Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

►**B** **EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 216/2008**

(2008. gada 20. februāris)

par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►**M1**	Komisijas Regula (EK) Nr. 690/2009 (2009. gada 30. jūlijs)	L 199	6	31.7.2009.
►**M2**	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1108/2009 (2009. gada 21. oktobris)	L 309	51	24.11.2009.
►**M3**	Komisijas Regula (ES) Nr. 6/2013 (2013. gada 8. janvāris)	L 4	34	9.1.2013.

▼B

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 216/2008

(2008. gada 20. februāris)

par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā pievienoto Komisijas paziņojumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ([1]),

apspriedušies ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ([2]),

tā kā:

(1) Civilajā aviācijā vienmēr būtu jānodrošina augsts un vienāds Eiropas pilsoņu aizsardzības līmenis, pieņemot kopīgus drošības noteikumus un veicot pasākumus, kas nodrošina Kopienas ražojumu, personu un organizāciju atbilstību minētajiem noteikumiem un noteikumiem, kas pieņemti, lai aizsargātu vidi. Iekšējā tirgū tam būtu jāveicina brīvu preču, personu un organizāciju apritie.

(2) Turklāt trešo valstu gaisa kuģi, ko ekspluatē, vai nu ielidojot teritorijā, uz ko attiecas Līgums, lidojot šādā teritorijā, vai izlidojot no tās, būtu attiecīgi jāuzrauga Kopienas līmenī saskaņā ar pilnvarām, kas paredzētas Konvencijā par starptautisko civilo aviāciju, kura parakstīta Čikāgā 1944. gada 7. decembrī ("Čikāgas konvencija") un kurai pievienojušās visas dalībvalstis.

(3) Čikāgas konvencija jau paredz minimālos standartus, lai nodrošinātu civilās aviācijas drošību un ar to saistītu vides aizsardzību. Ar Kopienas pamatprasībām un noteikumiem, kas pieņemti to īstenošanai, būtu jāpanāk, lai dalībvalstis izpildītu saistības, kas izriet no Čikāgas konvencijas, tostarp attiecībā uz trešām valstīm.

(4) Kopienai vajadzētu noteikt aeronavigācijas ražojumiem, daļām un ierīcēm, gaisa kuģa ekspluatācijā iesaistītajām personām un organizācijām, kā arī personām un ražojumiem, kas saistīti ar pilotu

([1]) OV C 185, 8.8.2006., 106. lpp.

([2]) Eiropas Parlamenta 2007. gada 14. marta Atzinums (OV C 301 E, 13.12.2007., 103. lpp.), Padomes 2007. gada 15. oktobra Kopējā nostāja (OV C 277 E, 20.11.2007., 8. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2007. gada 12. decembra Nostāja. Padomes 2008. gada 31. janvāra Lēmums.

▼B

apmācību un veselības pārbaudēm, piemērojamās galvenās prasības saskaņā ar Čikāgas konvencijas standartiem un tās atzīto praksi. Komisija būtu jāpilnvaro izstrādāt vajadzīgos īstenošanas noteikumus.

(5) Nebūtu pareizi attiecināt kopīgus noteikumus uz visiem gaisa kuģiem, jo īpaši uz gaisa kuģiem, kuru konstrukcija ir vienkārša vai kurus ekspluatē galvenokārt vietējos lidojumos, kā arī amatieru ražotiem gaisa kuģiem vai īpaši retiem gaisa kuģiem, vai gaisa kuģiem, kuru ir maz. Šādiem gaisa kuģiem būtu jāpaliek dalībvalstu reglamentējošā kontrolē, ar šo regulu neuzliekot citām dalībvalstīm nekādu pienākumu atzīt šādus valstu pasākumus. Tomēr būtu jāveic samērīgi pasākumi, lai kopumā pakāpeniski palielinātu amatieru aviācijas drošības līmeni. Jo īpaši būtu jāpievērš uzmanība lidmašīnām un helikopteriem, kam ir maza maksimāli pieļaujama pacelšanās masa un kas kļūst arvien jaudīgāki, kas var būt apritē visā Kopienā un ko ražo rūpnieciski. Tos tādēļ var labāk reglamentēt Kopienas līmenī, lai nodrošinātu vajadzīgo vienādo drošības un vides aizsardzības līmeni.

(6) Kopienas darbību apjoms būtu skaidri jānosaka, lai nepārprotami varētu identificēt personas, organizācijas un ražojumus, uz ko attiecas šī regula un tās īstenošanas noteikumi. Tāds apjoms būtu skaidri jānosaka, atsaucoties uz tādu gaisa kuģu sarakstu, kuriem šo regulu nepiemēro.

(7) Aeronavigācijas ražojumiem, daļām un ierīcēm, ekspluatantiem, kas iesaistīti aviācijas komercpārvadājumos, kā arī pilotiem un personām, ražojumiem un organizācijām, kas iesaistītas mācībās un veselības pārbaudēs, vajadzētu būt sertifikātam vai apliecībai, ja tie atzīti par atbilstīgiem pamatprasībām, kas jāparedz Kopienai saskaņā ar Čikāgas konvencijā paredzētajiem standartiem. Komisija būtu jāpilnvaro izstrādāt vajadzīgos īstenošanas noteikumus to nosacījumu izveidei, kurus piemēro sertifikātu izsniegšanai vai to aizstāšanai ar deklarāciju par spējām, ņemot vērā riskus, kas saistīti ar dažādiem ekspluatācijas tipiem, piemēram, dažiem aviācijas darbu veidiem un vietējiem lidojumiem ar maziem gaisa kuģiem.

(8) Darbībā, kas nav komerceksploatācija, ekspluatācijas un licencēšanas noteikumiem vajadzētu būt pielāgotiem gaisa kuģa sarežģītībai, un būtu jānosaka attiecīga definīcija.

(9) Ar amatierpilota apliecību saistītajām tiesībām saskaņā ar īstenošanas noteikumiem vajadzētu būt ierobežotām atkarībā no attiecīgās kvalifikācijas iegūšanai saņemtās apmācības.

(10) Lai sasniegtu Kopienas mērķus attiecībā uz preču, personu un pakalpojumu aprites brīvību, kā arī kopējās transporta politikas mērķus, dalībvalstīm bez papildu prasībām vai vērtēšanas būtu jāpieņem ražojumi, daļas un ierīces, organizācijas un personas, kas ir sertificētas saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas noteikumiem.

(11) Būtu jānodrošina pietiekama elastība rīcībai īpašos apstākļos, piemēram, steidzamos drošības pasākumos un neparedzētām vai ierobežotām ekspluatācijas vajadzībām. Būtu jāparedz sasniegt līdzvērtīgu drošības līmeni arī ar citiem līdzekļiem. Dalībvalstīm

▼B

vajadzētu būt tiesīgām piešķirt atbrīvojumus no šīs regulas prasībām un īstenošanas noteikumiem, ja vien šo atbrīvojumu joma ir stingri ierobežota un Kopiena tos attiecīgi kontrolē.

(12) Visas jomas, uz ko attiecas šī regula, jāsakārto labāk, lai konkrētus uzdevumus, ko pašlaik veic Kopienas vai valsts līmenī, var veikt viena specializēta ekspertu organizācija. Tāpēc Kopienas pašreizējā institucionālajā struktūrā un, ņemot vērā pašreizējo pilnvaru sadalījumu, jāizveido tehniskajos jautājumos neatkarīga un juridiski, administratīvi un finansiāli autonoma Eiropas Aviācijas drošības aģentūra ("Aģentūra"). Tālab ir vajadzīgs un ieteicams, lai tā ir Kopienas iestāde, kam ir juridiskas personas statuss un izpildes pilnvaras, kuras tai piešķirtas ar šo regulu.

(13) Saskaņā ar Kopienas institucionālo sistēmu par Kopienas tiesību aktu īstenošanu galvenokārt ir atbildīgas dalībvalstis. Tādēļ šajā regulā noteiktie sertificēšanas uzdevumi un regulas īstenošanas noteikumi ir jāveic valsts līmenī. Tomēr dažos skaidri noteiktos gadījumos Aģentūrai vajadzētu būt pilnvarotai veikt dažus sertificēšanas uzdevumus, kā noteikts šajā regulā. Šā paša iemesla dēļ Aģentūrai būtu jāļauj veikt vajadzīgos ar gaisa kuģu ekspluatāciju, gaisa kuģa apkalpes kvalifikāciju vai trešās valsts gaisa kuģa drošību saistītus pasākumus, ja tādējādi vislabāk var nodrošināt vienotību un sekmēt iekšējā tirgus darbību.

(14) Ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 ([1]) ieviesa Aģentūras pienākumu izziņot visu informāciju, kas var būt svarīga, lai atjauninātu Kopienas sarakstu par tiem gaisa pārvadātājiem, uz kuriem drošības apsvērumu dēļ attiecas darbības aizliegums Kopienā. Ja Aģentūra saskaņā ar šīs regulas noteikumiem atsakās piešķirt atļauju gaisa pārvadātājam, tai jānodod Komisijai visa informācija, kas ir šā atteikuma pamatā, lai minētā gaisa pārvadātāja nosaukumu var vajadzības gadījumā ierakstīt šajā sarakstā.

(15) Efektīva Kopienas civilās aviācijas lidojumu drošības shēmas darbība jomās, uz ko attiecas šī regula, prasa ciešāku Komisijas, dalībvalstu un Aģentūras savstarpēju sadarbību, lai konstatētu nedrošus apstākļus un vajadzības gadījumā veiktu koriģējošus pasākumus.

(16) Lidojumu drošības kultūras veicināšanai un reglamentējošas sistēmas pareizai darbībai jomās, uz ko attiecas šī regula, ir vajadzīgs, lai aculiecinieki spontāni ziņotu par incidentiem un atgadījumiem. Tādu ziņojumu sniegšana tiktu sekmēta, izveidojot

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2111/2005 (2005. gada 14. decembris) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti (OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.).

▼B

nerepresīvu vidi, un dalībvalstīm būtu jāveic attiecīgi pasākumi tādas informācijas un tās sniedzēju aizsardzībai.

(17) Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšana būtu jāveic steidzami – jo īpaši tad, ja tie saistīti ar nepilnībām gaisa kuģa konstrukcijā un/vai ekspluatācijā –, lai panāktu patērētāju uzticību gaisa transportam.

(18) Lai palīdzētu sasniegt šīs regulas mērķus drošības jomā, Kopienai būtu jāpiešķir pilnvaras noteikt finansiālas sankcijas Aģentūras izsniegto sertifikātu un atļauju īpašniekiem. Atbilstīgi Kopienas tiesiskajai kārtībai šādas finansiālas sankcijas pēc Aģentūras ieteikuma piemēro Komisija. Būtu jāuzsver, ka līdz ar šādu finansiālu sankciju ieviešanu Komisija varēs niansētāk, elastīgāk un samērīgāk reaģēt uz noteikumu pārkāpumiem, salīdzinot ar sertifikāta atņemšanu.

(19) Tā kā visi lēmumi, ko saskaņā ar šo regulu pieņēmusi Komisija, ir pakļaujami Eiropas Kopienu Tiesas pārskatīšanai saskaņā ar Līgumu, Tiesai saskaņā ar Līguma 229. pantu būtu jāpiešķir neierobežota jurisdikcija attiecībā uz lēmumiem, ar kuriem Komisija piesprież naudas sodus vai periodiskus kavējuma naudas maksājumus.

(20) Lai mazinātu arvien lielākas bažas par pasažieru veselību un labklājību lidojumu laikā, jāizstrādā tādas konstrukcijas gaisa kuģi, kas labāk aizsargā pasažieru veselību un drošību.

(21) Šīs regulas mērķus var efektīvi sasniegt, sadarbojoties ar trešām valstīm. Šādā gadījumā šīs regulas noteikumus un tās īstenošanas noteikumus var attiecīgi pielāgot ar nolīgumiem, ko Kopiena noslēdz ar šīm valstīm. Ja šādu nolīgumu nav, būtu tomēr jāatļauj dalībvalstīm attiecīgā Kopienas uzraudzībā atzīt apstiprinājumus, ko trešā valsts piešķīrusi ārvalstu ražojumiem, daļām un ierīcēm, organizācijām un darbiniekiem.

(22) Lai Aģentūra pienācīgi palīdzētu Kopienai, tai būtu jāļauj uzkrāt pieredzi visos civilās aviācijas lidojumu drošības un vides aizsardzības aspektos, uz ko attiecas šī regula. Tai būtu jāpalīdz Komisijai izstrādāt vajadzīgos tiesību aktus un būtu jāpalīdz dalībvalstīm un nozarei tos īstenot. Tai būtu jāspēj izdot sertificēšanas specifikācijas un norādes, būtu jāspēj sniegt tehniskus atzinumus un izsniegt sertifikātus, ja vajadzīgs, tai būtu jāpalīdz Komisijai pārraudzīt šīs regulas un tās īstenošanas noteikumu piemērošanu, un tai būtu jāsaņem vajadzīgās pilnvaras, lai izpildītu savus uzdevumus.

(23) Komisijai un dalībvalstīm vajadzētu būt pārstāvētām valdē, lai efektīvi kontrolētu Aģentūras darbību. Valdei būtu jāuztic vajadzīgās pilnvaras, lai izstrādātu budžetu, pārbaudītu tā izpildi, pieņemtu attiecīgus finanšu noteikumus, izstrādātu pārredzamas darba procedūras Aģentūras lēmumu pieņemšanai un ieceltu amatā izpilddirektoru. Ir arī ieteicams atļaut Aģentūrai veikt zinātniskās izpētes darbus un organizēt attiecīgu koordināciju ar

▼B

Komisiju un dalībvalstīm. Ir vēlams, lai Aģentūra palīdzētu Kopienai un tās dalībvalstīm starptautisko attiecību jomā, tostarp noteikumu saskaņošanā, apstiprinājumu atzīšanā un tehniskā sadarbībā, un lai tā būtu tiesīga veidot attiecīgas attiecības ar trešo valstu aeronavigācijas iestādēm un starptautiskām organizācijām, kas ir kompetentas jautājumos, uz ko attiecas šī regula.

(24) Lai nodrošinātu pārredzamību, ieinteresēto personu novērotājiem vajadzētu būt pārstāvētiem Aģentūras valdē.

(25) Sabiedrības interešu labad Aģentūrai darbībā, kas saistīta ar lidojumu drošību, jāpaļaujas tikai uz neatkarīgu ekspertīzi, stingri piemērojot šo regulu un noteikumus, ko tās īstenošanai pieņēmusi Komisija. Tālab visi ar lidojumu drošību saistīti Aģentūras lēmumi būtu jāpieņem tās izpilddirektoram, kuram vajadzētu būt plašām iespējām saņemt padomus un organizēt Aģentūras iekšējo darbu. Ja Aģentūrai tomēr jāaizstrādā tādu vispārēju noteikumu projekts, kas jāīsteno attiecīgas valsts iestādēm, dalībvalstīm vajadzētu būt iesaistītām lēmumu pieņemšanas procesā.

(26) Jānodrošina, lai personām, uz ko attiecas Aģentūras pieņemtie lēmumi, būtu pieejami nepieciešamie tiesiskās aizsardzības līdzekļi, kas atbilst īpašajām aviācijas nozares vajadzībām. Būtu jānosaka attiecīgs pārsūdzības mehānisms, lai izpilddirektora lēmumus varētu pārsūdzēt specializētā Apelācijas padomē, par kuras lēmumiem savukārt var iesniegt sūdzību Tiesā.

(27) Lai garantētu Aģentūras pilnīgu autonomiju un neatkarību, tai būtu jāpiešķir autonoms budžets, kura ieņēmumi lielākoties ir Kopienas iemaksas un sistēmas lietotāju veiktās maksas. Saņemtās finanšu iemaksas no dalībvalstīm, trešām valstīm vai citiem subjektiem nedrīkst negatīvi ietekmēt Aģentūras neatkarību un objektivitāti. Kopienas budžeta procedūra būtu jāpiemēro tiktāl, ciktāl tā attiecas uz Kopienas iemaksu un uz visām citām dotācijām, ko piešķir no Eiropas Savienības vispārējā budžeta. Finanšu pārskatu revīzija būtu jāveic Revīzijas palātai.

(28) Pirms izveido kādu vietēju Aģentūras biroju, būtu jāizstrādā vispārēji noteikumi, lai precizētu, kādas prasības jāievēro un kāds ieguldījums jāsniedz attiecīgajai dalībvalstij.

(29) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, izstrādāt un vienādi piemērot kopīgus noteikumus civilās aviācijas lidojumu drošības un vides aizsardzības jomā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka minētās rīcības Eiropas mēroga vai

▼B

iedarbības dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā lēmumā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai.

(30) Ir atzīts, ka būtu jāiesaista Eiropas valstis, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis, nodrošinot pareizu pārstāvību visas Eiropas mērogā, lai veicinātu civilās aviācijas lidojumu drošības uzlabošanu visā Eiropā. Eiropas valstis, kas noslēgušas nolīgumus ar Kopienu, lai pieņemtu un piemērotu Kopienas *acquis* jomā, uz ko attiecas šī regula, būtu jāiesaista tās darbā saskaņā ar nosacījumiem, par ko vienojas šajos nolīgumos.

(31) Vispārējs mērķis ir panākt, lai funkcijas un uzdevumus, tostarp funkcijas un uzdevumus, kas izriet no dalībvalstu sadarbības Apvienotajās aviācijas iestādēs, dalībvalstis nodotu Aģentūrai efektīvi, bez jebkādas pašreizējā augstā lidojumu drošības līmeņa pazemināšanas un neietekmējot negatīvi sertificēšanas grafikus. Vajadzētu pieņemt attiecīgus pasākumus, lai nodrošinātu vajadzīgo pāreju.

(32) Ar šo regulu nosaka kopīgus noteikumus civilās aviācijas jomā un izveido Eiropas Aviācijas drošības aģentūru. Tādējādi Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1592/2002 (2002. gada 15. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi ([1]) ar šo būtu jāatceļ.

(33) Ar šo regulu izveido atbilstīgu un vispārēju struktūru kopēju tehnisko prasību un administratīvu procedūru noteikšanai un īstenošanai civilās aviācijas jomā. Tādēļ attiecīgi būtu jāatceļ Padomes Regulas (EEK) Nr. 3922/91 (1991. gada 16. decembris) par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā ([2]) III pielikums un Padomes Direktīva 91/670/EEK (1991. gada 16. decembris) par personāla licenču savstarpēju pieņemšanu amata pienākumu pildīšanai civilajā aviācijā ([3]), neskarot ražojumu, personu un organizāciju sertificēšanu vai licencēšanu, kas jau veikta saskaņā ar minētajiem tiesību aktiem.

(34) Ar šo regulu izveido atbilstīgu un visaptverošu satvaru Kopienas lidostas izmantojošo trešo valstu gaisa kuģu drošībai. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/36/EK (2004. gada 21. aprīlis) par Kopienas lidostas izmantojošo trešo valstu gaisa kuģu drošību ([4]) tādējādi būtu jāatceļ noteiktā laikā un neskarot īstenošanas pasākumus attiecībā uz informācijas vākšanu, peronpārbaudi un apmaiņu ar informāciju.

(35) Šo regulu piemēros visās jomās, kas saistītas ar civilās aviācijas lidojumu drošību, pamatojoties uz turpmākiem Komisijas priekšlikumiem saskaņā ar Līgumu.

([1]) OV L 240, 7.9.2002., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 334/2007 (OV L 88, 29.3.2007., 39. lpp.).
([2]) OV L 373, 31.12.1991., 4. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 8/2008 (OV L 10, 12.1.2008., 1. lpp.).
([3]) OV L 373, 31.12.1991., 1. lpp.
([4]) OV L 143, 30.4.2004., 76. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005.

▼B

(36) Jāievieš attiecīgi pasākumi, lai nodrošinātu gan konfidenciālu lidojumu drošības datu vajadzīgo aizsardzību, gan sniegtu sabiedrībai pietiekamu informāciju, kas attiecas uz civilās aviācijas lidojumu drošības līmeni un ar to saistīto vides aizsardzību, ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1049/2001 (2001. gada 30. maijs) par publisku piekļuvi Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem [1] un attiecīgās valsts tiesību aktus. To lēmumu dēļ, ko Aģentūra pieņēmusi saskaņā ar minētās regulas 8. pantu, būtu jāiesniedz sūdzība ombudam vai jāceļ prasība Tiesā, attiecīgi saskaņā ar Līguma 195. un 230. pantu.

(37) Pasākumi, kas vajadzīgi, lai īstenotu šo regulu, būtu jāpieņem atbilstīgi Padomes Lēmumam 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību [2].

(38) Jo īpaši Komisijai būtu jāpiešķir pilnvaras pieņemt īstenošanas pasākumus lidojumderīgumam, gaisa kuģa lidojuma apkalpes licencēšanai un saistītiem apstiprinājumiem, gaisa kuģu ekspluatācijai, gaisa kuģiem, ko izmanto trešo valstu ekspluatanti, uzraudzībai un izpildei, kā arī noteikumus par Aģentūras maksām un atlīdzību. Šie pasākumi, kuri ir vispārēji un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus vai papildināt šo regulu, *inter alia*, iekļaujot jaunus nebūtiskus elementus, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā noteikto regulatīvo kontroles procedūru.

(39) Efektivitātes labad būtu jāsaīsina parastie regulatīvās kontroles procedūras termiņi, lai pielāgotu vides aizsardzības pamatprasības un lai pieņemtu īstenošanas noteikumus vides aizsardzībai.

(40) Steidzamības dēļ jāpiemēro steidzamības procedūra, kas paredzēta Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 6. punktā, lai Komisija pieņemtu lēmumu par pasākumiem, ko dalībvalstis veikušas, lai nekavējoties atrisinātu lidojumu drošības problēmu, kā arī par atkāpju apstiprinājumiem, ko lūgušas dalībvalstis,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

PRINCIPI

▼M2

1. pants

Darbības joma

1. Šī regula attiecas uz:

a) aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču projektēšanu, ražošanu, tehnisko apkopi un ekspluatāciju, kā arī uz personālu un organizācijām,

[1] OV L 145, 31.5.2001., 43. lpp.
[2] OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

▼M2

kas ir iesaistītas šādu ražojumu, daļu un ierīču projektēšanā, ražošanā un tehniskajā apkopē;

b) personālu un organizācijām, kas iesaistītas gaisa kuģa ekspluatācijā;

c) lidlauku projektēšanu, uzturēšanu un ekspluatāciju, kā arī uz tajā iesaistīto personālu un organizācijām un, neskarot Kopienas un valsts tiesību aktus par vides un zemes izmantošanas plānojumu, uz lidlauku apkārtnes aizsardzību;

d) lidlauka aprīkojuma projektēšanu, ražošanu un tehnisko apkopi, kā arī uz iesaistīto personālu un organizācijām;

e) gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu (*ATM/ANS*) sistēmu un komponenšu projektēšanu, ražošanu un tehnisko apkopi, kā arī uz iesaistīto personālu un organizācijām;

f) *ATM/ANS*, kā arī uz iesaistīto personālu un organizācijām.

2. Šo regulu nepiemēro:

a) šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā minētajiem ražojumiem, daļām, ierīcēm, personālam un organizācijām, ko izmanto militāros, muitas, policijas, meklēšanas un glābšanas, ugunsdzēsības, krasta apsardzes vai tamlīdzīgos darbos vai dienestos. Dalībvalstis apņemas nodrošināt, ka šādiem darbiem vai dienestiem pievērš pienācīgu uzmanību, ciktāl tas praktiski izdarāms, ievērojot šīs regulas mērķus;

b) šā panta 1. punkta c) un d) apakšpunktā minētajiem lidlaukiem vai to daļai, kā arī aprīkojumam, personālam un organizācijām, kurus kontrolē un ekspluatē bruņotie spēki;

c) tiem 1. punkta e) un f) apakšpunktā minētajiem *ATM/ANS* pakalpojumiem, tostarp sistēmām un komponentiem, personālam un organizācijām, kurus nodrošina vai dara pieejamus bruņotie spēki. Dalībvalstis apņemas nodrošināt, ka šā punkta a) apakšpunktā minētos gaisa kuģus vajadzības gadījumā nošķir no citiem gaisa kuģiem.

3. Attiecībā uz 2. punkta b) apakšpunktā minētajām sabiedrības lietošanai pieejamām bruņoto spēku telpām vai attiecībā uz 2. punkta c) apakšpunktā minētajiem pakalpojumiem, ko sabiedrībai sniedz bruņotie spēki, dalībvalstis pēc iespējas nodrošina tādu drošības līmeni, kas ir vismaz tikpat stingrs kā līmenis, kas vajadzīgs, lai izpildītu Va un Vb pielikumā minētās pamatprasības.

▼B

2. pants

Mērķi

1. Šīs regulas galvenais mērķis ir panākt un saglabāt vienādi augstu civilās aviācijas lidojumu drošības līmeni Eiropā.

2. Papildu mērķi jomās, uz kurām attiecas šī regula, ir šādi:

a) nodrošināt vienādi augstu vides aizsardzības līmeni;

▼B

b) veicināt brīvu preču, personu un pakalpojumu apriti;

c) sekmēt normatīvo un sertificēšanas procesu rentabilitāti un nepieļaut dublēšanos valsts un Eiropas līmenī;

d) palīdzēt dalībvalstīm izpildīt saistības, kas izriet no Čikāgas konvencijas, nodrošinot pamatu tās noteikumu kopīgai interpretācijai un vienādai noteikumu īstenošanai un nodrošinot, ka tās noteikumus pienācīgi ņem vērā šajā regulā un tās īstenošanai izstrādātajos noteikumos;

e) izplatīt Kopienas uzskatus par civilās aviācijas lidojumu drošības standartiem un noteikumiem visā pasaulē, izveidojot attiecīgu sadarbību ar trešām valstīm un starptautiskām organizācijām;

f) nodrošināt vienādus noteikumus visiem iekšējā aviācijas tirgus dalībniekiem.

3. Šā panta 1. un 2. punktā paredzēto mērķu sasniegšanas līdzekļi ir:

a) visu vajadzīgo tiesību aktu sagatavošana, pieņemšana un vienāda piemērošana;

b) sertifikātu, apliecību, apstiprinājumu vai citu ražojumiem piešķirto dokumentu atzīšana bez papildu prasībām saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas noteikumiem;

c) neatkarīgas Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (turpmāk "Aģentūra") izveide;

d) visu vajadzīgo tiesību aktu vienāda īstenošana, ko attiecīgas kompetences jomā veic dalībvalstu aviācijas iestādes un Aģentūra.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā:

a) "pastāvīga uzraudzība" ir uzdevumi, kas jāveic, lai pārliecinātos, ka nosacījumus, ar kādiem piešķirts sertifikāts, turpina izpildīt jebkurā tās derīguma laika brīdī, kā arī jebkuru drošības pasākumu veikšana;

b) "Čikāgas konvencija" ir Čikāgā 1944. gada 7. decembrī parakstītā Konvencija par starptautisko civilo aviāciju un tās pielikumi;

c) "ražojums" ir gaisa kuģis, dzinējs vai propelleris;

▼M2

d) "daļas un ierīces" ir visi instrumenti, aprīkojums, mehānismi, daļas, aparāti, piederumi, programmatūra vai papildierīces, tostarp sakaru iekārtas, ko izmanto vai ko paredzēts izmantot, ekspluatējot vai kontrolējot gaisa kuģi lidojumā; tas ietver gaisa kuģa korpusa, dzinēja vai propellera daļas vai aprīkojumu, ko izmanto, lai vadītu gaisa kuģi no zemes;

da) "*ATM/ANS* komponenti" ir jebkādas sastāvdaļas, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada

▼M2

10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) ([1]), 2. panta 19. punktā;

▼B

e) "sertificēšana" ir atzīšana jebkurā veidā, ka ražojums, daļa vai ierīce, organizācija vai persona atbilst attiecīgajām prasībām, tostarp šai regulai un tās īstenošanas noteikumiem, kā arī attiecīga sertifikāta izsniegšana, kas apliecina tādu atbilstību;

f) "kvalificēta vienība" ir struktūra, kam Aģentūra vai valsts aviācijas iestāde var uzticēt veikt konkrētu sertificēšanas uzdevumu, ko Aģentūra vai attiecīgas valsts aviācijas iestāde arī kontrolē un par ko tā atbild;

g) "sertifikāts" ir jebkurš apstiprinājums, apliecība vai cits dokuments, kas izdots sertificēšanas rezultātā;

▼M2

h) "ekspluatants" ir ikviena juridiska vai fiziska persona, kas ekspluatē vai vēlas ekspluatēt vienu vai vairākus gaisa kuģus vai vienu vai vairākus lidlaukus;

▼B

i) "komerceksploatācija" ir gaisa kuģa jebkura ekspluatācija, saņemot par to atalgojumu vai citu mantisku atlīdzību, kas ir sabiedrībai pieejama vai, ja šī ekspluatācija nav sabiedrībai pieejama – ko veic saskaņā ar līgumu, kurš noslēgts starp ekspluatantu un klientu, ja ekspluatants nav klienta pārvaldībā;

j) "sarežģīts ar dzinēju darbināms gaisa kuģis" ir:

   i) lidmašīna:

      — kuras maksimāli pieļaujamā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5 700 kg, vai

      — kuras maksimālā sertificētā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir vairāk nekā deviņpadsmit, vai

      — kas sertificēta ekspluatācijai ar apkalpi, kurā ir vismaz 2 piloti, vai

      — kur uzstādīts turbodzinējs(-i) vai vairāk par vienu turbopropelleru dzinēju;

   ii) sertificēts helikopters:

      — ar maksimāli pieļaujamo pacelšanās masu, kas pārsniedz 3 175 kg, vai

      — ar vairāk par deviņām maksimāli pieļaujamo pasažieru sēdvietām, vai

      — kuru ekspluatē apkalpe vismaz divu pilotu sastāvā; vai

   iii) gaisa kuģis ar tiltrotoru;

k) "lidojumu simulācijas trenažieru iekārtas" ir jebkuras iekārtas, kas uz zemes simulē lidojuma apstākļus; tādas iekārtas ir lidojumu trenažieri, lidojuma trenažieru iekārtas, lidojumu un navigācijas procedūru trenažieri un vienkāršās instrumentālās lidojumu trenažieru iekārtas;

([1]) OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

▼B

l) “kvalifikācijas atzīme” ir apliecībā norādīts atzinums, kurā izklāstītas tiesības, īpaši nosacījumi vai ierobežojumi, kas attiecas uz apliecību;

▼M2

m) “lidlauks” ir noteikta zemes teritorija vai ūdens akvatorija (ietverot jebkuras ēkas, ierīces vai iekārtas), vai nostiprināta, atklātā jūrā nostiprināta vai peldoša konstrukcija, kuru pilnībā vai daļēji izmanto, lai gaisa kuģis nolaistos, paceltos un pārvietotos uz zemes;

n) “lidlauka aprīkojums” ir visas iekārtas, aparāti, piederumi, programmatūra vai papildierīces, ko izmanto vai ko paredzēts izmantot, lai sekmētu gaisa kuģa ekspluatāciju lidlaukā;

o) “perons” ir noteikts laukums, kas paredzēts gaisa kuģu novietošanai, pasažieru izkāpšanai un iekāpšanai, pasta un kravas iekraušanai, degvielas uzpildīšanai, stāvēšanai vai tehniskajai apkopei;

p) “perona vadības dienests” ir uz perona nodrošināta apkalpošana gaisa kuģu un transportlīdzekļu darbības un kustības vadībai;

q) “*ATM/ANS*” ir gaisa satiksmes pārvaldības funkcijas, kā definēts Regulas (EK) Nr. 549/2004 2. panta 10. punktā, aeronavigācijas pakalpojumi, kā definēts minētās regulas 2. panta 4. punktā, un pakalpojumi, kas ietver datu ieguvi un apstrādi un datu noformēšanu un nosūtīšanu vispārējās gaisa satiksmes dalībniekiem bīstamībkritiskas aeronavigācijas vajadzībām;

r) “*ATM/ANS* sistēma” ir jebkāda drošības aprīkojuma un sistēmu (atbilstīgi definīcijai Regulas (EK) Nr. 549/2004 2. panta 39. punktā) kombinācija;

s) “lidojuma informācijas pakalpojums” ir pakalpojums, kas ietver informācijas un konsultāciju sniegšanu drošai un efektīvai lidojumu veikšanai.

