

KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) 2016/1199

2016 m. liepos 22 d.

kuriuo iš dalies keičiamos Reglamento (ES) Nr. 965/2012 nuostatos dėl skrydžių, kuriems naudojama nustatytų charakteristikų navigacija, patvirtinimo, dėl duomenų paslaugų teikėjų sertifikavimo ir priežiūros ir dėl skrydžių sraigtasparniais virš jūros ir kuriuo tas reglamentas ištaisomas

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 ⁽¹⁾, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB, ypač į jo 8 straipsnio 5 dalį,

kadangi:

- (1) Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾ nustatytos saugaus orlaivių naudojimo sąlygos;
- (2) dėl netikslių oro navigacijos duomenų arba informacijos teikimo orlaivių sistemoms gali kilti didelis pavojus skrydžių saugai. Todėl turėtų būti užtikrinta, kad duomenų paslaugų teikėjai oro navigacijos duomenis ir informaciją tvarkytų taip, kad būtų užtikrinta tų duomenų kokybė ir jų atitiktis reikalavimams, kuriuos orlaivių gamintojai nustatė atsižvelgdami į oro erdvės naudotojų numatytą orlaivio paskirtį;
- (3) Reglamente (ES) Nr. 965/2012 reikalaujama specialaus patvirtinimo vykdyti visus skrydžius, kuriems naudojama nustatytų charakteristikų navigacija (angl. PBN, *performance-based navigation*), išskyrus kai kuriuos pagrindinius navigacijos metodus. Siekiant neužkrauti nereikalingos ekonominės ir administracinės naštos bendrosios aviacijos vežėjams ir užtikrinti, kad būtų laikomasi naujausių tarptautinių saugos standartų, atvejų, kuriais būtina gauti specialų patvirtinimą, skaičius turėtų būti gerokai sumažintas, atsižvelgiant į artėjimo tūpti operacijų naudojant pasaulinę palydovinės navigacijos sistemą (GNSS) vykdymo patirtį ir jau pasiektą brandą;
- (4) siekiant vežėjams sudaryti palankesnes sąlygas laikytis taisyklių, susijusių su pavojingų krovinių vežimu, taip pat taisyklių, susijusių su liemens suvaržymo sistemomis tam tikrų mažų lėktuvų skrydžio ėgulos ir keleivių krėsluose ir taip pagerinti saugą, tas taisykles būtina priderinti prie skrydžio tipo ir naudojamo orlaivio sudėtingumo;
- (5) pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012 tam tikri mažieji nekomerciniai vežėjai savo organizacijoje turi sukurti valdymo sistemą, nes jie vykdo skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais. Tačiau tam tikrais atvejais, kaip antai vykdant nekomercinius skrydžius lengvesniais lėktuvais su dviem turbosraigtiniais varikliais, šiems vežėjams gali būti sunku įgyvendinti to reglamento III priede nustatytus valdymo sistemos reikalavimus. Palyginti su tų reikalavimų įgyvendinimo nauda tokių vežėjų vykdomų skrydžių saugai, jų pastangos laikytis taisyklių yra neproporcingai didelės, todėl tiems vežėjams Reglamento (ES) Nr. 965/2012 VI priedas neturėtų būti taikomas, o vietoje jame nustatytų reikalavimų jiems turėtų būti leidžiama laikytis to reglamento VII priede nustatytų reikalavimų. Siekiant nuoseklumo, to reglamento VII priede nustatytų reikalavimų turėtų būti leista laikytis ir mokymo organizacijoms, kurios moko skraidyti tais lengvesniais lėktuvais su dviem turbosraigtiniais varikliais;
- (6) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 VII priede reikalaujama orlaivyje turėti ir naudoti deguonies tiekimo įrangą tais atvejais, kai skrendama virš nustatyto barometrinio aukščio. Remiantis rizikos diferencijavimo principu, pagal kurį reglamentuojamos suinteresuotųjų subjektų apsaugos lygis priklauso nuo jų gebėjimo įvertinti ir valdyti riziką, deguonies tiekimo būtinybę nehermetiškuose orlaiviuose, kuriais vykdomi nekomerciniai skrydžiai, turėtų nustatyti tokio orlaivio pilotas, atsižvelgdamas į tam tikrus objektyvius veiksniai;

⁽¹⁾ OL L 79, 2008 3 19, p. 1.

⁽²⁾ 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

- (7) vykdamt skrydžius sraigtasparniais virš jūros (HOFO) kyla tam tikra specifinė saugos rizika, o šios rizikos klausimas dabar galiojančiame Reglamente (ES) Nr. 965/2012 nėra tinkamai išspręstas. Todėl kai kurios valstybės narės nustato papildomų reikalavimų, įskaitant reikalavimą privalomai taikyti naujas technologijas tokiai rizikai sumažinti ir saugos lygiui išlaikyti. Tačiau, siekiant užtikrinti, kad būtų pasiekti Reglamento (EB) Nr. 216/2008 saugos tikslai ir oro vežėjams būtų sudarytos vienodos sąlygos, atsižvelgiant į nacionaliniu lygmeniu sukaupią patirtį ir į skrydžių sraigtasparniais virš jūros sektoriaus raidą reikėtų nustatyti bendras Sąjungos lygmens saugos priemonės;
- (8) Reglamente (ES) Nr. 965/2012 taip pat aptikta redakcinio pobūdžio klaidų, todėl kyla jo įgyvendinimo sunkumų;
- (9) todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas ir ištaisytas;
- (10) susijusiems vežėjams ir valstybių narių kompetentingoms institucijoms būtina skirti pakankamai laiko prisitaikyti prie šiame reglamente nustatytų naujų oro navigacijos duomenų ir informacijos taisyklių, taip pat prie skrydžių sraigtasparniais virš jūros taisyklių;
- (11) Komisija, įgyvendindama paprastesnių, lengviau įgyvendinamų ir geresnių civilinės aviacijos teisės aktų iniciatyvą, ketina persvarstyti Reglamente (ES) Nr. 965/2012 nustatytas su oro balionais ir sklandytuvais susijusias taisykles. Šiuo metu vykdomas to persvarstymo parengiamasis darbas. Todėl dabar turėtų būti patikslinta tų taisyklių taikymo pradžios data, siekiant užtikrinti, kad, prieš pradėdant tas taisykles taikyti, būtų galima užbaigti persvarstymą ir prireikus jas iš dalies pakeisti;
- (12) siekiant teisinio aiškumo ir darnaus bendrų reikalavimų įgyvendinimo visoje Sąjungoje, turėtų būti nustatytos tų reikalavimų taikymo datos, iškart jiems įsigaliojus arba vėliau. Siekiant išvengti susirūpinimą keliančių teisinių klausimų ir netikrumo, į teisės aktą turėtų būti įtrauktos pereinamojo laikotarpio priemonės ir užduotys, kurias turėtų tinkamai įgyvendinti visos valstybės narės. Kai kuriuose Komisijos įgyvendinimo reglamentuose numatyta galimybė netaikyti nuostatų aviacijos saugos srityje turėtų būti taikoma tik tinkamai pagrįstais atvejais, kai tai neišvengiamai būtina, o visais kitais atvejais turėtų būti taikoma nuspėjama ir skaidri sistema. Todėl Reglamentą (ES) Nr. 965/2012 būtina iš dalies pakeisti, kad būtų atsižvelgta į šias aplinkybes;
- (13) šiame reglamente numatytos priemonės parengtos remiantis Europos aviacijos saugos agentūros nuomonėmis ⁽¹⁾, kurias ji pateikė pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 17 straipsnio 2 dalies b punktą ir 19 straipsnio 1 dalį;
- (14) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 65 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 iš dalies keičiamas taip:

1) 5 straipsnio 2 dalis iš dalies keičiama taip:

a) žodis „ir“ e punkto pabaigoje išbraukiamas;

b) įrašomas g punktas:

„g) sraigtasparnius skrydžiams virš jūros (HOFO).“

⁽¹⁾ 2015 m. kovo 12 d. Europos aviacijos saugos agentūros nuomonė Nr. 02/2015 dėl Komisijos reglamento, kuriuo nustatomi oro navigacijai skirtų duomenų teikimo oro erdvės naudotojams techniniai reikalavimai ir veiklos procedūros; 2015 m. kovo 31 d. Europos aviacijos saugos agentūros nuomonė Nr. 03/2015 dėl Komisijos reglamento dėl patvirtinimo vykdyti nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN) skrydžių kriterijų persvarstymo; 2015 m. gegužės 8 d. Europos aviacijos saugos agentūros nuomonė Nr. 04/2015 dėl Komisijos reglamento dėl specialaus patvirtinimo vykdyti skrydžius sraigtasparniais virš jūros.

2) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Nepaisant 5 straipsnio, valstybės narės gali iki 2018 m. birželio 30 d. pagal savo nacionalinės teisės aktus ir toliau reikalauti specialaus patvirtinimo ir nustatyti papildomų reikalavimų dėl veiklos procedūrų, įrangos, igulos narių kvalifikacijos ir mokymo, susijusių su komerciniais skrydžiais sraigtasparniais virš jūros. Valstybės narės Komisijai ir agentūrai praneša apie papildomus reikalavimus, taikomus atliekant tokius specialius patvirtinimus. Tie reikalavimai neturi būti mažiau griežti nei III ir IV priedų reikalavimai.“;

b) 7 dalis išbraukiama;

c) pridedamos 8 ir 9 dalys:

„8. Nukrypstant nuo 5 straipsnio 3 dalies pirmo sakinio, vežėjai, vykdydantys nekomercinius skrydžius sudėtingais turbosraigtiniais varikliais varomais lėktuvais, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė (MCTOM) neviršija 5 700 kg, naudoja tuos orlaivius tik pagal VII priedo nuostatas.

9. Nukrypstant nuo 5 straipsnio 5 dalies a punkto, organizacijos, vykdydamos mokomuosius skrydžius sudėtingais varikliu varomais lėktuvais, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė (MCTOM) neviršija 5 700 kg ir kurie varomi turbosraigtiniais varikliais, naudoja tuos orlaivius pagal VII priedo nuostatas.“

3) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„10 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Jis taikomas nuo 2012 m. spalio 28 d., su išlygomis pagal šio straipsnio 2, 3, 4, 5 ir 6 dalis.

2. Nuo 2013 m. rugpjūčio 25 d. II ir VII priedai taikomi nekomerciniams skrydžiams oro balionais ir sklandytuvais, išskyrus tose valstybėse narėse, kurios nusprendė netaikyti visų ar dalies šių priedų remdamosi nuostatomis, galiojančiomis to sprendimo priėmimo dieną, ir tiek, kiek nusprendė. II ir VII priedus tos valstybės narės nekomerciniams skrydžiams oro balionais taiko nuo 2018 m. balandžio 8 d., o nekomerciniams skrydžiams sklandytuvais – nuo 2019 m. balandžio 8 d. arba nuo atitinkamų savo sprendime nurodytų datų.

3. Nuo 2014 m. liepos 1 d. II, III, VII ir VIII priedai taikomi specialiesiems skrydžiams oro balionais ir sklandytuvais, išskyrus tose valstybėse narėse, kurios nusprendė netaikyti visų ar dalies šių priedų remdamosi nuostatomis, galiojančiomis to sprendimo priėmimo dieną, ir tiek, kiek nusprendė. II, III, VII ir VIII priedus tos valstybės narės specialiesiems skrydžiams oro balionais taiko nuo 2018 m. balandžio 8 d., o specialiesiems skrydžiams sklandytuvais – nuo 2019 m. balandžio 8 d. arba nuo atitinkamų savo sprendime nurodytų datų.

4. Nuo 2014 m. liepos 1 d. II, III, VII ir VIII priedai taikomi specialiesiems skrydžiams lėktuvais ir sraigtasparniais, išskyrus tose valstybėse narėse, kurios nusprendė netaikyti visų ar dalies šių priedų remdamosi nuostatomis, galiojančiomis to sprendimo priėmimo dieną, ir tiek, kiek nusprendė. II, III, VII ir VIII priedus tos valstybės narės specialiesiems skrydžiams lėktuvais ir sraigtasparniais taiko nuo 2017 m. balandžio 21 d. arba nuo atitinkamos savo sprendime nurodytos datos.

5. II, III ir IV priedai taikomi:

a) komerciniams skrydžiams, kurie pradedami ir baigiami tame pačiame aerodrome ar skrydžių erdvės dalyje, B klasės lėktuvais arba nesudėtingais sraigtasparniais – nuo 2014 m. liepos 1 d., išskyrus tose valstybėse narėse, kurios nusprendė netaikyti visų ar dalies šių priedų remdamosi nuostatomis, galiojančiomis to sprendimo priėmimo dieną, ir tiek, kiek nusprendė. II, III ir IV priedus tos valstybės narės komerciniams skrydžiams, kurie pradedami ir baigiami tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, B klasės lėktuvais arba nesudėtingais sraigtasparniais taiko nuo 2017 m. balandžio 21 d. arba nuo atitinkamos savo sprendime nurodytos datos;

- b) komerciniams skrydžiams oro balionais ir sklandytuvais – nuo 2014 m. liepos 1 d., išskyrus tose valstybėse narėse, kurios nusprendė netaikyti visų ar dalies šių priedų remdamosi nuostatomis, galiojančiomis to sprendimo priėmimo dieną, ir tiek, kiek nusprendė. II, III ir IV priedus tos valstybės narės komerciniams skrydžiams oro balionais taiko nuo 2018 m. balandžio 8 d., o komerciniams skrydžiams sklandytuvais – nuo 2019 m. balandžio 8 d. arba nuo atitinkamų savo sprendime nurodytų datų.

6. Kai tinkama, šio straipsnio 2, 3, 4 ir 5 dalyse numatytais pereinamaisiais laikotarpiais taikomos šios nuostatos:

- a) kompetentingos institucijos nuo šio reglamento reikalavimų įsigaliojimo dienos imasi laipsniškų ir veiksmingų priemonių, įskaitant savo organizacijos ir valdymo sistemos pritaikymą, darbuotojų mokymą, procedūras, vadovus ir priežiūros programą, siekdamos užtikrinti, kad tų reikalavimų būtų laikomasi;
- b) vežėjai pritaiko savo valdymo sistemą, mokymo programas, procedūras ir vadovus, kad, kai tinkama, užtikrintų atitiktį šio reglamento reikalavimams ne vėliau kaip nuo tų reikalavimų taikymo pradžios dienos;
- c) iki atitinkamų šio reglamento reikalavimų taikymo pradžios dienos valstybės narės ir toliau išduoda, atnauja ir keičia pažymėjimus, leidimus ir patvirtinimus pagal taisykles, galiojančias prieš tiems reikalavimams įsigaliojant arba, jei tai susiję su komerciniais skrydžiais, kurie pradedami ir baigiami tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, B klasės lėktuvais arba nesudėtingais sraigtasparniais, pagal:

— Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedą ir susijusias nacionalines išimtis, kurios pagal Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 8 straipsnio 2 dalį taikomos lėktuvams, ir

— nacionalinius reikalavimus sraigtasparniams;

- d) pažymėjimai, leidimai ir patvirtinimai, kuriuos valstybės narės išdavė iki atitinkamų šio reglamento reikalavimų taikymo pradžios dienos, laikomi išduotais pagal tuos reikalavimus. Tačiau ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo atitinkamų šio reglamento reikalavimų taikymo pradžios dienos jie pakeičiami atitinkamais pažymėjimais, leidimais ir patvirtinimais, išduotais pagal šį reglamentą;

- e) vežėjai, kuriems pagal šį reglamentą taikoma deklaravimo prievolė, savo deklaracijas pateikia ne vėliau kaip atitinkamų šio reglamento reikalavimų taikymo pradžios dieną.“

4) I, II, IV, V, VI, VII ir VIII priedai iš dalies keičiami pagal šio reglamento priedą.

