

## II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

## REGLAMENTAI

## KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) 2015/2338

2015 m. gruodžio 11 d.

**kuriuo dėl skrydžio duomenų savirašių, buvimo vietos po vandeniū nustatymo įtaisų ir orlaivių sekimo sistemų reikalavimų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB <sup>(1)</sup>, ypač į jo 8 straipsnio 5 dalį,

kadangi:

- (1) orlaivių naudojimas skrydžiams turi atitikti Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priede išdėstytus esminius reikalavimus. Pagal Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 Komisija turėtų priimti būtinas įgyvendinimo taisykles, kuriomis nustatomos saugaus orlaivių naudojimo skrydžiams sąlygos;
- (2) naudojant kabinos pokalbių savirašį (CVR) siekiama padėti saugos tyrimų institucijai atlikti saugos tyrimą įvykus avarijai ar incidentui. CVR informacijos apsaugos nuo atskleidimo priemonės, kurios taikomos pradėjus saugos tyrimą, išdėstytos Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 996/2010 <sup>(2)</sup>. Pradėjus taikyti saugos valdymą pripažįstama, kad, siekiant išlaikyti ar pagerinti saugą, CVR galėtų būti naudojami ne tik atliekant saugos tyrimą. Todėl Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012 <sup>(3)</sup> turėtų būti iš dalies pakeistas siekiant sugriežtinti sąlygas, kuriomis siekiama veiksmingai apsisaugoti nuo netinkamo CVR įrašų naudojimo ir atskleidimo;
- (3) kad būtų pagerintas bendras skrydžio savirašių veiksmingumas ir palengvintas orlaivio ir jo skrydžio savirašių atgavimas įvykus avarijai virš vandens, Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) pasiūlė kelis galiojančio reikalavimo saugos patobulimus. Tie saugos patobulinimai apima pasenusių registravimo technologijų, kaip antai magnetinių juostų ar magnetinės vielos, naudojimo nutraukimą, minimalios CVR įrašymo trukmės pailginimą, taip pat buvimo vietos po vandeniū nustatymo įtaisų signalų siuntimo laiko pailginimą ir reikalavimą lėktuvuose, kuriais vykdomi tolimieji skrydžiai virš vandens, turėti labai didelio aptikimo nuotolio buvimo vietos po vandeniū nustatymo įtaisą. Todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti iš dalies pakeistas, kad būtų atsižvelgta į tuos saugos patobulimus;
- (4) reikia atsižvelgti į 2014 m. kovo 8 d. MH370 skrydį vykdžiusio orlaivio dingimą ir į 2014 m. gegužės 12 ir 13 d. vykusio ICAO daugiadalykio posėdžio rekomendacijas dėl pasaulinio orlaivių sekimo. Viešojo transporto orlaivių padėtis turėtų būti žinoma visada, net kai orlaivis yra tolimoje vietovėje, kad būtų lengviau nustatyti orlaivio buvimo vietą neįprasto veikimo, avarinės situacijos ar avarijos atveju. Jei įmanoma, orlaivio sekimo priemonės turėtų būti atsparios įprasto elektros energijos tiekimo orlaivyje nutrūkimui ir jose neturėtų būti jokių valdiklių,

<sup>(1)</sup> OL L 79, 2008 3 13, p. 1.

<sup>(2)</sup> 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB (OL L 295, 2010 11 12, p. 35).

<sup>(3)</sup> 2012 m. spalio 5 d. Reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomos su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

kuriais būtų galima jas išjungti skrydžio metu. Todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti iš dalies pakeistas, kad į jį būtų įtraukti papildomi reikalavimai, susiję su pasaulinio orlaivių sekimo, įskaitant sekimą virš vandenynų ir atokių vietovių, priemonėmis;