▼B

II NODAĻA

PAMATPRASĪBAS

4. pants

Pamatprincipi un piemērojamība

1. Gaisa kuģi, tostarp visi uzstādītie ražojumi, daļas un ierīces, kuri ir:

a) konstruēti vai izgatavoti organizācijā, kam Aģentūra vai dalībvalsts nodrošina drošības uzraudzību;

b) reģistrēti dalībvalstī, ja vien to normatīvā drošības uzraudzība nav deleģēta trešai valstij un tos neizmanto Kopienas ekspluatants;

c) reģistrēti trešā valstī un ko izmanto ekspluatants, kura darbības uzraudzību nodrošina dalībvalsts, vai ko, ielidojot vai lidojot Kopienā, vai izlidojot no tās, izmanto ekspluatants, kurš veic uzņēmējdarbību vai dzīvo Kopienā; vai

▼B

d) reģistrēti trešā valstī vai dalībvalstī, kas deleģējusi normatīvo drošības uzraudzību trešai valstij, un kurus trešās valsts ekspluatants izmanto, ielidojot vai lidojot Kopienā, vai izlidojot no tās;

atbilst šajā regulā ietvertajām prasībām.

2. Personāls, kas iesaistīts 1. punkta b), c) vai d) apakšpunktā minēta gaisa kuģa ekspluatācijā, atbilst šajā regulā ietvertajām prasībām.

3. Šā panta 1. punkta b), c) vai d) apakšpunktā minēta gaisa kuģa ekspluatācija atbilst šajā regulā ietvertajām prasībām.

▼M2

3.a Tie lidlauki, tostarp to aprīkojums, kuri atrodas teritorijā, uz ko attiecas Līgums, un kuri ir pieejami publiskai lietošanai un apkalpo gaisa kuģus, kas veic komercpārvadājumus, un kuros darbības nodrošina, izmantojot instrumentālās pieejas vai izlidošanas procedūras, un

a) kuros ir izbūvēti 800 metru gari vai garāki skrejceļi; vai

b) kuri apkalpo tikai helikopterus,

atbilst šajā regulā ietvertajām prasībām. Personāls un organizācijas, kas iesaistītas šo lidlauku ekspluatācijā, atbilst šajā regulā ietvertajām prasībām.

3.b Atkāpjoties no 3.a punkta, dalībvalstis no šīs regulas noteikumiem var izlemt atbrīvot lidlauku, kurā:

— apkalpo ne vairāk kā 10 000 pasažieru gadā, un

— kurā veic ne vairāk kā 850 ar kravu saistītu pārvietošanas darbību gadā.

Ja šāds dalībvalstu noteikts atbrīvojums neatbilst vispārējiem šīs regulas drošības mērķiem vai jebkurai citai Kopienas tiesību normai, Komisija saskaņā ar 65. panta 7. punktā minēto drošības kārtību pieņem lēmumu neatļaut atbrīvojumu. Tādā gadījumā attiecīgā dalībvalsts atbrīvojumu atceļ.

3.c *ATM/ANS* pakalpojumi, ko sniedz tādas teritorijas gaisa telpā, uz kuru attiecas Līgums, un pārējā gaisa telpā, ja dalībvalstis piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula) ([1]) saskaņā ar minētās regulas 1. panta 3. punktu, atbilst šajā regulā ietvertajām prasībām. Sistēmas un komponenti, personāls un organizācijas, kas iesaistītas šādu *ATM/ANS* pakalpojumu sniegšanā, atbilst šajā regulā ietvertajām prasībām.

▼B

4. Šā panta 1. punkts neattiecas uz II pielikumā minētajiem gaisa kuģiem.

5. Šā panta 2. un 3. punkts neattiecas uz II pielikumā minētajiem gaisa kuģiem, izņemot tā a) punkta ii) apakšpunktā, d) punktā un h) punktā minētos gaisa kuģus, ja tos izmanto aviācijas komercpārvadājumos.

6. Šī regula neskar trešo valstu tiesības, kā paredzēts starptautiskās konvencijās, jo īpaši Čikāgas konvencijā.

([1]) OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.

▼B

5. pants

Lidojumderīgums

1. Gaisa kuģi, kas minēti 4. panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunktā, atbilst visām I pielikumā paredzētajām pamatprasībām attiecībā uz lidojumderīgumu.

2. Regulas 4. panta 1. punkta b) apakšpunktā minēto gaisa kuģu un tajos uzstādītu ražojumu, daļu un ierīču atbilstību nosaka saskaņā ar turpmāk minēto.

a) Ražojumiem ir tipa sertifikāts. Tipa sertifikātu, minētā tipa sertifikāta grozījumu apliecinājumu, tostarp papildu tipa sertifikātu izsniedz, ja pretendents ir pierādījis, ka ražojums atbilst tipa sertificēšanas pamatam, kā noteikts 20. pantā un kas izveidots, lai nodrošinātu atbilstību 1. punktā minētajām pamatprasībām, un ja tam nav pazīmju vai tehnisku raksturojumu, kuru dēļ ražojuma ekspluatācija kļūst nedroša. Tipa sertifikāts attiecas uz ražojumu, ietverot visas daļas un ierīces, kas tur uzstādītas.

▼M2

b) šā panta 5. punktā minētajos pasākumos var būt paredzēta prasība par daļu un ierīču sertificēšanu. Daļām un ierīcēm sertifikātus izdod tad, ja pretendents ir pierādījis, ka šīs daļas un ierīces atbilst sīki izstrādātām lidojumderīguma specifikācijām, kas sagatavotas, lai nodrošinātu atbilstību 1. punktā minētajām pamatprasībām;

c) gaisa kuģi ekspluatē tikai tad, ja tam ir derīgs lidojumderīguma sertifikāts. Sertifikātu izdod, ja pretendents ir pierādījis, ka gaisa kuģis atbilst konstrukcijas tipam, kas apstiprināts gaisa kuģa tipa sertifikātā, un ka attiecīgie dokumenti, pārbaudes un testi apliecina, ka gaisa kuģis ir ekspluatācijai drošā stāvoklī. Šis lidojumderīguma sertifikāts ir spēkā tikmēr, kamēr tas nav pārtraukts, anulēts vai izbeigts, un tikmēr, kamēr gaisa kuģim veic tehnisko apkopi atbilstīgi pamatprasībām attiecībā uz pastāvīgu lidojumderīgumu, kā izklāstīts I pielikuma 1.d punktā, un atbilstīgi pasākumiem, kas pieņemti saskaņā ar 5. punktu;

▼B

d) Organizācijas, kas atbild par ražojumu, daļu un ierīču tehnisko apkopi, pierāda spējas un līdzekļus izpildīt pienākumus, kas saistīti ar to tiesībām. Ja nav pieņemts citādi, šīs spējas un līdzekļus atzīst, izsniedzot organizācijas apstiprinājumu. Tiesības, kas piešķirtas apstiprinātai organizācijai, un apstiprinājuma darbības jomu precizē apstiprinājuma noteikumos.

e) Organizācijas, kas atbild par ražojumu, daļu un ierīču konstrukciju un izgatavošanu, pierāda spējas un līdzekļus izpildīt pienākumus, kas saistīti ar to tiesībām. Ja nav pieņemts citādi, šīs spējas un līdzekļus atzīst, izsniedzot organizācijas apstiprinājumu. Tiesības, kas piešķirtas apstiprinātai organizācijai, un apstiprinājuma darbības jomu precizē apstiprinājuma noteikumos.

▼B

Turklāt:

f) Var prasīt, lai personālam, kas atbild par ražojuma, daļas vai ierīces izlaišanu pēc tehniskās apkopes, būtu attiecīgs sertifikāts (“personāla sertifikāts”).

g) Tehniskās apkopes mācību organizāciju spējas izpildīt pienākumus, kas saistīti ar to tiesībām attiecībā uz f) apakšpunktā minēto sertifikātu izsniegšanu, var atzīt, izsniedzot apstiprinājumu.

3. Gaisa kuģi, kas minēti 4. panta 1. punkta a) apakšpunktā, un visi tiem uzstādītie ražojumi, daļas un ierīces atbilst šā panta 2. punkta a), b) un e) apakšpunktam.

4. Atkāpjoties no 1. un 2. punkta,

a) lidojumu atļauju var izdot, ja ir pierādīts, ka gaisa kuģis var droši veikt lidojumu parastos apstākļos. To izsniedz ar attiecīgiem ierobežojumiem, jo īpaši, lai aizsargātu trešo personu drošību;

b) ierobežotu lidojumderīguma sertifikātu var izdot gaisa kuģim, kam tipa sertifikāts nav izdots saskaņā ar 2. punkta a) apakšpunktu. Tādā gadījumā pierāda, ka gaisa kuģis atbilst īpašām lidojumderīguma specifikācijām, un atkāpes no pamatprasībām, kas minētas 1. punktā, tomēr nodrošina pietiekamu drošību attiecībā uz izmantošanas mērķi. Gaisa kuģus, kas atbilst tādu ierobežotu sertifikātu saņemšanas kritērijiem, un tādu gaisa kuģu izmantošanas ierobežojumus nosaka saskaņā ar pasākumiem, kas minēti 5. punktā;

c) ja ierobežotam lidojumderīguma sertifikātam atbilstīgu viena un tā paša tipa gaisa kuģu skaits to pieļauj, var izdot ierobežotu tipa sertifikātu, un tad izveido attiecīgu tipa sertificēšanas bāzi.

5. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šā panta elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 65. panta 4. punktā. Šie pasākumi jo īpaši precizē:

a) nosacījumus, kā izveido un dara pretendentam zināmu tipa sertificēšanas pamatu, ko piemēro ražojumam;

b) nosacījumus, ar kādiem izstrādā un dara pretendentam zināmas sīki izstrādātas lidojumderīguma specifikācijas, ko piemēro daļām un ierīcēm;

c) nosacījumus, kā izstrādā un dara pretendentam zināmas konkrētas lidojumderīguma specifikācijas, ko piemēro gaisa kuģiem, kuri atbilst ierobežota lidojumderīguma sertifikāta saņemšanas kritērijiem;

d) nosacījumus, kā publicē un izplata obligātu informāciju, lai nodrošinātu ražojumu pastāvīgu lidojumderīgumu;

▼B

e) nosacījumus, ar kādiem izsniedz, uztur spēkā, groza, pārtrauc un anulē tipa sertifikātus, ierobežotus tipa sertifikātus, tipa sertifikātu grozījumu apstiprinājumus, individuālus lidojumderīguma sertifikātus, ierobežotus lidojumderīguma sertifikātus, lidojumu atļaujas un sertifikātus ražojumiem, daļām vai ierīcēm, tostarp:

i) nosacījumus attiecībā uz šo sertifikātu derīguma laiku un nosacījumus šo sertifikātu atjaunošanai, ja noteikts ierobežots derīguma laiks;

ii) ierobežojumus, ko piemēro, izsniedzot lidojumu atļauju. Šiem ierobežojumiem jo īpaši būtu jāattiecas uz:

— lidojuma mērķi,

— gaisa telpu, ko izmanto lidojumam,

— gaisa kuģa apkalpes kvalifikāciju,

— tādu personu pārvadājumiem, kas neietilpst gaisa kuģa apkalpē;

iii) gaisa kuģus, kas atbilst ierobežotu lidojumderīguma sertifikātu saņemšanas kritērijiem, un ar tiem saistītos ierobežojumus;

iv) minimālo mācību programmu tehniskās apkopes sertificēšanas personāla gaisa kuģa tipa kvalifikācijai, lai nodrošinātu atbilstību 2. punkta f) apakšpunktam;

v) minimālo mācību programmu pilota gaisa kuģa tipa kvalifikācijai un ar to saistīto trenažieru kvalifikācijai, lai nodrošinātu atbilstību 7. pantam;

vi) vispārēju minimālo iekārtu sarakstu pēc vajadzības un papildu lidojumderīguma specifikācijas konkrēta tipa ekspluatācijai, lai nodrošinātu atbilstību 8. pantam;

f) nosacījumus, ar kādiem izsniedz, uztur spēkā, groza, pārtrauc vai anulē organizāciju apstiprinājumus, kas vajadzīgi saskaņā ar 2. punkta d), e) un g) apakšpunktu, kā arī apstākļus, kādos tādi apstiprinājumi nav jāprasa;

g) nosacījumus, ar kādiem izsniedz, uztur spēkā, groza, pārtrauc vai anulē personāla sertifikātus, kas vajadzīgas saskaņā ar 2. punkta f) apakšpunktu;

h) sertifikātu turētāju pienākumus;

i) kā pierādīt atbilstību pamatprasībām attiecībā uz 1. punktā minētajiem gaisa kuģiem, uz ko neattiecas 2. vai 4. punkts;

j) kā pierādīt 4. panta 1. punkta c) apakšpunktā minēto gaisa kuģu atbilstību pamatprasībām.

6. Pieņemot 5. punktā minētos pasākumus, Komisija īpaši rūpējas, lai tie:

a) atbilstu jaunākajiem sasniegumiem un paraugpraksei lidojumderīguma jomā;

b) ņemtu vērā visā pasaulē gūtu pieredzi gaisa kuģu ekspluatācijā, kā arī zinātnes un tehnikas attīstību;

c) ļautu tūlīt reaģēt uz konstatētiem negadījumu un nopietnu starpgadījumu cēloņiem;

▼B

d) attiecībā uz 4. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētajiem gaisa kuģiem tie nenoteiktu prasības, kas ir pretrunā dalībvalstu saistībām Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā ("*ICAO*").

6. pants

Vides aizsardzības pamatprasības

▼M3

1. Ražojumi, daļas un ierīces atbilst vides aizsardzības prasībām, kas paredzētas Čikāgas konvencijas 16. pielikuma I sējuma 10. grozījumā un II sējuma 7. grozījumā, ko piemēro no 2011. gada 17. novembra, izņemot attiecībā uz 16. pielikuma papildinājumiem.

▼B

2. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus 1. punktā minēto prasību elementus, lai tas atbilstu Čikāgas konvencijas un tās pielikumu turpmākiem grozījumiem, kuri stājas spēkā pēc šīs regulas pieņemšanas un kļūst piemērojami visās dalībvalstīs, ciktāl šādi pielāgojumi nepaplašina šīs regulas darbības jomu, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 65. panta 5. punktā.

3. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus 1. punktā minēto prasību elementus, tos papildinot, vajadzības gadījumā izmantojot 1. punktā minēto pielikuma saturu, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 65. panta 5. punktā.

7. pants

Piloti

1. Piloti, kas iesaistīti 4. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā minēto gaisa kuģu ekspluatācijā, kā arī lidojumu simulācijas trenažieri, personas un organizācijas, kas iesaistītas šo pilotu mācībās, testēšanā, pārbaudēs un veselības vērtēšanā, atbilst attiecīgajām III pielikumā paredzētajām pamatprasībām.

2. Izņemot tad, kad notiek apmācība, persona var darboties kā pilots tikai tad, ja tai ir veicamajai darbībai atbilstīga apliecība un medicīnas apliecība.

Personai izsniedz apliecību tikai tad, ja tā atbilst noteikumiem, kas izstrādāti, lai nodrošinātu atbilstību pamatprasībām teorētisko un valodas zināšanu, prasmju un pieredzes jomā, kā izklāstīts III pielikumā.

Personai izsniedz medicīnas izziņu tikai tad, ja tā atbilst noteikumiem, kas izstrādāti, lai nodrošinātu atbilstību veselības pārbaudes izturēšanas pamatprasībām, kā izklāstīts III pielikumā. Šo medicīnas izziņu var izdot personas, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes, vai aviācijas medicīnas centri.

▼B

Neatkarīgi no trešās daļas amatierpilota apliecības gadījumā terapeits, kam ir pietiekami sīkas zināšanas par pretendenta slimību vēsturi, saskaņā ar sīki izstrādātiem īstenošanas noteikumiem, kuri pieņemti saskaņā ar 65. panta 3. punktā minēto kārtību, var – ja attiecīgas valsts tiesību akti to atļauj – darboties kā persona, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes; ar šiem īstenošanas noteikumiem nodrošina drošības līmeņa uzturēšanu.

Pilotam izdotajā apliecībā un medicīnas izziņā norāda pilotam piešķirtās tiesības vai apliecības darbības jomu.

Otrās un trešās daļas prasības var izpildīt, akceptējot apliecības un medicīnas izziņas, kas izdotas trešās valstīs vai trešo valstu vārdā, ciktāl šie dokumenti attiecas uz pilotiem, kas iesaistīti 4. panta 1. punkta c) apakšpunktā minēto gaisa kuģu ekspluatācijā.

3. Pilotu mācību organizāciju un aviācijas medicīnas centru spējas izpildīt pienākumus, kas saistīti ar to tiesībām izdot apliecības un medicīnas izziņas, atzīst, izsniedzot apstiprinājumu.

Pilotu mācību organizācijām un aviācijas medicīnas centriem izsniedz apstiprinājumu, ja tie atbilst noteikumiem, kas izstrādāti, lai nodrošinātu atbilstību attiecīgām III pielikumā paredzētām pamatprasībām.

Apstiprinājumā norāda ar apstiprinājumu piešķirtās tiesības.

▼M2

4. Katrai lidojumu simulācijas trenažieru iekārtai, ko izmanto pilotu apmācībām, ir vajadzīgs sertifikāts. Sertifikātu izsniedz, ja pretendents ir pierādījis, ka trenažieris atbilst noteikumiem, kas izstrādāti, lai nodrošinātu atbilstību attiecīgām III pielikumā paredzētajām pamatprasībām.

▼B

5. Personām, kas ir atbildīgas par mācību lidojumu vai mācību lidojumu trenažieros nodrošināšanu vai pilotu prasmju izvērtēšanu, un personām, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes, ir attiecīgs sertifikāts. Šādu sertifikātu izsniedz, ja pierāda, ka attiecīgā persona atbilst noteikumiem, kas izstrādāti, lai nodrošinātu atbilstību attiecīgām III pielikumā paredzētām pamatprasībām.

Sertifikātā norāda ar sertifikātu piešķirtās tiesības.

6. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šā panta elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 65. panta 4. punktā. Ar šiem pasākumiem jo īpaši precizē:

a) dažādās pilotu apliecību kvalifikācijas atzīmes un medicīnas apliecības, kas atbilst dažādu veidu darbībām;

b) nosacījumus, kā izsniedz, uztur spēkā, groza, ierobežo, pārtrauc vai anulē apliecības, apliecību kvalifikācijas atzīmes, medicīnas izziņas, 2., 3., 4. un 5. punktā minētos apstiprinājumus un sertifikātus, kā arī apstākļus, kādos šādi sertifikāti un apstiprinājumi nav jāpieprasa;

c) apliecību, apliecību kvalifikāciju atzīmju, medicīnas izziņu, 2., 3., 4. un 5. punktā minēto apstiprinājumu un sertifikātu turētāju tiesības un pienākumus;

d) nosacījumus, kā pārvērš spēkā esošas attiecīgas valsts pilotu apliecības un attiecīgas valsts aviācijas inženieru apliecības pilotu apliecībās, kā arī nosacījumus, kā pārvērš attiecīgas valsts medicīnas izziņas vispārēji atzītās medicīnas izziņās;

▼B

e) neskarot saskaņā ar 12. pantu noslēgtus divpusējus nolīgumus – nosacījumus, kā atzīst trešo valstu izdotas apliecības;

f) kā II pielikuma a) punkta ii) apakšpunktā, d) punktā un f) punktā minēto gaisa kuģu, ja tos izmanto gaisa komercpārvadājumos, piloti atbilst attiecīgām III pielikumā paredzētām pamatprasībām.

7. Pieņemot 6. punktā paredzētos pasākumus, Komisija īpaši rūpējas par to, lai tie atspoguļotu jaunākos sasniegumus, tostarp paraugpraksi un zinātniskos un tehniskos sasniegumus pilotu apmācību jomā.

Tādi pasākumi ietver arī noteikumus par to, kā izdot jebkura tipa pilotu apliecības un kvalifikācijas atzīmes, kas vajadzīgas saskaņā ar Čikāgas konvenciju, kā arī amatierpilota apliecības, kas saistītas ar nekomerciālām darbībām, kurās izmanto gaisa kuģus, kam maksimāli pieļaujamā sertificētā pacelšanās masa ir 2 000 kg vai mazāka un kas neatbilst nevienam no 3. panta j) punktā minētajiem kritērijiem.

8. pants

Gaisa kuģu ekspluatācija

▼M2

1. Šīs regulas 4. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā minēto gaisa kuģu ekspluatācija atbilst IV pielikumā un, attiecīgā gadījumā, Vb pielikumā paredzētajām pamatprasībām.

▼B

2. Ja īstenošanas noteikumos nav noteikts citādi, ekspluatanti, kas iesaistīti komerceksploatācijā, pierāda spējas un līdzekļus veikt ar savām tiesībām saistīto pienākumu izpildi. Šīs spējas un līdzekļus atzīst, izsniedzot apliecību. Apliecībā norāda ekspluatantam piešķirtās tiesības un ekspluatācijas darbības jomu.

3. Ja īstenošanas noteikumos nav paredzēts citādi, ekspluatanti, kuri iesaistīti sarežģītu ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu ekspluatācijā, kas nav komerceksploatācija, deklarē spējas un līdzekļus veikt ar šā gaisa kuģa ekspluatāciju saistītus pienākumus.

4. Gaisa kuģa salona apkalpe, kas iesaistīta 4. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā minēta gaisa kuģa ekspluatācijā, atbilst IV pielikumā paredzētajām pamatprasībām. Tiem, kas ir iesaistīti komerceksploatācijā, ir apliecība, kā sākotnēji norādīts OPS 1.1005 d) punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1899/2006 (2006. gada 12. decembris), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 ([1]); pēc attiecīgās dalībvalsts ieskatiem tādu apliecību var izdot apstiprināti ekspluatanti vai mācību organizācijas.

5. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šā panta elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 65. panta 4. punktā. Šie pasākumi jo īpaši precizē:

([1]) OV L 377, 27.12.2006., 1. lpp.

▼M2

a) nosacījumus, ar kādiem ekspluatē gaisa kuģi saskaņā ar IV pielikumā un, attiecīgā gadījumā, Vb pielikumā paredzētajām pamatprasībām;

▼B

b) nosacījumus, ar kādiem izsniedz, uztur spēkā, groza, ierobežo, pārtrauc vai anulē 2. punktā minētās apliecības, kā arī apstākļus, kādos sertifikātu aizstāj ar deklarāciju par ekspluatanta spējām un līdzekļiem veikt ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistītus pienākumus;

c) sertifikātu turētāju tiesības un pienākumus;

d) nosacījumus un procedūras 3. punktā minēto ekspluatantu deklarācijai un šo ekspluatantu uzraudzībai, kā arī apstākļus, kādos deklarāciju aizstāj ar pierādījumu par spējām un līdzekļiem veikt pienākumus, kas saistīti ar ekspluatanta tiesībām, kuras atzītas, izsniedzot apliecību;

e) nosacījumi, saskaņā ar kuriem izsniedz, saglabā, groza, ierobežo, aptur vai anulē 4. punktā minēto apkalpes locekļa apliecību;

f) apstākļus, kādos drošības interesēs ekspluatāciju aizliedz, ierobežo vai uz to attiecina konkrētus nosacījumus;

▼M2

g) kā II pielikuma a) punkta ii) apakšpunktā, d) punktā un h) punktā minēto gaisa kuģu, ja tos izmanto gaisa komercpārvadājumos, ekspluatācija atbilst attiecīgām IV pielikumā un, attiecīgā gadījumā, Vb pielikumā paredzētajām pamatprasībām.

▼B

6. Pasākumi, kas minēti 5. punktā:

— atspoguļo jaunākos sasniegumus un paraugpraksi lidojumderīguma jomā,

— definē dažādu gaisa kuģu tipu ekspluatāciju un pieļauj attiecīgu tādu prasību un atbilstības pierādījumu piemērošanu, kas ir samērīgi ar darbību sarežģītību un ar riskiem, kuri ar tām ir saistīti,

— ņem vērā visā pasaulē gūtu pieredzi gaisa kuģu ekspluatācijā, kā arī zinātnes un tehnikas attīstību,

— attiecībā uz gaisa komercpārvadājumiem, un neskarot iepriekšējo ievilkumu, attiecīgos noteikumus vispirms izstrādā, pamatojoties uz Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikumā minētajām kopējām tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām,

— pamatojas uz riska novērtējumu un ir samērīgi ar ekspluatācijas apjomu un darbības jomu,

— ļauj tūlīt reaģēt uz konstatētiem aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu cēloņiem,

▼B

— attiecībā uz 4. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētajiem gaisa kuģiem neparedz prasības, kas ir pretrunā dalībvalstu *ICAO* saistībām,

▼M2

— ņem vērā ar *ATM/ANS* saistītos drošības aspektus,

8.a pants

Lidlauki

1. Lidlauki un lidlauku aprīkojums, kā arī lidlauku ekspluatācija atbilst Va pielikumā un, attiecīgā gadījumā, Vb pielikumā noteiktajām pamatprasībām.

2. Lidlauku, lidlauku aprīkojuma un lidlauku ekspluatācijas atbilstību pamatprasībām nosaka šādi:

a) katram lidlaukam ir vajadzīgs sertifikāts. Sertifikātu un minētā sertifikāta grozījumu apliecinājumu izdod, ja pretendents ir pierādījis, ka lidlauks atbilst lidlauka sertificēšanas pamatam, kā noteikts b) apakšpunktā, un ka lidlaukam nav pazīmju vai tehnisku raksturlielumu, kuru dēļ tas būtu ekspluatācijai nedrošs. Sertifikāts attiecas uz lidlauku, tā darbību un aprīkojumu, kas saistīts ar drošību;

b) lidlauka sertificēšanas pamatu veido:

i) piemērojamās sertifikācijas specifikācijas saistībā ar lidlauku veidu;

ii) atzīti līdzvērtīgas drošības noteikumi; un

iii) īpašas sīki izstrādātās tehniskās specifikācijas, kas vajadzīgas, ja konkrētā lidlauka konstrukcijas pazīmes vai tā ekspluatācijas pieredze liecina, ka kādas no i) punktā minētajām specifikācijām nav pietiekamas vai piemērotas, lai nodrošinātu atbilstību Va pielikumā noteiktajām pamatprasībām;

c) šā panta 5. punktā minētajos pasākumos var būt paredzēta prasība par lidlauka drošībai būtiska aprīkojuma sertificēšanu. Šādam aprīkojumam sertifikātu izdod tad, ja pretendents ir pierādījis, ka aprīkojums atbilst sīki izstrādātām specifikācijām, kas sagatavotas, lai nodrošinātu atbilstību 1. punktā minētajām pamatprasībām;

d) organizācijas, kas atbild par lidlauku ekspluatāciju, pierāda spējas un līdzekļus izpildīt pienākumus, kas saistīti ar to tiesībām. Šīs spējas un līdzekļus atzīst, izsniedzot apliecību, kas minēta a) apakšpunktā. To var arī atzīt, izsniedzot atsevišķu sertifikātu, ja tā lemj dalībvalsts, kuras teritorijā lidlauks atrodas. Tiesības, kas piešķirtas sertificētai organizācijai, un sertifikāta darbības jomu, tostarp lidlauku sarakstu, kuros tā var veikt darbību, norāda sertifikātā;

e) atkāpjoties no d) apakšpunkta, dalībvalstis var pieņemt lēmumu, ka lidlauka perona vadības dienesti var deklarēt spējas un līdzekļus veikt pienākumus, kas saistīti ar sniegtajiem pakalpojumiem.

▼M2

3. Dalībvalstis nodrošina, ka tiek pieņemti noteikumi, kas nosaka, ka lidlauku tuvumā nenotiek darbības un norises, kuras varētu nepieļaujami apdraudēt lidmašīnas, kuras izmanto šo lidlauku.

4. Lidlauka ekspluatanti uzrauga apkārtnē notiekošās darbības un norises, kuras var nepieļaujami apdraudēt aviāciju, un vajadzības gadījumā veic riska mazināšanas pasākumus saskaņā ar savu kompetenci.

5. Šos pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šajā pantā minēto prasību elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 65. panta 4. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Šie pasākumi jo īpaši precizē:

a) nosacījumus, kā izveido un dara pretendentam zināmu sertificēšanas pamatu, ko piemēro lidlaukam;

b) nosacījumus, kā izveido un dara pretendentam zināmu sertificēšanas pamatu, ko piemēro lidlauka aprīkojumam;

c) nosacījumus, ar kādiem izdod, uztur spēkā, groza, pārtrauc un anulē lidlauku un lidlauka aprīkojuma sertifikātus, tostarp nosaka ekspluatācijas ierobežojumus saistībā ar lidlauka īpašo konstrukciju;

d) nosacījumus, ar kādiem lidlauku ekspluatē atbilstīgi Va pielikumā un, attiecīgā gadījumā, Vb pielikumā paredzētajām pamatprasībām;

e) nosacījumus 2. punkta d) apakšpunktā minēto sertifikātu izdošanai, uzturēšanai spēkā, grozīšanai, pārtraukšanai vai anulēšanai;

f) sertifikātu turētāju pienākumus;

g) nosacījumus par dalībvalstu izsniegto lidlauku sertifikātu pieņemšanu un pārvēršanu, tostarp pasākumus, kurus attiecīgā dalībvalsts, pamatojoties uz atkāpēm no Čikāgas konvencijas 14. pielikuma, jau ir atļāvusi pirms šīs regulas stāšanās spēkā;

h) nosacījumus lēmumam nesniegt atbrīvojumus, kas minēti 4. panta 3.b punktā, tostarp kritērijus kravas lidlaukiem, paziņošanai par atbrīvotajiem lidlaukiem un piešķirto atbrīvojumu pārskatīšanai;

i) apstākļus, kādos drošības interesēs ekspluatāciju aizliedz, ierobežo vai uz to attiecina konkrētus nosacījumus;

j) nosacījumus un procedūras 2. punkta e) apakšpunktā minēto pakalpojumu sniedzēju deklarācijai un šo pakalpojumu sniedzēju uzraudzībai.

6. Pasākumi, kas minēti 5. punktā:

a) atbilst jaunākajiem sasniegumiem un paraugpraksei lidlauku jomā, un tajos ņemti vērā *ICAO* attiecīgie standarti un ieteicamā prakse;

b) ir samērīgi ar lidlauka lielumu, satiksmi, kategoriju un sarežģītību, un ekspluatācijas veidu, kā arī apjomu;

▼M2

c) ņem vērā visā pasaulē gūtu pieredzi lidlauku ekspluatācijā, kā arī zinātnes un tehnikas attīstību;

d) ļauj nekavējoties reaģēt, konstatējot nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu iemeslus;

e) nodrošina vajadzīgo individuālās atbilstības elastīgumu.

8.b pants

ATM/ANS

1. *ATM/ANS* pakalpojumu sniegšana atbilst Vb pielikumā un, cik vien faktiski iespējams, Va pielikumā paredzētajām pamatprasībām.

