikaciją, kad atnaujintų mokymo kompetenciją.
- 4.7.3. Be to, praktinių įgūdžių instruktoriai turi turėti įgaliojimą dirbti skrydžių vadovais arba turi būti jį turėję.

4.8. Vertintojai

- 4.8.1. Už skrydžių vadovų įgūdžių įvertinimą atsakingi asmenys turi:
 - (a) įrodo gebėjimą vertinti skrydžių vadovų darbą, rengti testus ir skrydžių vadovų patikrinimus, ir
 - (b) reguliariai kelti kvalifikaciją, kad galėtų taikyti naujausius vertinimo standartus.
- 4.8.2. Be to, praktinių įgūdžių vertintojai turi turėti įgaliojimą dirbti skrydžių vadovais arba turi būti jį turėję tose srityse, kurių vertinimas bus atliekamas.

4.9. Skrydžių vadovų sveikatos būklės tinkamumas

- 4.9.1. Visi skrydžių vadovai turi periodiškai įrodyti, jog yra tinkamos sveikatos būklės, kad galėtų tinkamai atlikti savo funkcijas. Tinkamumas turi būti įrodomas atliekant tinkamą vertinimą, atsižvelgiant į galimą protinės ir fizinės būklės pablogėjimą dėl amžiaus;
- 4.9.2. sveikatos (protinės ir fizinės) būklės tinkamumo įrodymas apima patvirtinimą, kad oro eismo valdymo paslaugą teikiantis asmuo neserga jokia liga arba neturi jokios negalios, dėl kurios negalėtų:
 - (a) tinkamai atlikti užduočių, būtinų teikiant oro eismo valdymo paslaugą;
 - (b) bet kuriuo metu vykdyti paskirtų užduočių arba
 - (c) teisingai suvokti savo aplinkos.

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

5. PASLAUGŲ TEIKĖJAI IR MOKYMO ORGANIZACIJOS

5.1. Paslauga teikiama tik laikantis šių sąlygų:

- (a) paslaugų teikėjui tiesiogiai arba pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis turi būti prieinamos paslaugų teikimo mastui ir apimčiai užtikrinti būtinos priemonės. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: sistemos, infrastruktūra, įskaitant elektros energijos tiekimą, valdymo struktūra, darbuotojai, įranga ir jos priežiūra, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir įrašų tvarkymas;
- (b) paslaugų teikėjas sukuria ir nuolatos atnauja su jo paslaugų teikimu susijusius valdymo ir naudojimo žinytus ir vykdo veiklą laikydamasis tų žinytų. Tokiuose žinynuose pateikiamos visos būtinos instrukcijos, informacija ir procedūros, susijusios su veiklos vykdymu, valdymo sistema ir būtinos skrydžių paslaugų darbuotojų pareigoms atlikti ;
- (c) pagal vykdomos veiklos rūšį ir organizacijos dydį paslaugų teikėjas taiko ir atnauja valdymo sistemą, kuria užtikrinama atitiktis šiems esminiams reikalavimams, valdo saugos riziką ir stengiasi nuolatos tobulinti šią sistemą;
- (d) paslaugų teikėjas naudojami tik išmokyti ir tinkamą kvalifikaciją turinčių darbuotojų paslaugomis, taip pat įgyvendina ir atnauja darbuotojų mokymo ir tikrinimo programas;
- (e) paslaugų teikėjas palaiko oficialius ryšius su visais subjektais, nuo kurių gali tiesiogiai priklausyti jo paslaugų sauga, kad užtikrintų atitiktį šiems esminiams reikalavimams;
- (f) paslaugų teikėjas sukuria ir įgyvendina nenumatytų atvejų planą, kuris apima galimas avarines ir neįprastas situacijas, susijusias su jo teikiamomis paslaugomis;
- (g) kad prisidėtų prie tikslo nuolatos didinti saugą, paslaugų teikėjas, taikydamas c punkte numatytą valdymo sistemą, sukuria pranešimo apie įvykius sistemą. Pranešimų apie įvykius sistema turi atitikti Reglamentą (ES) Nr. 376/2014; ir
- (h) paslaugų teikėjas imasi priemonių, kad patikrintų, ar nuolatos laikomasi bet kurios jo naudojamos sistemos ir sudedamosios dalies saugaus veikimo reikalavimų.