- (5) pagal ICAO skrydžio duomenų savirašių darbo grupės (FLIRECP) pasiūlymą dėl reikalavimo dideliuose lėktuvuose turėti ilgesnės registravimo trukmės CVR, turėtų būti numatyta nuostata orlaiviuose, kurie pagaminti po 2021 m. sausio 1 d. ir kurių didžiausia kilimo masė yra didesnė kaip 27 000 kg, pradėti naudoti 25 valandų registravimo trukmės CVR;
- (6) šiame reglamente numatytais priemonėmis atsižvelgiama į 13 saugos tyrimo institucijų rekomendacijų <sup>(1)</sup>, kad būtų palengvintas informacijos atgavimas Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų tikslais bei pagerintas skrydžio duomenų savirašių veiksmingumas ir naudojimas ir taip padidinta sauga bei palengvintas orlaivio buvimo vietos nustatymas po avarijos virš vandens;
- (7) šiame reglamente numatytos priemonės grindžiamos pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 17 straipsnio 2 dalies b punktą ir 19 straipsnio 1 dalį parengta Europos aviacijos saugos agentūros nuomone Nr. 01/2014 <sup>(2)</sup>;
- (8) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 65 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

#### 1 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 I priedas („Apibrėžtys“), IV priedas (CAT dalis), VI priedas (NCC dalis) ir VIII priedas (SPO dalis) iš dalies keičiami pagal šio reglamento priedą.

#### 2 straipsnis

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2015 m. gruodžio 11 d.

Komisijos vardu  
Pirmininkas  
Jean-Claude JUNCKER

<sup>(1)</sup> EASA nuorodos į 13 saugos rekomendacijų: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 1998 9 2); GREC-2006-045 (B737 of Helios, 5B-DBY, 2005 8 14); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 2005 1 31); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 2010 2 10); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 2010 10 3); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 2011 7 22); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO, 2010 12 11); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 ir FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 2009 6 1); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 2007 1 18).

<sup>(2)</sup> 2014 m. gegužės 5 d. nuomonė 01/2014 dėl skrydžio duomenų savirašių ir buvimo vietos po vandeniu nustatymo įrenginių reikalavimų pakeitimo.

## PRIEDAS

## 1. Reglamento (ES) Nr. 965/2012 I priede įterpiami šie punktai:

- „8a) orlaivio sekimas – atskiro skrendančio orlaivio buvimo vietos keturmatėje erdvėje registravimo ir duomenų atnaujinimo standartizuotais intervalais antžeminis procesas;
- 8b) orlaivių sekimo sistema – sistema, kuri pagal orlaivio sekimo duomenis nustato neįprastą veikimą skrydžio metu ir pateikia įspėjimą;“.

## 2. Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedas iš dalies keičiamas taip:

## a) CAT.GEN.MPA.105 dalies a punkto 10 papunktis pakeičiamas taip:

„10. užtikrina, kad:

- i) skrydžio metu nebūtų sustabdytas skrydžio duomenų savirašių veikimas ir jie nebūtų išjungti;
- ii) įvykus įvykiui (išskyrus avariją ar pavojingą incidentą), apie kurį turi būti pranešama pagal ORO.GEN.160 dalies a punktą, skrydžio duomenų savirašių įrašai nebūtų specialiai ištrinami ir
- iii) įvykus avarijai ar pavojingam incidentui arba jeigu išsaugoti skrydžio duomenų savirašių įrašus nurodo tyrimą atliekanti institucija:
  - A) skrydžio duomenų savirašių įrašai nebūtų specialiai ištrinami;
  - B) pasibaigus skrydžiui skrydžio duomenų savirašių veikimas būtų iškart sustabdomas ir
  - C) prieš paliekant pilotų kabiną būtų imtasi atsargumo priemonių skrydžio duomenų savirašių įrašams išsaugoti.“

## b) CAT.GEN.MPA.195 dalis iš dalies keičiama taip:

## i) pavadinimas pakeičiamas taip:

**„CAT.GEN.MPA.195. Skrydžio duomenų savirašio įrašų tvarkymas. Saugojimas, pateikimas, apsauga ir naudojimas“;**

## ii) a punktas pakeičiamas taip:

„a) Įvykus avarijai, pavojingam incidentui ar kitam tyrimą atliekančios institucijos nurodytam įvykiui, orlaivio naudotojas įrašytų duomenų originalus saugo 60 dienų arba kitą laikotarpį, jei jį nurodo tyrimą atliekanti institucija.“;

## iii) f punktas pakeičiamas taip:

„f) Nepažeidžiant Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 996/2010 (\*):