2. *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzējiem ir jābūt sertifikātam. Sertifikātu izdod, ja pakalpojumu sniedzējs ir pierādījis spējas un līdzekļus izpildīt pienākumus, kas saistīti ar pakalpojumu sniedzēja tiesībām. Sertifikātā norāda pakalpojumu sniedzējam piešķirtās tiesības un pakalpojumu jomu.

3. Atkāpjoties no 2. punkta, dalībvalstis var pieņemt lēmumu, ka lidojumu informācijas dienesti var deklarēt spējas un līdzekļus veikt pienākumus, kas saistīti ar sniegtajiem pakalpojumiem.

4. Šā panta 6. punktā minētajos pasākumos var būt paredzēta prasība par to organizāciju sertificēšanu, kas iesaistītas no drošības viedokļa būtisku *ATM/ANS* sistēmu un komponentu konstruēšanā, ražošanā un tehniskajā apkopē. Šīm organizācijām sertifikātu izdod, ja tās ir pierādījušas spējas un līdzekļus izpildīt pienākumus, kas saistīti ar to tiesībām. Piešķirtās tiesības norāda sertifikātā.

5. Šā panta 6. punktā minētajos pasākumos var būt paredzēta prasība, saskaņā ar kuru no drošības viedokļa būtiskas *ATM/ANS* sistēmas un komponenti ir jāsertificē vai arī *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzējam tie ir jāapstiprina. Šādām sistēmām un komponentiem sertifikātus izdod vai tos apstiprina tad, ja pieteikuma iesniedzējs ir pierādījis, ka šīs sistēmas un komponenti atbilst sīki izstrādātām specifikācijām, kas sagatavotas, lai nodrošinātu atbilstību 1. punktā minētajām pamatprasībām.

6. Šos pasākumus, kas vajadzīgi, lai īstenotu šo pantu, pieņem saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru.

Šie pasākumi jo īpaši precizē:

a) nosacījumus, ar kādiem sniedz *ATM/ANS* pakalpojumus atbilstīgi Vb pielikumā un, vajadzības gadījumā, Va pielikumā paredzētajām pamatprasībām;

b) nosacījumus, kā izveido un dara pieteikuma iesniedzējam zināmas sīki izstrādātas specifikācijas, ko piemēro *ATM/ANS* sistēmām un komponentiem;

c) nosacījumus 2. un 4. punktā minēto sertifikātu izdošanai, uzturēšanai spēkā, grozīšanai, pārtraukšanai vai anulēšanai;

d) sertifikātu turētāju pienākumus;

▼M2

e) nosacījumus un procedūras 3. punktā minēto pakalpojumu sniedzēju deklarācijai un šo pakalpojumu sniedzēju uzraudzībai;

f) apstākļus, kādos drošības interesēs darbības aizliedz, ierobežo vai uz tām attiecina konkrētus nosacījumus.

7. Pasākumi, kas minēti 6. punktā:

a) atspoguļo jaunākos sasniegumus un paraugpraksi *ATM/ANS* jomā;

b) ir samērīgi ar sniegto pakalpojumu veidu un sarežģītību;

c) ņem vērā visā pasaulē gūtu pieredzi *ATM/ANS* jomā, kā arī zinātnes un tehnikas attīstību;

d) tiek izstrādāti, cik vien faktiski iespējams, izmantojot attiecīgos noteikumus Regulā (EK) Nr. 549/2004 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (pakalpojumu sniegšanas regula) ([1]), Regulā (EK) Nr. 551/2004 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (savietojamības regula) ([2]), un tie paredz pārejas mehānismus, lai nodrošinātu, ka joprojām ir spēkā sertifikāti, kas jau piešķirti saskaņā ar minētajām regulām; sākotnēji pasākumos ietver šo regulu noteikumus par drošību un, attiecīgā gadījumā, ja tiek veikti turpmāki grozījumi, ņem vērā jaunākos zinātnes un tehnikas sasniegumus;

e) ļauj nekavējoties reaģēt, konstatējot nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu iemeslus.

8.c pants

Gaisa satiksmes vadības dispečeri

1. Gaisa satiksmes vadības dispečeri, kā arī personas un organizācijas, kas iesaistītas gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācībās, testēšanā, pārbaudēs un veselības vērtēšanā, atbilst attiecīgajām Vb pielikumā paredzētajām pamatprasībām.

2. Gaisa satiksmes vadības dispečeriem ir vajadzīga sniedzamajam pakalpojumam atbilstīga apliecība un medicīnas izziņa.

3. Šā panta 2. punktā minēto apliecību izsniedz vienīgi tad, ja pieteikuma iesniedzējs vai iesniedzēja pierāda, ka atbilst noteikumiem, kas izstrādāti, lai nodrošinātu atbilstību pamatprasībām par teorētiskajām un praktiskajām zināšanām, valodas zināšanām un pieredzi, kā izklāstīts Vb pielikumā.

4. Šā panta 2. punktā minēto medicīnas izziņu izsniedz vienīgi tad, ja gaisa satiksmes vadības dispečers atbilst noteikumiem, kas izstrādāti, lai nodrošinātu atbilstību veselības pārbaudes izturēšanas pamatprasībām, kā izklāstīts Vb pielikumā. Šo medicīnas izziņu var izdot personas, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes, vai aviācijas medicīnas centri.

([1]) OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.
([2]) OV L 96, 31.3.2004., 26. lpp.

▼M2

5. Gaisa satiksmes vadības dispečeram izdotajā apliecībā un medicīnas izziņā norāda piešķirtās tiesības un apliecības/izziņas darbības jomu.

6. Gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību organizāciju, personu, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes, un aviācijas medicīnas centru spējas pildīt pienākumus, kas saistīti ar to tiesībām izdot apliecības un medicīnas izziņas, atzīst, izsniedzot sertifikātu.

7. Sertifikātu izsniedz apmācības organizācijām, personām, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes, un aviācijas medicīnas centriem, kas ir apliecinājuši, ka tie atbilst noteikumiem, kas paredzēti, lai nodrošinātu atbilstību attiecīgajām pamatprasībām, kā noteikts Vb pielikumā. Sertifikātā norāda ar to piešķirtās tiesības.

8. Personām, kas ir atbildīgas par gaisa satiksmes vadības dispečeru praktisko apmācību vai prasmju izvērtēšanu, ir vajadzīgs sertifikāts. Sertifikātu izsniedz, ja attiecīgā persona ir pierādījusi, ka atbilst noteikumiem, kas nodrošina atbilstību Vb pielikumā noteiktajām attiecīgajām pamatprasībām. Sertifikātā norāda ar sertifikātu piešķirtās tiesības.

9. Kompleksie trenažieri atbilst Vb pielikumā noteiktajām attiecīgajām pamatprasībām.

10. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šā panta elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 65. panta 4. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Šie pasākumi jo īpaši precizē:

a) dažādas kvalifikācijas atzīmes un apstiprinājumus gaisa satiksmes vadības dispečeru apliecībām;

b) nosacījumus, ar kādiem izdod, uztur spēkā, groza, ierobežo, pārtrauc vai anulē apliecības, apliecību kvalifikācijas atzīmes, apliecību apstiprinājumus, medicīnas izziņas, apstiprinājumus un sertifikātus, kā arī apstākļus, kādos šādi sertifikāti un apstiprinājumi nav jāpieprasa, tajā pašā laikā paredzot pārejas mehānismus, lai nodrošinātu apstiprinājumu un jau izsniegto sertifikātu nepārtrauktību;

c) apliecību, apliecību kvalifikācijas atzīmju un apstiprinājumu, medicīnisko izziņu, apstiprinājumu un sertifikātu turētāju tiesības un pienākumus;

d) nosacījumus gaisa satiksmes vadības dispečeru licenču pieņemšanai un pārvēršanai, kā arī noteikumus valsts medicīnas izziņu pieņemšanai un pārvēršanai vispārēji atzītās medicīnas izziņās.

11. Šā panta 10. punktā paredzētie pasākumi atspoguļo jaunākos sasniegumus, tostarp paraugpraksi un zinātniskos un tehniskos sasniegumus, gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību jomā. Tos sākotnēji izveido, pamatojoties uz noteikumiem Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2006/23/EK (2006. gada 5. aprīlis) par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci ([1]).

([1]) OV L 114, 27.4.2006., 22. lpp.

▼B

9. pants

Gaisa kuģi, ko izmanto trešās valsts izcelsmes ekspluatants, ielidojot vai lidojot Kopienā un izlidojot no tās

▼M2

1. Regulas 4. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētie gaisa kuģi, kā arī to apkalpe un ekspluatācija atbilst attiecīgiem *ICAO* standartiem. Tiktāl, cik nav tādu standartu, tādi gaisa kuģi un to ekspluatācija atbilst šīs regulas I, III un IV un, vajadzības gadījumā, Vb pielikumā paredzētajām prasībām, ja vien šīs prasības nav pretrunā starptautiskās konvencijās paredzētām trešo valstu tiesībām.

▼B

2. Ekspluatanti, kas iesaistīti komerceksploatācijā, izmantojot 1. punktā minētos gaisa kuģus, pierāda spējas un līdzekļus izpildīt 1. punktā minētās prasības.

Pirmajā daļā minēto prasību var izpildīt, pieņemot trešās valsts vai trešās valsts vārdā izdotos sertifikātus.

Pirmajā daļā minētās spējas un līdzekļus atzīst, izsniedzot atļauju. Atļaujā norāda ekspluatantam piešķirtās tiesības un ekspluatācijas darbības jomu.

3. Ekspluatantiem, kuri, izmantojot 1. punktā minētos gaisa kuģus, iesaistīti sarežģītu ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu ekspluatācijā, kas nav komerceksploatācija, var prasīt deklarēt spēju un līdzekļus veikt ar šo gaisa kuģa ekspluatāciju saistītos pienākumus.

4. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šā panta elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 65. panta 4. punktā. Šie pasākumi jo īpaši precizē:

a) kā 4. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajiem gaisa kuģiem vai apkalpes locekļiem, kam nav standarta *ICAO* apstiprināta lidojumderīguma sertifikāta vai apliecības, var atļaut ielidot vai lidot Kopienā, vai izlidot no tās;

b) nosacījumus, kā ekspluatē gaisa kuģi atbilstīgi 1. punktam;

c) nosacījumus, kā izsniedz, uztur spēkā, groza, ierobežo, pārtrauc vai anulē 2. punktā minēto ekspluatantu atļauju, ņemot vērā reģistrācijas valsts vai ekspluatācijas valsts izdotus sertifikātus, neskarot Regulu (EK) Nr. 2111/2005 un tās īstenošanas noteikumus;

d) atļauju turētāju tiesības un pienākumus;

e) nosacījumus un procedūras 3. punktā minēto ekspluatantu deklarācijai un šo ekspluatantu uzraudzībai;

f) apstākļus, kādos drošības interesēs ekspluatāciju aizliedz, ierobežo vai uz to attiecina konkrētus nosacījumus saskaņā ar 22. panta 1. punktu.

▼B

5. Pieņemot 4. punktā minētos pasākumus, Komisija īpaši rūpējas, lai:

a) attiecīgi izmantotu *ICAO* ieteiktus paņēmienus un norāžu dokumentus;

b) neviena prasība nepārsniegtu prasības, kas izvirzītas 4. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētajiem gaisa kuģiem un tādu gaisa kuģu ekspluatantiem;

c) vajadzības gadījumā izmantotu pasākumus, kas izdoti saskaņā ar 5. panta 5. punktu un 8. panta 5. punktu;

d) atļauju saņemšanas process visos gadījumos būtu vienkāršs, samērīgs, rentabls un efektīvs, pieļaujot tādu prasību un atbilstības pierādījumu piemērošanu, kas ir samērīgi ar ekspluatācijas sarežģītību un ar risku, kurš ar to saistīts. Šajā procesā jo īpaši ņem vērā:

i) *ICAO* Universālās drošības uzraudzības pārbaudes programmas rezultātus;

ii) informāciju no peronpārbaudēm un Ārzemju gaisa kuģu programmas drošības novērtējuma ierakstiem; un

iii) citu atzītu informāciju par drošības aspektiem saistībā ar attiecīgo ekspluatantu;

▼M2

e) ņemtu vērā ar *ATM/ANS* saistītos drošības aspektus.

▼B

10. pants

Uzraudzība un izpilde

▼M2

1. Dalībvalstis, Komisija un Aģentūra sadarbojas, lai nodrošinātu šīs regulas un tās īstenošanas noteikumu ievērošanu.

▼B

2. Lai īstenotu 1. punktu, dalībvalstis papildus to sertifikātu uzraudzībai, ko tās izsniegušas, veic izmeklēšanas, tostarp peronpārbaudes, un veic visus pasākumus, tostarp uzliekot izlidošanas aizliegumus, lai novērstu pārkāpuma turpināšanos.

3. Lai īstenotu 1. punktu, Aģentūra veic izmeklēšanas saskaņā ar 24. panta 2. punktu un 55. pantu.

4. Lai palīdzētu kompetentām iestādēm veikt attiecīgus izpildes pasākumus, dalībvalstis, Komisija un Aģentūra apmainās ar informāciju par konstatētajiem pārkāpumiem.

5. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šā panta elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 65. panta 4. punktā. Šie pasākumi jo īpaši precizē:

a) nosacījumus, kā vāc informāciju, apmainās ar to un to izplata;

b) nosacījumus, kā veic peronpārbaudes, tostarp sistemātiskas peronpārbaudes;

▼B

c) nosacījumus, lai aizliegtu izlidot tādiem gaisa kuģiem, kas neatbilst šīs regulas prasībām vai īstenošanas noteikumiem.

11. pants

Sertifikātu atzīšana

1. Dalībvalstis bez papildu tehniskām prasībām vai novērtēšanas atzīst sertifikātus, kas izdoti saskaņā ar šo regulu. Ja sākotnējā atzīšana ir īpašam mērķim vai mērķiem, ikviena turpmākā atzīšana attiecas tikai uz to pašu mērķi vai mērķiem.

2. Komisija pēc savas ierosmes vai pēc dalībvalsts vai Aģentūras pieprasījuma var sākt 65. panta 7. punktā minēto kārtību, lai pieņemtu lēmumu par to, vai sertifikāts, kas izdots saskaņā ar šo regulu, reāli atbilst šīs regulas un tās īstenošanas noteikumu prasībām.

Ja atbilstības nav vai ja nav reālas atbilstības, Komisija sertifikāta izsniedzējam izvirza prasību veikt attiecīgas koriģējošas darbības un aizsardzības pasākumus, piemēram, nosakot, ka šo sertifikātu ierobežo vai pārtrauc. Turklāt attiecībā uz šādu sertifikātu no dienas, kad Komisijas lēmumu dara zināmu dalībvalstīm, pārstāj būt spēkā 1. punkta noteikumi.

3. Ja Komisijai ir pietiekami pierādījumi, ka 2. punktā minētais izsniedzējs ir veicis attiecīgas koriģējošas darbības, lai risinātu situāciju, kad nav bijusi atbilstība vai kad nav bijusi reāla atbilstība, un ka aizsardzības pasākumi vairs nav vajadzīgi, tā pieņem lēmumu, ka 1. punkta noteikumi uz šo sertifikātu atkal ir attiecināmi. Šos noteikumus piemēro no dienas, kad šis lēmums ir darīts zināms dalībvalstīm.

▼M2

4. Kamēr nav stājušies spēkā 5. panta 5. punktā, 7. panta 6. punktā un 9. panta 4. punktā minētie pasākumi, kā arī jebkuri ar šiem pasākumiem noteiktie pārejas periodi un neskarot 69. panta 4. punktu, sertifikātus, ko nevar izdot saskaņā ar šo regulu, var izdot saskaņā ar piemērojamiem valsts noteikumiem.

5. Kamēr nav stājušies spēkā 8. panta 5. punktā minētie pasākumi, kā arī jebkuri ar šiem pasākumiem noteiktie pārejas periodi un neskarot 69. panta 4. punktu, sertifikātus, ko nevar izdot saskaņā ar šo regulu, var izdot saskaņā ar piemērojamiem valsts noteikumiem.

5.a Kamēr nav stājušies spēkā 8.a panta 5. punktā un 8.c panta 10. punktā minētie pasākumi, kā arī jebkuri ar šiem pasākumiem noteiktie pārejas periodi un neskarot 69. panta 4. punktu, sertifikātus, ko nevar izdot saskaņā ar šo regulu, var izdot saskaņā ar piemērojamiem valsts noteikumiem.

5.b Kamēr nav stājušies spēkā 8.b panta 6. punktā minētie pasākumi, kā arī jebkuri ar šiem pasākumiem noteiktie pārejas periodi un neskarot

▼M2

69. panta 4. punktu, sertifikātus, ko nevar izdot saskaņā ar šo regulu, var izdot saskaņā ar piemērojamiem valsts noteikumiem vai, vajadzības gadījumā, saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 2096/2005 (2005. gada 20. decembris), ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai ([1]), attiecīgajiem noteikumiem.

▼B

6. Šā panta noteikumi neskar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 un tās īstenošanas noteikumus.

12. pants

Trešās valsts izdotu apstiprinājumu atzīšana

1. Atkāpjoties no šīs regulas noteikumiem un tās īstenošanas noteikumiem, Aģentūra vai dalībvalsts aviācijas iestādes var izdot sertifikātus, pamatojoties uz trešās valsts aeronavigācijas iestāžu izdotiem sertifikātiem, kā paredzēts atzīšanas nolīgumos starp Kopienu un minēto trešo valsti.

2. a) Ja Kopiena nav noslēgusi nolīgumu, dalībvalsts vai Aģentūra var izdot sertifikātus, pamatojoties uz trešās valsts kompetento iestāžu izdotiem sertifikātiem, piemērojot nolīgumu, ko pirms attiecīgo šīs regulas noteikumu stāšanās spēkā noslēgusi minētā dalībvalsts ar attiecīgo trešo valsti un par ko ir informēta Komisija un pārējās dalībvalstis. Aģentūra var tādus sertifikātus izdot arī jebkuras dalībvalsts vārdā, piemērojot nolīgumu, ko viena dalībvalsts noslēgusi ar attiecīgo trešo valsti.

b) Ja Komisija uzskata, ka:

— noteikumi nolīgumā starp dalībvalsti un trešo valsti nenodrošinātu drošību, kas līdzvērtīga šīs regulas un tās īstenošanas noteikumos paredzētajai, un/vai

— šāds nolīgums diskriminētu dalībvalstis bez pārliecinošiem drošības apsvērumiem vai būtu pretrunā Kopienas ārpolitikai attiecībā uz trešo valsti,

tā saskaņā ar 65. panta 2. punktā paredzēto kārtību var prasīt, lai attiecīgā dalībvalsts grozītu nolīgumu, pārtrauktu tā piemērošanu vai denonsētu to atbilstīgi Līguma 307. pantam.

c) Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai pēc iespējas drīzāk denonsētu nolīgumus pēc tam, kad stājas spēkā nolīgums starp Kopienu un attiecīgo trešo valsti – attiecībā uz jomām, uz kurām attiecas šis pēdējais minētais nolīgums.

13. pants

Kvalificētas vienības

Uzticot īpašas sertificēšanas uzdevumus kvalificētam tiesību subjektam, Aģentūra vai valsts aviācijas iestāde nodrošina, lai šāda struktūra atbilstu V pielikumā paredzētajiem kritērijiem.

▼M2

Kvalificētās vienības neizsniedz sertifikātus.

([1]) OV L 335, 21.12.2005., 13. lpp.

▼B

14. pants

Elastīguma noteikumi

1. Šīs regulas noteikumi un tās īstenošanas noteikumi nekavē dalībvalsti tūlīt risināt drošības problēmu, kas skar ražojumu, personu vai organizāciju, uz kuru attiecas šīs regulas noteikumi.

Dalībvalsts nekavējoties informē Aģentūru, Komisiju un pārējās dalībvalstis par veiktajiem pasākumiem un to iemesliem.

2. a) Aģentūra izvērtē, vai drošības problēmu var atrisināt saskaņā ar pilnvarām, kas tai piešķirtas saskaņā ar 18. panta d) punktu. Tādā gadījumā tā vienā mēnesī no dienas, kad to informē saskaņā ar 1. punktu, pieņem attiecīgos lēmumus.

b) Ja Aģentūra secina, ka drošības problēmu nevar atrisināt saskaņā ar a) apakšpunktu, tā minētajā apakšpunktā norādītajā laikposmā sniedz ieteikumu saskaņā ar 18. panta b) punktu, vai regula vai tās īstenošanas noteikumi būtu jāgroza un vai paziņotie pasākumi būtu jāatceļ vai jāuztur spēkā.

3. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, *inter alia* papildinot to, un atkarībā no tā, vai nepietiekamas drošības dēļ vai šīs regulas vai tās īstenošanas noteikumu nepilnību dēļ ir pamats sākt grozīt regulu vai īstenošanas noteikumus un vai saskaņā ar 1. punktu pieņemtos pasākumus var turpināt, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 65. panta 6. punktā. Tādā gadījumā visas dalībvalstis attiecīgi īsteno pasākumus, un uz tiem attiecas 11. pants. Ja konstatē, ka pasākumi nav pamatoti, attiecīgā dalībvalsts tos atceļ.

4. Dalībvalstis uz ierobežotu laiku var piešķirt atbrīvojumus no pamatprasībām, kas noteiktas šajā regulā un tās īstenošanas noteikumos, neparedzētu steidzamu ekspluatācijas apstākļu vai ekspluatācijas vajadzību gadījumā ar noteikumu, ka nemazinās drošība. Par šādiem atbrīvojumiem, tiklīdz tos piešķir atkārtoti vai uz laiku, kas pārsniedz divus mēnešus, informē Aģentūru, Komisiju un pārējās dalībvalstis.

5. Aģentūra izvērtē, vai dalībvalsts paziņotie atbrīvojumi ir mazāk ierobežojoši nekā attiecīgie Kopienas noteikumi un vienā mēnesī no dienas, kad to informē, saskaņā ar 18. panta b) punktu nāk klajā ar ieteikumu, vai šie atbrīvojumi atbilst šajā regulā paredzētajiem vispārējas drošības mērķiem vai jebkurai citai Kopienas tiesību normai.

Ja atbrīvojums neatbilst šajā regulā paredzētajam vispārējas drošības mērķim vai jebkurai citai Kopienas tiesību normai, Komisija pieņem lēmumu neatļaut atbrīvojumu saskaņā ar 65. panta 7. punktā minēto kārtību. Tādā gadījumā attiecīgā dalībvalsts atbrīvojumu atceļ.

▼B

6. Ja ar citiem līdzekļiem var panākt aizsardzības līmeni, kas līdzvērtīgs tam, kuru panāk, piemērojot šīs regulas īstenošanas noteikumus, dalībvalstis, nediskriminējot valstspiederības dēļ, var piešķirt apstiprinājumu, atkāpjoties no minētajiem īstenošanas noteikumiem.

Tādos gadījumos attiecīgā dalībvalsts informē Aģentūru un Komisiju par to, ka tā plāno piešķirt apstiprinājumu, un norāda iemeslus, kāpēc ir jāatkāpjas no attiecīgā noteikuma, kā arī nosacījumus, kas paredzēti, lai nodrošinātu līdzvērtīga aizsardzības līmeņa sasniegšanu.

7. Divos mēnešos no dienas, kad saskaņā ar 6. punktu Aģentūra saņem paziņojumu, tā saskaņā ar 18. panta b) punktu nāk klajā ar ieteikumu par to, vai saskaņā ar 6. punktu ierosinātais apstiprinājums ievēro tajā punktā paredzētos nosacījumus.

Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, to papildinot, atkarībā no tā, vai var piešķirt ierosināto apstiprinājumu, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 65. panta 6. punktā, vienā mēnesī pēc Aģentūras ieteikuma saņemšanas. Tādā gadījumā Komisija paziņo lēmumu visām dalībvalstīm, kam arī ir tiesības piemērot minēto pasākumu. Attiecīgajam pasākumam piemēro 15. pantu.

15. pants

Informācijas tīkls

1. Komisija, Aģentūra un valstu aviācijas iestādes apmainās ar visu informāciju, kas tām pieejama saistībā ar šīs regulas un tās īstenošanas noteikumu piemērošanu. Vienībām, kam uztic civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu vai atgadījumu analīzi, ir tiesības piekļūt minētajai informācijai.

2. Neskarot sabiedrības tiesības piekļūt Komisijas dokumentiem, kā noteikts Regulā (EK) Nr. 1049/2001, Komisija saskaņā ar 65. panta 3. punktā minēto kārtību pieņem pasākumus, lai pēc savas ierosmes izplatītu ieinteresētajām personām šā panta 1. punktā minēto informāciju. Šos pasākumus, kas var būt vispārēji vai individuāli, pamato ar vajadzību:

a) sniegt personām un organizācijām informāciju, kas tām vajadzīga, lai uzlabotu aviācijas drošību;

b) izplatīt tikai tādu informāciju, kas patiešām vajadzīga lietotājiem, lai tādējādi nodrošinātu attiecīgu tādas informācijas konfidencialitāti.

3. Dalībvalstu aviācijas iestādes saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu attiecīgo tādas informācijas konfidencialitāti, ko tās saņem, ievērojot 1. punktu.

4. Lai informētu sabiedrību par vispārējo drošību, Aģentūra ik gadu publicē pārskatu par drošību. Pēc tam, kad stājušies spēkā 10. panta 5. punktā minētie pasākumi, drošības pārskatā ietver analīzi par visu informāciju, kas saņemta, ievērojot 10. pantu. Šī analīze ir vienkārša un labi saprotama, un tajā norāda, vai ir paaugstināts risks drošībai. Šajā analīzē nenorāda informācijas avotus.

▼B

16. pants

Informācijas avota aizsardzība

1. Ja 15. panta 1. punktā minēto informāciju Komisijai vai Aģentūrai brīvprātīgi sniedz fiziska persona, šādas informācijas avotu nenorāda. Ja informācija ir sniegta valsts iestādei, šādas informācijas avotu aizsargā saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

2. Neskarot attiecīgus krimināltiesību noteikumus, dalībvalsts atturas ierosināt lietu attiecībā uz iepriekš neplānotiem vai nejaušiem likuma pārkāpumiem, kas tām kļūst zināmi tikai tādēļ, ka par tiem ziņo, ievērojot šo regulu vai tās īstenošanas noteikumus.

Šis noteikums neattiecas uz rupjas nolaidības gadījumiem.

3. Neskarot attiecīgus krimināltiesību noteikumus, dalībvalstis saskaņā ar to tiesību aktos noteiktām procedūrām un praksi nodrošina, lai darba devējs darbiniekus, kas sniedz informāciju, piemērojot šo regulu un tās īstenošanas noteikumus, nepakļautu nekādām represijām.

Šis noteikums neattiecas uz rupjas nolaidības gadījumiem.

4. Šo pantu piemēro, neskarot attiecīgu valstu tiesību aktus par tiesu iestāžu piekļuvi informācijai.

III NODAĻA

EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRA

I IEDAĻA

Uzdevumi

17. pants

Aģentūras izveidošana un funkcijas

1. Lai īstenotu šo regulu, izveido Eiropas Aviācijas drošības aģentūru.

2. Lai nodrošinātu pareizu civilās aviācijas darbību un attīstību attiecībā uz lidojumu drošību, Aģentūra:

a) uzņemas visus uzdevumus un sagatavo atzinumus visos jautājumos, uz kuriem attiecas 1. panta 1. punkts;

b) palīdz Komisijai, sagatavojot pasākumus, kas veicami, lai īstenotu šo regulu. Ja tie ietver tehniskus noteikumus, un jo īpaši noteikumus, kas attiecas uz konstrukcijas, uzbūves un ekspluatācijas aspektiem, Komisija nevar mainīt to saturu bez iepriekšējas saskaņošanas ar Aģentūru. Aģentūra sniedz Komisijai arī vajadzīgo tehnisko, zinātnisko un administratīvu atbalstu, lai tā varētu veikt savus uzdevumus;

c) veic vajadzīgos pasākumus saskaņā ar pilnvarām, ko tai piešķir šī regula vai citi Kopienas tiesību akti;

d) veic pārbaudes un izmeklēšanas, ja tas vajadzīgs, lai izpildītu savus uzdevumus;

▼B

e) savas kompetences jomās dalībvalstu vārdā izpilda funkcijas un uzdevumus, kas tām uzticēti attiecīgās starptautiskās konvencijās, jo īpaši Čikāgas konvencijā.

18. pants

Aģentūras pasākumi

Aģentūra attiecīgā gadījumā:

a) sniedz atzinumus, ko adresē Komisijai;

b) sniedz Komisijai adresētus ieteikumus 14. panta piemērošanai;

▼M2

c) izdod sertificēšanas specifikācijas un pieļaujamos līdzekļus atbilstības panākšanai, kā arī jebkuras norādes par šīs regulas un tās īstenošanas noteikumu piemērošanu;

d) pieņem attiecīgus lēmumus par 20., 21., 22., 22.a, 22.b, 23., 54. un 55. panta piemērošanu, tostarp par atbrīvojumu piešķiršanu attiecīgās iestādes izdoto sertifikātu turētājiem no šīs regulas un tās īstenošanas noteikumu pamatprasībām neparedzētu steidzamu ekspluatācijas apstākļu vai laikā ierobežotu ekspluatācijas vajadzību gadījumā ar noteikumu, ka nemazinās drošība, ka atbrīvojumus piešķir ne ilgāk kā uz diviem mēnešiem, ka par tiem ziņo Komisijai un ka šie atbrīvojumi netiek atjaunoti;

▼B

e) sagatavo pārskatus pēc standartizācijas pārbaudēm, kas veiktas saskaņā ar 24. panta 1. punktu un 54. pantu.

19. pants

Atzinumi, sertificēšanas specifikācijas un norādes

1. Lai palīdzētu Komisijai sagatavot priekšlikumus par pamatprincipiem, piemērojamību un pamatprasībām, ko iesniegt Eiropas Parlamentam un Padomei, un pieņemt īstenošanas noteikumus, Aģentūra sagatavo šo priekšlikumu un noteikumu projektus. Šos projektus Aģentūra iesniedz Komisijai kā atzinumus.

2. Aģentūra saskaņā ar 52. pantu un īstenošanas noteikumiem, ko pieņēmusi Komisija, izstrādā:

▼M2

a) sertificēšanas specifikācijas un pieļaujamos līdzekļus atbilstības panākšanai; un

▼B

b) norādes,

ko izmantot sertificēšanas procesā.

Šie dokumenti atbilst jaunākajiem sasniegumiem un labākajai pieredzei attiecīgajās jomās, un tos atjaunina, ņemot vērā pasaules gaisa kuģu ekspluatācijas pieredzi un zinātnes un tehnikas attīstību.