2 straipsnis

Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 ištaisomas taip:

1) IV priedo [CAT dalis] CAT.POL.A.240 dalies b punkto 4 papunktis pakeičiamas taip:

„4. skrydžio igula įgijo pakankamų žinių apie maršrutą, kuriuo skris, ir procedūras, kurios bus taikomos pagal ORO dalies FC skyrių.“;

2) VII priedo [NCO dalis] NCO.GEN.103 dalies tekstas pakeičiamas taip:

„Pagal šio priedo reikalavimus vykdomi šio reglamento 6 straipsnio 4a dalies c punkte nurodyti įvadiniai skrydžiai turi būti:

- a) pradedami ir baigiami tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, išskyrus oro balionais ir sklandytuvais vykdomus skrydžius;

- b) vykdomi pagal VFR dieną;

- c) prižiūrėti už tų skrydžių saugą atsakingo paskirtojo asmens ir
- d) turi atitikti visas kitas kompetentingos institucijos nustatytas sąlygas.“

3 straipsnis

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

Jis taikomas nuo 2016 m. rugpjūčio 25 d.

Tačiau:

- a) 1 straipsnio 1 dalis ir priedo 1 punkto a, b, c ir d papunkčiai, 2 punkto c papunktis, 3 punkto a, e, g, m, n ir o papunkčiai, 4 punkto c papunktis, 5 punkto d, j, k ir l papunkčiai ir 7 punkto d, k ir l papunkčiai taikomi nuo 2018 m. liepos 1 d.;
- b) priedo 3 punkto l ir q papunkčiai, 5 punkto i ir n papunkčiai, 6 punkto k ir n papunkčiai ir 7 punkto j ir n papunkčiai taikomi nuo 2019 m. sausio 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2016 m. liepos 22 d.

Komisijos vardu
Pirmininkas
Jean-Claude JUNCKER

PRIEDAI

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 I, II, IV, V, VI, VII ir VIII priedai iš dalies keičiami taip:

(1) I priede (apibrėžtys):

a) 69 punktas pakeičiamas taip:

„69. Nepalanki aplinka:

a) zona, kurioje:

- i) negalima atlikti saugaus priverstinio tūpimo, nes paviršius tam netinkamas, arba
- ii) sraigtasparnio keleivių negalima tinkamai apsaugoti nuo stichijos, arba
- iii) nėra numatomą poveikį atitinkančių paieškos ir gelbėjimo priemonių ir (arba) pajėgumo, arba
- iv) yra nepriimtina rizika sukelti pavojų ant žemės esantiems žmonėms ar turtui;

b) bet kuriuo atveju nepalankia aplinka laikomos šios zonos:

- i) kai skrydžiai vykdomi virš vandens – atviros jūros zonos į šiaurę nuo 45° šiaurės platumos ir į pietus nuo 45° pietų platumos lygiagrečių, nebent valstybės, kurioje vykdomi skrydžiai, atsakingos institucijos sprendimu kuri nors jų dalis yra laikoma palankia aplinka, ir
- ii) tos tankiai apgyvendinto rajono dalys, kuriose nėra tinkamų saugaus priverstinio tūpimo zonų.“

b) 86 punktas pakeičiamas taip:

„86. Skrydis virš jūros – skrydis sraigtasparniu, kai didelė skrydžio dalis vykdoma virš atviros jūros zonų į jūroje esančias vietas arba iš jų.“

c) Įterpiamas 86a punktas:

„86a. Jūroje esanti vieta – įranga, skirta naudoti sraigtasparniams, įrengta ant pastovaus arba plūduriuojančio statinio jūroje arba laive.“

d) Įterpiamas 86b punktas:

„86b. Atviros jūros zona – vandens zona nuo kranto linijos į jūrą.“

e) Įterpiamas 103 a punktas:

„103a. Būtinųjų navigacijos charakteristikų (RNP) specifikacija – PBN skrydžių navigacijos specifikacija, į kurią įtrauktas orlaivyje įrengtos navigacijos sistemos veiksmingumo stebėsenos ir įspėjimo reikalavimas.“

(2) II priede (ARO dalis):

a) Pridedama ARO.OPS.240 dalis:

„ARO.OPS.240. Specialus RNP AR APCH patvirtinimas

a) Kai pareiškėjas įrodo, kad laikosi SPA.PBN.105 reikalavimų, kompetentinga institucija išduoda bendrąjį specialų RNP AR APCH patvirtinimą arba konkrečių procedūrų RNP AR APCH patvirtinimą.

b) Jei išduodamas konkrečių procedūrų patvirtinimas, kompetentinga institucija:

- 1) PBN patvirtinime išvardija patvirtintas artėjimo tūpti pagal prietaisus konkrečiuose aerodromuose procedūras;
- 2) pririnkus koordinuoja veiklą su tų aerodromų kompetentingomis institucijomis ir
- 3) atsižvelgia į galimą patirtį, įskaitytiną pagal pareiškėjui jau išduotus RNP AR APCH specialiuosius patvirtinimus.“

b) II priedėlis pakeičiamas taip:

„II priedėlis

SKRYDŽIŲ VYKDYMO SPECIFIKACIJOS (pagal skrydžių vykdymo vadove pateiktas patvirtintas sąlygas)				
Išduodančiosios institucijos kontaktinė informacija Telefonas ⁽¹⁾ : _____; faksas: _____; e. paštas: _____				
AOC ⁽²⁾ :		Vežėjo pavadinimas ⁽³⁾ :		Data ⁽⁴⁾ :
Parašas:				
Komerčinis pavadinimas				
Skrydžių vykdymo specifikacijos#:				
Orlaivio modelis ⁽⁵⁾ :				
Registracijos ženklai ⁽⁶⁾ :				
Komerčiniai skrydžiai ☐				
Naudojimo sritis ⁽⁷⁾ :				
Specialieji apribojimai ⁽⁸⁾ :				
Specialieji patvirtinimai:	Taip	Ne	Specifikacija ⁽⁹⁾	Pastabos
Pavojingieji kroviniai	☐	☐		
Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis			CAT ⁽¹⁰⁾	
Kilimas			RVR ⁽¹¹⁾ : m	
Artėjimas tūpti ir tūpimas	☐	☐	DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹²⁾ ☐ netaikoma	☐	☐		
ETOPS ⁽¹³⁾ ☐ netaikoma	☐	☐	Ilgiausias nukreipimo laikas ⁽¹⁴⁾ : min.	
Kompleksinės PBN skrydžių navigacijos specifikacijos ⁽¹⁵⁾	☐	☐		⁽¹⁶⁾
Būtiniausių navigacijos charakteristikų specifikacijos	☐	☐		
Sraigtasparnių skrydžiai naudojantis naktinio matymo vizualizavimo sistemomis	☐	☐		
Sraigtasparnių keliamieji skrydžiai	☐	☐		
Sraigtasparnių skubios medicinos pagalbos skrydžiai	☐	☐		

Sraigasparnių skrydžiai virš jūros	☐	☐		
Keleivių salono įgulos mokymas ⁽¹⁷⁾	☐	☐		
CC atestacijos pažymėjimo išdavimas ⁽¹⁸⁾	☐	☐		
Nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti	☐	☐	⁽¹⁹⁾	
Kita ⁽²⁰⁾				

⁽¹⁾ Kompetentingos institucijos telefono ir fakso numeriai su šalies kodu. Nurodomas e. pašto adresas, jei yra.

⁽²⁾ Įrašomas atitinkamo oro vežėjo pažymėjimo (AOC) numeris.

⁽³⁾ Įrašomas vežėjo registruotas pavadinimas ir komercinis pavadinimas, jei skiriasi. Prieš komercinį pavadinimą įrašoma „Vykdomas veiklą kaip“.

⁽⁴⁾ Skrydžių vykdymo specifikacijų išdavimo data (metai, mėnuo, diena) ir kompetentingos institucijos atstovo pareigos, vardas, pavardė ir parašas.

⁽⁵⁾ Įrašomas orlaivio markės, modelio ir serijos arba pagrindinės serijos, jei serija ženklinama, ženklas pagal ICAO sistemą (pvz., „Boeing-737-3K2“ arba „Boeing-777-232“).