- 1) CVR įrašų negalima atskleisti ar naudoti, išskyrus kai tai daroma siekiant užtikrinti CVR tinkamumą naudoti, nebent:
  - i) vykdoma su CVR įrašų tvarkymu ir transkribavimu susijusi procedūra;
  - ii) visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą ir
  - iii) jie naudojami tik saugai užtikrinti arba gerinti;
- 1a) kai CVR įrašas tikrinamas siekiant užtikrinti CVR tinkamumą naudoti, vežėjas turi užtikrinti CVR įrašo privatumą ir CVR įrašo negalima atskleisti ar naudoti kitais tikslais, išskyrus siekiant užtikrinti CVR tinkamumą naudoti;

- 2) FDR įrašai ir duomenų ryšio įrašai kitais nei avarijos arba incidento, apie kurį privaloma pranešti, tyrimo tikslais naudojami tik šiais atvejais:
  - i) vežėjas juos naudoja tik tinkamumo skraidyti arba techninės priežiūros tikslais arba
  - ii) iš jų pašalinta tapatybės informacija arba
  - iii) jie atskleidžiami laikantis saugių procedūrų.

(\*) 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB (OL L 295, 2010 11 12, p. 35).“

c) Įterpiama CAT.GEN.MPA.205 dalis:

**„CAT.GEN.MPA.205. Orlaivių sekimo sistema. Lėktuvai**

- a) Ne vėliau kaip 2018 m. gruodžio 16 d. vežėjas, kaip vadovavimo skrydžiams sistemos sudedamąją dalį, sukuria ir naudoja orlaivių sekimo sistemą, kuri apima b punkto reikalavimus atitinkančius skrydžius, vykdomus šiais lėktuvais:
  - (1) didesnės nei 27 000 kg MCTOM lėktuvais, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 19 krėslų, o pirmas individualus CofA išduotas iki 2018 m. gruodžio 16 d., ir kuriuose be antrinio apžvalgos radaro atsakiklio įgyvendinta papildoma galimybė teikti buvimo vietos duomenis;
  - (2) visais didesnės nei 27 000 kg MCTOM lėktuvais, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 19 krėslų, o pirmas individualus CofA išduotas 2018 m. gruodžio 16 d. arba vėliau, ir
  - (3) visais didesnės nei 45 500 kg MCTOM lėktuvais, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2018 m. gruodžio 16 d. arba vėliau.
- b) vežėjas seka skrydžius nuo pakilimo iki nutūpimo, išskyrus kai visas planuojamas maršrutas ir visas planuojamas nukrypimo maršrutas yra oro erdvės blokuose, kuriuose:
  - (1) įprastai teikiama ATS apžvalgos paslauga naudojant skrydžių valdymo apžvalgos sistemas, kuriomis orlaivio buvimo vieta nustatoma tinkamos trukmės laiko intervalais, ir
  - (2) vežėjas kompetentingiems oro navigacijos paslaugų teikėjams yra pateikęs būtiną kontaktinę informaciją.“

d) Įterpiama CAT.GEN.MPA.210 dalis:

**„CAT.GEN.MPA.210 Avariją patyrusio orlaivio buvimo vietos nustatymas. Lėktuvai**

Šiuose lėktuvuose turi būti patikimos automatinės priemonės, kurios padėtų po avarijos, per kurią lėktuvas stipriai apgadinamas, tiksliai nustatyti skrydžio pabaigos taško vietą:

- (1) visuose didesnės nei 27 000 kg MCTOM lėktuvuose, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 19 krėslų, o pirmas individualus CofA išduotas 2021 m. sausio 1 d. arba vėliau, ir
- (2) visuose didesnės nei 45 500 kg MCTOM lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2021 m. sausio 1 d. arba vėliau.“

e) CAT.IDEA.185 dalies b–h punktai pakeičiami taip:

„b) Iki 2018 m. gruodžio 31 d. CVR turi galėti išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per:

1. a punkto 1 papunktyje nurodytuose lėktuvuose, kurių individualus CofA išduotas 1998 m. balandžio 1 d. arba vėliau, – pastarąsias 2 valandas;
2. a punkto 1 papunktyje nurodytuose lėktuvuose, kurių individualus CofA išduotas iki 1998 m. balandžio 1 d., – pastarąsias 30 minučių, arba