▼B

20. pants

Sertificēšana attiecībā uz lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām

1. Attiecībā uz 4. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā minētajiem ražojumiem, daļām un ierīcēm Aģentūra, ja iespējams un kā noteikts Čikāgas konvencijā un tās pielikumos, dalībvalstu vārdā veic konstruētājas valsts, ražotājvalsts vai reģistrācijas valsts funkcijas un uzdevumus, ja tie saistīti ar konstrukcijas apstiprinājumu. Tālab tā jo īpaši:

a) izstrādā un paziņo tipa sertificēšanas bāzi visiem produktiem, kam lūdz tipa sertificēšanu vai tipa sertifikātu grozījumus. Minēto tipa sertificēšanas bāzi veido attiecīgie lidojumderīguma noteikumi, atzīti līdzvērtīgas drošības noteikumi un īpašās sīki izstrādātās tehniskās specifikācijas, kas vajadzīgas, ja konkrēta ražojuma konstrukcijas pazīmes vai tā ekspluatācijas pieredze apstiprina, ka kāds lidojumderīguma noteikumu nosacījums nav pietiekams vai nav piemērojams, lai nodrošinātu atbilstību pamatprasībām;

b) sagatavo un paziņo konkrētās lidojumderīguma specifikācijas visiem ražojumiem, kam lūdz ierobežotu lidojumderīguma sertifikātu;

c) sagatavo un paziņo sīki izstrādātas lidojumderīguma specifikācijas visām daļām vai ierīcēm, kam prasīts sertifikāts;

d) sagatavo un paziņo attiecīgās vides aizsardzības prasības visiem ražojumiem, kam vajadzīga sertificēšana par atbilstību vides aizsardzības prasībām saskaņā ar 6. pantu;

e) pati vai ar attiecīgas valsts aviācijas iestāžu vai kvalificētu iestāžu starpniecību veic izmeklēšanas, kas saistītas ar ražojumu, daļu vai ierīču sertificēšanu;

f) izsniedz attiecīgus tipa sertifikātus vai ar tiem saistītus grozījumus;

g) izsniedz sertifikātus daļām un ierīcēm;

h) izsniedz attiecīgus sertifikātus par atbilstību vides aizsardzības prasībām;

i) groza, pārtrauc vai anulē attiecīgo sertifikātu, ja vairs netiek pildīti nosacījumi, saskaņā ar kuriem to izsniedza, vai ja juridiskā vai fiziskā persona, kam ir sertifikāts, nepilda pienākumus, kuri tai uzlikti ar šo regulu vai tās īstenošanas noteikumiem;

j) nodrošina pastāvīgās lidojumderīguma funkcijas, kas saistītas ar ražojumiem, daļām un ierīcēm, kas ir tās uzraudzībā, tostarp bez nepamatotas kavēšanās sāk risināt drošības problēmas un sniedz un izplata attiecīgo obligāto informāciju;

k) gaisa kuģim, kam izdos lidošanas atļauju, nosaka lidojumderīguma standartus un procedūras, lai izpildītu 5. panta 4. punkta a) apakšpunkta prasības;

l) Aģentūras pārvaldībā veiktas sertificēšanas vajadzībām izsniedz lidojumu atļaujas gaisa kuģiem, saskaņojot ar dalībvalsti, kurā gaisa kuģis ir reģistrēts vai tiks reģistrēts.

2. Attiecībā uz organizācijām Aģentūra:

a) pati vai ar valsts aviācijas iestāžu vai kvalificētu iestāžu starpniecību veic to organizāciju pārbaudes un revīzijas, kuras tā sertificē;

▼B

b) izsniedz vai atjauno sertifikātus:

i) projektēšanas organizācijām;

ii) ražošanas organizācijām, kas atrodas dalībvalstu teritorijā, ja to lūdz attiecīgā dalībvalsts; un

iii) ražošanas un tehniskās apkopes organizācijām, kas ir ārpus dalībvalstu teritorijas;

c) groza, pārtrauc vai anulē attiecīgas organizācijas sertifikātu, ja vairs netiek pildīti nosacījumi, saskaņā ar kuriem to izsniedza, vai ja attiecīgā organizācija nepilda šajā regulā vai tās īstenošanas noteikumos tai uzliktos pienākumus.

21. pants

Pilotu sertificēšana

1. Attiecībā uz 7. panta 1. punktā minēto personālu un organizācijām Aģentūra veic šādus pienākumus:

a) pati vai ar valsts aviācijas iestāžu vai kvalificētu iestāžu starpniecību veic izmeklēšanas un revīzijas attiecībā uz organizācijām, kuras tā sertificē, un, vajadzības gadījumā, attiecībā uz šo iestāžu darbiniekiem;

b) izsniedz vai atjauno sertifikātus pilotu mācību organizācijām un aviācijas medicīnas centriem, kas ir ārpus dalībvalstu teritorijas, un, vajadzības gadījumā, to darbiniekiem;

c) groza, ierobežo, pārtrauc vai anulē attiecīgo sertifikātu, ja vairs netiek pildīti nosacījumi, saskaņā ar kuriem tā bija to izsniegusi, vai ja juridiskā vai fiziskā persona, kam ir sertifikāts, nepilda pienākumus, kas tai uzlikti ar šo regulu vai tās īstenošanas noteikumiem.

2. Attiecībā uz 7. panta 1. punktā minētajiem lidojumu simulācijas trenažieriem Aģentūra veic šādus pienākumus:

a) pati vai ar valsts aviācijas iestāžu vai kvalificētu iestāžu starpniecību veic to trenažieru tehniskās inspekcijas, kam tā izsniedz sertifikātu;

b) izsniedz un atjauno sertifikātus:

i) lidojumu simulācijas trenažieriem, ko izmanto Aģentūras sertificētas mācību organizācijas;

ii) lidojumu simulācijas trenažieriem, kas ir dalībvalstu teritorijā, ja to lūdz attiecīgā dalībvalsts; un

iii) lidojumu simulācijas trenažieriem, kas ir ārpus dalībvalstu teritorijas;

c) groza, ierobežo, pārtrauc vai anulē attiecīgo sertifikātu, ja vairs netiek pildīti nosacījumi, saskaņā ar kuriem tas izdots, vai ja juridiskā vai fiziskā persona, kam ir sertifikāts, nepilda pienākumus, kas tai uzlikti ar šo regulu vai tās īstenošanas noteikumiem.

▼B

22. pants

Gaisa kuģu ekspluatācijas sertificēšana

1. Aģentūra bez nepamatotas kavēšanās reaģē uz problēmu, kas ietekmē gaisa kuģu ekspluatācijas drošību, nosakot koriģējošas darbības un izplatot attiecīgu informāciju, tostarp dalībvalstīm.

2. Attiecībā uz lidojuma laika ierobežojumu:

a) Aģentūra izdod attiecīgas sertificēšanas specifikācijas, lai nodrošinātu atbilstību pamatprasībām un, vajadzības gadījumā, attiecīgus īstenošanas noteikumus. Īstenošanas noteikumos sākotnēji iekļauj visus Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikuma Q apakšsadaļas svarīgākos noteikumus, ņemot vērā jaunākos zinātnes un tehnikas atzinumus;

b) dalībvalsts var apstiprināt individuālas lidojuma laika specifikācijas shēmas, kas atšķiras no a) apakšpunktā minētajām sertificēšanas specifikācijām. Šajā gadījumā dalībvalsts nekavējoties dara zināmu Aģentūrai, Komisijai un pārējām dalībvalstīm, ka tā gatavojas apstiprināt šādu individuālu shēmu;

c) pēc paziņojuma saņemšanas Aģentūra mēneša laikā novērtē individuālo shēmu, pamatojoties uz zinātnisku un medicīnisku izvērtējumu. Pēc tam attiecīgā dalībvalsts var apstiprināt minēto shēmu, ja vien Aģentūra pēc shēmas apspriešanas ar šo dalībvalsti nav ierosinājusi tajā grozījumus. Ja dalībvalsts piekrīt šiem grozījumiem, tā var veikt atbilstīgo apstiprinājumu;

d) neparedzētu neatliekamu ekspluatācijas apstākļu gadījumā vai arī ja ekspluatācijas vajadzības ir uz noteiktu laiku un neatkārtojas, sertifikācijas specifikācijām var piemērot atkāpes līdz brīdim, kad Aģentūra pauž savu viedokli;

e) ja dalībvalsts nepiekrīt Aģentūras secinājumiem par individuālo shēmu, tā šo lietu nodod Komisijai, lai tā saskaņā ar 65. panta 3. punktā minēto kārtību nolemj, vai attiecīgā shēma atbilst šajā regulā paredzētajiem drošības mērķiem;

f) to individuālo shēmu saturu, kuras Aģentūrai ir pieņemamas vai par kurām Komisija ir pieņēmusi labvēlīgu lēmumu atbilstīgi e) apakšpunktam, publicē.

▼M2

22.a pants

ATM/ANS

Attiecībā uz 4. panta 3.c punktā minēto *ATM/ANS* Aģentūra:

a) pati vai ar valsts aviācijas iestāžu vai kvalificētu vienību starpniecību veic to organizāciju pārbaudes un revīzijas, kuras tā sertificē;

b) izdod un atjauno sertifikātus organizācijām, kas atrodas ārpus teritorijas, uz kuru attiecas Līguma noteikumi, un kas ir atbildīgas par pakalpojumu sniegšanu tās teritorijas gaisa telpā, uz kuru Līgums attiecas;

c) izdod un atjauno tādu organizāciju sertifikātus, kuras sniedz pakalpojumus Eiropas mērogā;

▼M2

d) groza, pārtrauc vai anulē attiecīgo sertifikātu, ja vairs netiek pildīti nosacījumi, saskaņā ar kuriem tas izsniegts, vai ja sertifikāta turētājs nepilda šajā regulā vai tās īstenošanas noteikumos tam uzliktos pienākumus.

22.b pants

Gaisa satiksmes vadības dispečeru sertificēšana

Attiecībā uz 8.c panta 1. punktā minētajām personām un organizācijām Aģentūra veic šādus pienākumus:

a) pati vai ar valsts aviācijas iestāžu vai kvalificētu vienību starpniecību veic izmeklēšanas un revīzijas attiecībā uz organizācijām, kuras tā sertificē, un, attiecīgā gadījumā, attiecībā uz šo iestāžu personālu;

b) izsniedz vai atjauno sertifikātus gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību organizācijām, kas atrodas ārpus dalībvalstu teritorijas, un, ja vajadzīgs, to personālam;

c) groza, pārtrauc vai anulē attiecīgo sertifikātu, ja vairs netiek pildīti nosacījumi, saskaņā ar kuriem tas izsniegts, vai ja juridiskā vai fiziskā persona, kam ir sertifikāts, nepilda šajā regulā vai tās īstenošanas noteikumos tai uzliktos pienākumus.

▼B

23. pants

Trešās valsts ekspluatants

1. Attiecībā uz 4. panta 1. punkta d) apakšpunktā minēto gaisa kuģu ekspluatantiem, kas iesaistīti komerceksploatācijā, Aģentūra veic šādus pienākumus:

a) pati vai ar valsts aviācijas iestāžu vai kvalificētu vienību starpniecību veic izmeklēšanas un revīzijas;

b) izsniedz un atjauno 9. panta 2. punktā minētās atļaujas, ja vien dalībvalsts neveic šo ekspluatantu ekspluatācijas valsts funkcijas un uzdevumus;

c) groza, ierobežo, pārtrauc vai anulē attiecīgo atļauju, ja vairs netiek pildīti nosacījumi, saskaņā ar kuriem tā bija to izsniegusi, vai ja attiecīgā organizācija nepilda pienākumus, kas tai uzlikti ar šo regulu vai tās īstenošanas noteikumiem.

2. Attiecībā uz 4. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajiem gaisa kuģu ekspluatantiem, kas nav iesaistīti komerceksploatācijā, Aģentūra veic šādus pienākumus:

a) saņem 9. panta 3. punktā minētās deklarācijas; un

b) pati vai ar attiecīgu valstu aviācijas iestāžu vai kvalificētu iestāžu starpniecību veic to ekspluatantu uzraudzību, no kuriem tā ir saņēmusi deklarāciju.

3. Attiecībā uz 4. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajiem gaisa kuģiem Aģentūra izsniedz atļaujas saskaņā ar 9. panta 4. punkta a) apakšpunktu.

▼B

24. pants

Noteikumu piemērošanas pārraudzība

1. Aģentūra veic standartizācijas inspekcijas jomās, uz ko attiecas 1. panta 1. punkts, lai pārraudzītu šīs regulas un tās īstenošanas noteikumu piemērošanu, ko veic kompetentās valsts iestādes, un ziņo par to Komisijai.

2. Aģentūra veic uzņēmumu izmeklēšanu, lai pārraudzītu šīs regulas un tās īstenošanas noteikumu piemērošanu.

3. Aģentūra novērtē šīs regulas un tās īstenošanas noteikumu piemērošanas ietekmi, ņemot vērā 2. pantā izklāstītos mērķus.

4. Komisija apspriežas ar Aģentūru, un Aģentūra Komisijai sniedz ieteikumus par 14. panta piemērošanu.

5. Uz Aģentūras darba metodēm to uzdevumu veikšanai, kas minēti 1., 3. un 4. punktā, attiecas prasības, kas jāpieņem saskaņā ar 65. panta 2. punktā minēto kārtību, ņemot vērā 52. un 53. pantā paredzētos principus.

25. pants

Naudas sodi un periodiski kavējuma maksājumi

1. Neskarot 20. un 55. pantu, Komisija pēc Aģentūras pieprasījuma var:

a) uzlikt naudas sodu personām un uzņēmumiem, kam Aģentūra izsniegusi sertifikātu, ja ir tīši vai netīši pārkāpti šīs regulas noteikumi vai īstenošanas noteikumi;

b) uzlikt periodiskus kavējuma maksājumus personām vai uzņēmumiem, kam Aģentūra izsniegusi sertifikātu, un aprēķināt tos no lēmumā noteiktās dienas, lai piespiestu šīs personas vai uzņēmumus nodrošināt atbilstību šīs regulas noteikumiem un tās īstenošanas noteikumiem.

2. Naudas sodi un periodiski kavējuma maksājumi, kas minēti 1. punktā, ir preventīvi un samērīgi gan attiecībā uz konkrētā pārkāpuma smagumu, gan attiecīgā sertifikāta īpašnieka finansiālām iespējām, jo īpaši ņemot vērā apmēru, kādā tikusi apdraudēta drošība. Kopējais naudas sodu apjoms nepārsniedz 4 % no sertifikāta īpašnieka gada ienākumiem vai apgrozījuma. Kopējais periodisko kavējuma maksājumu apjoms nepārsniedz 2,5 % no sertifikāta īpašnieka dienas vidējiem ienākumiem vai apgrozījuma.

3. Komisija saskaņā ar 65. panta 3. punktā noteikto procedūru pieņem sīki izstrādātus noteikumus šā panta īstenošanai. Tos pieņemot, Komisija jo īpaši precizē:

a) sīki izstrādātus kritērijus naudas soda vai arī periodisko kavējuma maksājumu apmēra noteikšanai; un

b) procedūras attiecībā uz izmeklēšanu, saistītajiem pasākumiem un ziņojumu iesniegšanu, kā arī noteikumus par lēmumu pieņemšanas procedūru, tostarp noteikumus par tiesībām uz aizstāvību, piekļuvi dokumentiem, juridisko pārstāvību, konfidencialitāti un pagaidu noteikumiem, kā arī par naudas sodu un periodisko kavējuma maksājumu apjoma noteikšanu un iekasēšanu.

▼B

4. Eiropas Kopienu Tiesai ir neierobežota jurisdikcija, lai pārskatītu lēmumus, ar kuriem Komisija noteikusi naudas sodus vai periodiskos kavējuma maksājumus. Tā var atcelt, samazināt vai palielināt uzliktos naudas sodus vai periodiskos kavējuma maksājumus.

5. Saskaņā ar 1. punktu pieņemtajiem lēmumiem nav krimināltiesisks raksturs.

26. pants

Zinātniskā izpēte

1. Aģentūra, neskarot Kopienas tiesības, var izstrādāt un finansēt zinātnisko izpēti, ciktāl tā ir tieši saistīta ar darbību uzlabošanu Aģentūras kompetences jomā.

2. Aģentūra saskaņo zinātniskās izpētes un attīstības darbu ar Komisijas un dalībvalstu zinātniskās izpētes un attīstības darbu, lai nodrošinātu politikas jomu un darbību konsekvenci.

3. Aģentūras finansētas zinātniskās izpētes rezultātus publicē, ja Aģentūra tos neklasificē kā neizpaužamus.

27. pants

Starptautiskās attiecības

1. Aģentūra palīdz Kopienai un dalībvalstīm attiecībās ar trešām valstīm saskaņā ar attiecīgiem Kopienas tiesību aktiem. Tā jo īpaši palīdz saskaņot un savstarpēji atzīt noteikumus par apstiprinājumiem, ar kuriem apliecina, ka noteikumi ir piemēroti apmierinoši.

2. Aģentūra var sadarboties ar trešo valstu aeronavigācijas iestādēm un starptautiskām organizācijām, kuras ir kompetentas jautājumos, uz ko attiecas šī regula, saskaņā ar sadarbības noteikumiem, par kuriem saskaņā ar attiecīgiem Līguma noteikumiem noslēgta vienošanās ar šīm struktūrām. Komisija šādus noteikumus iepriekš apstiprina.

3. Aģentūra palīdz dalībvalstīm izpildīt to starptautiskās saistības, jo īpaši tās, kas izriet no Čikāgas konvencijas.

II IEDAĻA

Iekšējā struktūra

28. pants

Juridiskais statuss, atrašanās vieta, vietējie biroji

1. Aģentūra ir Kopienas struktūra. Tai ir juridiskas personas statuss.

2. Dalībvalstīs Aģentūrai ir visplašākā tiesībspēja un rīcībspēja, ko saskaņā ar šo valstu tiesību aktiem piešķir juridiskām personām. Konkrēti, tā var pirkt vai pārdot kustamu un nekustamu īpašumu, kā arī būt par pusi tiesas procesos.

3. Ja dalībvalstis piekrīt, Aģentūra tajās var izveidot savus vietējos birojus.

4. Aģentūru pārstāv tās izpilddirektors.

▼B

29. pants

Personāls

1. Uz Aģentūras darbiniekiem attiecas Eiropas Kopienu Civildienesta noteikumi, Eiropas Kopienu pārējo darbinieku nodarbināšanas kārtība un noteikumi, kurus, lai piemērotu Civildienesta noteikumus un Nodarbināšanas kārtību, ir kopīgi pieņēmušas Eiropas Kopienu iestādes, neskarot šīs regulas 39. panta piemērošanu Apelācijas padomes locekļiem.

2. Neskarot 42. pantu, attiecībā uz savu personālu Aģentūra izmanto pilnvaras, ko Civildienesta noteikumi un Nodarbināšanas kārtība piešķir iecēlējiestādei.

3. Aģentūrā strādā stingri ierobežots skaits ierēdņu, ko Komisija vai dalībvalstis ir iecēlušas amatā vai norīkojušas veikt pārvaldības pienākumus. Pārējais personāls ir citi darbinieki, ko Aģentūra pēc vajadzības pieņem darbā, lai veiktu savus uzdevumus.

30. pants

Tiesības un imunitāte

Aģentūrai piemēro Protokolu par Eiropas Kopienu tiesībām un imunitāti, kas pievienots Eiropas Kopienas un Eiropas Atomenerģijas Kopienas dibināšanas līgumiem.

31. pants

Atbildība

1. Aģentūras līgumatbildību reglamentē ar tiesību aktiem, ko piemēro attiecīgiem līgumiem.

2. Eiropas Kopienu Tiesas kompetencē ir pieņemt nolēmumu, ievērojot jebkuru šķīrējtiesas klauzulu, kas ietverta Aģentūras noslēgtā līgumā.

3. Ja pastāv tādas saistības, kas nav līgumsaistības, Aģentūra saskaņā ar vispārējiem tiesību principiem, kas ir kopīgi visu dalībvalstu tiesību aktiem, atlīdzina visus zaudējumus, ko radījušas Aģentūras dienesti vai tās darbinieki, pildot savus pienākumus.

4. Eiropas Kopienu Tiesas kompetencē ir strīdi, kas saistīti ar jebkuru zaudējumu atlīdzināšanu, kā minēts 3. punktā.

5. Darbinieku personisko atbildību pret Aģentūru reglamentē ar viņiem attiecīgi piemērojamiem Civildienesta noteikumiem vai Nodarbināšanas kārtības noteikumiem.

▼B

32. pants

Dokumentu publicēšana

1. Neskarot lēmumus, kas pieņemti saskaņā ar Līguma 290. pantu, visās Kopienas oficiālajās valodās sagatavo šādus dokumentus:

a) pārskatu par drošību, kas minēts 15. panta 4. punktā;

b) atzinumus, kas adresēti Komisijai, ievērojot 19. panta 1. punktu;

c) gada pārskata ziņojumu un darba programmu, kas minēta attiecīgi 33. panta 2. punkta b) un c) apakšpunktā.

2. Aģentūras darbam vajadzīgos tulkošanas pakalpojumus sniedz Eiropas Savienības iestāžu Tulkošanas centrs.

33. pants

Valdes pilnvaras

1. Aģentūrai ir valde.

2. Valde:

a) saskaņā ar 39. pantu ieceļ izpilddirektoru un, pēc izpilddirektora priekšlikuma, direktorus;

b) pieņem gada pārskata ziņojumu par Aģentūras darbībām un vēlākais līdz 15. jūnijam to nosūta Eiropas Parlamentam, Padomei, Komisijai, Revīzijas palātai un dalībvalstīm; rīkojoties aģentūras vārdā, tā ik gadu sniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ("budžeta lēmējinstitūcijai") jebkādu informāciju attiecībā uz izvērtēšanas procedūru rezultātu, jo īpaši informāciju par ietekmi vai sekām, kādas ir izmaiņām aģentūras uzdevumos.

c) katru gadu līdz ►M2 30. novembrim ◄, un saņēmusi Komisijas atzinumu, pieņem Aģentūras nākamā gada darba programmu un nosūta to Eiropas Parlamentam, Padomei, Komisijai un dalībvalstīm; šo darba programmu pieņem, neskarot gadskārtējo Kopienas budžeta procedūru un Kopienas likumdošanas programmu attiecīgajās aviācijas drošības jomās; Komisijas atzinumu pievieno darba programmai;

d) vienojoties ar Komisiju, pieņem pamatnostādnes par sertificēšanas uzdevumu uzticēšanu attiecīgu valstu aviācijas iestādēm un kvalificētām vienībām;

e) nosaka izpilddirektora lēmumu pieņemšanas kārtību, kā minēts 52. un 53. pantā;

f) izpilda savas funkcijas attiecībā uz Aģentūras budžetu saskaņā ar 59., 60. un 63. pantu;

g) ieceļ amatā Apelācijas padomes locekļus saskaņā ar 41. pantu;

h) izmanto disciplināras pilnvaras attiecībā uz izpilddirektoru un, ar izpilddirektora piekrišanu, attiecībā uz direktoriem;

i) sniedz atzinumu par pasākumiem attiecībā uz maksu un atlīdzību, kā minēts 64. panta 1. punktā;

▼B

j) izstrādā savu reglamentu;

k) pieņem lēmumu par valodu lietojumu Aģentūrā;

l) attiecīgos gadījumos papildina 32. panta 1. punktā minēto dokumentu sarakstu;

m) izveido Aģentūras organizatorisko struktūru un pieņem Aģentūras personāla politiku.

3. Valde var informēt izpilddirektoru par visiem jautājumiem, kas tieši saistīti ar aviācijas drošības stratēģisko attīstību, tostarp zinātnisko izpēti, kā noteikts 26. pantā.

4. Valde no ieinteresētajām personām izveido padomdevēju struktūru, ar ko tā apspriežas pirms lēmumu pieņemšanas jomās, kas minētas 2. punkta c), e), f) un i) apakšpunktā. Valde var arī pieņemt lēmumu apspriesties ar padomdevēju struktūru par citiem jautājumiem, kas minēti 2. un 3. punktā. Valdei padomdevējas struktūras atzinums neuzliek saistības.

5. Valde var izveidot darba struktūras, kas tai palīdz pildīt tās funkcijas, tostarp sagatavot tās lēmumus, un pārraudzīt to īstenošanu.

34. pants

Valdes sastāvs

1. Valdē ir pa vienam pārstāvim no katras dalībvalsts un viens Komisijas pārstāvis. Valdes locekļus izvēlas, pamatojoties uz viņu atzītu pieredzi un iesaisti civilās aviācijas jomā, viņu pārvaldības spējām un zināšanām, ko var izmantot šajā regulā noteikto mērķu īstenošanai. Eiropas Parlamenta kompetentā komiteja ir attiecīgi pilnībā informēta.

Katra dalībvalsts ieceļ vienu valdes locekli, kā arī viņa aizstājēju, kas pārstāv valdes locekli viņa prombūtnes laikā. Arī Komisija ieceļ savu pārstāvi un viņa aizvietotāju. Locekļu pilnvaru termiņš ir pieci gadi. Šo pilnvaru termiņu var atjaunot.

2. Attiecīgā gadījumā 66. pantā minētajos noteikumos paredz Eiropas trešo valstu pārstāvju līdzdalību un šādas līdzdalības nosacījumus.

3. Padomdevēja struktūra, kas minēta 33. panta 4. punktā, četrus no saviem locekļiem norīko kā novērotājus valdē. Tie pēc iespējas plaši pārstāv dažādos padomdevējā struktūrā pārstāvētos viedokļus. Šo pārstāvju pilnvaru termiņš ir trīsdesmit mēneši, un to var atjaunot vienu reizi.

35. pants

Valdes priekšsēdētāja amats

1. Valde no saviem locekļiem ievēl priekšsēdētāju un priekšsēdētāja vietnieku. Priekšsēdētāja vietnieks *ex officio* aizstāj priekšsēdētāju gadījumā, ja priekšsēdētājs nevar pildīt savus pienākumus.

▼B

2. Priekšsēdētāja un viņa vietnieka pilnvaru termiņš beidzas, kad viņi vairs nav valdes locekļi. Ievērojot to, priekšsēdētāja un priekšsēdētāja vietnieka pilnvaru termiņš ir trīs gadi. Šos pilnvaru termiņus var atjaunot vienu reizi.

36. pants

Sanāksmes

1. Valdes sanāksmes sasauc tās priekšsēdētājs.

2. Aģentūras izpilddirektors piedalās jautājumu apspriešanā.

3. Valde rīko vismaz divas kārtējās sanāksmes gadā. Valde sanāk papildus pēc priekšsēdētāja vai pēc vismaz vienas trešdaļas locekļu pieprasījuma.

4. Valde uz savām sanāksmēm novērotāja statusā var uzaicināt jebkuru personu, kuras viedoklis varētu to interesēt.

5. Valdes locekļiem saskaņā ar reglamenta noteikumiem var palīdzēt padomdevēji vai eksperti.

6. Aģentūra izveido valdes sekretariātu.

37. pants

Balsošana

1. Neskarot 39. panta 1. punktu, valde pieņem lēmumus ar divu trešdaļu locekļu balsu vairākumu. Pēc valdes locekļa lūguma 33. panta 2. punkta k) apakšpunktā minēto lēmumu pieņem vienprātīgi.

2. Katram saskaņā ar 34. panta 1. punktu ieceltajam loceklim ir viena balss. Ja kāda valdes locekļa nav klāt, viņa aizstājējam ir tiesības balsot viņa vietā. Ne novērotāji, ne Aģentūras izpilddirektors balsošanā nepiedalās.

3. Reglamentā nosaka sīkāk izstrādātu balsošanas kārtību, jo īpaši nosacījumus, saskaņā ar kuriem kāds no locekļiem var darboties cita locekļa vārdā, kā arī, attiecīgos gadījumos, visas prasības, kas saistītas ar kvorumu.

38. pants

Izpilddirektora funkcijas un pilnvaras

1. Aģentūru vada izpilddirektors, kas, pildot savus pienākumus, ir pilnīgi neatkarīgs. Neskarot Komisijas un valdes kompetenci, izpilddirektors nelūdz un nepieņem nevienas valdības vai citas struktūras norādījumus.

2. Eiropas Parlaments vai Padome var aicināt izpilddirektoru ziņot par uzdevumu izpildi.

▼B

3. Izpilddirektoram ir šādas funkcijas un pilnvaras:

a) apstiprināt Aģentūras pasākumus, kā noteikts 18. pantā, šajā regulā, tās īstenošanas noteikumos un jebkuros attiecīgos tiesību aktos noteiktajās robežās;

b) lemt par inspekcijām un izmeklēšanām, kā paredzēts 54. un 55. pantā;

c) uzticēt sertificēšanas uzdevumus attiecīgu valstu aviācijas iestādēm vai kvalificētām vienībām saskaņā ar valdes pamatnostādnēm;

d) uzņemties visas starptautiskās funkcijas un tehnisku sadarbību ar trešām valstīm, ievērojot 27. pantu;

e) veikt visus vajadzīgos pasākumus, tostarp pieņemt iekšējus administratīvus norādījumus un publicēt paziņojumus, lai nodrošinātu Aģentūras darbību saskaņā ar šo regulu;

f) katru gadu sagatavot vispārējā darba pārskata projektu un iesniegt to valdei;

g) attiecībā uz Aģentūras personālu izmantot 29. panta 2. punktā paredzētās pilnvaras;

h) sagatavot Aģentūras ieņēmumu un izdevumu tāmes saskaņā ar 59. pantu un izpildīt budžetu saskaņā ar 60. pantu;

i) deleģēt pilnvaras citiem Aģentūras personāla locekļiem, ievērojot noteikumus, kas jāpieņem saskaņā ar 65. panta 2. punktā minēto kārtību;

j) ar valdes piekrišanu pieņemt lēmumus par vietējo biroju izveidošanu dalībvalstīs saskaņā ar 28. panta 3. punktu;

k) sagatavot un īstenot gada darba programmu;

l) atbildēt uz palīdzības lūgumiem, kas saņemti no Komisijas.

39. pants

Augstāko ierēdņu iecelšana amatā

1. Izpilddirektoru ieceļ, ņemot vērā nopelnus un ar dokumentiem apliecinātu kompetenci un pieredzi, kas saistīta ar civilo aviāciju. Valde ieceļ vai atlaiž Aģentūras izpilddirektoru pēc Komisijas ierosinājuma. Valde pieņem lēmumus ar trīs ceturtdaļu locekļu balsu vairākumu. Pirms iecelšanas amatā valdes izraudzītam kandidātam var lūgt sniegt paziņojumu kompetentai Eiropas Parlamenta komitejai vai komitejām un atbildēt uz tās vai to locekļu jautājumiem.

2. Izpilddirektoram var palīdzēt viens vai vairāki direktori. Izpilddirektora prombūtnes vai slimības laikā viņa pienākumus veic viens no direktoriem.

3. Aģentūras direktorus ieceļ, ņemot vērā nopelnus un ar dokumentiem apliecinātu kompetenci un pieredzi, kas saistīta ar civilo aviāciju. Valde ieceļ vai atlaiž Aģentūras direktorus pēc izpilddirektora ierosinājuma.

4. Izpilddirektora un direktoru pilnvaru termiņš ir pieci gadi. Direktoru pilnvaru termiņu var atjaunot, un izpilddirektora pilnvaru termiņu var atjaunot vienu reizi.

▼B

40. pants

Apelācijas padomju pilnvaras

1. Aģentūrā izveido vienu vai vairākas apelācijas padomes.

2. Apelācijas padome vai padomes atbild par lēmuma pieņemšanu attiecībā uz 44. pantā minēto lēmumu pārsūdzību.

3. Apelācijas padomi vai padomes sasauc pēc vajadzības. Apelācijas padomju skaitu un to darba sadalījumu nosaka Komisija saskaņā ar 65. panta 3. punktā minēto kārtību.

41. pants

Apelācijas padomju sastāvs

1. Apelācijas padomē ir priekšsēdētājs un divi citi locekļi.

2. Priekšsēdētājam un citiem locekļiem ir aizstājēji, kas tos pārstāv viņu prombūtnes laikā.

3. Priekšsēdētāju, abus locekļus un to aizstājējus ieceļ valde no kvalificētiem kandidātiem, kas ir Komisijas pieņemtā sarakstā.