⁽⁶⁾ Registracijos ženklai, nurodyti skrydžių vykdymo specifikacijose arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju susijusiose skrydžių vykdymo specifikacijose turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį. Tuo atveju, jei orlaivio modeliui taikomi ne visi specialieji patvirtinimai, orlaivio registracijos ženklai gali būti įrašyti į konkretaus patvirtinimo pastabų skiltį.

⁽⁷⁾ Geografinių sričių, kuriose leidžiama veikla, sąrašas (pagal geografines koordinatas arba konkrečius maršrutus, skrydžio informacijos regioną arba šalių ar regionų sienas).

⁽⁸⁾ Taikomų specialiųjų apribojimų sąrašas (pvz., tik VFR, tik dieną ir kt.).

⁽⁹⁾ Šioje skiltyje išvardijami kiekvieno patvirtinimo ar patvirtinimo tipo (pagal atitinkamus kriterijus) liberaliausieji kriterijai.

⁽¹⁰⁾ Įrašoma taikoma tikslinio artėjimo tūpti kategorija: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB arba CAT IIIC. Įrašomas mažiausias kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) metrais ir apsisprendimo aukštis (DH) pėdomis. Kiekvienai iš išvardytų artėjimo tūpti kategorijų skiriama po vieną eilutę.

⁽¹¹⁾ Įrašomas patvirtintas mažiausiasis kilimo RVR metrais. Jei suteikti skirtingi patvirtinimai, kiekvienam iš jų galima skirti po eilutę.

⁽¹²⁾ Langelį „netaikoma“ galima pažymėti tik tada, jei orlaivio didžiausiasis skrydžio aukštis žemesnis už FL290.

⁽¹³⁾ Padidinto nuotolio skrydžiai (ETOPS) šiuo metu taikomi tik dviejų variklių orlaiviams. Todėl langelį „netaikoma“ galima pažymėti, jei orlaivio modelis turi daugiau arba mažiau kaip du variklius.

⁽¹⁴⁾ Taip pat galima nurodyti kilimo ir tūpimo slenksčio atstumą (jūmylėmis) ir variklio tipą.

⁽¹⁵⁾ Nustatytų charakteristikų navigacija (PBN): skiriama po vieną eilutę kiekvienam kompleksinės PBN specialiajam patvirtinimui (pvz., RNP AR APCH), o atitinkami apribojimai nurodomi skiltyse „specifikacijos“ ir (arba) „pastabos“. Atskiri konkrečių RNP AR APCH procedūrų patvirtinimai gali būti nurodyti skrydžių vykdymo specifikacijose arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju susijusiose skrydžių vykdymo specifikacijose turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį.

⁽¹⁶⁾ Nurodyti, ar konkretus patvirtinimas galioja tik tam tikriems kilimo ir tūpimo tako galams ir (arba) aerodromams.

⁽¹⁷⁾ Patvirtinimas rengti mokymo kursą, kurį turi baigti prašymo išduoti Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 V priede (CC dalyje) nurodytą keleivių salono įgulos nario atestacijos pažymėjimą teikėjai, ir egzaminus, kuriuos jie turi išlaikyti.

⁽¹⁸⁾ Patvirtinimas išduoti Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 V priede (CC dalyje) nurodytus keleivių salono įgulos narių atestacijos pažymėjimus.

⁽¹⁹⁾ Asmens ar organizacijos, atsakingų už užtikrinimą, kad būtų nuolat išlaikomas orlaivio nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti, vardas, pavardė arba pavadinimas ir nuoroda į reglamentą, kuriame to užtikrinimo reikalaujama, t. y. į Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedo (M dalies) G poskyrį.

⁽²⁰⁾ Čia galima įrašyti kitus patvirtinimus ar duomenis, skiriant po vieną eilutę (arba kelias eilutes) vienam leidimui (pvz., trumpo tūpimo skrydžiai, staus artėjimo tūpti skrydžiai, sraigasparnių skrydžiai į viešą vietą ir iš jos, sraigasparnių skrydžiai virš ne tankiai apgyvendintame rajone esančios nepalankios aplinkos, sraigasparnių skrydžiai be saugaus priverstinio tūpimo galimybės, skrydžiai didesniais posvyrio kampais, didžiausias atstumas nuo tinkamo aerodromo dviejų variklių lėktuvams be ETOPS patvirtinimo, nekomerciniams skrydžiams naudojami orlaiviai).

EASA 139 FORMA 2 leidimas“;

c) V priedėlyje EASA 140 FORMOS 6 pastaba pakeičiama taip:

„⁽⁶⁾ Šioje skiltyje išvardijami visi patvirtinti skrydžiai, pvz., pavojingųjų krovinių vežimo, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.“

(3) IV priede (CAT dalis):

a) CAT.OP.MPA.120 dalis išbraukiama.

b) Įterpiama CAT.OP.MPA.126 dalis:

„CAT.OP.MPA.126. Nustatytų charakteristikų navigacija

Jei skrendant suplanuotu maršrutu ar vykdant numatomą procedūrą reikalaujama naudoti nustatytų charakteristikų navigaciją (PBN), vežėjas užtikrina, kad:

a) atitinkama PBN navigacijos specifikacija būtų nurodyta AFM ar kitame dokumente, kurį, atlikdama tinkamumo skraidyti vertinimą, patvirtino tvirtinančioji institucija arba kuris grindžiamas tokiu patvirtinimu, ir

- b) orlaivis būtų naudojamas laikantis atitinkamos navigacijos specifikacijos ir apribojimų, nurodytų AFM ar pirmiau minėtame kitame dokumente.“
- c) CAT.OP.MPA.135 dalies a punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:
- „1. kuriuose galima naudotis kosmine įranga, antžemine įranga ir paslaugomis, įskaitant meteorologines paslaugas, tinkamomis planuojamam skrydžiui vykdyti.“
- d) CAT.OP.MPA.175 dalies b punkte:
- i) 6 papunktis pakeičiamas taip:
- „6. planuojamam skrydžiui būtina kosminė įranga, antžeminė įranga ir paslaugos yra prieinamos ir tinkamos;“;
- ii) žodis „ir“ 7 papunkčio pabaigoje išbraukiamas;
- iii) įterpiamas 7a papunktis:
- „7a. nustatytų charakteristikų navigacijai būtinos navigacijos duomenų bazės yra tinkamos ir naujausios ir“.
- e) CAT.OP.MPA.181 dalis pakeičiama taip:

„CAT.OP.MPA.181. Aerodromų ir skrydžių erdvės dalių parinkimas. Sraigtasparniai

- a) Skrydžiams meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC) orlaivio vadas parenka vienos valandos skrydžio įprastu kreiseriniu greičiu atstumu nutolusį atsarginį kilimo aerodromą, į kurį būtų skrendama, jei dėl meteorologinių sąlygų taptų neįmanoma grįžti į išvykimo vietą.
- b) IFR skrydžiams arba skrendant pagal VFR ir orientuojantis kitomis priemonėmis nei pagal antžeminius orientyrus, orlaivio vadas skrydžio plane nurodo bent vieną atsarginį paskirties aerodromą, nebent:
1. skrendant į bet kurią kitą paskirties vietą sausumoje, skrydžio trukmė ir vyraujančios meteorologinės sąlygos yra tokios, kad numatyto atvykimo metu numatyto tūpimo vietoje artėjimas tūpti ir tūpimas galimi matomumo meteorologinėmis sąlygomis (VMC), arba
 2. numatyto tūpimo vieta yra izoliuota ir jokios atsarginės vietos nėra; tokiu atveju turi būti nustatytas negrįžties taškas (PNR).
- c) Vežėjas parenka du atsarginius paskirties aerodromus, kai:
1. pagal atitinkamus meteorologinius pranešimus ir (arba) prognozes paskirties aerodrome nuo vienos valandos prieš numatytą atvykimo laiką iki vienos valandos po numatyto atvykimo laiko oro sąlygos bus prastesnės nei taikomi planavimo minimumai arba
 2. neturima jokios informacijos apie paskirties aerodromo meteorologines sąlygas.
- d) Vežėjas visus reikiamus atsarginius aerodromus nurodo operatyviniame skrydžio plane.“
- f) Įterpiama CAT.OP.MPA.182 dalis:

„CAT.OP.MPA.182. Paskirties aerodromai. Artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos

Vežėjas užtikrina pakankamas priemones, kad būtų galima vairuoti ir nutūpti paskirties aerodrome ar bet kuriame atsarginiame aerodrome, jei būtų prarasta galimybė atlikti numatytą artėjimo tūpti ir tūpimo operaciją.“

- g) CAT.OP.MPA.247 dalies b punktas išbraukiamas.

h) CAT.OP.MPA.295 dalis pakeičiama taip:

„CAT.OP.MPA.295. Susidūrimų ore vengimo sistemos (ACAS) naudojimas

Kai ACAS yra įdiegta ir tinkama naudoti, vežėjas nustato veiklos procedūras ir mokymo programas, kad skrydžio įgula būtų tinkamai išmokyta išvengti susidūrimų ir mokėtų naudotis ACAS II įranga.“

i) CAT.IDE.A.205 dalies a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:

„3. jei tai lėktuvai, kurių MCTOM mažesnė kaip 5 700 kg ir MOPSC mažiau kaip devyni, o pirmas individualus CofA išduotas 2015 m. balandžio 8 d. arba vėliau – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema kiekviename keleivio kėdsle ir suvaržymo diržai kiekvienoje miegamojoje vietoje;“.

j) CAT.IDE.A.205 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) Saugos diržas su liemens suvaržymo sistema turi:

1. turėti vieną atsegimo įtaisą;
2. mažiausiajam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose kėdsuose turėti du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai, ir
3. kiekviename skrydžio įgulos kėdsle ir kiekviename kėdsle šalia piloto kėdslo turėti:
 - i) du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai, arba
 - ii) įstrižą perpetinį diržą ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai, lėktuvuose:
 - A) kurių MCTOM yra mažesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC mažiau kaip devyni ir kurie atitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytas dinamines avarinio tūpimo sąlygas;
 - B) kurių MCTOM yra mažesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC mažiau kaip devyni ir kurie neatitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytų dinaminio avarinio tūpimo sąlygų, o jų pirmas individualus CofA išduotas iki 2014 m. spalio 28 d. ir
 - C) sertifikuotose pagal CS-VLA arba lygiavertį ir CS-LSA arba lygiavertį.“

k) CAT.IDE.A.345 dalis papildoma f punktu:

„f) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.“

l) CAT.IDE.A.355 dalis pakeičiama taip:

„CAT.IDE.A.355. Aviacijos duomenų bazių valdymas

- a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.
- b) Vežėjas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos visuose orlaiviuose, kuriuose jų reikia.
- c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, vežėjas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstamus duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais vežėjas informuoja skrydžio įgulą ir kitus susijusius darbuotojus ir užtikrina, kad tokie duomenys nebūtų naudojami.“

m) CAT.IDE.H.280 dalies b punktas išbraukiamas.

n) CAT.IDE.H.295 dalis pakeičiama taip:

„CAT.IDE.H.295. Įgulos narių gelbėjimosi kostiumai

Vykdam 3 klasės operacijas skrendant virš vandens didesniu nei savisukos arba saugaus priverstinio tūpimo atstumu nuo sausumos, kai sraigtasparnio vado turimi meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, jog jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C, kiekvienas įgulos narys turi vilkėti gelbėjimosi kostiumą.“

o) CAT.IDE.H.310 dalis išbraukiama.

p) CAT.IDE.H.345 dalis papildoma e punktu:

„e) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.“

q) Pridedama CAT.IDE.H.355 dalis:

„CAT.IDE.H.355. Aviacijos duomenų bazių valdymas

a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.

b) Vežėjas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos visuose orlaiviuose, kuriuose jų reikia.

c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, vežėjas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstamus duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais vežėjas informuoja skrydžio įgulą ir kitus susijusius darbuotojus ir užtikrina, kad tokie duomenys nebūtų naudojami.“

(4) V priede (SPA dalis):

a) SPA.PBN.100 dalis pakeičiama taip:

„SPA.PBN.100. PBN skrydžiai

a) Būtina gauti kiekvienos iš šių specifikacijų patvirtinimą:

1. RNP AR APCH ir

2. RNP 0.3 skrydžiams sraigtasparniu.

b) RNP AR APCH skrydžių patvirtinimu leidžiama vykdyti skrydžius, kuriuose atliekamos viešos artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros, atitinkančios taikomus ICAO procedūrų planavimo kriterijus.

c) RNP AR APCH arba RNP 0.3 konkrečių procedūrų patvirtinimo reikalaujama vykdant privačias artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūras ar bet kurią viešą artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą, neatitinkančią taikomų ICAO procedūrų planavimo kriterijų, arba kai to reikalaujama oro navigacijos informaciniame rinkinyje (AIP) arba to reikalauja kompetentinga institucija.“

b) SPA.PBN.105 dalis pakeičiama taip:

„SPA.PBN.105. Patvirtinimas vykdyti PBN skrydžius

Norėdamas iš kompetentingos institucijos gauti patvirtinimą vykdyti PBN skrydžius, vežėjas pateikia įrodymus, kad:

- a) susijęs tinkamumo skraidyti patvirtinimas, tinkamas numatytam PBN skrydžiui vykdyti, yra nurodytas AFM ar kitame dokumente, kurį, atlikdama tinkamumo skraidyti vertinimą, patvirtino tvirtinančioji institucija arba kuris grindžiamas tokiu patvirtinimu;
 - b) yra parengta šiuose skrydžiuose dalyvaujančių įgulos narių ir parengimą skrydžiui atliekančių darbuotojų mokymo programa;
 - c) buvo atliktas saugos įvertinimas;
 - d) yra nustatytos veiklos procedūros, kuriose apibrėžiama:
 1. būtina turėti įrangą, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus įrašus minimalios įrangos sąrašė (MEL);
 2. skrydžio įgulos sudėtis, kvalifikacija ir patirtis;
 3. įprastos, neįprastos ir ypatingųjų atvejų procedūros ir
 4. elektroninių navigacijos duomenų valdymas;
 - e) yra sudarytas įvykių, apie kuriuos būtina pranešti, sąrašas ir
 - f) yra parengta RNP AR APCH skrydžių valdymo RNP stebėsenos programa, jei taikoma.“
- c) Pridedamas K skyrius:

„K SKYRIUS

SKRYDŽIAI SRAIGTASPARNIAIS VIRŠ JŪROS

SPA.HOFO.100. Skrydžiai sraigtasparniais virš jūros (HOFO)

Šio skyriaus reikalavimai taikomi:

- a) komerciniams oro vežėjams, turintiems galiojantį AOC pagal ORO dalį;
- b) specialiuosius skrydžius vykdančioms vežėjams, kurie savo veiklą deklaravo pagal ORO dalį, ir
- c) nekomerciniams vežėjams, kurie savo veiklą deklaravo pagal ORO dalį.

SPA.HOFO.105. Skrydžių sraigtasparniais virš jūros patvirtinimas

- a) Prieš pradėdamas vykdyti skrydžius pagal šį skyrių, vežėjas turi gauti specialų kompetentingos institucijos patvirtinimą.
- b) Norėdamas gauti tokį patvirtinimą, vežėjas kompetentingai institucijai pateikia prašymą, kaip nurodyta SPA. GEN.105 dalyje, ir įrodo, kad laikosi šio skyriaus reikalavimų.
- c) Vežėjas, prieš pradėdamas vykdyti skrydžius iš kitos nei patvirtinimą pagal a punktą išdavusios valstybės narės, apie planuojamą skrydį informuoja abiejų valstybių narių kompetentingas institucijas.