5.2. Oro eismo valdymo paslauga teikiama tik laikantis šių sąlygų:

- (a) kad oro eismo valdymo paslaugą teikiantys darbuotojai nepavargtų, būtina vadovautis darbo grafiku. Tokiame darbo grafike reikia atsižvelgti į darbo laikotarpius, darbo laiką ir pritaikytą poilsio laiką. Darbo grafike nustatant apribojimus atsižvelgiama į atitinkamus veiksnius, dėl kurių didėja nuovargis, pavyzdžiui, ypač į miego stygių, paros ciklo sutrikdymą, darbą naktimis, sukauptą darbo laiką konkrečiais laikotarpiais, taip pat darbuotojų dalijimąsi paskirtomis užduotimis;
- (b) oro eismo valdymo paslaugą teikiančių darbuotojų streso prevencija vykdoma įgyvendinant švietimo ir prevencijos programas;

- (c) oro eismo valdymo paslaugos teikėjas taiko procedūras, kad patikrintų, ar nesusilpnėjęs oro eismo valdymo paslaugas teikiančių darbuotojų gebėjimas priimti kognityvinius sprendimus, ir ar tų darbuotojų sveikatos būklė yra tinkama, ir
- (d) planuodamas ir vykdydamas savo veiklą oro eismo valdymo paslaugos teikėjas atsižvelgia į veiklos ir techninius suvaržymus, taip pat į žmogiškųjų veiksnių principus.

5.3. Ryšių, navigacijos ir (arba) apžvalgos paslauga teikiama tik laikantis šios sąlygos: paslaugos teikėjas laiku informuoja atitinkamus oro erdvės naudotojus ir oro eismo paslaugų tarnybas apie savo paslaugų, teikiamų oro eismo paslaugos tikslais, būklę (ir jos pokyčius).

5.4. **Mokymo organizacijos**

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

- (a) turėti visas priemones, būtinas visoms su jos veikla susijusioms pareigoms vykdyti. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: infrastruktūra, darbuotojai, įranga, metodologija, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir įrašų tvarkymas;
- (b) pagal teikiamas mokymo paslaugas ir organizacijos dydį ji taiko ir atnaujiną valdymo sistemą, kuria užtikrinama atitiktis šiems esminiams reikalavimams, valdo saugos riziką ir stengiasi nuolatos tobulinti šią sistemą ir
- (c) prireikus sudaro susitarimus su kitomis atitinkamomis organizacijomis, kad užtikrintų nuolatinę atitiktį šiems esminiams reikalavimams.

6. **AVIACIJOS MEDICINOS GYDYTOJAI IR AVIACIJOS MEDICINOS CENTRAI**

6.1. **Aviacijos medicinos gydytojai**

Aviacijos medicinos gydytojas turi:

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

6.2. **Aviacijos medicinos centrai**

Aviacijos medicinos centrai turi atitikti šiuos reikalavimus:

- (a) turėti visas priemones, būtinas visoms pareigoms, susijusioms su jų teisėmis, vykdyti. Prie šių priemonių, be kitų dalykų, priskiriama: infrastruktūra, darbuotojai, įranga, priemonės ir medžiagos, užduočių, pareigų ir procedūrų dokumentai, prieiga prie atitinkamų duomenų ir įrašų tvarkymas;
- (b) pagal vykdomos veiklos rūšį ir organizacijos dydį turi taikyti ir atnaujinti valdymo sistemą, kuria užtikrinama atitiktis šiems esminiams reikalavimams, valdyti saugos riziką ir stengtis nuolatos tobulinti šią sistemą; ir

- (c) jei reikia, sudaryti susitarimus su kitomis atitinkamomis organizacijomis, kad būtų užtikrinta nuolatinė atitiktis šiems reikalavimams.