4. Ja Apelācijas padome uzskata, ka pārsūdzības būtība to prasa, attiecīgās lietas izskatīšanai tā var pieaicināt vēl divus citus locekļus no 3. punktā minētā saraksta.

5. Komisija saskaņā ar 65. panta 3. punktā minēto kārtību nosaka kvalifikāciju, kas vajadzīga katras Apelācijas padomes locekļiem, individuālu locekļu pilnvaras lēmumu sagatavošanas stadijā, kā arī balsošanas nosacījumus.

42. pants

Apelācijas padomes locekļi

1. Apelācijas padomes locekļu, tostarp priekšsēdētāja un jebkuru aizstājēju, pilnvaru termiņš ir pieci gadi. Šo termiņu var atjaunot.

2. Apelācijas padomes locekļi ir neatkarīgi. Pieņemot lēmumus, viņus nesaista nekādi norādījumi.

3. Apelācijas padomes locekļi Aģentūrā nedrīkst pildīt nevienu citu pienākumu. Apelācijas padomes locekļi var strādāt ar nepilnu slodzi.

4. Apelācijas padomes locekļus nevar atbrīvot no amata vai svītrot no kvalificētu kandidātu saraksta viņu pilnvaru laikā, ja vien šādai atbrīvošanai nav nopietna pamatojuma un Komisija, iepazinusies ar valdes atzinumu, nepieņem par to lēmumu.

▼B

43. pants

Izslēgšana un iebildumi

1. Apelācijas padomes locekļi nevar piedalīties pārsūdzības procesos, ja viņi tajos ir personīgi ieinteresēti, ja viņi jau iepriekš ir bijuši tajos iesaistīti kā vienas procesā iesaistītas puses pārstāvji, vai arī ja viņi piedalījušies pārsūdzētā lēmuma pieņemšanā.

2. Ja kāda 1. punktā uzskaitītā iemesla dēļ vai kāda cita iemesla dēļ kāds no Apelācijas padomes locekļiem uzskata, ka viņam nebūtu jāpiedalās pārsūdzības procesā, viņš par to attiecīgi informē Apelācijas padomi.

3. Visas pārsūdzības procesā iesaistītās puses var iebilst pret kāda no Apelācijas padomes locekļu dalību jebkura 1. punktā norādītā pamatojuma dēļ vai arī, ja radušās aizdomas par jebkura šāda locekļa neobjektivitāti. Jebkuru šādu iebildumu nepieņem, ja, apzinoties iebilduma iemeslu, pārsūdzības procesā iesaistītā puse ir veikusi kādu procedūras pasākumu. Nevienu iebildumu nevar pamatot ar locekļu valstspiederību.

4. Apelācijas padomes lēmumu par rīcību 2. un 3. punktā precizētajos gadījumos pieņem bez attiecīgā locekļa līdzdalības. Lai pieņemtu šo lēmumu, attiecīgo locekli Apelācijas padomē aizstāj ar viņa aizstājēju.

44. pants

Lēmumi, ko var pārsūdzēt

▼M2

1. Var pārsūdzēt Aģentūras lēmumus, kas pieņemti saskaņā ar 20., 21., 22., 22.a, 22.b, 23., 55. vai 64. pantu.

▼B

2. Pārsūdzība, kas iesniegta saskaņā ar šā panta 1. punktu, neaptur lēmuma piemērošanu. Tomēr Aģentūra, ja tā uzskata, ka lietas apstākļi to atļauj, var apturēt apstrīdētā lēmuma piemērošanu.

3. Lēmumu, saskaņā ar kuru tiesas procesi attiecībā uz vienu no pusēm nav izbeigti, var pārsūdzēt tikai saistībā ar galīgā lēmuma pārsūdzību, ja vien lēmumā nav paredzēta atsevišķa pārsūdzība.

45. pants

Personas, kam ir pārsūdzības tiesības

Jebkura fiziska vai juridiska persona var pārsūdzēt lēmumu, kas adresēts šai personai, vai lēmumu, kas, lai gan tāda lēmuma formā, kas adresēts citai personai, tieši vai personīgi skar pirmo no minētajām personām. Tiesas procesos iesaistītās puses var būt pārsūdzības procesā iesaistītā puse.

▼B

46. pants

Termiņš un forma

Pārsūdzību kopā ar tās pamatojumu iesniedz Aģentūrā rakstiski divos mēnešos pēc tiesību akta paziņošanas attiecīgajai personai vai, ja paziņošana nav notikusi, attiecīgi no dienas, kad tas šai personai kļuvis zināms.

47. pants

Iepriekšēja pārskatīšana

1. Ja izpilddirektors uzskata, ka pārsūdzība ir pieņemama un pamatota, viņš lēmumu labo. Tas neattiecas uz gadījumiem, kad pārsūdzības iesniedzēju pretnostata citai pārsūdzības procesā iesaistītai pusei.

2. Ja lēmums nav labots vienā mēnesī pēc tā pārsūdzības pamatojuma saņemšanas, Aģentūra nekavējoties pieņem lēmumu, vai apturēt vai neapturēt lēmuma piemērošanu atbilstīgi 44. panta 2. punkta otrajam teikumam un nodod pārsūdzību Apelācijas padomei.

48. pants

Pārsūdzību izskatīšana

1. Ja pārsūdzība ir pieņemama, Apelācijas padome pārbauda, vai tā ir pamatota.

2. Pārbaudot pārsūdzību saskaņā ar 1. punktu, Apelācijas padome rīkojas ātri. Tā tik bieži, cik vajadzīgs, uzaicina pārsūdzības procesā iesaistītās puses noteiktos termiņos iesniegt piebildes par to sniegtajiem paziņojumiem vai par pārējo pārsūdzībā iesaistīto pušu ziņojumiem. Pārsūdzības procesā iesaistītajām pusēm ir tiesības izteikties mutiski.

49. pants

Lēmums par pārsūdzību

Apelācijas padome var īstenot visas pilnvaras, kas ir Aģentūras kompetencē, vai nodot lietu Aģentūras kompetentajai struktūrai. Šai pēdējai Apelācijas padomes lēmums ir saistošs.

50. pants

Griešanās Tiesā

1. Prasību Eiropas Kopienu Tiesā var iesniegt, pieprasot anulēt Aģentūras darbības, kas ir tiesiski saistošas trešām personām, Aģentūras bezdarbības gadījumos un attiecībā uz zaudējumiem, ko Aģentūra radījusi savas darbības gaitā.

▼M2

2. Par darbībām tādu Aģentūras lēmumu anulēšanai, kas pieņemti saskaņā ar 20., 21., 22., 22.a, 22.b, 23., 55. vai 64. pantu, var iesniegt prasību Eiropas Kopienu Tiesā tikai pēc tam, kad ir beigušās visas pārsūdzības procedūras pašā Aģentūrā.

▼B

3. Aģentūra veic visus vajadzīgos pasākumus, lai izpildītu Eiropas Kopienu Tiesas spriedumu.

51. pants

Tiešā pārsūdzība

Dalībvalstis un Kopienas iestādes Aģentūras lēmumus var tieši pārsūdzēt Eiropas Kopienu Tiesā.

III IEDAĻA

Darba metodes

52. pants

Atzinumu, sertificēšanas specifikāciju un norāžu izstrādāšanas procedūras

1. ►M2 Cik drīz vien iespējams, pēc šīs regulas stāšanās spēkā valde nosaka pārredzamas procedūras 18. panta a) un c) apakšpunktā minēto atzinumu, sertificēšanas specifikāciju, atbilstības panākšanas pieļaujamo līdzekļu un norāžu izdošanai. ◄

Minētās procedūras:

a) balstās uz īpašajām zināšanām, kas pieejamas dalībvalstu aviācijas pārvaldes iestādēs;

b) ja vajadzīgs, iesaista piemērotus ekspertus no attiecīgām ieinteresētajām personām;

c) nodrošina, lai Aģentūra publicētu dokumentus un plaši apspriestos ar ieinteresētajām personām saskaņā ar grafiku un procedūru, kurā iekļauts pienākums Aģentūrai apspriežu procesā atbildēt rakstiski.

▼M2

2. Ja Aģentūra saskaņā ar 19. pantu izstrādā atzinumus, sertificēšanas specifikācijas, pieļaujamos līdzekļus atbilstības panākšanai un norādes piemērošanai dalībvalstīs, tā nosaka procedūru, ko ievēro, apspriežoties ar dalībvalstīm. Šādā nolūkā tā var izveidot darba grupu, kurā katra dalībvalsts ir tiesīga iecelt ekspertu.

▼B

3. Pasākumus, kas minēti 18. panta a) un c) punktā, un procedūras, kas noteiktas atbilstīgi šā panta 1. punktam, publicē oficiālā Aģentūras publikācijā.

4. Nosaka īpašas procedūras tūlītējai rīcībai, kas Aģentūrai jāveic, lai risinātu drošības problēmas un informētu attiecīgās ieinteresētās personas par to, kā tām rīkoties.

53. pants

Lēmumu pieņemšanas procedūras

1. Valde nosaka pārredzamas procedūras individuālu lēmumu pieņemšanai, kā paredzēts 18. panta d) punktā.

▼B

Minētās procedūras:

a) nodrošina to, ka uzklausa fiziskas vai juridiskas personas, kam lēmums adresēts, un jebkuru citu personu, kuru tas skar tieši vai personīgi;

b) nodrošina lēmuma paziņošanu fiziskām vai juridiskām personām un tā publicēšanu;

c) nodrošina, lai fiziskā vai juridiskā persona, kam lēmums adresēts, un visas citas tiesas procesos iesaistītās personas būtu informētas par tiesiskās aizsardzības līdzekļiem, kas pieejami minētajai personai saskaņā ar šo regulu;

d) nodrošina, ka lēmums ir pamatots.

2. Valde nosaka procedūras, kas precizē nosacījumus lēmumu paziņošanai, attiecīgi ņemot vērā pārsūdzības procedūru.

3. Nosaka īpašas procedūras tūlītējai rīcībai, kas Aģentūrai jāveic, lai risinātu drošības problēmas un informētu attiecīgās ieinteresētās personas par to, kā tām rīkoties.

54. pants

Pārbaudes dalībvalstīs

1. Neskarot izpildes pilnvaras, ko Komisijai piešķir Līgums, Aģentūra palīdz Komisijai pārraudzīt šīs regulas un tās īstenošanas noteikumu piemērošanu, veicot standartizācijas pārbaudes dalībvalstu kompetentajās iestādēs, kā noteikts 24. panta 1. punktā. Saskaņā ar šo regulu pilnvaroti ierēdņi, un ierēdņi, ko norīkojušas valsts iestādes, kas piedalās šādās pārbaudēs, saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts tiesību normām ir pilnvaroti:

a) pārbaudīt attiecīgus dokumentus, datus, procedūras un visus citus materiālus, kas attiecas uz aviācijas drošības līmeņu sasniegšanu saskaņā ar šo regulu;

b) kopēt vai veikt izrakstus no šādiem dokumentiem, datiem, procedūrām un visiem citiem materiāliem;

c) uz vietas prasīt mutisku paskaidrojumu;

d) iekļūt jebkurās attiecīgās telpās, zemes īpašumos vai transporta līdzekļos.

2. Aģentūras ierēdņi, kas pilnvaroti veikt 1. punktā minētās pārbaudes, īsteno savas pilnvaras, uzrādot rakstisku pilnvaru, kurā norādīts pārbaudes priekšmets, mērķis un darba sākšanas laiks. Pirms pārbaudes Aģentūra laikus informē attiecīgo dalībvalsti par pārbaudi un par pilnvaroto ierēdņu identitāti.

3. Attiecīgā dalībvalsts pakļaujas šādām pārbaudēm un nodrošina, ka attiecīgās struktūras vai personas arī tām pakļaujas.

4. Ja saskaņā ar šo pantu veikta pārbaude ir saistīta ar uzņēmuma vai uzņēmumu apvienības pārbaudi, piemēro 55. pantu. Ja uzņēmums iebilst pret pārbaudi, attiecīgā dalībvalsts sniedz Aģentūras pilnvarotiem ierēdņiem vajadzīgo palīdzību, lai tie varētu veikt pārbaudi.

▼B

5. Ziņojumi, kas sastādīti, piemērojot šo pantu, ir pieejami tās dalībvalsts oficiālajā valodā vai valodās, kur notika pārbaude.

55. pants

Izmeklēšana uzņēmumos

1. ►M2 Aģentūra var pati veikt vai uzticēt valsts aviācijas iestādēm vai kvalificētām vienībām veikt visu vajadzīgo izmeklēšanu uzņēmumos saskaņā ar 7., 20., 21., 22., 22.a, 22.b, 23. pantu un 24. panta 2. punktu. ◄ Šo izmeklēšanu veic, ievērojot to dalībvalstu tiesību normas, kurās to veiks. Šajā nolūkā personām, ko pilnvaro saskaņā ar šo regulu, ir tiesības:

a) pārbaudīt attiecīgos dokumentus, datus, procedūras un visus citus materiālus, kas attiecas uz Aģentūras uzdevumu izpildi;

b) kopēt vai veikt izrakstus no šādiem dokumentiem, datiem, procedūrām un visiem citiem materiāliem;

c) uz vietas prasīt mutisku paskaidrojumu;

d) iekļūt attiecīgā uzņēmumu telpās, zemes īpašumos vai transporta līdzekļos;

e) sadarbībā ar dalībvalstīm veikt gaisa kuģu pārbaudes.

2. Personas, kas pilnvarotas veikt 1. punktā minēto izmeklēšanu, īsteno savas pilnvaras, uzrādot rakstisku atļauju, kurā norādīts izmeklēšanas priekšmets un mērķis.

3. Aģentūra laicīgi informē dalībvalsti, kuras teritorijā jāveic izmeklēšana, par izmeklēšanu un par pilnvaroto personu identitāti. Pēc Aģentūras lūguma attiecīgās dalībvalsts ierēdņi palīdz šīm pilnvarotajām personām veikt savus pienākumus.

56. pants

Gada darba programma

Gada darba programmas mērķis ir sekmēt Eiropas aviācijas drošības pastāvīgu uzlabošanos, un tā atbilst šajā regulā noteiktajiem Aģentūras mērķiem, pilnvarām un uzdevumiem. Tajā skaidri norāda, kādas pilnvaras un uzdevumi Aģentūrai ir noteikti papildus, mainīti vai atsaukti salīdzinājumā ar pagājušo gadu.

Gada darba programmu noformē, pamatojoties uz metodoloģiju, ko Komisija izmanto kā daļu no vadības, kas balstīta uz darbības jomām.

57. pants

Gada pārskata ziņojums

Gada pārskata ziņojumā aprakstīts, kā Aģentūra īstenojusi gada darba programmu. Tajā skaidri norāda, kādas pilnvaras un uzdevumi Aģentūrai ir noteikti papildus, mainīti vai atsaukti salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu.

▼B

Pārskata ziņojumā izklāsta Aģentūras veiktās darbības un novērtē to rezultātus attiecībā uz mērķiem un noteikto grafiku, ar šīm darbībām saistītus riskus, resursu izmantošanu un vispārēju Aģentūras darbību.

58. pants

Pārredzamība un saziņa

1. Aģentūras rīcībā esošiem dokumentiem piemēro Regulu (EK) Nr. 1049/2001.

2. Aģentūra pēc pašas ierosmes var darīt zināmu informāciju jomās, ko aptver tās uzdevumi. Aģentūra jo īpaši nodrošina, ka papildus publikācijām, kas noteiktas 52. panta 3. punktā, sabiedrībai un visām ieinteresētajām personām nekavējoties sniedz viegli saprotamu, objektīvu un ticamu informāciju par tās darbību.

3. Jebkurai fiziskai vai juridiskai personai ir tiesības rakstīt Aģentūrai jebkurā no valodām, kas minētas Līguma 314. pantā. Šai personai ir tiesības saņemt atbildi tajā pašā valodā.

4. Uz personas datu aizsardzību uz informāciju, ko Aģentūra apkopo saskaņā ar šo regulu, attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 45/2001(2000. gada 18. decembris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti [1].

IV IEDAĻA

Finanšu prasības

59. pants

Budžets

1. Aģentūras ieņēmumus veido:

a) Kopienas iemaksa;

b) iemaksa, ko veic jebkura tāda trešā valsts Eiropā, ar ko Kopiena ir noslēgusi nolīgumus, kā minēts 66. pantā;

c) maksas, ko veic pretendenti uz Aģentūras izdotiem sertifikātiem un apstiprinājumiem, kā arī tādu sertifikātu un apstiprinājumu turētāji;

d) atlīdzība par publikācijām, apmācībām un citiem Aģentūras sniegtiem pakalpojumiem; un

e) jebkura dalībvalsts, trešās valsts vai citas vienības brīvprātīgi veikta finanšu iemaksa, ja vien šāda iemaksa negatīvi neietekmē Aģentūras neatkarību un objektivitāti.

2. Aģentūras izdevumus veido personāla, administratīvi, infrastruktūras un ekspluatācijas izdevumi.

3. Ieņēmumi un izdevumi ir līdzsvarā.

4. Aģentūras budžetā atsevišķi nodala regulatīvo funkciju budžetu un maksas, ko nosaka un iekasē par sertifikācijas darbībām.

[1] OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.

▼B

5. Katru gadu valde, pamatojoties uz ieņēmumu un izdevumu tāmes projektu, sagatavo Aģentūras ieņēmumu un izdevumu tāmi nākamajam finanšu gadam.

6. Valde 4. punktā minēto ieņēmumu un izdevumu tāmi, kurā iekļauj štatu plāna projektu un provizorisku darba programmu, vēlākais līdz 31. martam nosūta Komisijai un valstīm, ar kurām Kopiena ir noslēgusi nolīgumus, kā minēts 66. pantā.

7. Komisija tāmi kopā ar provizorisku Eiropas Savienības vispārējā budžeta projektu nosūta budžeta lēmējinstitūcijai.

8. Pamatojoties uz tāmi, Komisija provizoriskajā Eiropas Savienības vispārējā budžeta projektā, ko tā iesniedz budžeta lēmējinstitūcijai saskaņā ar Līguma 272. pantu, iekļauj izdevumus, ko uzskata par vajadzīgiem saskaņā ar štatu saraksta projektu un no vispārējā budžeta maksājamo subsīdiju summu.

9. Budžeta lēmējinstitūcija apstiprina Aģentūras subsīdiju apropriācijas. Budžeta lēmējinstitūcija apstiprina Aģentūras štatu saraksta projektu.

10. Budžetu pieņem valde. Tas kļūst par budžeta galīgo redakciju pēc Eiropas Savienības vispārējā budžeta pieņemšanas galīgajā redakcijā. Vajadzības gadījumā to attiecīgi koriģē.

11. Valde, cik drīz vien iespējams, informē budžeta lēmējinstitūciju par nodomu īstenot projektu, kam var būt nozīmīgas finansiālas sekas attiecībā uz budžeta finansēšanu, jo īpaši par projektiem, kas saistīti, piemēram, ar ēku nomu vai pirkšanu. Valde par šādiem projektiem informē Komisiju.

Ja viena no budžeta lēmējinstitūcijas filiālēm ir paziņojusi par nodomu sniegt atzinumu, tā atzinumu nosūta valdei sešās nedēļās no projekta paziņošanas datuma.

60. pants

Budžeta īstenošana un kontrole

1. Izpilddirektors īsteno Aģentūras budžetu.

2. Aģentūras grāmatvedis Komisijas grāmatvedim pēc katra finanšu gada beigām – vēlākais līdz 1. martam – dara zināmus provizoriskos pārskatus līdz ar pārskatu par attiecīgā finanšu gada budžeta un finanšu pārvaldību. Komisijas grāmatvedis konsolidē iestāžu un decentralizēto struktūru provizoriskos pārskatus saskaņā ar 128. pantu Padomes Regulā (EK, Euratom) Nr. 1605/2002 (2002. gada 25. jūnijs) par Finanšu regulu, ko piemēro Eiropas Kopienu vispārējam budžetam ([1]).

([1]) OV L 248, 16.9.2002., 1. lpp. Regulā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1525/2007 (OV L 343, 27.12.2007., 9. lpp.).

▼B

3. Pēc katra finanšu gada beigām Komisijas grāmatvedis vēlākais līdz 31. martam nosūta Revīzijas palātai Aģentūras provizoriskos pārskatus, kā arī ziņojumu par attiecīgā finanšu gada budžeta un finanšu pārvaldību. Pārskatu par attiecīgā finanšu gada budžeta un finanšu pārvaldību nosūta arī Eiropas Parlamentam un Padomei.

4. Saskaņā ar Regulas (EK, Euratom) Nr. 1605/2002 129. pantu pēc tam, kad ir saņemti Revīzijas palātas apsvērumi par Aģentūras provizoriskajiem pārskatiem, izpilddirektors uz savu atbildību sastāda galīgos pārskatus un iesniedz tos valdei atzinuma sniegšanai.

5. Valde nāk klajā ar atzinumu par Aģentūras galīgajiem pārskatiem.

6. Vēlākais līdz 1. jūlijam pēc katra finanšu gada izpilddirektors Eiropas Parlamentam, Padomei, Komisijai un Revīzijas palātai nosūta galīgos pārskatus, kā arī valdes atzinumu.

7. Galīgos pārskatus publicē.

8. Vēlākais līdz 30. septembrim izpilddirektors Revīzijas palātai nosūta atbildi par tās apsvērumiem. Direktors šo atbildi nosūta arī valdei.

9. Pēc Eiropas Parlamenta lūguma izpilddirektors tam iesniedz jebkādu informāciju, kas ir vajadzīga, lai netraucēti piemērotu budžeta izpildes apstiprināšanas procedūru par attiecīgo finanšu gadu, kā paredzēts Regulas (EK, Euratom) Nr. 1605/2002 146. panta 3. punktā.

10. Pēc Padomes ieteikuma, kas pieņemts ar kvalificētu balsu vairākumu, Eiropas Parlaments līdz N + 2 gada 30. aprīlim atbrīvo izpilddirektoru no atbildības par N gada budžeta īstenošanu.

61. pants

Krāpšanas apkarošana

1. Lai apkarotu krāpšanu, korupciju un citas nelikumīgas darbības, bez ierobežojumiem piemēro noteikumus, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1073/1999 (1999. gada 25. maijs) par izmeklēšanu, ko veic Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (*OLAF*) ([1]).

2. Aģentūra pievienojas 1999. gada 25. maija Iestāžu nolīgumam starp Eiropas Parlamentu, Eiropas Savienības Padomi un Eiropas Kopienu Komisiju attiecībā uz iekšējo izmeklēšanu, ko veic Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (*OLAF*) ([2]), un nekavējoties izstrādā attiecīgus noteikumus, ko piemēro visiem tās darbiniekiem.

3. Lēmumos par finansēšanu un no tiem izrietošos īstenošanas nolīgumos un instrumentos skaidri noteikts, ka vajadzības gadījumā Revīzijas palāta un *OLAF* var uz vietas pārbaudīt Aģentūras finansējuma saņēmējus un par to piešķiršanu atbildīgos aģentus.

([1]) OV L 136, 31.5.1991., 1. lpp.
([2]) OV L 136, 31.5.1991., 15. lpp.

▼B

62. pants

Novērtēšana

1. Trīs gados no dienas, kad Aģentūra sākusi pildīt savus pienākumus, Valde pasūta neatkarīgu ārēju novērtējumu par šīs regulas īstenošanu un pēc tam to dara reizi piecos gados.

2. Veicot novērtēšanu, pārbauda, cik efektīvi Aģentūra pilda savus uzdevumus. Novērtē arī šīs regulas, Aģentūras un tās darba prakses nozīmi augsta civilās aviācijas lidojumu drošības līmeņa sasniegšanā. Novērtējumā ņem vērā ieinteresēto personu viedokļus gan Eiropas, gan valstu līmenī.

3. Valde saņem novērtēšanas rezultātus un attiecībā uz grozījumiem šajā regulā, pārmaiņām Aģentūrā un tās darba praksē izstrādā ieteikumus Komisijai, kas tos kopā ar savu atzinumu, kā arī attiecīgiem priekšlikumiem var nosūtīt Eiropas Parlamentam un Padomei. Attiecīgā gadījumā pievieno rīcības plānu ar grafiku. Gan novērtēšanas rezultātus, gan ieteikumus dara zināmus atklātībai.

63. pants

Finanšu noteikumi

Finanšu noteikumus, ko piemēro Aģentūrai, valde pieņem pēc apspriešanās ar Komisiju. Tajos nedrīkst būt atkāpju no Komisijas Regulas (EK, Euratom) Nr. 2343/2002 (2002. gada 19. novembris) par pamata Finanšu regulu struktūrām, kas minētas 185. pantā Padomes Regulā (EK, Euratom) Nr. 1605/2002 par Finanšu regulu, ko piemēro Eiropas Kopienu vispārējam budžetam [1], ja vien šāda atkāpe nav īpaši vajadzīga Aģentūras darbībai un Komisija nav tam iepriekš piekritusi.

64. pants

Noteikumi par maksām un atlīdzību

1. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, to papildinot, attiecībā uz maksām un atlīdzību pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 65. panta 4. punktā.

2. Komisija apspriežas ar valdi par 1. punktā minēto pasākumu projektu.

3. Ar 1. punktā minētajiem pasākumiem jo īpaši nosaka darbības, par kurām saskaņā ar 59. panta 1. punkta c) un d) apakšpunktu pienākas maksas un atlīdzība, maksu un atlīdzības summas un veidu, kādā tās jāmaksā.

4. Maksas un atlīdzību iekasē par:

a) sertifikātu izsniegšanu un atjaunošanu, kā arī par saistīto nepārtrauktas pārraudzības funkciju veikšanu;

b) pakalpojumu sniegšanu; tajās ir atspoguļotas katra konkrēta pakalpojuma faktiskās izmaksas;

[1] OV L 357, 31.12.2002., 72. lpp.

▼B

c) pārsūdzības lietu izskatīšanu.

Visas maksas un atlīdzību izsaka un maksā euro.

5. Maksu un atlīdzības summas nosaka tādā līmeni, lai nodrošinātu, ka attiecīgie ienākumi no tām principā ir pietiekami, lai segtu sniegto pakalpojumu izmaksas pilnā apjomā. Minētās maksas un atlīdzību, tostarp tās, kas saņemtas 2007. gadā, piešķir aģentūrai kā ieņēmumus.

IV NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

65. pants

Komiteja

1. Komisijai palīdz komiteja.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir viens mēnesis.

4. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. pantu.

5. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu, 5. panta b) punktu un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. pantu.

Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 3. punkta c) apakšpunktā, 4. punkta b) apakšpunktā un 4. punkta e) apakšpunktā minētie termiņi ir divdesmit dienas.

6. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1., 2. un 4. punktu, 5. punkta b) apakšpunktu un 6. punktu un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. pantu.

7. Ja ir norāde uz šo punktu, tad piemēro Lēmuma 1999/468/EK 6. pantu.

Pirms lēmuma pieņemšanas Komisija apspriežas ar šā panta 1. punktā minēto komiteju.

Lēmuma 1999/468/EK 6. panta b) punktā paredzētais termiņš ir trīs mēneši.

Ja dalībvalsts vēršas Padomē ar Komisijas lēmumu, Padome ar kvalificētu balsu vairākumu var pieņemt citu lēmumu trijos mēnešos.

▼M2

65.a pants

Grozījumi

Saskaņā ar Līguma noteikumiem Komisija ierosina grozīt Regulas (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (EK) Nr. 552/2004, lai ņemtu vērā prasības, kas noteiktas šajā regulā.

▼B

66. pants

Eiropas trešo valstu dalība

Aģentūras darbā var piedalīties Eiropas trešās valstis, kas ir Čikāgas konvencijas līgumslēdzējas puses un kas ir noslēgušas nolīgumus ar Eiropas Kopienu, tādējādi pieņemot un piemērojot Kopienas tiesību aktus jomā, uz ko attiecas šī regula un tās īstenošanas noteikumi.

Saskaņā ar attiecīgajiem šo nolīgumu noteikumiem izstrādās mehānismus, *inter alia*, nosakot, kā un cik plaši trešās valstis var piedalīties Aģentūras darbā, kā arī sīki izstrādātus noteikumus par tādu dalību, tostarp noteikumus par finanšu iemaksām un personālu.

67. pants

Aģentūras darbības sākums

1. No 2003. gada 28. septembra Aģentūra uzņemas sertificēšanas uzdevumus, kas ir tās pienākums saskaņā ar 20. pantu. Līdz minētajai dienai dalībvalstis turpina īstenot attiecīgus tiesību aktus un noteikumus.

2. Papildu pārejas laikā, kas sākas no 1. punktā minētās dienas, dalībvalstis 42 mēnešus var turpināt izdot sertifikātus un apstiprinājumus, atkāpjoties no 5., 6., 12. un 20. panta, saskaņā ar nosacījumiem, ko Komisija precizējusi pasākumos, kuri pieņemti šo pantu piemērošanai. Ja saistībā ar to dalībvalstis izsniedz sertifikātus, pamatojoties uz sertifikātiem, ko izsniegušas trešās valstis, Komisijas pieņemtajos pasākumos attiecīgi ņem vērā principus, kas paredzēti 12. panta 2. punkta b) un c) apakšpunktā.

68. pants

Sankcijas

Dalībvalstis paredz sankcijas par šīs regulas un tās īstenošanas noteikumu pārkāpšanu. Šīs sankcijas ir efektīvas, samērīgas un preventīvas.

69. pants

Atcelšana

1. Ar šo atceļ Regulu (EK) Nr. 1592/2002, neskarot otro daļu.

Atsauces uz atcelto regulu uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu VI pielikumā.

2. Padomes Direktīvu 91/670/EEK ar šo atceļ no dienas, kad stājas spēkā 7. panta 6. punktā minētie pasākumi.

3. Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikumu svītro no dienas, kad stājas spēkā atbilstīgie pasākumi, kas minēti 8. panta 5. punktā.

▼B

4. Ražojumiem, daļām un ierīcēm, organizācijām un personām, kuru sertificēšana ir veikta vai atzīta saskaņā ar šā panta 1., 2., un 3. punktā minēto dokumentu noteikumiem, piemēro 11. pantu.

5. Direktīva 2004/36/EK ar šo tiek atcelta no dienas, kad stājas spēkā šīs regulas 10. panta 5. punktā minētie pasākumi, un neskarot šīs direktīvas 8. panta 2. punktā minētos īstenošanas noteikumus.

70. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Regulas 5., 6., 7., 8., 9. un 10. pantu piemēro no dienām, kas paredzētas to attiecīgajos īstenošanas noteikumos, bet ne vēlāk kā 2012. gada 8. aprīlī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

▼B

I PIELIKUMS

Lidojumderīguma pamatprasības, kas minētas 5. pantā

1. *Ražojuma integritāte: ražojuma integritāte jāsaglabā visos paredzamajos lidojuma apstākļos gaisa kuģa ekspluatācijas laikā. Atbilstība visām prasībām jāpierāda ar novērtējumiem vai analīzēm, ko vajadzības gadījumā papildina ar testiem.*

1.a. Konstrukcijas un materiāli: konstrukcijas integritāti nodrošina, ievērojot un pietiekami pārsniedzot visu gaisa kuģa, tostarp tā vilces sistēmas, ekspluatācijas režīmu diapazonu, un uztur gaisa kuģa ekspluatācijas laikā.

1.a.1. Visām gaisa kuģa daļām, kuru atteice varētu mazināt konstrukcijas integritāti, jāatbilst šādiem nosacījumiem un jābūt bez bojājošas deformācijas vai atteices. Tas attiecas uz visiem elementiem ar ievērojamu masu un to stiprinājumiem.