SPA.HOFO.110. Veiklos procedūros

a) Veiklos vykdytojas, taikydamas saugos valdymo procesą, kuo labiau sumažina su skrydžiais sraigtasparniais virš jūros susijusių riziką ir pavojų. Skrydžių vykdymo vadove vežėjas pateikia informaciją apie:

1. įgulos parinkimą, sudėtį ir mokymą,
2. įgulos narių ir kitų susijusių darbuotojų pareigas ir atsakomybę;
3. būtiną įrangą ir išskridimo kriterijus ir
4. veiklos procedūras ir minimumus, kad įprastos ir tikėtinos neįprastos skrydžio procedūros būtų aprašytos ir tinkamai palengvintos.

b) Vežėjas užtikrina, kad:

1. prieš kiekvieną skrydį būtų parengiamas operatyvinis skrydžio planas;
2. keleivių saugos instruktažas apimtų ir specialią su skrydžiu virš jūros susijusią saugos informaciją ir ta informacija būtų pateikiama prieš lipant į sraigtasparnį;
3. kiekvienas skrydžio įgulos narys vilkėtų patvirtintą gelbėjimosi kostiumą, kai:
 - i) iš įgulos vado/orlaivio vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C, arba
 - ii) numatytoji gelbėjimo trukmė viršija apskaičiuotąją išgyvenimo trukmę, arba
 - iii) skrydį planuojama vykdyti naktį nepalankioje aplinkoje;
4. būtų laikomasi atitinkamo ATS pateikto maršruto virš jūros, jei jis nustatytas;
5. pilotai viso skrydžio metu optimaliai naudotųsi automatinėmis skrydžio valdymo sistemomis (AFCS);
6. būtų sudaryti specialūs artėjimo tūpti virš jūros profiliai, apimantys pastovius artėjimo tūpti parametrus ir taisomuosius veiksmus, kurių būtina imtis, jei artėjimas tūpti tampa nestabilus;
7. būtų nustatyta daugiapiločių skrydžių vykdymo tvarka, pagal kurią skrendant virš jūros skrydžio įgulos narys stebėtų skrydžio kontrolės prietaisus, ypač artėjant tūpti ir išskrendant, siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi saugios skrydžio trajektorijos;
8. suaktyvinus aukščio įspėjimą skrydžio įgula nedelsdama imtųsi tinkamų veiksmų;
9. būtų nustatyta tvarka reikalauti, kad visais atvejais tupiant ir išskrendant virš vandens būtų užtikrinta, kai tai padaryti yra saugu, avarinių plūduriavimo sistemų parengtis, ir
10. skrydžiai būtų vykdomi laikantis kompetentingos institucijos arba atitinkamos už oro erdvę atsakingos institucijos nustatytų skrydžių maršrutų ar zonų apribojimų.

SPA.HOFO.115. Naudojimasis jūroje esančiomis vietomis

Vežėjas naudojasi tik tomis jūroje esančiomis vietomis, kurios tinka atsižvelgiant į naudojamo tam tikro tipo sraigtasparnio dydį, masę ir vykdomus skrydžius.

SPA.HOFO.120. Aerodromų ir skrydžių erdvės dalių parinkimas

a) *Paskirties atsarginis aerodromas sausumoje.* Nepaisant CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 ir SPO.OP.151 dalių, vykdant skrydžius iš jūroje esančios vietos į sausumos aerodromą įgulos vadas/orlaivio vadas operatyviniame skrydžio plane neprivalo nurodyti paskirties atsarginio aerodromo, jeigu:

1. paskirties aerodromas yra laikomas pakrantės aerodromu arba
2. užtikrinta atitikti šiems kriterijams:
 - i) paskirties aerodromas yra paskelbęs artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą,
 - ii) skrydis trunka trumpiau nei 3 valandas ir
 - iii) paskelbtoje orų prognozėje, galiojančioje nuo 1 valandos prieš numatytą tūpimo laiką iki 1 valandos po numatyto tūpimo laiko, nurodyta, kad:
 - A) debesų padas bent 700 pėdų viršys mažiausią vertę, nustatytą artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūroje, arba bus 1 000 pėdų virš paskirties aerodromo (taikoma didesnioji vertė), ir
 - B) matomumas bus bent 2 500 metrų.

b) *Paskirties atsarginis sraigtasparnių denis jūroje.* Vežėjas gali parinkti jūroje esantį paskirties atsarginį sraigtasparnių denį, jei užtikrinta atitikti visiems šiems kriterijams:

1. jūroje esantis paskirties atsarginis sraigtasparnių denis naudojamas tik praskridus negrįžties tašką (PNR) ir kai paskirties atsarginio aerodromo sausumoje geografiškai nėra. Prieš PNR naudojamas sausumoje esantis paskirties atsarginis aerodromas;
2. turi būti sudaromos sąlygos nutūpti ant jūroje esančio paskirties atsarginio sraigtasparnių denio, kai neveikia vienas variklis (OEL);
3. kiek įmanoma, galimybė pasinaudoti sraigtasparnių deniu turi būti garantuojama iki PNR. Atskirų sraigtasparnių denių ar kitų vietų matmenys, konfigūracija ir atstumas iki kliūčių yra tinkami, kad juos būtų galima naudoti kaip atsarginį sraigtasparnių denį kiekvieno numatomo naudoti tipo sraigtasparniui;
4. oro sąlygų minimumai nustatomi atsižvelgiant į meteorologinės informacijos tikslumą ir patikimumą;
5. į MEL turi būti įtrauktos šio tipo skrydžiams skirtos specialios nuostatos;
6. jūroje esantis paskirties atsarginis sraigtasparnių denis pasirenkamas tik tuo atveju, jei vežėjas yra nustatęs procedūrą skrydžių vykdymo vadove.

SPA.HOFO.125. Artėjimas tūpti jūroje esančioje vietoje pagal orlaivio radarą (ARA). Komerciniai skrydžiai

a) Komercinis oro vežėjas nustato skrydžių procedūras ir užtikrina, kad ARA skrydžiai būtų vykdomi tik jei:

1. sraigtasparnyje yra įrengtas radaras, galintis suteikti informaciją apie aplinkoje esančias kliūtis, ir
2. arba:
 - i) mažiausias žemėjimo aukštis (MDH) nustatomas pagal radijo aukštmatį, arba
 - ii) taikoma mažiausioji žemėjimo altitudė (MDA) su pakankama atsarga.

b) ARA operacijos ant gręžinių platformų ar tranzitu plaukiančių laivų atliekamos tik vykdant daugiapilocius skrydžius.

- c) Apsisprendimo atstumas turi būti toks, kad tais atvejais, kai tūpimas paskirties vietoje, kurioje planuojama ARA operacija, nutraukiamas, kliūtis būtų galima tinkamai perskristi.
- d) Artėjimas tūpti už apsisprendimo atstumo arba žemiau mažiausiosios žemėjimo altitudės/aukščio (MDA/H) tęsimas tik tuo atveju, jei buvo nustatytas paskirties vietos vizualusis orientyras.
- e) Vykdamas vienpiločius komercinius skrydžius MDA/H ir apsisprendimo atstumas atitinkamai padidinami.
- f) Kai vykdomas ARA skrydis į nejudamą jūroje esančią vietą (t. y. stacionarų įrenginį arba prišvartuotą laivą) ir navigacijos sistemoje galima nustatyti patikimą GPS buvimo vietą, ARA saugai padidinti naudojama GPS/zonos navigacijos sistema.

SPA.HOFO.130. Meteorologinės sąlygos

Nepaisant CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 ir SPO.OP.170 dalių, kai skrendama tarp jūroje esančių vietų G klasės oro erdvėje, kurioje sektorius virš vandens yra mažesnis kaip 10 jūrmylių, skrydžiai pagal VFR gali būti vykdomi, kai ribos atitinka toliau nurodytas ribas arba jas viršija:

Skrydžių minimumai, taikomi vykdamas skrydžius tarp jūroje esančių vietų G klasės oro erdvėje

	Dieną		Naktį	
	Aukštis (*)	Matomumas	Aukštis (*)	Matomumas
Vienas pilotas	300 pėdų	3 km	500 pėdų	5 km
Du pilotai	300 pėdų	2 km (**)	500 pėdų	5 km (***)

(*) Debesų padas turi būti toks, kad būtų galima skristi nustatytame aukštyje po debesimis, jų nesiekiant.