3. a punkto 2 papunktyje nurodytuose lėktuvuose – pastarąsias 30 minučių.
- c) Ne vėliau kaip nuo 2019 m. sausio 1 d. CVR turi galėti išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per:
1. didesnės nei 27 000 kg MCTOM lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2021 m. sausio 1 d. arba vėliau, – pastarąsias 25 valandas, arba
  2. visais kitais atvejais – pastarąsias 2 valandas.
- d) Ne vėliau kaip nuo 2019 m. sausio 1 d. CVR įrašymo funkcijai naudojamos kitos priemonės, o ne magnetinė juosta ar magnetinė viela.
- e) CVR pagal laiko skalę įrašo:
1. pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radijo ryšiu skrydžio įgulos kabinoje;
  2. skrydžio įgulos narių pranešimus balsu, naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą, jeigu ji įrengta;
  3. skrydžio įgulos kabinos garsinę aplinką, įskaitant, be pertrūkių:
    - i) lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 1998 m. balandžio 1 d. arba vėliau, – garso signalus, gautus iš kiekvieno naudojamo gervinio ir kaukės mikrofono;
    - ii) a punkto 2 papunktyje nurodytuose lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas iki 1998 m. balandžio 1 d., – kai įmanoma, garso signalus, gautus iš kiekvieno gervinio ir kaukės mikrofono;
  4. į ausines arba garsiakalbį teikiamus kalbinius arba garsinius signalus, kuriais identifikuojamos navigacijos ar artėjimo tūpti pagalbinės priemonės.
- f) CVR turi pradėti daryti įrašus prieš lėktuvui pradėdant riedėti sava eiga ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegalės judėti sava eiga. Be to, lėktuvuose, kurių individualus CofA išduotas 1998 m. balandžio 1 d. arba vėliau, CVR turi pradėti daryti įrašus automatiškai prieš lėktuvui pradėdant riedėti sava eiga ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegalės judėti sava eiga.
- g) Be f papunkčio, priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, CVR turi pradėti daryti įrašus kaip galima anksčiau – nuo įgulos kabinos patikrinimo prieš paleidžiant variklį skrydžio pradžioje – ir juos daryti iki kabinos patikrinimo vos tik išjungus variklį po skrydžio:
1. a punkto 1 papunktyje nurodytuose lėktuvuose, kurių individualus CofA išduotas 1998 m. balandžio 1 d. arba vėliau, arba
  2. a punkto 2 papunktyje nurodytuose lėktuvuose.
- h) Jei CVR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniui. Ne vėliau kaip nuo 2018 m. birželio 16 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniui trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei CVR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“
- f) CAT.IDE.A.190 dalies e punktas pakeičiamas taip:
- „e) Jei FDR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniui. Ne vėliau kaip nuo 2018 m. birželio 16 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniui trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei FDR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“
- g) CAT.IDE.A.195 dalies d punktas pakeičiamas taip:
- „d) Jei savirašis yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniui. Ne vėliau kaip nuo 2018 m. birželio 16 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniui trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei savirašis yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“

h) CAT.IDE.A.280 dalis iš dalies keičiama taip:

i) a punktas pakeičiamas taip:

„a) lėktuvuose, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 19 krėslų, turi būti įrengta bent:

- 1) du ELT, kurių vienas turi būti automatinis, arba vienas ELT ir viena orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei lėktuvo pirmas individualus CofA išduotas po 2008 m. liepos 1 d., arba
- 2) vienas automatinis ELT arba du bet kokio tipo ELT arba viena orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei lėktuvo pirmas individualus CofA išduotas 2008 m. liepos 1 d. arba anksčiau.“;

ii) b punktas pakeičiamas taip:

„b) lėktuvuose, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra ne daugiau kaip 19 krėslų, turi būti įrengta bent:

- 1) vienas automatinis ELT arba viena orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei lėktuvo pirmas individualus CofA išduotas po 2008 m. liepos 1 d., arba
- 2) vienas bet kokio tipo ELT arba viena orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei lėktuvo pirmas individualus CofA išduotas 2008 m. liepos 1 d. arba anksčiau.“

i) CAT.IDE.A.285 dalyje įterpiamas punktas:

„f) Ne vėliau kaip iki 2019 m. sausio 1 d. lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 27 000 kg, o didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 19 krėslų, ir visuose lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 45 500 kg, turi būti įrengtas gerai pritvirtintas buvimo vietos po vandeniu nustatymo įtaisas, veikiantis  $8,8 \text{ kHz} \pm 1 \text{ kHz}$  dažniu, nebent:

1. lėktuvas skraido maršrutais, kuriuose jis niekada nenutolsta daugiau kaip 180 jūrmylių atstumu nuo kranto, arba
2. lėktuve yra patikimos automatinės priemonės, kurios padėtų po avarijos, per kurią lėktuvas stipriai apgadinamas, tiksliai nustatyti skrydžio pabaigos taško vietą.“

j) CAT.IDE.H.185 dalies c–f punktai pakeičiami taip:

„c) Ne vėliau kaip nuo 2019 m. sausio 1 d. CVR įrašymo funkcijai naudojamos kitos priemonės, o ne magnetinė juosta ar magnetinė viela.

d) CVR pagal laiko skalę įrašo:

1. pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radijo ryšiu skrydžio įgulos kabinoje;
2. skrydžio įgulos narių pranešimus balsu, naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą, jeigu ji įrengta;
3. skrydžio įgulos kabinos garsinę aplinką, įskaitant, be pertrūkių:
  - i) sraigtasparniuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 1999 m. rugpjūčio 1 d. arba vėliau, – garso signalus iš kiekvieno įgulos mikrofono;
  - ii) sraigtasparniuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas iki 1999 m. rugpjūčio 1 d., – kai įmanoma, garso signalus iš kiekvieno įgulos nario mikrofono;
4. į ausines arba garsiakalbį teikiamus kalbinius arba garsinius signalus, kuriais identifikuojamos navigacijos ar artėjimo tūpti pagalbinės priemonės.

e) CVR turi pradėti daryti įrašus prieš sraigtasparniui pradėdant riedėti sava eiga ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol sraigtasparnis nebegalės judėti sava eiga.

- f) Be e punkto reikalavimo, a punkto 2 papunktyje nurodytuose sraigtasparniuose, kurių individualus CofA išduotas 1999 m. rugpjūčio 1 d. arba vėliau:
1. CVR turi pradėti daryti įrašus automatiškai prieš sraigtasparniui pradėdant riedėti sava eiga ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol sraigtasparnis nebegalės judėti sava eiga, ir
  2. priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, CVR turi pradėti daryti įrašus kaip galima anksčiau – nuo igulos kabinos patikrinimo prieš užvedant variklį skrydžio pradžioje – ir juos daryti iki kabinos patikrinimo iškart išjungus variklį po skrydžio.
- g) Jei CVR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniui. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniui trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei CVR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“
- k) CAT.IDE.H.190 dalies e punktas pakeičiamas taip:
- „e) Jei FDR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniui. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniui trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei FDR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“
- l) CAT.IDE.H.195 dalies d punktas pakeičiamas taip:
- „d) Jei savirašis yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniui. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniui trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei savirašis yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“
3. Reglamento (ES) Nr. 965/2012 VI priedas iš dalies keičiamas taip:
- a) NCC.GEN.106 dalies a punkto 9 papunktis pakeičiamas taip:
- „9. užtikrinimą, kad:
- i) skrydžio metu nebūtų sustabdytas skrydžio duomenų savirašių veikimas ir jie nebūtų išjungti;
  - ii) įvykus įvykiui (išskyrus avariją ar pavojingą incidentą), apie kurį turi būti pranešama pagal ORO.GEN.160 dalies a punktą, skrydžio duomenų savirašių įrašai nebūtų specialiai ištrinami ir
  - iii) įvykus avarijai ar pavojingam incidentui arba jeigu išsaugoti skrydžio duomenų savirašių įrašus nurodo tyrimą atliekanti institucija:
- A) skrydžio duomenų savirašių įrašai nebūtų specialiai ištrinami;
  - B) pasibaigus skrydžiui skrydžio duomenų savirašių veikimas būtų iškart sustabdomas ir
  - C) prieš paliekant pilotų kabiną būtų imtasi atsargumo priemonių skrydžio duomenų savirašių įrašams išsaugoti.“
- b) NCC.GEN.145 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) pavadinimas pakeičiamas taip:  
**„NCC.GEN.145. Skrydžio duomenų savirašio įrašų tvarkymas. Saugojimas, pateikimas, apsauga ir naudojimas“;**
  - ii) a punktas pakeičiamas taip:  
**„a) Įvykus avarijai, pavojingam incidentui ar kitam tyrimą atliekančios institucijos nurodytam įvykiui, orlaivio naudotojas įrašytų duomenų originalus saugo 60 dienų arba kitą laikotarpį, jei jį nurodo tyrimą atliekanti institucija.“;**