1.a.1.a. Jāņem vērā visas slodžu kombinācijas, kas tiešām var rasties, ievērojot un pietiekami pārsniedzot svaru, smaguma centra darbības lauku, ekspluatācijas režīmu diapazonu un gaisa kuģa ekspluatācijas laiku. Tās ietver slodzes brāzmu, manevrēšanas, pārspiediena uzturēšanas, kustīgu virsmu, vadības un vilces sistēmu darbības dēļ gan lidojumā, gan uz zemes.

1.a.1.b. Jāņem vērā slodzes un iespējamās atteices, kas rodas, veicot avārijas nosēšanos uz zemes vai ūdenī.

1.a.1.c. Attiecībā uz konstrukcijas reakciju uz šīm slodzēm jāņem vērā dinamiski efekti.

1.a.2. Gaisa kuģim jābūt bez jebkādas aeroelastiskas nestabilitātes, un tas nedrīkst pārmērīgi vibrēt.

1.a.3. Gaisa kuģa būvē izmantotajiem ražošanas procesiem un materiāliem jānodrošina zināmas un reproducējamas konstrukcijas īpašības. Jāņem vērā jebkuras pārmaiņas materiāla tehniskajos rādītājos, kas saistīti ar ekspluatācijas vidi.

1.a.4. Cikliskas slodzes, videi nodarītu postījumu, nejauša un atsevišķa bojājuma sekas nedrīkst samazināt konstrukcijas integritāti zem pieļaujama atlikušās izturības līmeņa. Šajā ziņā jāizdod visi vajadzīgie norādījumi pastāvīga lidojumderīguma nodrošināšanai.

1.b. Vilce: vilces sistēmas integritāte (t. i., dzinējs un attiecīgā gadījumā propellers) jāpierāda, ievērojot un pietiekami pārsniedzot visu vilces sistēmas ekspluatācijas režīmu diapazonu, un jāuztur vilces sistēmas ekspluatācijas laikā.

1.b.1. Vilces sistēmai noteiktajās robežās jārada prasītā vilce vai jauda visos attiecīgajos lidojuma apstākļos, ņemot vērā vides iespaidu un apstākļus.

1.b.2. Vilces sistēmas būvē izmantotajiem ražošanas procesiem un materiāliem jānodrošina zināma un reproducējamu konstrukcijas izturēšanās. Jāņem vērā jebkuras pārmaiņas materiāla tehniskajos rādītājos, kas saistīti ar ekspluatācijas vidi.

1.b.3. Cikliskas slodzes, videi nodarītu postījumu un darbības traucējumu sekas, un iespējamas turpmākas daļu atteices nedrīkst samazināt vilces sistēmas integritāti zem pieļaujamā līmeņa. Šajā ziņā jāsniedz visi vajadzīgie norādījumi pastāvīga lidojumderīguma nodrošināšanai.

▼B

1.b.4. Jāizsludina visi vajadzīgie norādījumi, informācija un prasības drošai un pareizai vilces sistēmas un gaisa kuģa saskarsmei darbībā.

1.c. Sistēmas un iekārtas.

1.c.1. Gaisa kuģim nedrīkst būt konstrukcijas pazīmes vai detaļas, kas izrādījušās bīstamas.

1.c.2. Gaisa kuģim, arī sistēmām, iekārtām un ierīcēm, kas paredzētas tipa sertifikātā vai ekspluatācijas noteikumos, jādarbojas, kā paredzēts, jebkuros paredzamos ekspluatācijas apstākļos, ievērojot un pietiekami pārsniedzot visu gaisa kuģa ekspluatācijas režīmu diapazonu, attiecīgi ņemot vērā sistēmu, iekārtu vai ierīču ekspluatācijas vidi. Citas sistēmas, iekārtas un ierīces, kas nav paredzētas tipa sertifikātā vai ekspluatācijas noteikumos, neatkarīgi no to pareizas vai nepareizas darbības nedrīkst mazināt drošību un nedrīkst nelabvēlīgi ietekmēt jebkuras citas sistēmas, iekārtas vai ierīces pareizu darbību. Sistēmām, iekārtām un ierīcēm jābūt vadāmām bez sevišķām prasmēm vai pārmērīga spēka.

1.c.3. Gaisa kuģa sistēmas, iekārtas un ar tām saistītas ierīces, aplūkojot atsevišķi un savstarpējā saistībā, jākonstruē tā, lai jebkuru katastrofālu atteices stāvokli neradītu viena atteice, kas nav ļoti neiespējama, un ir jābūt apgriezti proporcionālai attiecībai starp atteices stāvokļa iespējamību un tā seku nopietnību attiecībā uz gaisa kuģi un tā izmantotājiem. Attiecībā uz minēto vienas atteices kritēriju ir pieņemts, ka pienācīgs atbrīvojums jāizdara atkarībā no gaisa kuģa izmēriem un kopējās konfigurācijas un ka tas var ļaut neievērot šo vienas atteices kritēriju attiecībā uz dažām daļām un dažām sistēmām helikopteros un mazās lidmašīnās.

1.c.4. Informācija, kas vajadzīga, lai droši veiktu lidojumu, un informācija par nedrošiem stāvokļiem jāsniedz apkalpei vai attiecīgā gadījumā tehniskās apkopes personālam skaidri, sistemātiski un nepārprotami. Sistēmas, iekārtas un vadības ierīces, tostarp norādes un paziņojumi, jāveido un jāizvieto tā, lai pēc iespējas novērstu kļūdas, kas varētu veicināt bīstamības rašanos.

1.c.5. Jāveic drošības pasākumi, projektējot, lai pēc iespējas samazinātu bīstamību gaisa kuģim un izmantotājiem, ko rada pamatota gan iekšēju, gan ārēju draudu iespēja, tostarp aizsardzība pret iespējamu būtisku atteici vai traucējumu jebkurā gaisa kuģa ierīcē.

1.d. Pastāvīgs lidojumderīgums.

1.d.1. Jāizstrādā norādījumi attiecībā uz pastāvīgu lidojumderīgumu, lai nodrošinātu, ka gaisa kuģa tipa sertificēšanas lidojumderīguma standartu saglabā visu gaisa kuģa ekspluatācijas laiku.

1.d.2. Jāparedz līdzekļi, kas pēc vajadzības ļautu pārbaudīt, regulēt, eļļot, izņemt daļas un ierīces vai aizstāt tās ar citām, lai nodrošinātu pastāvīgu lidojumderīgumu.

1.d.3. Norādījumiem attiecībā uz pastāvīgu lidojumderīgumu jābūt rokasgrāmatas vai pēc vajadzības rokasgrāmatu formā, lai nodrošinātu attiecīgo datu daudzumu. Rokasgrāmatās jābūt norādījumiem par tehnisko apkopi un remontu, apkalpošanas informāciju, bojājumu noteikšanas un inspekciju procedūrām, tādā formā, kas nodrošina to praktisko lietošanu.

1.d.4. Norādījumiem par pastāvīgu lidojumderīgumu jāietver lidojumderīguma ierobežojumi, kuros norāda visus obligātos nomaiņas termiņus, inspekciju intervālus un attiecīgas inspekciju procedūras.

▼B

2. *Ražojuma ekspluatācijas lidojumderīguma aspekti*

2.a. Jāpierāda, ka, lai ražojuma ekspluatācijas laikā nodrošinātu pietiekamu drošību tiem, kas ir gaisa kuģī vai uz zemes, ir pievērsta uzmanība šādiem aspektiem:

2.a.1. Jānosaka, kādai ekspluatācijai gaisa kuģis ir apstiprināts, un jānosaka ierobežojumi un informācija, kas vajadzīga drošai ekspluatācijai, tostarp ierobežojumi un tehniskie raksturojumi saistībā ar vidi.

2.a.2. Gaisa kuģim jābūt droši kontrolējamam un vadāmam visos paredzamajos ekspluatācijas apstākļos, tostarp pēc vienas vai, vajadzības gadījumā, vairāku vilces sistēmu atteices. Pienācīgi jāņem vērā pilota izturība, apstākļi pilotu kabīnē, pilota noslogojums un citi cilvēku faktora apsvērumi, lidojuma fāze un tās ilgums.

2.a.3. Ir jābūt iespējai veikt gludu pāreju no vienas lidojuma fāzes uz otru, neprasot īpašas pilota prasmes, spēku vai noslogojumu jebkuros iespējamos ekspluatācijas apstākļos.

2.a.4. Gaisa kuģim ir jābūt tik stabilam, lai nodrošinātu, ka pilotam izvirzītās prasības nav pārmērīgas, ņemot vērā lidojuma fāzi un tā ilgumu.

2.a.5. Jānosaka procedūras normālas ekspluatācijas, atteices un avārijas situācijām.

2.a.6. Trauksmes vai citi brīdinājuma signāli, kas paredzēti, lai novērstu normāla lidojuma režīmu diapazona pārsniegšanu, jānodrošina atbilstīgi tipam.

2.a.7. Gaisa kuģa raksturojumiem un tā sistēmām jāļauj droši normalizēt stāvokli pēc iespējamiem ekstremāliem apstākļiem lidojuma režīmu diapazonā.

2.b. Ekspluatācijas ierobežojumiem un citai informācijai, kas vajadzīga drošai ekspluatācijai, jābūt pieejamai apkalpes locekļiem.

2.c. Ražojuma ekspluatācijai jābūt pasargātai no kaitējuma, ko rada nelabvēlīgi ārēji un iekšēji apstākļi, tostarp vides apstākļi.

2.c.1. Jo īpaši nekāds nedrošs stāvoklis nedrīkst rasties tādu, un ne tikai tādu, parādību ietekmē kā bīstami meteoroloģiski apstākļi, zibens, sadursme ar putniem, augstfrekvences starojuma lauki, ozons u. tml., kuru rašanās ir paredzama ražojuma ekspluatācijas laikā.

2.c.2. Salona nodalījumos jānodrošina pasažieriem piemēroti pārvadāšanas apstākļi un pienācīga aizsardzība pret visām briesmām, kas var rasties, veicot lidojumus, vai rodas avārijas situācijās, tostarp pret ugunsgrēka, dūmu, toksisku gāzu un straujas dekompresijas draudiem. Jādod izmantotājiem visas iespējas izvairīties no smagiem miesas bojājumiem un ātri pamest gaisa kuģi, un aizsargāt viņus no ātruma samazināšanas ietekmes, ja notiek avārijas nosēšanās uz ūdens vai zemes. Vajadzības gadījumā jāparedz skaidras un nepārprotamas zīmes vai paziņojumi izmantotājiem, lai norādītu drošu uzvedību un drošības iekārtu atrašanās vietu un pareizu izmantošanu. Vajadzīgajām drošības iekārtām jābūt viegli pieejamām.

▼B

2.c.3. Apkalpes nodalījumiem jābūt iekārtotiem tā, lai atvieglotu lidojumu veikšanu, tostarp tajos jābūt līdzekļiem situācijas izpratnes nodrošināšanai, kā arī visu paredzamu un ārkārtas situāciju pārvarēšanai. Apstākļi apkalpes nodalījumā nedrīkst mazināt apkalpes spējas pildīt savus uzdevumus, un tā plānojumam jābūt tādam, lai novērstu iejaukšanos ekspluatācijas laikā un vadības ierīču ļaunprātīgu izmantošanu.

3. *Organizācijas (tostarp fiziskas personas, kas apņemas veikt konstruēšanu, izgatavošanu vai tehnisko apkopi)*

3.a. Organizāciju apstiprinājumi jāizsniedz, ja ir ievēroti šādi nosacījumi:

3.a.1. Organizācijai jābūt visiem līdzekļiem, kas vajadzīgi darba mērķim. Šādi līdzekļi cita starpā ir: telpas, personāls, iekārtas, instrumenti un materiāli, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, attiecīgu datu pieejamība un uzskaite.

3.a.2. Organizācijai jāievieš un jāuztur vadības sistēma, lai nodrošinātu atbilstību šīm lidojumderīguma pamatprasībām, un jācenšas nepārtraukti uzlabot šo sistēmu.

3.a.3. Organizācijai vajadzības gadījumā jāvienojas par pasākumiem ar citām attiecīgajām organizācijām, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām.

3.a.4. Organizācijai jāievieš atgadījumu ziņošanas un/vai izskatīšanas sistēma, kas jāizmanto vadības sistēmā saskaņā ar 3.a.2. punktu un saskaņā ar 3.a.3. punktu, lai sekmētu nepārtrauktu ražojumu drošības uzlabošanu.

3.b. Tehniskās apkopes mācību organizāciju gadījumā nepiemēro 3.a.3. un 3.a.4. punkta nosacījumus.

▼B

II PIELIKUMS

Regulas 4. panta 4. punktā minētie gaisa kuģi

Šīs regulas 4. panta 1., 2. un 3. punkts neattiecas uz gaisa kuģiem, kas pieder vienai vai vairākām turpmāk minētajām gaisa kuģu kategorijām:

a) vēsturiski gaisa kuģi, kas atbilst šādiem kritērijiem:

i) nesarežģīti gaisa kuģi, kuru:

— sākotnējā konstrukcija izstrādāta līdz 1.1.1955., un

— ražošana pabeigta līdz 1.1.1975.;

vai

ii) gaisa kuģi ar neapšaubāmu vēsturisku nozīmi, kas saistīta ar:

— dalību ievērojamā vēsturiskā notikumā, vai

— būtisku sasniegumu aviācijas attīstībā, vai

— būtisku nozīmi attiecīgas dalībvalsts bruņotajiem spēkiem;

b) gaisa kuģi, kas īpaši konstruēti vai pārveidoti zinātniskai izpētei, eksperimentāliem vai zinātniskiem mērķiem un ko paredzēts ražot ļoti ierobežotā skaitā;

c) gaisa kuģi, ko vismaz 51 % apjomā ir būvējis amatieris vai amatieru bezpeļņas organizācija savām vajadzībām un bez jebkāda komerciāla mērķa;

d) gaisa kuģi, kas izmantoti bruņotajos spēkos, ja Aģentūra tāda tipa gaisa kuģiem nav apstiprinājusi konstrukcijas standartu;

e) lidmašīnas, helikopteri un motorpiedziņas izpletņi, kam nav vairāk par divām sēdvietām, kam dalībvalstu reģistrētā maksimāli pieļaujamā pacelšanās masa (MPPM) nepārsniedz:

i) 300 kg vienvietīgai sauszemes lidmašīnai/helikopteram; vai

ii) 450 kg divvietīgai sauszemes lidmašīnai/helikopteram; vai

iii) 330 kg vienvietīgai amfībijas lidmašīnai vai hidroplānam/helikopteram; vai

iv) 495 kg divvietīgai amfībijlidmašīnai vai hidroplānam/helikopteram, ja tā, darbojoties gan kā hidroplāns/helikopters, gan kā sauszemes lidmašīna/-helikopters, attiecīgi nepārsniedz nevienu no abiem MPPM robežlielumiem;

v) 472,5 kg divvietīgai sauszemes lidmašīnai, kuras rāmim uzstādīta pilnās glābšanas izpletņu sistēma;

vi) 315 kg vienvietīgai sauszemes lidmašīnai, kuras rāmim uzstādīta pilnās glābšanas izpletņu sistēma,

un kam – attiecībā uz lidmašīnām – iekrišanas vai minimālais stabilizēta lidojuma ātrums nosēšanās konfigurācijā nepārsniedz 35 mezglus kalibrētā gaisa ātruma (CAS);

f) vienvietīgi un divvietīgi žiroplāni, kuru maksimāli pieļaujamā pacelšanās masa nepārsniedz 560 kg;

g) planieri, tostarp bez vilcēja palaižamie, ar maksimāli pieļaujamo konstrukcijas masu, kas nepārsniedz 80 kg vienvietīgiem planieriem un 100 kg divvietīgiem planieriem;

h) tādu gaisa kuģu kopijas, kas atbilst iepriekš minētajā a) vai d) punktā noteiktiem kritērijiem, kuru konstrukcija ir līdzīga oriģinālajiem gaisa kuģiem;

i) bezpilota gaisa kuģis ar ekspluatācijas masu, kas nepārsniedz 150 kg;

j) visi citi gaisa kuģi, kuru konstrukcijas masa kopā ar degvielu nepārsniedz 70 kg.

▼B

III PIELIKUMS

Regulas 7. pantā minētās pilotu licencēšanas pamatprasības

1. *Mācības*

1.a. Vispārīgi noteikumi

1.a.1. Personai, kas mācās vadīt gaisa kuģi, jābūt pietiekami izglītotai un sasniegušai pietiekamu fizisku un garīgu briedumu, lai apgūtu, atcerētos un pierādītu attiecīgas teorētiskas zināšanas un prasmes.

1.b. Teorētiskas zināšanas

1.b.1. Pilotam jāapgūst un jāuztur zināšanas līmenī, kas ir pietiekams, lai izpildītu funkcijas, ko viņš veic gaisa kuģī, un ir samērīgs ar risku, kurš saistīts ar tāda veida darbību. Tādām zināšanām jāaptver vismaz:

i) aviācijas tiesības;

ii) vispārīgas zināšanas par gaisa kuģiem;

iii) tehniskas zināšanas, kas attiecas uz konkrēto gaisa kuģu kategoriju;

iv) lidojuma tehniskie raksturojumi un plānošana;

v) cilvēka veiktspēja un ierobežojumi;

vi) meteoroloģija;

vii) navigācija;

viii) ekspluatācijas procedūras, tostarp resursu pārvaldība;

ix) lidojumu principi;

x) sakari; un

xi) darba organizācijas, tostarp apdraudējumu un kļūdu pārvaldības prasmes.

1.c. Teorētisku zināšanu pierādīšana un uzturēšana

1.c.1. Teorētisku zināšanu apguve un atcerēšanās jāpierāda mācību laikā veiktos pastāvīgos novērtējumos un vajadzības gadījumā arī eksāmenos.

1.c.2. Jāuztur attiecīgs teorētisku zināšanu līmenis. Atbilstība jāpierāda regulāros novērtējumos, eksāmenos, testos vai pārbaudēs. Eksāmenu, testu un pārbaužu biežumam jābūt samērīgam ar risku, kas saistīts ar darbībām.

1.d. Prasmes

1.d.1. Pilotam jāapgūst un jāuztur prasmes, kas ir atbilstīgas funkcijām, ko viņš pilda gaisa kuģī. Šīm prasmēm jābūt samērīgām ar riskiem, kas saistīti ar attiecīgā veida darbību, un tām jāaptver šādas jomas, ja tās atbilst funkcijām, ko viņš pilda gaisa kuģī:

i) darbības pirmslidojuma un lidojuma posmā, tostarp gaisa kuģa vadības, masas un centrējuma noteikšana, gaisa kuģa pārbaude un apkope, degvielas plānošana, laika apstākļu novērtēšana, maršruta plānošana, gaisa telpas ierobežojumi un skrejceļu pieejamība;

ii) lidlauka un kustības shēmu ekspluatācija;

iii) drošības pasākumi un procedūras sadursmju novēršanai;

iv) gaisa kuģa vadība pēc ārējiem vizuālajiem orientieriem;

▼B

v) manevrēšana lidojuma laikā, arī kritiskās situācijās, tostarp ar izeju no neparasta stāvokļa;

vi) pacelšanās un nolaišanās parastos apstākļos un sānvējā;

vii) gaisa kuģa vadība tikai pēc instrumentu rādījumiem, atbilstīgi darbības veidam;

viii) darbības procedūras, tostarp komandas iemaņas un resursu pārvaldība atbilstīgi ekspluatācijas veidam, gan tad, ja izmanto vienu apkalpi, gan tad, ja izmanto vairākas apkalpes;

ix) navigācija, gaisa satiksmes noteikumu un ar tiem saistītu procedūru īstenošana, gaisa kuģi vadot pēc vizuālajiem orientieriem vai navigācijas līdzekļiem;

x) darbības ārkārtas un avārijas situācijās, tostarp gaisa kuģa iekārtu darbības traucējumu imitācija;

xi) gaisa satiksmes vadības un sakaru procedūru ievērošana;

xii) īpaši aspekti saistībā ar gaisa kuģa tipu vai klasi;

xiii) tādu papildu prasmju apgūšana, kas var būt vajadzīgas ar konkrētām darbībām saistītu apdraudējumu samazināšanai, un

xiv) pielietot prasmes, kas nav tehniskas, tostarp apdraudējumu un kļūdu pārvaldības prasmes, izmantojot saistībā ar tehniskām prasmēm atbilstīgu metodoloģiju.

1.e. Prasmes pierādīšana un uzturēšana

1.e.1. Pilotam jāpierāda spējas izpildīt procedūras un manevrus kompetences līmenī, kas ir atbilstīgs funkcijām, ko viņš pilda gaisa kuģī:

i) vadīt gaisa kuģi, nepārsniedzot ierobežojumus;

ii) izpildīt visus manevrus gludi un precīzi;

iii) pareizi spriest un pieņemt pareizus lēmumus;

iv) izmantot aeronavigācijas zināšanas praksē;

v) pastāvīgi vadīt gaisa kuģi tā, lai būtu nodrošināta procedūras vai manevra izdošanās; un

vi) demonstrēt darba organizācijas, apdraudējumu un kļūdu pārvaldības prasmes, pamatojoties uz atbilstīgu situācijas vērtēšanas metodiku saistībā ar tehniskām prasmēm.

1.e.2. Jāuztur atbilstīgs lidojumu veikšanas prasmes līmenis. Atbilstība jāpierāda regulāros novērtējumos, eksāmenos, testos vai pārbaudēs. Eksāmenu, testu un pārbaužu biežumam jābūt samērīgam ar risku, kas saistīts ar darbībām.

1.f. Valodu prasme

Pilotam ir jābūt pierādījušam valodu prasmi tādā līmenī, lai veiktu savas funkcijas gaisa kuģī. Šāda pierādīta valodu prasme ietver:

i) spēju saprast informatīvus dokumentus par laika apstākļiem;

ii) aeronavigācijas maršrutu, izlidošanas un nolaišanās shēmu un ar tām saistīto informatīvo dokumentu izmantošanu; un

▼B

iii) spēju visos lidojuma posmos, tostarp lidojuma sagatavošanas posmā, sazināties ar pārējiem apkalpes locekļiem un aviācijas dienestiem.

1.g. Lidojumu trenažieru iekārtas

Ja mācībās vai prasmju vai to uzturēšanas pierādīšanai izmanto lidojumu trenažieru iekārtas (*FSTD*), tām jābūt ar atbilstīgiem tehniskajiem raksturojumiem jomās, kas ir būtiski svarīgas attiecīgu uzdevumu izpildei. Jo īpaši gaisa kuģa konfigurācijas, izmantošanas īpašību, gaisa kuģa vadības un sistēmu funkcionēšanas atveidojumam ir pietiekami jāatbilst gaisa kuģa tehniskajiem raksturojumiem.

1.h. Mācību kurss

1.h.1. Mācības jāīsteno mācību kursā.

1.h.2. Mācību kursiem jāatbilst šādiem nosacījumiem:

i) katram mācību kursam jābūt atsevišķi izstrādātai mācību programmai; un

ii) vajadzības gadījumā mācību programmā jāiekļauj mācību lidojumi gaisa kuģī (tostarp trenažierī) atbilstīgi teorētisko zināšanu līmenim.

1.i. Instruktori

1.i.1. Teorētiskas nodarbības

Teorētiskas nodarbības jāvada attiecīgi kvalificētiem instruktoriem. Viņiem:

i) jābūt atbilstīgām zināšanām jomās, kurās notiek teorētiskās nodarbības; un

ii) jāprot izmantot attiecīgas mācību metodes.

1.i.2. Mācību lidojumi un apmācība trenažieros.

Mācību lidojumi un apmācība trenažieros jāveic attiecīgi kvalificētiem instruktoriem, kam ir šāda kvalifikācija:

i) teorētiskās zināšanas un pieredze atbilst rīkotajām nodarbībām;

ii) prasme izmantot attiecīgas mācību metodes;

iii) prakse instruktora paņēmienos, veicot tādus lidojuma manevrus un procedūras, kādas paredzētas mācību lidojumos;

iv) ir demonstrējuši instruktora prasmes jomās, kurās veiks lidojumu apmācību, tostarp pirmslidojuma un pēclidojuma instruktāžu un apmācību uz zemes; un

v) regulāri paaugstina kvalifikāciju, lai nodrošinātu atbilstīgu mācību standartu uzturēšanu.

Lidojumu instruktori ir pilnvaroti veikt kapteiņa pienākumus gaisa kuģos, kuros notiek apmācība, izņemot mācības jauna tipa gaisa kuģu apgūšanai.

▼B

1.j. Eksaminētāji

1.j.1. Personām, kas atbild par pilotu prasmju novērtēšanu:

i) ir jāatbilst lidojumu vai lidojumu trenažieru instruktoriem noteiktām prasībām;

ii) jāspēj novērtēt pilotu sniegumu un veikt testus un pārbaudes lidojumus.

2. *Pieredzes prasības*

2.a.1. Personai, kas darbojas kā gaisa kuģa apkalpes loceklis, instruktors vai eksaminētājs, jāapgūst un jāuztur pietiekama pieredze un pietiekama līmeņa zināšanas savu funkciju veikšanai, ja vien īstenošanas noteikumos nav paredzēts, ka kompetenci var pierādīt saskaņā ar 1.e punktu.

3. *Mācību organizācijas*

3.a. Prasības mācību organizācijām

3.a.1. Mācību organizācijām, kas nodrošina pilotu profesionālo sagatavošanu, jāatbilst šādām prasībām:

i) tām jābūt visiem līdzekļiem, kas vajadzīgi, lai pildītu pienākumus, kas saistīti ar to darbībām. Šādi līdzekļi cita starpā ir: telpas, personāls, iekārtas, instrumenti un materiāli, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, attiecīgu datu pieejamība un atskaites saglabāšana;

ii) tām jāīsteno un jāuztur pārvaldības sistēma kas saistīta ar drošību un mācību standartiem un ir vērsta uz pastāvīgu sistēmas uzlabošanu; un

iii) tām, ja vajadzīgs, jāuztur sakari ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu pastāvīgu iepriekš minēto prasību ievērošanu.

4. *Veselības atbilstība*

4.a. Veselības kritēriji

4.a.1. Visiem pilotiem regulāri jāiztur veselības pārbaude, lai atkarībā no darbības, kāda viņiem jāveic, pierādītu to, ka viņi pietiekami labi spēj pildīt savas funkcijas. Atbilstība jāapliecina ar attiecīgu izvērtējumu, izmantojot labāko pieredzi aviācijas medicīnas jomā atkarībā no darbības, kāda pilotam jāveic, un iespējamu ar vecumu saistītu garīgās un fiziskās veselības pasliktināšanos.

Pilots ir izturējis veselības pārbaudi, kas ietver fiziskas un garīgas veselības pārbaudi, ja viņam nav slimības vai darbnespējas, kuras dēļ tas nevar:

i) veikt gaisa kuģa ekspluatācijā paredzētos uzdevumus; vai

ii) jebkurā laikā veikt tam uzticētos pienākumus; vai

iii) pareizi uztvert savā apkārtnē notiekošo.

4.a.2. Ja veselības pārbaudi nevar pilnībā izturēt, drīkst izmantot tādus kompensācijas pasākumus, ar ko nodrošina līdzvērtīgu lidojumu drošību.

4.b. Personas, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes

4.b.1. Personām, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes, jābūt:

i) kvalificētām un licencētām šajā medicīnas nozarē;

ii) apmācītām aviācijas medicīnā un regulāros aviācijas medicīnas kvalifikācijas paaugstināšanas kursos, lai pastāvīgi nodrošinātu atbilstīgus novērtēšanas standartus;

iii) apguvušām praktiskās zināšanas un pieredzi par apstākļiem, kādos piloti veic savus pienākumus.

▼B

4.c. Aviācijas medicīnas centri

4.c.1. Aviācijas medicīnas centriem jāatbilst šādām prasībām:

i) tiem jābūt visiem līdzekļiem, kas vajadzīgi, lai veiktu visus pienākumus, kas saistīti ar to tiesībām. Šādi līdzekļi cita starpā ir: telpas, personāls, iekārtas, instrumenti un materiāli, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, attiecīgu datu pieejamība un uzskaite;

ii) tiem jāīsteno un jāuztur pārvaldības sistēma, kas saistīta ar veselības vērtēšanas drošību un standartiem un ir vērsta uz sistēmas pastāvīgu uzlabošanu;

iii) tiem, ja vajadzīgs, jāuztur sakari ar citām būtiski svarīgām organizācijām, lai nodrošinātu pastāvīgu tādu prasību ievērošanu.

▼B

IV PIELIKUMS

Šīs regulas 8. pantā minēto gaisa kuģu ekspluatācijas pamatprasības

1. *Vispārīgi noteikumi*

1.a. Lidojumu nedrīkst veikt, ja apkalpes locekļi un viss pārējais ekspluatācijā iesaistītais personāls, kas iesaistīts lidojuma sagatavošanā un izpildē, nepārzina attiecīgos tiesību aktus, noteikumus un procedūras, kas attiecas uz viņu pienākumiem un kas noteikti attiecībā uz teritorijām, kuras paredzēts šķērsot, lidlaukiem, kurus paredzēts izmantot, un ar tiem saistītajām aeronavigācijas iekārtām.

1.b. Lidojums jāveic tā, lai būtu ievērotas Lidojuma rokasgrāmatā vai, vajadzības gadījumos, Darbības rokasgrāmatā noteiktās lidojumu sagatavošanas un izpildes procedūras. Lai šo veicinātu, apkalpes locekļiem jābūt pieejamai pārbaudes kontrolkaršu sistēmai, lai to lietotu visās gaisa kuģa ekspluatācijas fāzēs parastos, ārkārtas un avārijas apstākļos un situācijās. Procedūras jānosaka visām paredzamām avārijas situācijām.

1.c. Pirms katra lidojuma jānosaka katra apkalpes locekļa funkcijas un pienākumi. Kapteinim ir jābūt atbildīgam par gaisa kuģa ekspluatāciju un drošību, kā arī par visu apkalpes locekļu, pasažieru un gaisa kuģī iekrautas kravas drošību.

1.d. Priekšmetus vai vielas, kas var nopietni apdraudēt veselību, drošību, īpašumu vai vidi, piemēram, bīstamus izstrādājumus, ieročus un munīciju, nedrīkst pārvadāt gaisa kuģos, ja vien nepiemēro īpašas drošības procedūras un norādījumus ar tiem saistītu apdraudējumu samazināšanai.

1.e. Visi dati, dokumenti, ieraksti un informācija, kas vajadzīgi, lai apstiprinātu to, ka ir ievēroti 5.c punktā paredzētie nosacījumi, ir jāuzglabā par katru lidojumu, un tiem jābūt pieejamiem vismaz laikposmā, kas ir piemērots attiecīgajam ekspluatācijas veidam.

2. *Lidojuma sagatavošana*

2.a. Lidojumu nedrīkst sākt, ja ar visiem pieejamajiem līdzekļiem iepriekš nav pārbaudīts, ka ir ievēroti visi šādi nosacījumi:

2.a.1. Lidojuma veikšanai ir pieejamas piemērotas ierīces, kas tieši vajadzīgas lidojumam un gaisa kuģa drošai ekspluatācijai, tostarp sakaru iekārtas un navigācijas līdzekļi, kas ir pieejami lidojuma izpildei, ņemot vērā to, kādi aeronavigācijas informācijas dienestu dokumenti ir pieejami.

2.a.2. Apkalpei jāzina un pasažieriem jābūt informētiem par attiecīgo avārijas situācijās lietojamo iekārtu atrašanās vietu un lietojumu. Ar noteiktiem informācijas līdzekļiem jādara apkalpes locekļiem un pasažieriem zināma pietiekama informācija par procedūrām, kā rīkoties avārijas situācijās, un par to, kā lietot salona drošības iekārtas.