IX PRIEDAS

Su bepiločiais orlaiviais susiję esminiai reikalavimai

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

- (a) Bepilotų orlaivį naudojantis asmuo turi žinoti, kokie taikomi Sąjungos ir nacionalinės teisės aktai yra susiję su numatytu naudojimu, ypač saugos, privatumo, duomenų apsaugos, civilinės atsakomybės, draudimo, saugumo ar aplinkos apsaugos atžvilgiais. Asmuo turi būti pajėgus užtikrinti naudojimo saugą ir saugų bepiločio orlaivio atskyrimą nuo žmonių žemėje, taip pat nuo kitų oro erdvės naudotojų. Tai reiškia, kad jis, be kita ko, turi būti susipažinęs su gamintojo pateiktomis naudojimo instrukcijomis ir visomis svarbiomis bepiločio orlaivio funkcijomis, taip pat galiojančiomis skrydžių taisyklėmis ir oro eismo valdymo / oro navigacijos paslaugų procedūromis.
- (b) Bepilotis orlaivis turi būti suprojektuotas ir pagamintas taip, kad būtų tinkamas savo funkcijoms atlikti ir galėtų būti naudojamas, derinamas ir techniškai prižiūrimas nesukeliant rizikos asmenims, kai tokia veikla vykdoma projektuojant orlaivį numatytomis sąlygomis.
- (c) Jei reikia mažinti naudojimo keliamą riziką saugai, privatumui, asmens duomenų apsaugai, saugumui arba aplink apsaugai, bepilotis orlaivis privalo pasižymėti atitinkamomis konkrečiomis charakteristikomis ir funkcijomis, kuriomis, kaip numatyta orlaivio projekte ir standartiniuose nuostačiuose, atsižvelgiama į privatumo ir asmens duomenų apsaugos principus. Atsižvelgiant į poreikius, tomis charakteristikomis ir funkcijomis turi būti užtikrinamas lengvas orlaivio, jo naudojimo pobūdžio ir tikslo identifikavimas; be to, jomis turi būti užtikrinama, kad būtų laikomasi taikomų apribojimų, draudimų arba sąlygų, ypač susijusių su naudojimu konkrečiose geografinėse vietovėse, didesniu nei tam tikras nuotoliu nuo naudotojo arba tam tikrame absoliučiajame aukštyje.

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

Toliau nurodytų reikalavimų turi būti laikomasi, kad, naudojant bepiločius orlaivius, būtų užtikrinama žmonių žemėje ir kitų oro erdvės naudotojų deramo lygio sauga, prireikus atsižvelgiant į naudojimo rizikos lygį.

2.1. Tinkamumas skraidyti:

- (a) bepiločio orlaivio projektinės charakteristikos arba elementai turi būti tokie, kokie, remiantis įgyta patirtimi, yra saugūs naudotojui arba trečiosioms šalims žemėje arba ore;
- (b) bepiločio orlaivio produkto vientisumas turi būti proporcingas rizikai visomis tikėtinomis skrydžio sąlygomis;
- (c) bepilotis orlaivis turi būti saugiai valdomas ir prireikus manevruojamas visomis numatomomis naudojimo sąlygomis, įskaitant vienos arba tam tikrais atvejais kelių sistemų gedimo atvejais; būtina deramai atsižvelgti į

žmogiškuosius veiksnius, ypač į turimas žinias apie tuos veiksnius, nuo kurių priklauso saugus žmogaus naudojimas technologija.