iii) f punktas pakeičiamas taip:

„f) Nepažeidžiant Reglamento (ES) Nr. 996/2010:

- 1) CVR įrašų negalima atskleisti ar naudoti, išskyrus kai tai daroma siekiant užtikrinti CVR tinkamumą naudoti, nebent:
  - i) vykdoma su CVR įrašų tvarkymu ir transkribavimu susijusi procedūra;
  - ii) visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą ir
  - iii) jie naudojami tik saugai užtikrinti arba gerinti;
- 1a) kai CVR įrašas tikrinamas siekiant užtikrinti CVR tinkamumą naudoti, vežėjas turi užtikrinti CVR įrašo privatumą ir CVR įrašo negalima atskleisti ar naudoti kitais tikslais, išskyrus siekiant užtikrinti CVR tinkamumą naudoti;
- 2) FDR įrašai ir duomenų ryšio įrašai kitais nei avarijos arba incidento, apie kurį privaloma pranešti, tyrimo tikslais naudojami tik šiais atvejais:
  - i) vežėjas juos naudoja tik tinkamumo skraidyti arba techninės priežiūros tikslais arba
  - ii) iš jų pašalinta tapatybės informacija, arba
  - iii) jie atskleidžiami laikantis saugių procedūrų.“

c) NCC.IDE.A.160 dalis iš dalies keičiama taip:

i) b punktas pakeičiamas taip:

„b) CVR turi galėti išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per:

1. didesnės nei 27 000 kg MCTOM lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2021 m. sausio 1 d. arba vėliau, – pastarąsias 25 valandas, arba
2. visais kitais atvejais – pastarąsias 2 valandas.“;

ii) f punktas pakeičiamas taip:

„f) Jei CVR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniui. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniui trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei CVR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“

d) NCC.IDE.A.165 dalies e punktas pakeičiamas taip:

„e) Jei FDR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniui. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniui trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei FDR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“

e) NCC.IDE.A.215 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Lėktuvuose turi būti įrengta:

- (1) bet kokio tipo ELT arba orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo (CAT dalies) CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei pirmas individualus CofA išduotas 2008 m. liepos 1 d. arba anksčiau;
- (2) automatinis ELT arba orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo (CAT dalies) CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei pirmas individualus CofA išduotas po 2008 m. liepos 1 d.“



f) NCC.IDE.A.170 dalies d punktas pakeičiamas taip:

„d) Jei savirašis yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniui. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniui trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei savirašis yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“

g) NCC.IDE.H.160 dalies f punktas pakeičiamas taip:

„f) Jei CVR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniui. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniui trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei CVR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“

h) NCC.IDE.H.165 dalies e punktas pakeičiamas taip:

„e) Jei FDR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniui. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniui trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei FDR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“

i) NCC.IDE.H.170 dalies d punktas pakeičiamas taip:

„d) Jei savirašis yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniui. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniui trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei savirašis yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“

4. Reglamento (ES) Nr. 965/2012 VIII priedas iš dalies keičiamas taip:

a) SPO.GEN.107 dalies a punkto 9 papunktis pakeičiamas taip:

„9. užtikrinimą, kad:

i) skrydžio metu nebūtų sustabdytas skrydžio duomenų savirašių veikimas ir jie nebūtų išjungti;

ii) įvykus įvykiui (išskyrus avariją ar pavojingą incidentą), apie kurį turi būti pranešama pagal ORO.GEN.160 dalies a punktą, skrydžio duomenų savirašių įrašai nebūtų specialiai ištrinami ir

iii) įvykus avarijai ar pavojingam incidentui arba jeigu išsaugoti skrydžio duomenų savirašių įrašus nurodo tyrimą atliekanti institucija:

A) skrydžio duomenų savirašių įrašai nebūtų specialiai ištrinami;

B) pasibaigus skrydžiui skrydžio duomenų savirašių veikimas būtų iškart sustabdomas ir

C) prieš paliekant pilotų kabiną būtų imtasi atsargumo priemonių skrydžio duomenų savirašių įrašams išsaugoti.“

b) SPO.GEN.145 dalis iš dalies keičiama taip:

i) pavadinimas pakeičiamas taip:

**„SPO.GEN.145. Skrydžio duomenų savirašio įrašų tvarkymas. Saugojimas, pateikimas, apsauga ir naudojimas. Skrydžiai sudėtingais varikliu varomais orlaiviais“;**

ii) a punktas pakeičiamas taip:

„a) Įvykus avarijai, pavojingam incidentui ar kitam tyrimą atliekančios institucijos nurodytam įvykiui, orlaivio naudotojas įrašytų duomenų originalus saugo 60 dienų arba kitą laikotarpį, jei jį nurodo tyrimą atliekanti institucija.“

iii) f punktas pakeičiamas taip:

„f) Nepažeidžiant Reglamento (ES) Nr. 996/2010, CVR įrašų negalima atskleisti ar naudoti, išskyrus kai tai daroma siekiant užtikrinti CVR tinkamumą naudoti, nebent:

- i) vykdoma su CVR įrašų tvarkymu ir transkribavimu susijusi procedūra;
- ii) visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą ir
- iii) jie naudojami tik saugai užtikrinti arba gerinti.

Kai CVR įrašas tikrinamas siekiant užtikrinti CVR tinkamumą naudoti, vežėjas turi užtikrinti CVR įrašo privatumą ir CVR įrašo negalima atskleisti ar naudoti kitais tikslais, išskyrus siekiant užtikrinti CVR tinkamumą naudoti.“

c) SPO.IDE.A.140 dalis iš dalies keičiama taip:

i) b punktas pakeičiamas taip:

„b) CVR turi galėti išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per:

1. didesnės nei 27 000 kg MCTOM lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2021 m. sausio 1 d. arba vėliau, – pastarąsias 25 valandas, arba
2. visais kitais atvejais – pastarąsias 2 valandas.“;

ii) f punktas pakeičiamas taip:

„f) Jei CVR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei CVR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“

d) SPO.IDE.A.145 dalies e punktas pakeičiamas taip:

„e) Jei FDR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei FDR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“

e) SPO.IDE.A.150 dalies d punktas pakeičiamas taip:

„d) Jei savirašis yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei savirašis yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“

f) SPO.IDE.A.190 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Lėktuvuose turi būti įrengta:

- (1) bet kokio tipo ELT arba orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo (CAT dalies) CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei pirmas individualus CofA išduotas 2008 m. liepos 1 d. arba anksčiau;
- (2) automatinis ELT arba orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo (CAT dalies) CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei pirmas individualus CofA išduotas po 2008 m. liepos 1 d., arba
- (3) įgulos nario arba užduočių specialisto nešiojamas gelbėjimosi ELT (ELT(S)) arba asmeninis radiolokacinis švyturys (PLB), kai didžiausioji sertifikuota krėslų konfigūracija yra ne daugiau kaip šeši krėslai.“

g) SPO.IDE.H.140 dalies f punktas pakeičiamas taip:

„f) Jei CVR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei CVR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“

h) SPO.IDE.H.145 dalies e punktas pakeičiamas taip:

„e) Jei FDR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei FDR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“

i) SPO.IDE.H.150 dalies d punktas pakeičiamas taip:

„d) Jei savirašis yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei savirašis yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.“

---