2.a.3. Kapteinim jāpārliecinās, ka:

i) gaisa kuģis ir derīgs lidojumam saskaņā ar 6. punktu;

ii) ja vajadzīgs, gaisa kuģis ir attiecīgi reģistrēts, un gaisa kuģī ir visi attiecīgie sertifikāti;

iii) šā panta 5. punktā noteiktie instrumenti un iekārtas, kas vajadzīgas lidojuma veikšanai, ir gaisa kuģī uzstādītas un ir darba kārtībā, ja nav noteikts atbrīvojums ar attiecīgo Obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*) vai līdzvērtīgu dokumentu;

▼B

iv) gaisa kuģa masa un smaguma centra atrašanās vieta ir tāda, ka lidojumu iespējams veikt, ievērojot lidojumderīguma dokumentos noteiktos ierobežojumus;

v) visa rokas bagāža, bagāža un krava ir pareizi iekrauta un nostiprināta; un

vi) visā lidojuma laikā netiek pārsniegti 4. punktā noteiktie gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumi.

2.a.4. Gaisa kuģa apkalpes locekļiem jābūt informācijai par meteoroloģiskajiem apstākļiem izlidošanas, ielidošanas un vajadzības gadījumā rezerves lidlaukos, kā arī informācijai par maršruta apstākļiem. Īpaša vērība jāpievērš iespējami bīstamiem atmosfēras apstākļiem.

2.a.5. Lidojumiem apledojuma apstākļos, kas ir zināmi vai paredzami, gaisa kuģim jābūt sertificētam, nodrošinātam ar atbilstīgām iekārtām un/vai sagatavotam drošai ekspluatācijai tādos apstākļos.

2.a.6. Lidojumiem, ko veic saskaņā ar Vizuālo lidojumu noteikumiem, maršruta meteoroloģiskiem apstākļiem jābūt tādiem, kas rada iespējas ievērot tādus lidojuma noteikumus. Lidojumiem, ko veic saskaņā ar Instrumentālo lidojumu noteikumiem, galamērķa un, vajadzības gadījumos, rezerves lidlauks(-i), kur gaisa kuģis var nolaisties, jāizraugās, jo īpaši ņemot vērā prognozējamos meteoroloģiskos apstākļus, aeronavigācijas pakalpojumu pieejamību, iekārtas uz zemes un instrumentālā lidojuma procedūras, ko apstiprinājusi valsts, kurā atrodas galamērķa un/vai rezerves lidlauks.

2.a.7. Degvielas un eļļas daudzumam gaisa kuģī ir jābūt pietiekamam, lai nodrošinātu, ka paredzētais lidojums ir droši veicams, ņemot vērā meteoroloģiskus apstākļus, jebkurus elementus, kas ietekmē gaisa kuģa tehniskos raksturojumus un lidojuma laikā paredzamo kavēšanos. Papildus jābūt degvielas rezervei neparedzētiem gadījumiem. Jānosaka procedūras degvielas pārvaldībai lidojumā, kad tas ir vajadzīgs.

3. *Lidojumu veikšana*

3.a. Attiecībā uz lidojumu veikšanu jāievēro visi turpmāk minētie nosacījumi.

3.a.1. Atbilstīgi gaisa kuģa tipam pacelšanās un nolaišanās laikā un vienmēr, kad kapteinis drošības apsvērumu dēļ uzskata par vajadzīgu, visiem apkalpes locekļiem jāatrodas savās vajadzīgajās un nodrošinātajās darba vietās un jāizmanto drošības stiprinājumu sistēmas atkarībā no gaisa kuģa tipa.

3.a.2. Atbilstīgi gaisa kuģa tipam visiem tiem gaisa kuģa lidojumu apkalpes locekļiem, kam jābūt pilotu kabīnē, ir pienākums lidojuma laikā būt un palikt vajadzīgajās un nodrošinātajās darba vietās, piesprādzētiem ar drošības jostām, izņemot maršruta lidojumu, kad vietu var atstāt fizioloģisku vai darba vajadzību dēļ.

3.a.3. Atbilstīgi gaisa kuģa tipam un ekspluatācijas tipam kapteinim pirms pacelšanās un nolaišanās, kā arī manevrēšanas laikā un vienmēr, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, ir jānodrošina, ka visi pasažieri ir attiecīgās sēdvietās un attiecīgi piesprādzējušies.

3.a.4. Lidojums jāizpilda tā, lai turētos pienācīgā attālumā no citiem gaisa kuģiem un visās gaisa kuģa ekspluatācijas fāzēs nodrošinātu pietiekamu attālumu no šķēršļiem. Šim attālumam jābūt vismaz tik lielam, kā prasīts attiecīgos lidojuma noteikumos.

▼B

3.a.5. Lidojumu nedrīkst turpināt, ja zināmie apstākļi nav vismaz līdzvērtīgi 2. punktā noteiktajiem. Turklāt lidojumos, ko veic saskaņā ar Instrumentālo lidojumu noteikumiem, pieeju lidlaukam nedrīkst turpināt zemāk par konkrēti noteiktiem augstumiem vai šķērsot noteikto pozīciju, ja redzamība neatbilst noteiktiem kritērijiem.

3.a.6. Avārijas situācijās kapteinim ir jānodrošina, lai visi pasažieri būtu informēti, kā konkrētos apstākļos attiecīgi rīkoties.

3.a.7. Kapteinim ir jāveic visi pasākumi, kas vajadzīgi, lai samazinātu pasažieru problemātiskas uzvedības ietekmi uz lidojumu.

3.a.8. Gaisa kuģi nedrīkst manevrēt lidostas manevrēšanas zonā, vai tā rotoru nedrīkst pieslēgt piedziņai, ja pie vadības ierīcēm nav attiecīgi kompetentas personas.

3.a.9. Ja vajadzīgs, lidojuma laikā jāizmanto attiecīgās degvielas kontroles procedūras.

4. *Gaisa kuģa tehniskie raksturojumi un ekspluatācijas ierobežojumi*

4.a. Gaisa kuģis jāekspluatē atbilstīgi lidojumderīguma dokumentiem un visām attiecīgajām ekspluatācijas procedūrām un ierobežojumiem, kas noteikti tā Lidojuma rokasgrāmatā vai attiecīgi līdzvērtīgos dokumentos, ja tādi ir. Lidojuma rokasgrāmatai vai tai līdzvērtīgiem dokumentiem jābūt apkalpei pieejamiem un jābūt pastāvīgi atjauninātiem katram konkrētajam gaisa kuģim.

4.b. Gaisa kuģis jāekspluatē atbilstīgi attiecīgajai vides dokumentācijai.

4.c. Lidojumu nedrīkst uzsākt vai turpināt, ja gaisa kuģa paredzētie tehniskie raksturojumi, ņemot vērā visus faktorus, kas tos būtiski ietekmē, ar plānoto masu nenodrošina iespējas visas lidojuma fāzes veikt noteiktajos attālumos/zonās un attālumos līdz šķēršļiem. Faktori, kas būtiski ietekmē gaisa kuģa pacelšanās, maršruta lidojuma un pieejas/nosēšanās tehniskos raksturojumus, jo īpaši ir:

i) ekspluatācijas procedūras;

ii) lidlauka barometriskais augstums;

iii) temperatūra;

iv) vējš;

v) pacelšanās/nosēšanās zonas izmēri, slīpums un stāvoklis; un

vi) konstrukcijas, elektrības ģeneratora vai sistēmu stāvoklis, ņemot vērā iespējamo nolietošanos.

4.c.1. Šie faktori ir jāņem vērā tieši – kā ekspluatācijas parametri – vai netieši, izmantojot pielaides vai rezerves, ko var paredzēt, plānojot tehnisko raksturojumu parametrus atbilstīgi ekspluatācijas veidam.

5. *Instrumenti, dati un ierīces*

5.a. Gaisa kuģī jābūt uzstādītām visām paredzētajam lidojumam vajadzīgajām navigācijas, sakaru u. c. ierīcēm, ņemot vērā gaisa satiksmes noteikumus un noteikumus par gaisa telpas izmantošanu visās lidojuma fāzēs.

▼B

5.b. Vajadzības gadījumā gaisa kuģī jābūt uzstādītām visām vajadzīgajām drošības, medicīnas, evakuācijas un glābšanas ierīcēm, ņemot vērā apdraudējumus, ko rada ekspluatācijas teritorijas, lidojuma maršruti, lidojuma augstums un ilgums.

5.c. Visiem datiem, kas apkalpes locekļiem vajadzīgi lidojuma izpildei, jābūt atjauninātiem un pieejamiem gaisa kuģī, ņemot vērā attiecīgos gaisa satiksmes noteikumus, gaisa telpas izmantošanas noteikumus, lidojuma augstumu un teritoriju.

6. *Pastāvīgs lidojumderīgums*

6.a. Gaisa kuģi drīkst ekspluatēt tikai tad, ja:

i) tas ir lidojumderīgs;

ii) paredzētajam lidojumam vajadzīgās ierīces, ko lieto normālās un avārijas situācijās, ir darba kārtībā;

iii) gaisa kuģa lidojumderīguma dokuments ir derīgs; un

iv) gaisa kuģa apkope veikta saskaņā ar gaisa kuģim noteikto tehniskās apkopes programmu.

6.b. Pirms katra lidojuma vai vairākiem secīgiem lidojumiem gaisa kuģis jāpārbauda, veicot pirmslidojuma pārbaudi, lai noteiktu tā piemērotību paredzētajam lidojumam.

6.c. Apkopes programmā konkrēti jāparedz apkopes uzdevumi un intervāli, īpaši tie, kas norādījumos par pastāvīgu lidojumderīgumu noteikti kā obligāti.

6.d. Gaisa kuģi drīkst ekspluatēt tikai tad, ja tam pēc apkopes ekspluatācijas atļauju izsniedz kvalificētas personas vai organizācijas. Parakstot nodošanu ekspluatācijā, konkrēti jānorāda galvenās ziņas par veiktajiem apkopes pasākumiem.

6.e. Visa dokumentācija, kas apliecina gaisa kuģa lidojumderīgumu, jāglabā tikmēr, kamēr tajā ietvertā informācija nav aizstāta ar līdzvērtīga apjoma un līdzvērtīgi sīki izstrādātu informāciju, bet sīki apkopes apraksti jāglabā vismaz 24 mēnešus. Gaisa kuģi iznomājot, visi dokumenti, kas apliecina tā lidojumderīgumu, jāglabā vismaz visā nomas termiņa laikā.

6.f. Visiem pārveidojumiem un remontiem jāatbilst lidojumderīguma pamatprasībām. Jāuzglabā pamatojuma dati, kas apliecina atbilstību lidojumderīguma prasībām.

7. *Gaisa kuģa apkalpes locekļi*

7.a. Gaisa kuģa apkalpes locekļu skaitu un sastāvu nosaka, ņemot vērā:

i) gaisa kuģa sertificēšanas ierobežojumus, vajadzības gadījumā ietverot arī attiecīgu evakuācijas demonstrāciju avārijas gadījumam;

ii) gaisa kuģa konfigurāciju; un

iii) ekspluatācijas tipu un ilgumu.

7.b. Pasažieru salona apkalpes locekļiem:

i) jābūt apmācītiem un regulāri pārbaudītiem, lai iegūtu un saglabātu pienācīgu kompetences līmeni tiem uzticēto ar drošību saistīto pienākumu veikšanai; un

▼B

ii) regulāri jāiztur veselības pārbaudes, lai droši izpildītu tiem uzticētus drošības pienākumus. Atbilstība jāapliecina ar attiecīgu novērtējumu, pamatojoties uz labāko pieredzi aviācijas medicīnas jomā.

7.c. Kapteinim jābūt pilnvarām dot visas komandas un veikt atbilstīgas darbības ekspluatācijas nodrošināšanai, kā arī gaisa kuģa un tajā pārvadājamo personu un/vai mantas drošībai.

7.d. Avārijas situācijā, kas apdraud gaisa kuģa ekspluatāciju vai drošību un/vai gaisa kuģī esošu personu drošību, kapteinim jārīkojas, kā viņš/viņa uzskata par vajadzīgu drošības interesēs. Ja šāda rīcība saistīta ar vietējo noteikumu vai procedūru pārkāpumiem, gaisa kuģa komandierim par to nekavējoties jāinformē attiecīgās vietējās iestādes.

7.e. Pārvadājot pasažierus vai kravu, nedrīkst imitēt ārkārtas avārijas situācijas.

7.f. Neviens gaisa kuģa apkalpes loceklis nedrīkst pieļaut, ka tā spējas pildīt uzdevumus/pieņemt lēmumus noguruma dēļ samazinās tiktāl, ka ir apdraudēta lidojuma drošība, *inter alia*, ņemot vērā pārgurumu, negulēšanu, nolidoto sektoru skaitu, nakts dežūras vai laika joslu maiņas u. c. iemeslus. Atpūtas laikiem jābūt pietiekami ilgiem, lai apkalpes locekļi pārvarētu iepriekš veikto pienākumu radīto nogurumu un līdz pienākumu veikšanai nākamajā lidojuma darba laikā būtu labi atpūtušies.

7.g. Apkalpes locekļi nedrīkst veikt tiem uzticētos pienākumus gaisa kuģī, esot psihotropu vielu iedarbībā vai alkohola reibumā, vai arī esot darbnespējīgam traumas, noguruma, medikamentu lietošanas, slimības vai citu līdzīgu iemeslu dēļ.

8. *Papildu prasības par ekspluatāciju komerciālā nolūkā un par sarežģītu gaisa kuģu ar dzinēju ekspluatāciju.*

8.a. Ekspluatāciju komerciāliem mērķiem un sarežģītu gaisa kuģu ar dzinēju ekspluatāciju nedrīkst uzsākt, kamēr nav izpildīti turpmāk norādītie nosacījumi:

8.a.1. ekspluatanta rīcībā, tieši vai netieši uz līguma pamata, jābūt līdzekļiem, lai nodrošinātu darbības jomu vai apjomu. Šādi līdzekļi cita starpā ir: gaisa kuģi, telpas, vadības struktūra, personāls, iekārtas, instrumenti un materiāli, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, piekļuves iespējas attiecīgiem datiem un atskaites saglabāšana;

8.a.2. ekspluatantam jāizmanto tikai attiecīgi kvalificēts un profesionāli sagatavots personāls un jāīsteno un jāuztur apkalpes locekļu un cita vajadzīgā personāla mācību un pārbaudes programmas;

8.a.3. ekspluatantam jāizstrādā *MEL* vai līdzvērtīgs dokuments, ņemot vērā, ka:

i) dokumentā jāparedz gaisa kuģa ekspluatācija konkrētos apstākļos, kad atsevišķi instrumenti, ierīces vai funkcijas, sākot lidojumu, nedarbojas;

ii) dokumentam jābūt izstrādātam atsevišķi par katru gaisa kuģi, ņemot vērā ekspluatanta konkrētos ekspluatācijas un tehniskās apkopes nosacījumus; un

iii) *MEL* jāizstrādā, pamatojoties uz Obligāto iekārtu pamatsarakstu (*MMEL*), un tas nedrīkst būt mazāk ierobežojošs nekā *MMEL*;

▼B

8.a.4. ekspluatantam jāīsteno un jāuztur pārvaldības sistēma, lai nodrošinātu atbilstību ekspluatācijas pamatprasībām, un šī sistēma pastāvīgi jāuzlabo; un

8.a.5. ekspluatantam jāizstrādā un jāuztur aviācijas nelaimes gadījumu novēršanas un drošības programma, kā arī atgadījumu ziņošanas programma, kura jāizmanto pārvaldības sistēmā ekspluatācijas drošības pastāvīgai uzlabošanai.

8.b. Ekspluatācija komerciāliem mērķiem un sarežģītu gaisa kuģu ar dzinēju ekspluatācija jāveic tikai saskaņā ar ekspluatanta Darbības rokasgrāmatu. Šajā rokasgrāmatā jābūt visiem vajadzīgajiem norādījumiem, informācijai un procedūrām par visiem izmantojamiem gaisa kuģiem un par ekspluatācijas personāla pienākumu veikšanu. Jāprecizē apkalpes locekļu lidojuma ilguma, lidojuma darba laika ierobežojumi un atpūtas laiki. Ekspluatācijas rokasgrāmatai un tās pārskatītajām versijām jāatbilst apstiprinātajai Lidojuma rokasgrāmatai, un vajadzības gadījumā tajā ir jāizdara grozījumi.

8.c. Ekspluatantam vajadzības gadījumā jāizstrādā procedūras lidojuma drošības saglabāšanai pasažieru problemātiskas uzvedības gadījumos.

8.d. Ekspluatantam jāizstrādā un jāuztur drošuma programmas, kas pielāgotas konkrētajam gaisa kuģim un darbības veidam, konkrēti paredzot:

i) pilotu kabīnes drošumu;

ii) gaisa kuģa pārmeklēšanas kontrolkarti;

iii) mācību programmas;

iv) elektronisko un datorsistēmu aizsardzību, lai novērstu tīšu sistēmas darbības traucējumu un bojājumu iespējas; un

v) ziņojumus par nelikumīgu iejaukšanos.

Ja aviācijas drošuma pasākumi nelabvēlīgi iespaidot ekspluatācijas drošību, ir jāizvērtē apdraudējumi un jāizstrādā atbilstīgas procedūras drošībai radītu apdraudējumu samazināšanai; tālab varbūt ir jāizmanto specializētas iekārtas.

8.e. Ekspluatantam par kapteini ir jāizraugās pilots no lidojuma apkalpes.

8.f. Noguruma novēršanai jāievieš dežūru sistēma. Vienam vai vairākiem lidojumiem šādā apkalpes komplektēšanas shēmā jānosaka lidojuma ilgums, lidojuma darba laika ierobežojumi (diennaktī), dežūras un pielāgoti atpūtas periodi. Apkalpes komplektēšanas shēmā paredzētajos ierobežojumos jāņem vērā visi attiecīgie faktori, kas rada nogurumu, piemēram, nolidoto sektoru skaits, laika zonu šķērsošana, negulēšana, diennakts ciklu traucējumi, darbs naktī, pozīcija, kumulatīvais dežūru ilgums konkrētos laikposmos, pienākumu sadalījums starp gaisa kuģa apkalpes locekļiem, kā arī gaisa kuģa apkalpes locekļu skaita palielināšana.

▼B

8.g. 6.a punktā precizētie un 6.d un 6.e punktā aprakstītie uzdevumi jākontrolē organizācijām, kas atbild par pastāvīga lidojumderīguma pārvaldību, un papildus I pielikuma 3.a punktā paredzētām prasībām tām vēl jāievēro arī šādi nosacījumi:

i) organizācijai jābūt kvalificētai uzturēt ražojumus, daļas un ierīces, par ko tā atbild, vai arī tai ir jābūt kontaktiem ar organizāciju, kas ir kvalificēta uzturēt tādus ražojumus, daļas un ierīces; un

ii) organizācijai jāizstrādā organizācijas rokasgrāmata, kurā konkrētajam personālam lietošanai un par norādījumiem paredzēti organizācijas visu pastāvīga lidojumderīguma nodrošināšanas procedūru apraksti, tostarp vajadzības gadījumā administratīvi pasākumi starp šo organizāciju un apstiprināto tehniskās apkopes organizāciju.

▼B

V PIELIKUMS

▼M2

Kritēriji 13. pantā minētajām kvalificētajām vienībām (“kvalificētā vienība” vai “vienība”)

▼B

1. Iestāde, tās direktors un darbinieki, kas atbild par pārbaužu veikšanu, nevar ne tieši, ne netieši, ne kā pilnvarotie pārstāvji būt iesaistīti ražojumu, daļu, iekārtu, sastāvdaļu vai sistēmu konstruēšanā, ražošanā, tirdzniecībā, tehniskajā apkopē, ekspluatācijā, pakalpojumu sniegšanā vai izmantošanā. Tas neliedz iespēju iesaistītajām organizācijām un kvalificētajai iestādei apmainīties ar tehnisku informāciju.

2. Iestāde un tās darbinieki, kas atbild par sertificēšanas uzdevumiem, veic savus pienākumus ar pēc iespējas lielāku profesionālu integritāti un pēc iespējas lielāku tehnisku kompetenci, un tos nedrīkst ietekmēt ne ar spiedienu, ne pamudinājumiem, īpaši finansiāliem pamudinājumiem, kas varētu ietekmēt viņu spriestspēju vai izmeklēšanas rezultātus, īpaši no tādu personu vai personu grupu puses, ko ietekmē sertificēšanas uzdevumu rezultāti.

3. Iestādei ir darbinieki un līdzekļi, lai atbilstīgi veiktu tehniskus un administratīvus uzdevumus, kas saistīti ar sertificēšanas procesu; tai vajadzētu būt iespējai izmantot arī iekārtas, kas vajadzīgas ārkārtas pārbaužu veikšanai.

4. Par izmeklēšanu atbildīgiem darbiniekiem jābūt:

   — labi tehniski un profesionāli apmācītiem,

   — pietiekamām zināšanām par prasībām attiecībā uz sertificēšanas uzdevumiem, ko viņi veic, un pietiekamai pieredzei tādos procesos,

   — spējām, kas vajadzīgas paziņojumu, ierakstu un pārskatu sagatavošanai, lai pierādītu, ka izmeklēšanas ir veiktas.

5. Jāgarantē izmeklēšanā iesaistītu darbinieku objektivitāte. To atalgojums nedrīkst būt atkarīgs no veikto izmeklēšanu skaita vai tādu izmeklēšanu rezultātiem.

6. Iestādei jābūt apdrošinājušai savu atbildību, ja vien tās atbildību neuzņemas kāda dalībvalsts saskaņā ar saviem tiesību aktiem.

7. Iestādes darbinieki ievēro profesionālo noslēpumu attiecībā uz informāciju, ko tie guvuši, veicot uzdevumus saskaņā ar šo regulu.

▼M2

Va PIELIKUMS

PAMATPRASĪBAS LIDLAUKIEM

A. **Lidlauku fiziskie raksturlielumi, infrastruktūra un aprīkojums**

1. *Kustības zona*

a) Ikvienā lidlaukā ir speciāls gaisa kuģu nolaišanās un pacelšanās laukums, kas atbilst šādiem nosacījumiem:

i) nolaišanās un pacelšanās laukuma izmēri un raksturlielumi ir piemēroti paredzētajiem gaisa kuģiem;

ii) attiecīgos gadījumos nolaišanās un pacelšanās laukuma nestspēja ir pietiekama, lai izturētu slodzi, ko rada atkārtotas tiem paredzēto gaisa kuģu operācijas. Laukumiem, kas nav paredzēti atkārtotām operācijām, tikai jāspēj noturēt gaisa kuģus;

iii) nolaišanās un pacelšanās laukums ir projektēts, paredzot ūdens drenāžu un nepieļaujot, ka uzkrājies ūdens varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;

iv) nolaišanās un pacelšanās laukuma slīpums un slīpuma izmaiņas nerada nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;

v) nolaišanās un pacelšanās laukuma virsmas raksturlielumi ir piemēroti tiem paredzētajiem gaisa kuģiem; un

vi) nolaišanās un pacelšanās laukumā neatrodas objekti, kas varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.

b) Ja ir paredzēti vairāki nolaišanās un pacelšanās laukumi, tie ir tādi, kas nerada nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.

c) Apkārt paredzētajam nolaišanās un pacelšanās laukumam ir noteiktas zonas. Šīs zonas ir paredzētas, lai pacelšanās vai nolaišanās laikā aizsargātu tām pāri lidojošus gaisa kuģus vai mazinātu sekas gadījumos, kad gaisa kuģi nolaižoties nenokļūst līdz pacelšanās un nolaišanās laukumam, nolaižas tam blakus vai aiz tā, un tās atbilst šādiem nosacījumiem:

i) šo zonu izmēri atbilst paredzamajām gaisa kuģu operācijām;

ii) šo zonu slīpums un slīpuma izmaiņas nerada nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;

iii) šajās zonās neatrodas objekti, kas varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus. Tas neliedz šajās zonās novietot lūstošu aprīkojumu, lai atvieglotu gaisa kuģu operācijas; un

iv) ikvienas zonas nestspēja ir pietiekama, lai tā varētu pildīt savas funkcijas.

d) Lidlauka zonas un tām tieši piegulošo teritoriju, ko izmanto gaisa kuģu manevrēšanai vai novietošanai stāvvietā, projektē tā, lai gaisa kuģus, kuriem konkrētās zonas paredzētas, varētu droši ekspluatēt jebkādos paredzētajos apstākļos, un tās atbilst šādiem nosacījumiem:

i) šo zonu nestspēja ir pietiekama, lai izturētu slodzi, ko rada tiem paredzēto gaisa kuģu atkārtotas operācijas, izņemot zonas, ko paredzēts izmantot tikai dažkārt un kam tikai jāspēj noturēt gaisa kuģus;

ii) šīs zonas projektē, paredzot ūdens drenāžu un nepieļaujot, ka uzkrājies ūdens varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;

▼M2

iii) šo zonu slīpums un slīpuma izmaiņas nerada nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;

iv) šo zonu virsmas raksturlielumi ir piemēroti tiem paredzētajiem gaisa kuģiem; un

v) šajās zonās neatrodas objekti, kas varētu radīt nepieņemamus riskus gaisa kuģiem. Tas neliedz speciāli norādītās vietās vai zonās novietot šīm zonām vajadzīgo aprīkojumu.

e) Citu gaisa kuģiem paredzētu infrastruktūru projektē tā, lai tā neradītu nepieņemamus riskus gaisa kuģiem, kas to izmanto.

f) Būves, celtnes, aprīkojumu un noliktavas izvieto un projektē tā, lai tie neradītu nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.

g) Neskarot valsts un starptautiskos dzīvnieku aizsardzības tiesību aktus, nodrošina piemērotus līdzekļus, lai kustības zonā nevarētu iekļūt nepiederošas personas, nepiederoši transportlīdzekļi vai dzīvnieki, kas ir tik lieli, ka var radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.

2. *Attālums no šķēršļiem*

a) Lai aizsargātu gaisa kuģus, kas gatavojas nolaisties lidlaukā vai pacelties no tā, izveido atlidošanas un izlidošanas maršrutus vai zonas. Šie maršruti vai zonas garantē, ka gaisa kuģi atrodas vajadzīgajā attālumā no šķēršļiem lidlauka apkārtnē, pienācīgi ņemot vērā vietējos fiziskos raksturlielumus.

b) Attālums no šķēršļiem atbilst lidojuma posmam un operācijām, ko veic gaisa kuģis. Nosakot šo attālumu, ņem vērā arī aprīkojumu, ko izmanto gaisa kuģu stāvokļa noteikšanai.

3. *Vizuālie un nevizuālie palīglīdzekļi un lidlauku aprīkojums*

a) Palīglīdzekļi atbilst to mērķim, ir atpazīstami un sniedz nepārprotamu informāciju to izmantotājiem visos paredzētajos ekspluatācijas apstākļos.

b) Paredzētajos ekspluatācijas apstākļos lidlauku aprīkojums funkcionē, kā paredzēts. Ekspluatācijas apstākļos vai sabojāšanās gadījumā lidlauku aprīkojums nerada nepieņemamus riskus aviācijas drošībai.

c) Palīglīdzekļus un to elektroapgādes sistēmas projektē tā, lai to sabojāšanās gadījumā informācijas lietotāji nesaņemtu neatbilstīgu, maldinošu vai nepietiekamu informāciju un lai nerastos būtisku pakalpojumu pārtraukumi.

d) Nodrošina piemērotus aizsardzības līdzekļus, lai izvairītos no šādu palīglīdzekļu sabojāšanas vai to darbības traucēšanas.

e) Starojuma avoti un kustīgi vai nekustīgi priekšmeti netraucē vai nelabvēlīgi neietekmē aviācijas sakaru, navigācijas un novērošanas sistēmas.

f) Attiecīgajam personālam ir pieejama informācija par lidlauku aprīkojuma ekspluatāciju un izmantošanu, tostarp skaidri norādījumi, kādos apstākļos var rasties nepieņemami riski aviācijas drošībai.

4. *Lidlauku dati*

a) Nosaka katra lidlauka un tajā pieejamo pakalpojumu svarīgākos datus, ko regulāri atjaunina.

b) Dati ir precīzi, salasāmi, pilnīgi un nepārprotami. Nodrošina atbilstīgu datu integritātes līmeni.

c) Dati ir pieejami lietotājiem un attiecīgajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem laikus, saziņai izmantojot pietiekami drošu un ātru sakaru metodi.

▼M2

B. **Lidlauku ekspluatācija un pārvaldība**

1. *Lidlauka ekspluatants ir atbildīgs par lidlauka ekspluatāciju. Lidlauka ekspluatanta pienākumi ir šādi:*

a) lidlauka ekspluatanta rīcībā – tieši vai saskaņā ar līgumiem – ir visi vajadzīgie līdzekļi, lai gaisa kuģu ekspluatācija lidlaukā vienmēr būtu droša. Pie šādiem līdzekļiem (bet ne tikai) pieder iekārtas, personāls, aprīkojums un materiāli, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentēšana, piekļuve attiecīgiem datiem un lietvedība;

b) lidlauka ekspluatants veic pārbaudes, lai pārliecinātos, ka lidlauks vienmēr atbilst A sadaļas prasībām, un veic attiecīgus pasākumus, lai mazinātu ar neatbilstību saistītus riskus. Nosaka un piemēro procedūras, lai visiem lidlauka lietotājiem laikus paziņotu par šādiem pasākumiem;

c) lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno atbilstīgu lidlauka risku vadības programmu, lai novērstu ar savvaļas dzīvniekiem saistītos riskus;

d) lidlauka ekspluatants nodrošina, ka transportlīdzekļu un cilvēku pārvietošanās kustības zonās un citās ekspluatācijas zonās ir saskaņota ar gaisa kuģu kustību, lai izvairītos no sadursmēm un gaisa kuģu bojājumiem;

e) lidlauka ekspluatants nodrošina, ka attiecīgos gadījumos ir izstrādātas un tiek īstenotas procedūras, lai mazinātu riskus, ko rada lidlauka ekspluatācija ziemā, nelabvēlīgos laika apstākļos, sliktas redzamības apstākļos vai naktī;

f) lidlauka ekspluatants vienojas ar citām saistītām organizācijām, lai nodrošinātu, ka vienmēr tiek ievērotas šīs pamatprasības lidlaukiem. Pie šādām organizācijām pieder (bet ne tikai) gaisa kuģu ekspluatanti, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, lidlauka pakalpojumu sniedzēji un citas organizācijas, kuru darbība vai ražojumi var ietekmēt gaisa kuģu drošību;

g) lidlauka ekspluatants – pats vai slēdzot līgumus ar trešām personām – nodrošina, ka ir spēkā procedūras, lai apgādātu gaisa kuģus ar degvielu, kurā nav piemaisījumu un kura atbilst pareizajām specifikācijām;

h) ir pieejamas lidlauka aprīkojuma tehniskās apkopes rokasgrāmatas, kuras izmanto praksē un kurās sniegti norādījumi par tehnisko apkopi un remontu, apkalpošanas informācija, traucējummeklēšanas un pārbaudes procedūras;

i) lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno lidlauka avārijas situāciju plānu, kas aptver iespējamās avārijas situācijas, kuras var rasties lidlaukā vai tā apkārtnē. Šis plāns vajadzības gadījumā ir saskaņots ar vietējās pašvaldības avārijas situāciju plānu;

j) lidlauka ekspluatants nodrošina, ka lidlaukā ir atbilstīgs glābšanas un ugunsdzēsības dienests. Incidentu vai avāriju gadījumā šie dienesti reaģē ar pienācīgu operativitāti, un to rīcībā ir vismaz aprīkojums, ugunsdzēsības līdzekļi un pietiekams personāls;

k) lidlauka ekspluatants lidlauka ekspluatācijā un uzturēšanā izmanto tikai apmācītu un kvalificētu personālu un īsteno un uztur spēkā apmācību un kontroles programmas, lai nodrošinātu visa attiecīgā personāla pastāvīgu kompetenci;

l) lidlauka ekspluatants nodrošina, ka ikviena persona, kam atļauts bez pavadības piekļūt kustības zonai vai citām ekspluatācijas zonām, ir atbilstīgi apmācīta un kvalificēta šādai piekļuvei;

▼**M2**

m) glābšanas un ugunsdzēsības dienestu personāls ir pienācīgi apmācīts un kvalificēts darbam lidlauka apstākļos. Lidlauka ekspluatants īsteno un uztur apmācību un kontroles programmas, lai nodrošinātu šā personāla nepārtrauktu kompetenci; un

n) viss glābšanas un ugunsdzēsības dienestu personāls, kam var būt vajadzība rīkoties aviācijas avārijas situācijās, periodiski apliecina, ka viņu veselības stāvoklis ļauj viņiem apmierinoši veikt savas funkcijas, ņemot vērā darbības veidu. Šajā kontekstā tiklab fiziskās, kā garīgās veselības atbilstība nozīmē, ka personāls necieš no slimībām vai darbnespējas, kas varētu padarīt šo personālu nespējīgu:

i) izpildīt uzdevumus, kas jāveic, rīkojoties aviācijas avārijas situācijās;

ii) jebkurā laikā veikt tam uzticētos pienākumus; vai

iii) pareizi uztvert apkārtni.