(**) Sraigtasparniams leidžiama skristi, kai skrydžio matomumas ne mažesnis kaip 800 m, jei paskirties vieta arba tarpinė konstrukcija yra nuolat matomos.

(***) Sraigtasparniams leidžiama skristi, kai skrydžio matomumas ne mažesnis kaip 1 500 m, jei paskirties vieta arba tarpinė konstrukcija yra nuolat matomos.

SPA.HOFO.135. Skrydžių į jūroje esančias vietas apribojimai dėl vėjo

Skrydis į jūroje esančią vietą vykdomas tik tada, jei pranešama, kad ties sraigtasparnių deniu vėjo greitis, įskaitant gūsius, yra ne didesnis kaip 60 mazgų.

SPA.HOFO.140. Veikimo reikalavimai, taikomi jūroje esančiose vietose

Sraigtasparniai, kylantys nuo jūroje esančių vietų ir jose tupiantys, turi būti naudojami laikantis atitinkamame priede pagal jais vykdomo skrydžio tipą nustatytų veikimo reikalavimų.

SPA.HOFO.145. Skrydžio duomenų stebėsenos (FDM) sistema

- a) Jei vežėjas vykdo komercinius skrydžius sraigtasparniu, kuriame įrengtas skrydžio duomenų savirašis, tai, taikydamas integruotą valdymo sistemą, iki 2019 m. sausio 1 d. jis sukuria ir naudoja FDM sistemą.
- b) FDM sistema turi būti ne baudžiamoji ir turėti pakankamus saugiklius duomenų šaltiniui (-iams) apsaugoti.

SPA.HOFO.150. Orlaivių sekimo sistema

Vežėjas sukuria ir naudoja stebimą orlaivių, kuriais vykdomi skrydžiai virš jūros nepalankioje aplinkoje, sekimo nuo sraigtasparnio išvykimo iki atvykimo į galutinę paskirties vietą sistemą.

SPA.HOFO.155. Vibracijos stebėsenos (VHM) sistema

a) Iki 2019 m. sausio 1 d. VHM sistema, kurią taikant galima stebėti kritinio rotoriaus ir rotoriaus pavaros sistemų būklę, įrengiama šiuose sraigtasparniuose, kuriais vykdomi komerciniai skrydžiai virš jūros nepalankioje aplinkoje:

1. sudėtinguose variklio varomuose sraigtasparniuose, kurių pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas (CofA) išduotas po 2016 m. gruodžio 31 d.;
2. visuose sraigtasparniuose, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių kėslų konfigūracija (MOPSC) viršija 9 ir kurių pirmas individualus CofA išduotas iki 2017 m. sausio 1 d.;
3. visuose sraigtasparniuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas po 2018 m. gruodžio 31 d.

b) Vežėjas turi būti įsidiegęs sistemą:

1. duomenims, įskaitant sistemos generuojamus įspėjimus, rinkti;
2. komponentų priežiūrai analizuoti ir nustatyti ir
3. prasidedantiems gedimams aptikti ir pašalinti.

SPA.HOFO.160. Įrangos reikalavimai

a) Vežėjas laikosi šių įrangos reikalavimų:

1. Keleivių informavimo (PA) sistema sudėtinguose variklio varomuose sraigtasparniuose (NCC), kuriais vykdomi komerciniai ir nekomerciniai skrydžiai:

- i) sraigtasparniuose, kurių MOPSC viršija 9, įrengiama PA sistema;
- ii) sraigtasparniuose, kurių MOPSC neviršija 9, įrengti PA sistemos neprivaloma, jei vežėjas gali įrodyti, kad sėdint bet kuriame keleivio kėslė piloto balsą galima suprasti skrydžio metu.

2. Radijo aukščiamatis

Sraigtasparnyje turi būti įrengtas radijo aukščiamatis, galintis skleisti girdimąjį signalą, kai nusileidžiama žemiau nustatyto aukščio, ir regimąjį signalą pasiekus piloto pasirinktą aukštį.

b) Avariniai išėjimai

Visi avariniai išėjimai, įskaitant igulos avarinius išėjimus, taip pat visos durys, langai ar kitos tinkamos avarinio išėjimo angos ir jų atidarymo priemonės turi būti aiškiai paženklinėti, kad išėjimais besinaudojantys keleiviai juos aiškiai matytų ir dienos šviesoje, ir tamsoje. Tokie ženklai turi būti suprojektuoti taip, kad liktų matomi, jei sraigtasparnis apvirstų ar keleivių salonas panirtų po vandeniu.

c) Sraigtasparnių įspėjimo apie vietovės reljefą sistema (HTAWS)

Komerciniams skrydžiams naudojamuose sraigtasparniuose, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė viršija 3 175 kg arba kurių MOPSC yra daugiau kaip 9 ir kurių pirmas individualus CofA išduotas po 2018 m. gruodžio 31 d., įrengiama HTAWS, atitinkanti reikalavimus A klasės įrangai, nustatytus priimtinais standarte.

SPA.HOFO.165. Papildomos skrydžių nepalankioje aplinkoje procedūros ir įranga

a) Gelbėjimosi liemenės

Kiekvienas sraigtasparnyje esantis asmuo turi nuolat vilkėti patvirtintą gelbėjimosi liemenę, nebent vilkėtų kompleksinę gelbėjimosi kostiumą, kuris atitinka ir gelbėjimosi kostiumo, ir gelbėjimosi liemenės reikalavimus.

b) *Gelbėjimosi kostiumai*

Kiekvienas orlaivyje esantis keleivis turi vilkėti patvirtintą gelbėjimosi kostiumą, kai:

- 1) iš orlaivio vado/igulos vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C, arba
- 2) numatytoji gelbėjimo trukmė viršija apskaičiuotą išgyvenimo trukmę, arba
- 3) skrydį planuojama vykdyti naktį.

c) *Avarinio kvėpavimo sistema*

Visi orlaivyje esantys asmenys turi turėti avarinio kvėpavimo sistemas ir būti instruktuoti, kaip jomis naudotis.

d) *Gelbėjimo plaustai*

1. visi vežami gelbėjimosi plaustai įrengiami taip, kad jais būtų galima pasinaudoti jūros sąlygomis, kuriomis sertifikavimo tikslu įvertintos sraigtasparnio priverstinio tūpimo ant vandens, plūduriavimo ir diferento charakteristikos;
2. visi vežami gelbėjimosi plaustai įrengiami taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje;
3. įrengiamų gelbėjimosi plaustų skaičius:
 - i) sraigtasparniuose, kuriais skrenda mažiau kaip 12 asmenų – bent vienas gelbėjimosi plaustas, kurio vardinė talpa ne mažesnė kaip didžiausias orlaivyje esančių asmenų skaičius, arba
 - ii) sraigtasparniuose, kuriais skrenda daugiau kaip 11 asmenų – bent du gelbėjimosi plaustai, kurių bendra talpa atitinka visą galimų skraidinti asmenų skaičių, o jei vienas plaustas būtų prarastas, likusio (-ių) gelbėjimosi plausto (-ų) perkrovos geba būtų pakankama visiems sraigtasparnyje esantiems asmenims sutalpinti;
4. kiekviename gelbėjimosi plauste turi būti bent vienas gelbėjimosi aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT(S)) ir
5. kiekviename gelbėjimosi plauste turi būti gelbėjimosi įranga (įskaitant gyvybės palaikymo priemones), tinkama skrydžiui, kuri numatoma vykdyti.

e) *Avarinis keleivių salono apšvietimas*

Sraigtasparnyje turi būti įrengta bendro keleivių salono avarinio apšvietimo sistema su nepriklausomo maitinimo šaltiniu, kad būtų lengviau evakuotis iš sraigtasparnio.

f) *Automatiškai įjungiamas aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT(AD))*

Sraigtasparnyje turi būti įrengtas ELT(AD), galintis tuo pačiu metu siųsti signalus 121,5 ir 406 MHz dažniais.

g) *Nenumetamųjų durų fiksavimas*

Nenumetamosiose duryse, kurių anga skirta naudoti kaip priverstinio tūpimo ant vandens avarinis išėjimas, turi būti priemonės joms užfiksuoti atidarytoms, kad netrukdytų keleiviams išlipti bet kokiomis blogiausiomis sąlygomis jūroje, kurias būtina įvertinti pagal priverstinio tūpimo ant vandens ir plūduriavimo reikalavimus.

h) *Avariniai išėjimai ir gelbėjimosi liukai*

Visi avariniai išėjimai, įskaitant igulos avarinius išėjimus, taip pat visos durys, langai ar kitos tinkamos avarinio išėjimo po vandeniu angos turi būti įrengti taip, kad jais būtų galima pasinaudoti avarinėje situacijoje.