- (d) Bepilotis orlaivis, įranga ir susijusi kilnojamoji įranga, įskaitant jėgainės sistemas ir įrangą, kuria nuotoliniu būdu valdomas bepilotis orlaivis, turi veikti taip, kaip tikimasi, visomis numatomomis naudojimo sąlygomis, neviršijant techninių parametų, pagal kuriuos orlaivis suprojektuotas, ir pakankamai juos viršijant;
- (e) Bepilotis orlaivis, įranga ir susijusi kilnojamoji įranga, įskaitant jėgainės sistemas ir įrangą, kuria nuotoliniu būdu valdomas bepilotis orlaivis – atskirai ir viena kitos atžvilgiu – turi būti suprojektuotos taip, kad gedimo tikimybė ir jo padarinių poveikis žmonėms žemėje ir kitiems oro erdvės naudotojams būtų proporcingi naudojimo rizikai, įvertintai pagal 4 straipsnio 2 dalyje nustatytus principus;
- (f) visa įranga, kurios reikia bepiločio orlaivio nuotoliniam valdymui, turi būti tokia, kad būtų galima lengviau vykdyti skrydį (įskaitant priemones, kuriomis užtikrinamas situacijos suvokimas) ir valdyti visas tikėtinas ir avarines situacijas;
- (g) už bepiločio orlaivio gamybą arba prekybą atsakinga organizacija turi pateikti bepiločio orlaivio naudotojui ir, o prireikus ir techninės priežiūros organizacijai informaciją apie naudojimo, kuriam bepilotis orlaivis suprojektuotas, rūšis, taip pat pateikti apribojimus ir informaciją, būtinus saugiam jo naudojimui, įskaitant naudojimo ir aplinkos apsaugos rodiklius, tinkamumo skraidyti apribojimus ir avarinių situacijų procedūras. Ši informacija pateikiama aiškiai, nuosekliai ir nedviprasmiškai. Bepiločio orlaivio, kurį galima naudoti be pažymėjimo arba deklaracijos, naudojimo charakteristikos turi būti ribotos, kad būtų laikomasi tokiame naudojimui taikomų oro erdvės taisyklių.
- (h) Bepiločių orlaivių, variklių ir oro sraigtų projektavimu užsiimančios organizacijos privalo imtis atsargumo priemonių, kad kuo labiau sumažintų pavojų, atsirandantį dėl išorinių ir vidinių bepiločio orlaivio ir jo sistemų sąlygų, kurios, kaip žinoma iš patirties, daro poveikį saugai. Prie šio reikalavimo priskiriama elektroninėmis priemonėmis užtikrinama apsauga nuo trukdžių.
- (i) Bepiločio orlaivio gamybos procesai, medžiagos ir komponentai turi lemti tinkamas ir atkuriamas savybes ir veikimo rodiklius, kurie atitiktų projektines charakteristikas.

2.2. Organizacijos

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

- (a) organizacija turi turėti visas savo darbo apimčiai būtinas priemones ir užtikrinti atitiktį esminiems reikalavimams ir jos veiklai aktualių atitinkamų išsamių taisyklių, nustatytų pagal 47 straipsnį, laikymąsi;
- (b) organizacija turi taikyti ir atnaujinti valdymo sistemą, kuria užtikrinama atitiktis susijusiems esminiems reikalavimams, valdyti saugos riziką ir stengtis nuolatos tobulinti šią sistemą; tokia valdymo sistema turi atitikti organizacijos veiklos rūšį ir dydį;

- (c) organizacija turi sukurti pranešimo apie įvykius sistemą, kuri būtų saugos valdymo sistemos dalis, kad prisidėtų prie nuolatinio saugos gerinimo tikslo. Pranešimų apie įvykius sistema turi atitikti Reglamentą (ES) Nr. 376/2014. Tokia pranešimo sistema turi atitikti organizacijos veiklos rūšį ir dydį.
- (d) organizacija prireikus turi sudaryti susitarimus su kitomis organizacijomis, siekdama užtikrinti nuolatinę atitiktį aktualiems esminiams reikalavimams.

2.3. Bepiločių orlaivių naudotojai

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

2.4. Naudojimas

Už bepiločio orlaivio naudojimą atsako naudotojas, jis turi imtis visų deramų priemonių, kad užtikrintų naudojimo saugą.

Skrydis turi būti vykdomas pagal pareigų vykdymui taikomus įstatymus, taisykles ir procedūras, nustatytus vietovei, oro erdvei, aerodromams arba objektams ir prireikus oro eismo valdymo / oro navigacijos paslaugų sistemoms, kuriais planuojama naudotis.