2. *Vadības sistēmas*

a) Lidlauka ekspluatants īsteno un uztur spēkā vadības sistēmu, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām lidlaukiem, un cenšas nepārtraukti un aktīvi pilnveidot drošību. Vadības sistēmā ietilpst organizatoriskas struktūras, ir noteiktas atbildības un kompetences jomas, politika un procedūras.

b) Vadības sistēmā ietilpst avāriju un starpgadījumu novēršanas programma, kas ietver notikumu paziņošanu un analīzes kārtību. Analīzē vajadzības gadījumā piedalās 1. punkta f) apakšpunktā minētās organizācijas.

c) Lidlauka ekspluatants sagatavo lidlauka rokasgrāmatu un darbojas saskaņā ar šo rokasgrāmatu. Rokasgrāmatās ir visas lidlaukam, vadības sistēmai un operatīvā personāla pienākumu izpildei vajadzīgās instrukcijas, informācija un procedūras.

C. **Lidlauka apkārtne**

1. Ir nodrošināts, ka gaisa telpā lidlauka kustības zonas apkaimē nav nekādu šķēršļu, lai lidlaukā varētu notikt paredzētā gaisa kuģu ekspluatācija un šķēršļu izveide lidlauka apkārtnē neradītu nepieņemamus riskus. Šajā nolūkā izveido, nodrošina un nepārtraukti uzrauga šķēršļu novērošanas virsmas, lai apzinātu par šīm virsmām augstākus objektus.

a) Konstatējot par šīm virsmām augstākus objektus, novērtē, vai tie ir vai nav uzskatāmi par nepieņemamu risku. Visus objektus, kas rada nepieņemamus risku, likvidē vai veic attiecīgus risku mazinošus pasākumus, lai aizsargātu gaisa kuģus, kuri izmanto lidlauku.

b) Par palikušajiem šķēršļiem paziņo, un vajadzības gadījumā tos atbilstīgi marķē un padara redzamus ar gaismām.

2. Ar cilvēka darbību un zemes izmantošanu saistītos apdraudējumus, gan turpmāk uzskaitītos, gan citus, uzrauga. Šo apdraudējumu radītos riskus novērtē un vajadzības gadījumā mazina. Apdraudējumi ir šādi:

a) jebkāda apbūve vai zemes izmantošanas pārmaiņas lidlauka apkārtnē;

b) iespējamība, ka šķēršļi var izraisīt turbulenci;

c) bīstamas, dezorientējošas un maldinošas gaismas;

d) žilbinoša gaisma, ko rada lielas un gaismu intensīvi atstarojošas virsmas;

▼M2

e) tādu zonu izveide, kuras var veicināt savvaļas dzīvnieku aktivitāti lidlauka kustības zonas apkārtnē;

f) neredzama starojuma avoti vai kustīgi un nekustīgi objekti, kas var traucēt vai nelabvēlīgi ietekmēt aviācijas sakaru, navigācijas un uzraudzības sistēmu darbību.

3. Gadījumiem, kad aviācijas avārijas situācija izveidojas lidlauka apkārtnē, sagatavo vietējās pašvaldības avārijas situāciju plānu.

D. **Citas pamatprasības**

Izņemot avārijas situācijas, kad gaisa kuģi tiek novirzīti uz rezerves lidlauku, vai citus apstākļus, ko nosaka katrā gadījumā atsevišķi, lidlauku vai tā daļas neizmanto gaisa kuģi, kas neatbilst parastiem darbības apstākļiem paredzētajam lidlauka projektam un ekspluatācijas procedūrām.

▼M2

Vb PIELIKUMS

PAMATPRASĪBAS *ATM/ANS* UN GAISA SATIKSMES VADĪBAS DISPEČERIEM

1. **Gaisa telpas izmantošana**

a) Visu gaisa kuģu ekspluatācija, izņemot tos, kuri veic 1. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētās darbības, visos lidojuma posmos un lidlauka kustības zonā notiek saskaņā ar kopīgiem vispārējiem darbības noteikumiem un spēkā esošajām procedūrām, kas noteiktas konkrētās gaisa telpas izmantošanai.

b) Visi gaisa kuģi, izņemot tos, kuri veic 1. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētās darbības, ir aprīkoti ar vajadzīgajiem komponentiem, un tos atbilstīgi ekspluatē. Komponenti, ko izmanto *ATM/ANS* sistēmās, atbilst arī 3. punkta prasībām.

2. **Pakalpojumi**

a) Gaisa telpas lietotājiem sniedzamā aeronavigācijas informācija un dati

i) Dati, ko izmanto kā aeronavigācijas informācijas avotu, ir pietiekami kvalitatīvi, pilnīgi un aktuāli, un tos sniedz laicīgi.

ii) Aeronavigācijas informācija ir precīza, pilnīga, aktuāla, nepārprotama, ar atbilstīgu integritāti un pieejama lietotājiem piemērotā formātā.

iii) Šādu aeronavigācijas informāciju gaisa telpas izmantotājiem dara zināmu laicīgi un izmantojot pietiekami uzticamus un ātrus, pret sakaru traucējumiem un datu sabojāšanu aizsargātus sakaru līdzekļus.

b) Meteoroloģiskā informācija

i) Dati, ko izmanto kā aeronavigācijas meteoroloģiskās informācijas avotu, ir pietiekami kvalitatīvi, pilnīgi un aktuāli.

ii) Aeronavigācijas meteoroloģiskā informācija ir iespējami precīza, pilnīga, aktuāla, ar atbilstīgu integritāti un nepārprotama, lai tā atbilstu gaisa telpas izmantotāju vajadzībām.

iii) Šādu aeronavigācijas meteoroloģisko informāciju gaisa telpas izmantotājiem dara zināmu laicīgi un izmantojot pietiekami uzticamus un ātrus, pret sakaru traucējumiem un datu sabojāšanu aizsargātus sakaru līdzekļus.

c) Gaisa satiksmes pakalpojumi

i) Dati, ko izmanto kā avotu, sniedzot gaisa satiksmes pakalpojumus, ir pareizi, pilnīgi un aktuāli.

ii) Gaisa satiksmes pakalpojumi ir pietiekami precīzi, pilnīgi, aktuāli un nepārprotami, lai tie atbilstu lietotāju drošības vajadzībām.

iii) Ja informāciju vai ieteikumus pakalpojumu izmantotājiem sniedz, izmantojot automatizētus instrumentus, tie atbilst pareizas projektēšanas, ražošanas un tehniskās apkopes principiem, lai nodrošinātu piemērotību paredzētajiem mērķiem.

iv) Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi un ar tiem saistītie procesi nodrošina, ka ir atbilstīgs attālums starp gaisa kuģiem, un vajadzības gadījumā palīdz izvairīties no šķēršļiem un citiem apdraudējumiem gaisā, turklāt nodrošina tūlītēju un savlaicīgu koordināciju ar visiem attiecīgajiem pakalpojumu lietotājiem un blakusesošajiem gaisa telpas blokiem.

v) Saziņa starp gaisa satiksmes dienestiem un gaisa kuģiem un starp attiecīgajām gaisa satiksmes dienestu struktūrvienībām ir savlaicīga, skaidra, pareiza un nepārprotama, aizsargāta pret traucējumiem, visām iesaistītajām personām saprotama un, attiecīgā gadījumā, vispāratzīta.

▼M2

vi) Nodrošina līdzekļus, kas ļauj konstatēt iespējamas avārijas situācijas un vajadzības gadījumā sākt efektīvus meklēšanas un glābšanas darbus. Obligātās prasības saistībā ar šādiem līdzekļiem ir atbilstīgi trauksmes izziņošanas mehānismi, koordinācijas pasākumi un procedūras, līdzekļi un personāls, lai nodrošinātu efektīvu attiecīgā rajona pārklājumu.

d) Saziņas pakalpojumi

Saziņas pakalpojumi nodrošina un uztur pietiekamus veiktspējas parametrus attiecībā uz to pieejamību, integritāti, nepārtrauktību un savlaicīgumu. Pakalpojumi ir ātri un aizsargāti pret datu sabojāšanu.

e) Navigācijas pakalpojumi

Navigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina un uztur pietiekamu veiktspējas līmeni attiecībā uz vadīšanas, pozicionēšanas un, atbilstīgos gadījumos, laika koordinācijas informāciju. Veiktspējas kritēriji ietver pakalpojumu precizitāti, integritāti, pieejamību un nepārtrauktību.

f) Novērošanas pakalpojumi

Novērošanas pakalpojumu sniedzēji nosaka gaisa kuģu atrašanās vietu gaisā, kā arī citu gaisa kuģu un zemes transportlīdzekļu atrašanās vietu lidlaukā, nodrošinot pietiekamu veiktspēju attiecībā uz pakalpojumu precizitāti, integritāti, pieejamību un noteikšanas iespējamību.

g) Gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība

Gaisa satiksmes plūsmas taktiskās pārvaldības pakalpojumu sniedzēji Kopienas mērogā izmanto un sniedz pietiekami precīzu un aktuālu informāciju par plānotās gaisa satiksmes apjomu un īpatnībām, kas ietekmē pakalpojumu sniegšanu, un veic ar satiksmes plūsmu maršrutu maiņu vai aizkavēšanu saistīto koordināciju un sarunas, lai mazinātu risku, kas saistīts ar pārslodžu rašanos gaisā vai lidlaukos.

h) Gaisa telpas pārvaldība

Konkrētu gaisa telpas daļu piešķiršanu noteiktiem izmantošanas veidiem uzrauga, koordinē un izziņo laicīgi, lai jebkuros apstākļos mazinātu risku, ka zūd distance starp gaisa kuģiem.

i) Gaisa telpas konfigurācija

Gaisa telpas struktūras un lidojuma procedūras pareizi izstrādā, apseko un apstiprina, pirms var sākt to ekspluatāciju un tās var izmantot gaisa kuģi.

3. **Sistēmas un komponenti**

a) Vispārīgi noteikumi

ATM/ANS sistēmas un komponenti, kas nodrošina saistītu informācijas apmaiņu starp gaisa kuģiem un uz zemes, atbilst pareizas projektēšanas, ražošanas, uzstādīšanas, tehniskās apkopes un ekspluatācijas principiem, lai nodrošinātu piemērotību paredzētajiem mērķiem.

b) Sistēmu un komponentu integritāte, veiktspēja un uzticamība

Neatkarīgi no tā, vai tie atrodas gaisa kuģī, uz zemes vai izplatījumā, sistēmu un komponentu integritāte un ar drošību saistītā veiktspēja ir piemērota paredzētajiem mērķiem. Sistēmas un komponenti visos paredzamajos ekspluatācijas apstākļos un visā ekspluatācijas laikā atbilst nepieciešamajam veiktspējas līmenim.

c) Sistēmu un komponentu konstrukcija

i) Sistēmas un komponentus projektē, ievērojot piemērojamās drošības prasības.

▼M2

ii) Neatkarīgi no tā, vai sistēmas un komponentus uzlūko kopā, atsevišķi vai savstarpējā saistībā, tos projektē tā, lai būtu apgriezti proporcionāla attiecība starp iespējamību, ka jebkāda atteice var izraisīt pilnīgu sistēmas atteici, un atteices seku nopietnību attiecībā uz pakalpojumu drošību.

iii) Neatkarīgi no tā, vai sistēmas un komponentus uzlūko atsevišķi vai savstarpējā kombinācijā, tos projektējot, ņem vērā ar cilvēka spējām un veiktspēju saistītus ierobežojumus.

iv) Sistēmas un komponentus projektē tā, lai tie būtu aizsargāti pret netīšu kaitīgu mijiedarbību ar ārējiem elementiem.

v) Personālam skaidri, konsekventi un nepārprotami dara zināmu ar sistēmu un komponentu ražošanu, uzstādīšanu, ekspluatāciju un tehnisko apkopi saistīto vajadzīgo informāciju, kā arī informāciju par nedrošiem apstākļiem.

d) Nemainīgs pakalpojumu līmenis

Sistēmu un komponentu drošības līmeņus uztur vienādus, sniedzot pakalpojumu, kā arī veicot izmaiņas pakalpojumā.

4. **Gaisa satiksmes vadības dispečeru kvalifikācija**

a) Vispārīgi noteikumi

Personas, kas mācās par gaisa satiksmes vadības dispečeriem, kā arī gaisa satiksmes vadības studenti ir pietiekami izglītoti un sasnieguši pietiekamu fizisku un garīgu briedumu, lai apgūtu, saglabātu un pierādītu vajadzīgās teorētiskās zināšanas un praktiskās iemaņas.

b) Teorētiskās zināšanas

i) Gaisa satiksmes vadības dispečeri apgūst un uztur zināšanas līmenī, kas ir pietiekams, lai izpildītu savas funkcijas, un samērīgs ar riskiem, kuri ir saistīti ar tāda veida pakalpojumiem.

ii) Teorētisku zināšanu apguvi un atcerēšanos pierāda apmācību laikā veiktos pastāvīgos novērtējumos vai atbilstīgos eksāmenos.

iii) Uztur attiecīgu teorētisku zināšanu līmeni. Atbilstību pierāda regulāros novērtējumos vai eksāmenos. Eksāmenu biežumam jābūt samērīgam ar riskiem, kas saistīti ar tāda veida pakalpojumiem.

c) Praktiskās iemaņas

i) Gaisa satiksmes vadības dispečeri iegūst un uztur iemaņas, kas nepieciešamas, lai viņi spētu veikt savas funkcijas. Šīs iemaņas ir samērīgas ar riskiem, kas saistīti ar tāda veida pakalpojumiem, un aptver vismaz šādas jomas, ja tās atbilst veicamajām funkcijām:

i. ekspluatācijas procedūras;

ii. ar uzdevumiem saistīti aspekti;

iii. ārkārtas un avārijas situācijas; un

iv. cilvēkfaktori.

ii) Gaisa satiksmes vadības dispečeri pierāda spējas izpildīt saistītās procedūras un uzdevumus kompetences līmenī, kas atbilst veicamajām funkcijām.

iii) Uztur pietiekamu iemaņu līmeni. Atbilstību pārbauda regulāros novērtējumos. Novērtējumu biežums ir samērīgs ar sarežģītību un riskiem, kas saistīti ar tāda veida pakalpojumiem un veicamajiem uzdevumiem.

▼**M2**

d) Valodu prasme

i) Gaisa satiksmes vadības dispečeri apliecina prasmi runāt angļu valodā un saprast to tādā līmenī, lai spētu bez problēmām netieši (pa tālruni/radiotelefonu) un tieši sazināties par konkrētiem un ar darbu saistītiem tematiem, tostarp avārijas situācijās.

ii) Ja tas vajadzīgs gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*) nodrošināšanai noteiktā gaisa telpas daļā, gaisa satiksmes vadības dispečers, kas sniedz šos pakalpojumus, spēj runāt attiecīgās valsts valodā(-ās) un saprast to/tās iepriekš aprakstītajā līmenī.

e) Kompleksie trenažieri (*STD*)

Ja praktiskām apmācībām, kas aptver situāciju izpratni un cilvēkfaktorus, vai iemaņu vai to uzturēšanas pierādīšanai izmanto *STD*, to veiktspēja ir tāda, lai varētu adekvāti simulēt apgūstamajām iemaņām atbilstīgu darba vidi un operatīvās situācijas.

f) Apmācību kurss

i) Apmācības notiek apmācību kursos, kas var ietvert teorētiskas un praktiskas nodarbības, tostarp apmācības *STD*, ja tās ir paredzētas.

ii) Sagatavo un apstiprina katra apmācību kursa plānu.

g) Instruktori

i) Teorētiskas nodarbības vada attiecīgi kvalificēti instruktori. Viņiem:

i. jābūt atbilstīgām zināšanām jomās, kurās notiek teorētiskās nodarbības; un

ii. jābūt pierādītai spējai izmantot atbilstīgas apmācību metodes.

ii) Praktiskas nodarbības vada atbilstīgi kvalificēti instruktori, kam ir šāda kvalifikācija:

i. teorētiskās zināšanas un pieredze atbilst rīkotajām nodarbībām;

ii. viņi ir pierādījuši spēju pasniegt un izmantot atbilstīgas apmācību metodes;

iii. instruktoram ir prakse apmācību metodēs, ko izmanto apgūstamo procedūru apguvē; un

iv. instruktors regulāri paaugstina kvalifikāciju, lai saglabātu kompetenci.

iii) Iemaņu instruktori turklāt apliecina, ka tiem ir vai ir bijušas tiesības strādāt par gaisa satiksmes vadības dispečeriem.

h) Vērtētāji

i) Personas, kas atbild par gaisa satiksmes vadības dispečeru iemaņu vērtēšanu:

i. ir pierādījušas spēju novērtēt gaisa satiksmes vadības dispečeru sniegumu un veikt testus un pārbaudes; un

ii. regulāri paaugstina kvalifikāciju, lai nodrošinātu, ka tiek piemēroti jaunākie vērtēšanas standarti.

ii) Iemaņu vērtētāji turklāt apliecina, ka tiem ir vai ir bijušas tiesības strādāt par gaisa satiksmes vadības dispečeriem tajās jomās, kurās jāsaņem novērtējums.

▼M2

i) Gaisa satiksmes vadības dispečeru veselības atbilstība

i) Veselības kritēriji

i. Visi gaisa satiksmes vadības dispečeri regulāri iztur veselības pārbaudi, lai pierādītu, ka viņi spēj pietiekami labi veikt savas funkcijas. Lai pierādītu atbilstību, veic atbilstīgu novērtējumu, ņemot vērā iespējamu ar vecumu saistītu garīgās un fiziskās veselības pasliktināšanos.

ii. Personu, kas sniedz gaisa satiksmes kontroles (*ATC*) pakalpojumus, tiklab fiziskās, kā garīgās veselības stāvoklis ir atbilstīgs, ja tiek pierādīts, ka tās necieš no slimībām vai darbnespējas, kas varētu padarīt šīs personas nespējīgas:

— pienācīgi izpildīt uzdevumus, kas jāveic, lai sniegtu *ATC* pakalpojumus,

— jebkurā laikā veikt tām uzticētos pienākumus, vai

— pareizi uztvert savu apkārtni.

ii) Gadījumos, kad personāla veselības atbilstība nav pilnīgi pierādāma, var īstenot riska mazināšanas pasākumus, kas garantē tādu pašu drošību.

5. **Pakalpojumu sniedzēji un apmācību organizācijas**

a) Pakalpojumus nesniedz, ja nav ievēroti šādi nosacījumi:

i) pakalpojumu sniedzēju rīcībā tieši vai netieši uz līgumu pamata ir līdzekļi, lai nodrošinātu pakalpojumu līmeni un apjomu. Šādi līdzekļi ir (bet ne tikai): sistēmas, telpas, ieskaitot energoapgādi, vadības struktūra, personāls, iekārtas un to tehniskā apkope, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, attiecīgu datu pieejamība un uzskaite;

ii) pakalpojumu sniedzēji izstrādā un atjaunina vadības un darbības rokasgrāmatas attiecīgo pakalpojumu sniegšanai un darbojas saskaņā ar šīm rokasgrāmatām. Rokasgrāmatās ir iekļautas visas darbībai, vadības sistēmai un operatīvā personāla pienākumu izpildei vajadzīgās instrukcijas, informācija un procedūras;

iii) pakalpojumu sniedzēji īsteno un uztur risku pārvaldības sistēmu, lai nodrošinātu atbilstību šajā pielikumā iekļautajām pamatprasībām, un cenšas nepārtraukti un aktīvi pilnveidot šo sistēmu;

iv) pakalpojumu sniedzēji gādā, lai to personāls būtu atbilstīgi kvalificēts un profesionāli sagatavots, un īsteno un uztur personāla apmācību un pārbaužu programmas;

v) pakalpojumu sniedzēji izveido oficiālus sakarus ar visām pārējām pakalpojumu sniegšanā iesaistītajām personām, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām;

vi) pakalpojumu sniedzēji izstrādā un īsteno ārkārtas rīcības plānus, kas aptver ārkārtas un avārijas situācijas, kuras var rasties saistībā ar sniedzamajiem pakalpojumiem;

vii) pakalpojumu sniedzēji izstrādā un uztur avāriju un incidentu novēršanas un drošības programmu, tostarp atgadījumu ziņošanas un analīzes programmu, kas jāizmanto vadības sistēmā drošības pastāvīgai uzlabošanai; un

▼M2

viii) pakalpojumu sniedzēji paredz kārtību, lai pārliecinātos, ka sistēmas un komponenti, ko tie ekspluatē, vienmēr atbilst ar drošību saistītajām veiktspējas prasībām.

b) *ATC* pakalpojumus nesniedz, ja nav ievēroti šādi nosacījumi:

i) *ATC* pakalpojumu sniegšanā iesaistītā personāla noguruma novēršanai ievieš dežūru sistēmu. Dežūru sistēmā ņem vērā dežūru periodus, dežūru ilgumu un pielāgotus atpūtas periodus. Dežūru sistēmā paredzētajos ierobežojumos ņem vērā attiecīgos faktorus, kas rada nogurumu, jo īpaši negulēšanu, diennakts ciklu traucējumus, nakts dežūras, kumulatīvo dežūru ilgumu konkrētos laikposmos, kā arī pienākumu sadalījumu starp personāla locekļiem;

ii) *ATC* pakalpojumu sniegšanā iesaistītā personāla stresa novēršanai izmanto izglītojošas un profilakses programmas;

iii) *ATC* pakalpojumu sniedzēji izveido procedūras, lai pārliecinātos, ka nevājinās pakalpojumu sniegšanā iesaistītā personāla kognitīvās spējas un nemazinās medicīniskā piemērotība darbam;

iv) plānojot un īstenojot darbības, *ATC* pakalpojumu sniedzēji ņem vērā operatīvos un tehniskos ierobežojumus un ar cilvēkfaktoru saistītos principus.

c) Saziņas, navigācijas un/vai novērošanas pakalpojumus nesniedz, ja nav ievēroti šādi nosacījumi:

pakalpojumu sniedzēji laikus informē attiecīgos gaisa telpas lietotājus un *ATS* struktūrvienības par *ATS* kontekstā sniegto pakalpojumu operatīvo statusu (un tā pārmaiņām).

d) Apmācību organizācijas

Apmācību organizācijas, kas nodrošina *ATC* pakalpojumu sniedzēju personāla profesionālo sagatavošanu, atbilst šādām prasībām:

i) tām ir visi līdzekļi, kas vajadzīgi, lai pildītu pienākumus, kas saistīti ar to darbībām. Šādi līdzekļi ir (bet ne tikai): telpas, personāls, aprīkojums, metodika, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentēšana, piekļuve attiecīgiem datiem un lietvedība;

ii) tās īsteno un uztur pārvaldības sistēmu, kas saistīta ar drošību un apmācību standartiem, un to mērķis ir pastāvīga sistēmas uzlabošana; un

iii) tās vajadzības gadījumā vienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu šo pamatprasību nepārtrauktu ievērošanu.

▼B

VI PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

Regula (EK) 1592/2002	Šī regula
1. pants	1. pants
2. panta 1. punkts	2. panta 1. punkts
2. panta 2. punkta a) līdz e) apakšpunkts	2. panta 2. punkta a) līdz e) apakšpunkts
—	2. panta 2. punkta f) apakšpunkts
2. panta 3. punkts	2. panta 3. punkts
3. panta a) līdz g) punkts	3. panta a) līdz g) punkts
—	3. panta h) līdz l) punkts
4. panta 1. punkta a) līdz c) apakšpunkts	4. panta 1. punkta a) līdz c) apakšpunkts
—	4. panta 1. punkta d) apakšpunkts
—	4. panta 2. un 3. punkts
4. panta 2. punkts	4. panta 4. punkts
—	4. panta 5. punkts
4. panta 3. punkts	4. panta 6. punkts
5. panta 1. punkts	5. panta 1. punkts
5. panta 2. punkta pirmā daļa, ievadvārdi	5. panta 2. punkta, pirmā daļa, ievadvārdi
5. panta 2. punkta pirmās daļas a) līdz c) apakšpunkts	5. panta 2. punkta pirmās daļas a) līdz c) apakšpunkts
5. panta 2. punkta pirmās daļas d) apakšpunkts	5. panta 2. punkta pirmās daļas d) un e) apakšpunkts
5. panta 2. punkta, 2. punkta pirmās daļas e) un f) apakšpunkts	5. panta 2. punkta pirmās daļas f) un g) apakšpunkts
—	5. panta 3. punkts
5. panta 3. punkts	5. panta 4. punkts
5. panta 4. punkta pirmā daļa, ievadvārdi	5. pants 5. punkta pirmā daļa, ievadvārdi
5. panta 4. punkta pirmās daļas a) līdz d) apakšpunkts	5. panta 5. punkta pirmās daļas a) līdz d) apakšpunkts
5. panta 4. punkta pirmās daļas e) apakšpunkta i) līdz iii) punkts	5. panta 5. punkta pirmās daļas e) apakšpunkta i) līdz iii) punkts
—	5. panta 5. punkta pirmās daļas e) apakšpunkta iv) līdz vi) punkts
5. panta 4. punkta pirmās daļas f) līdz i) apakšpunkts	5. panta 5. punkta pirmās daļas f) līdz i) apakšpunkts
—	5. panta 5. punkta pirmās daļas j) apakšpunkts
5. panta 5. punkta pirmā daļa, ievadvārdi	5. panta 6. punkta pirmā daļa, ievadvārdi
5. panta 5. punkta pirmās daļas a), b) un c) apakšpunkts	5. panta 6. punkta pirmās daļas a), b) un c) apakšpunkts

▼B

Regula (EK) 1592/2002	Šī regula
—	5. panta 6. punkta pirmās daļas d) apakšpunkts
6. pants	6. pants
—	7. pants
—	8. pants
—	9. pants
—	10. pants
8. panta 1. punkts	11. panta 1. punkts
—	11. panta 2 līdz 4. punkts
8. panta 2. punkts	11. panta 5. punkts
—	11. panta 6. punkts
9. pants	12. pants
—	13. pants
10. panta 1. punkts	14. panta 1. punkts
—	14. panta 2. punkts
10. panta 2. punkts	14. panta 3. punkts
10. panta 3. punkts	14. panta 4. punkts
10. panta 4. punkts	14. panta 5. punkts
10. panta 5. punkts	14. panta 6. punkts
10. panta 6. punkts	14. panta 7. punkts
11. pants	15. pants
—	16. pants
12. pants	17. pants
13. pants, ievadvārdi	18. pants, ievadvārdi
13. panta a) punkts	18. panta a) punkts
—	18. panta b) punkts
13. panta b) punkts	18. panta c) punkts
13. panta c) punkts	18. panta d) punkts
—	18. panta e) punkts
14. pants	19. pants
15. panta 1. punkts, ievadvārdi	20. panta 1. punkts, ievadvārdi
15. panta 1. punkta a) līdz j) apakšpunkts	20. panta 1. punkta a) līdz j) apakšpunkts
—	20. panta 1. punkta k) un l) apakšpunkts
15. panta 2. punkts	20. panta 2. punkts
—	21. pants
—	22. pants
—	23. pants

▼B

Regula (EK) 1592/2002	Šī regula
16. panta 1. un 2. punkts	24. panta 1. un 2. punkts
—	24. panta 3. punkts
16. panta 3. punkts	24. panta 4. punkts
16. panta 4. punkts	24. panta 5. punkts
	25. pants
17. pants	26. pants
18. pants	27. pants
19. pants	28. pants
20. pants	29. pants
21. pants	30. pants
22. pants	31. pants
23. pants	32. pants
24. panta 1. līdz. 4. punkts	33. pants 1. līdz. 4. punkts
—	33. pants 5. punkts
25. panta 1. un 2. punkts	34. pants 1. un 2. punkts
—	34. pants 3. punkts
26. pants	35. pants
27. pants	36. pants
28. pants	37. pants
29. panta 1. un 2. punkts	38. pants 1. un 2. punkts
29. panta 3. punkta a) līdz j) apakšpunkts	38. panta 3. punkta a) līdz j) apakšpunkts
—	38. panta 3. punkta k) un l) apakšpunkts
30. pants	39. pants
31. pants	40. pants
32. pants	41. pants
33. pants	42. pants
34. pants	43. pants
35. pants	44. pants
36. pants	45. pants
37. pants	46. pants
38. pants	47. pants
39. pants	48. pants
40. pants	49. pants
41. pants	50. pants
42. pants	51. pants
43. pants	52. pants
44. pants	53. pants

▼B

Regula (EK) 1592/2002	Šī regula
45. pants	54. pants
46. panta 1. punkts, ievadvārdi	55. panta 1. punkts, ievadvārdi
46. panta 1. punkta a) līdz d) apakšpunkts	55. panta 1. punkta a) līdz d) apakšpunkts
—	55. panta 1. punkta e) apakšpunkts
46. panta 2. un 3. punkts	55. panta 2. un 3. punkts
—	56. pants
—	57. pants
47. panta 1. un 2. punkts	58. pants 1. un 2. punkts
47. panta 3. punkts	—
47. panta 4. punkts	58. panta 3. punkts
47. panta 5. punkts	—
—	58. pants 4. punkts
48. panta 1. punkts, ievadvārdi	59. panta 1. punkts, ievadvārdi
48. panta 1. punkta a) apakšpunkts	59. pants 1. punkta a) un b) apakšpunkts
48. panta 1. punkta b) un c) apakšpunkts	59. pants 1. punkta c) un d) apakšpunkts
—	59. pants 1. punkta e) apakšpunkts
48. pants 2. un 3. punkts	59. pants 2. un 3. punkts
	59. panta 4. punkts
48. pants 4. līdz 10. punkts	59. pants 5. līdz 11. punkts
49. pants	60. pants
50. pants	61. pants
51. pants	62. pants
52. pants	63. pants
53. pants	64. pants
54. pants	65. pants
55. pants	66. pants
56. pants	67. pants
—	68. pants
57. pants	69. pants
59. pants	70. pants