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

3. SU BEPILOČIAIS ORLAIVIAIS SUSIJĘ ESMINIAI APLINKOS APSAUGOS REIKALAVIMAI

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

X PRIEDAS.
Atitikmenų lentelė

Reglamentas (EB) Nr. 216/2008	Šis reglamentas
1 straipsnio 1 dalis	2 straipsnio 1 ir 2 dalys
1 straipsnio 2 dalis	2 straipsnio 3 dalis
1 straipsnio 3 dalis	2 straipsnio 5 dalis
2 straipsnis	1 straipsnis
3 straipsnis	3 straipsnis
4 straipsnio 1 dalies a punktas	2 straipsnio 1 dalies a punktas
4 straipsnio 1 dalies b punktas	2 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktis
4 straipsnio 1 dalies c punktas	2 straipsnio 1 dalies b punkto ii papunktis
4 straipsnio 1 dalies d punktas	2 straipsnio 1 dalies c punktas
4 straipsnio 2 dalis	2 straipsnio 2 dalis
4 straipsnio 3 dalis	2 straipsnio 1 dalies b ir c punktai
4 straipsnio 3a dalis	2 straipsnio 1 dalies d ir e punktai ir 2 dalis
---	2 straipsnio 6 dalis
4 straipsnio 3b dalis	2 straipsnio 7 dalis
4 straipsnio 3c dalis	2 straipsnio 1 dalies g punktas ir 2 dalis
4 straipsnio 4 ir 5 dalys	2 straipsnio 3 dalies d punktas
4 straipsnio 6 dalis	---
---	2 straipsnio 4 dalis
---	4 straipsnis
---	5 straipsnis
---	6 straipsnis
---	7 straipsnis
---	8 straipsnis

5 straipsnio 1, 2 ir 3 dalys	9–16 straipsniai
5 straipsnio 4 dalies a ir b punktai	17 straipsnio 2 dalis
5 straipsnio 4 dalies c punktas	17 straipsnio 1 dalies b punktas
---	17 straipsnio 1 dalies a punktas
5 straipsnio 5 dalis	18 straipsnis
5 straipsnio 6 dalis	4 straipsnis
6 straipsnis	9–11 straipsniai
7 straipsnio 1 ir 2 dalys	19 ir 20 straipsniai
8 straipsnio 4 dalis	21 straipsnis
7 straipsnio 3–7 dalys	22–25 straipsniai
8 straipsnio 1–3 dalys	26 straipsnis, 27 straipsnio 1 ir 2 dalys
---	27 straipsnio 3 dalis
8 straipsnio 5 dalis	28 straipsnis
8 straipsnio 6 dalis	4 straipsnis
8a straipsnio 1–5 dalys	29–34 straipsniai
8a straipsnio 6 dalis	4 straipsnis
8b straipsnio 1–6 dalys	35 straipsnis – 39 straipsnio 2 dalis
8b straipsnio 7 dalis	39 straipsnio 3 dalis ir 4 straipsnis
8c straipsnio 1–10 dalys	40–44 straipsniai
8c straipsnio 11 dalis	4 straipsnis
---	45–47 straipsniai
9 straipsnis	48–50 straipsniai
10 straipsnio 1–3 dalys	51 straipsnio 1 ir 2 dalys
---	51 straipsnio 3–5 dalys
10 straipsnio 4 dalis	51 straipsnio 6 dalis
---	51 straipsnio 7–9 dalys

10 straipsnio 5 dalis	51 straipsnio 10 dalis
---	52 straipsnis
---	53 straipsnis
---	54 straipsnis
---	55 straipsnis
11 straipsnio 1–3 dalys	56 straipsnio 1–3 dalys
11 straipsnio 4–5b dalys	---
11 straipsnio 6 dalis	56 straipsnio 4 dalis
12 straipsnio 1 dalis	57 straipsnis
12 straipsnio 2 dalis	---
13 straipsnis	58 straipsnis
14 straipsnio 1–3 dalys	59 straipsnis
14 straipsnio 4–7 dalys	60 straipsnis
15 straipsnis	61 straipsnis
16 straipsnis	62 straipsnis
---	63 straipsnis
17 straipsnis	64 straipsnis
18 straipsnis	65 straipsnio 1–5 dalys
19 straipsnis	65 straipsnio 1–5 dalys
20 straipsnis	66 straipsnis
21 straipsnis	67 straipsnis
22 straipsnio 1 dalis	65 straipsnio 6 dalis
22 straipsnio 2 dalis	65 straipsnio 7 dalis
22a straipsnis	68 straipsnis
22b straipsnis	69 straipsnis
23 straipsnis	70 straipsnio 1 ir 2 dalys

---	70 straipsnio 3 dalis
24 ir 54 straipsniai	73 straipsnis
25 straipsnis	72 straipsnis
26 straipsnis	74 straipsnis
---	75 straipsnis
---	76 straipsnis
27 straipsnio 1–3 dalys	77 straipsnio 1–3 dalys
---	77 straipsnio 4–6 dalys
---	78 straipsnis
---	79 straipsnis
---	80 straipsnis
28 straipsnio 1 ir 2 dalys	81 straipsnio 1 ir 2 dalys
---	81 straipsnio 3 dalis
28 straipsnio 3 ir 4 dalys	81 straipsnio 4 ir 5 dalys
29 straipsnio 1 ir 2 dalys	82 straipsnio 1 ir 2 dalys
29 straipsnio 3 dalis	---
30 straipsnis	83 straipsnis
31 straipsnis	84 straipsnis
32 straipsnio 1 dalis	108 straipsnio 3 dalis
32 straipsnio 2 dalis	108 straipsnio 5 dalis
33 straipsnis	85 straipsnio 1–5 dalys
---	85 straipsnio 6 dalis
34 straipsnio 1 dalis	86 straipsnio 1 ir 2 dalys
---	86 straipsnio 3 dalis
34 straipsnio 2 ir 3 dalys	86 straipsnio 4 ir 5 dalys
35 straipsnis	87 straipsnis

36 straipsnis	88 straipsnis
37 straipsnio 1–3 dalys	89 straipsnio 1–3 dalys
---	89 straipsnio 4 dalis
---	90 straipsnis
38 straipsnio 1–3 dalys	91 straipsnio 1–3 dalys
---	91 straipsnio 4 dalis
39 straipsnis	---
---	92 straipsnis
40 straipsnis	93 straipsnis
41 straipsnis	94 straipsnis
42 straipsnis	95 straipsnis
43 straipsnis	96 straipsnis
44 straipsnis	97 straipsnis
45 straipsnis	98 straipsnis
46 straipsnis	99 straipsnis
47 straipsnis	100 straipsnis
48 straipsnis	101 straipsnis
49 straipsnis	102 straipsnis
50 ir 51 straipsniai	103 straipsnis
52 straipsnio 1–3 dalys	104 straipsnis
52 straipsnio 4 dalis	65 straipsnio 6 dalis
53 straipsnio 1 ir 2 dalys	105 straipsnio 1 ir 2 dalys
53 straipsnio 3 dalis	65 straipsnio 6 dalis
54 straipsnis	73 straipsnis
55 straipsnis	71 straipsnis
56 straipsnis	106 straipsnis

57 straipsnis	107 straipsnis
58 straipsnio 1 ir 2 dalys	108 straipsnio 1 ir 2 dalys
58 straipsnio 3 dalis	108 straipsnio 4 dalis
58 straipsnio 4 dalis	121 straipsnio 2 dalis
59 straipsnio 1–4 dalys	109 straipsnio 1–4 dalys
---	109 straipsnio 5 dalis
59 straipsnio 5–11 dalys	109 straipsnio 6–12 dalys
60 straipsnis	110 straipsnis
61 straipsnis	111 straipsnis
---	112 straipsnis
62 straipsnis	113 straipsnis
63 straipsnis	114 straipsnis
64 straipsnio 1–5 dalys	115 straipsnio 1–5 dalys
---	115 straipsnio 6 dalis
65 straipsnis	116 straipsnis
65a straipsnis	---
---	117 straipsnis
66 straipsnis	118 straipsnis
---	119 straipsnis
67 straipsnis	---
68 straipsnis	120 straipsnis
---	121 straipsnio 1 dalis
58 straipsnio 4 dalis	121 straipsnio 2 dalis
69 straipsnis	----
---	122 straipsnis
---	123 straipsnis

---	124 straipsnis
---	125 straipsnis
---	126 straipsnis
70 straipsnis	127 straipsnis