- i) nepaisant a, b ir c punktų, vežėjas, remdamasis rizikos įvertinimu, gali leisti, kad keleiviai, dėl sveikatos priežasčių jūroje esančioje vietoje tapę neveiksnūs, grįžtamojo skrydžio arba skrydžio iš vienos jūroje esančios vietos į kitą metu gelbėjimosi liemenę arba gelbėjimosi kostiumą vilkėtų ar avarinio kvėpavimo aparatu naudotųsi tik iš dalies arba jos (jo) nevilkėtų ar juo nesinaudotų.

SPA.HOFO.170. Įgulai keliami reikalavimai

a) Vežėjas nustato:

1. skrydžio įgulos narių atrankos kriterijus, atsižvelgdamas į skrydžio įgulos narių patirtį;
2. mažiausią orlaivio vado/įgulos vado patirtį, būtiną skrydžiams virš jūros vykdyti, ir
3. skrydžio įgulos narių mokymo ir tikrinimo programą, pagal kurią turi būti mokomas ir tikrinamas kiekvienas skrydžio įgulos narys. Tokia programa turi būti pritaikyta prie jūros aplinkos ir apimti įprastas, neįprastas ir avarines procedūras, įgulos išteklių valdymą, vandens išsiskverbimą ir gelbėjimosi jūroje mokymą.

b) *Naujumo reikalavimai*

Pilotas skrydį sraigtasparniu, kuriuo vežami keleiviai, vykdo:

1. jūroje esančioje vietoje kaip orlaivio vadas arba įgulos vadas arba kaip antrasis pilotas tik tuo atveju, jei jis per paskutines 90 dienų atliko bent 3 pakilimus, išskridimus, artėjimus tūpti ir tūpimus jūroje esančioje vietoje to paties tipo sraigtasparniu arba tą tipą atitinkančiu viso skrydžio imituokliu (FFS); arba
 2. jūroje esančioje vietoje kaip orlaivio vadas arba įgulos vadas arba kaip antrasis pilotas naktį tik tuo atveju, jei jis per paskutines 90 dienų atliko bent 3 pakilimus, išskridimus, artėjimus tūpti ir tūpimus naktį jūroje esančioje vietoje to paties tipo sraigtasparniu arba tą tipą atitinkančiu FFS.
- 3 kartus turi būti pakylama ir nutupinama vykdant daugiapilotį arba vienpilotį skrydį, priklausomai nuo to, kokį skrydį numatoma vykdyti.

c) Specialieji reikalavimai komerciniams skrydžiams:

1. b punkto 1 ir 2 papunkčiuose nurodytas 90 dienų laikotarpis gali būti pratęsiamas iki 120 dienų, jei pilotas maršrutu skrenda prižiūrimas tipo kvalifikacijos instruktoriaus arba egzaminuotojo;
2. jei pilotas neatitinka 1 papunktyje nurodyto reikalavimo, jis (ji) gali naudotis savo teisėmis tik atlikęs (-usi) mokomąjį skrydį sraigtasparniu ar sraigtasparnio, kuris bus naudojamas, tipą atitinkančiu FFS bent pagal b punkto 1 ir 2 papunkčiuose nurodytus reikalavimus.“

(5) VI priede (NCC dalis):

a) NCC.GEN.106 dalis iš dalies keičiama taip:

- i) žodis „ir“ a punkto 4 papunkčio vii dalies pabaigoje išbraukiamas;
- ii) a punkto 4 papunkčio viii dalies pabaigoje įrašomas žodis „ir“;
- iii) įterpiamas naujas a punkto 4 papunkčio ix dalis:

„ix) nustatytų charakteristikų navigacijai būtinos navigacijos duomenų bazės yra tinkamos ir naujausios.“

b) Įterpiama NCC.OP.116 dalis:

„NCC.OP.116. Nustatytų charakteristikų navigacija. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Jei skrendant suplanuotu maršrutu ar vykdant numatomą procedūrą reikalaujama naudoti PBN, vežėjas užtikrina, kad:

- a) atitinkama PBN specifikacija būtų nurodyta AFM ar kitame dokumente, kurį, atlikdama tinkamumo skraidyti vertinimą, patvirtino tvirtinančioji institucija arba kuris grindžiamas tokiu patvirtinimu, ir
- b) orlaivis būtų naudojamas laikantis atitinkamos navigacijos specifikacijos ir apribojimų, nurodytų AFM ar pirmiau minėtame kitame dokumente.“

c) NCC.OP.145 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Prieš skrydį įgulos vadas visomis galimomis pagrįstomis priemonėmis įsitikina, kad orlaivio saugiam naudojimui užtikrinti būtina kosminė, antžeminė ir (arba) vandens įranga, įskaitant esamą ir tiesiogiai tokiam skrydžiui būtiną ryšio įrangą ir navigacijos priemones, atitinka planuojamo skrydžio tipo reikalavimus.“

d) NCC.OP.152 dalis iš dalies keičiama taip:

i) žodis „ir“ b punkto 2 papunkčio ii papunkčio pabaigoje išbraukiamas;

ii) b punkto 3 papunktis išbraukiamas.

e) Įterpiama NCC.OP.153 dalis:

„NCC.OP.153. Paskirties aerodromai. Artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos

Įgulos vadas užtikrina pakankamas priemones, kad būtų galima vairuoti ir nutūpti paskirties aerodrome ar bet kuriame atsarginiame aerodrome, jei būtų prarasta galimybė atlikti numatytą artėjimo tūpti ir tūpimo operaciją.“

f) NCC.OP.220 dalis iš dalies keičiama taip:

„NCC.OP.220. Susidūrimų ore vengimo sistema (ACAS)

Kai ACAS yra įdiegta ir tinkama naudoti, vežėjas nustato veiklos procedūras ir mokymo programas, kad skrydžio įgula būtų tinkamai išmokyta išvengti susidūrimų ir mokėtų naudotis ACAS II įranga.“

g) NCC.IDE.A.180 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) Saugos diržas su liemens suvaržymo sistema turi:

1. turėti vieną atsegimo įtaisą;
2. mažiausiajam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose krėsluose turėti du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai, ir
3. kiekviename skrydžio įgulos krėslė ir kiekviename krėslė šalia piloto krėslė turėti:
 - i) du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai, arba
 - ii) įstrižą perpetinį diržą ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai, lėktuvuose:
 - A) kurių MCTOM yra mažesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC mažiau kaip devyni ir kurie atitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytas dinamines avarinio tūpimo sąlygas;
 - B) kurių MCTOM yra mažesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC mažiau kaip devyni ir kurie neatitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytų dinaminės avarinio tūpimo sąlygų, o jų pirmas individualus CofA išduotas iki 2016 m. rugpjūčio 25 d.“

h) NCC.IDE.A.250 dalis papildoma d punktu:

„d) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.“

- i) NCC.IDE.A.260 dalis pakeičiama taip:

„NCC.IDE.A.260. Aviacijos duomenų bazių valdymas

- a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.
- b) Vežėjas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos visuose orlaiviuose, kuriuose jų reikia.
- c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, vežėjas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstamus duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais vežėjas informuoja skrydžio įgulą ir kitus susijusius darbuotojus ir užtikrina, kad tokie duomenys nebūtų naudojami.“

- j) NCC.IDE.H.215 dalies b punktas išbraukiamas.

- k) NCC.IDE.H.226 dalis pakeičiama taip:

„NCC.IDE.H.226. Įgulos narių gelbėjimosi kostiumai

Kiekvienas įgulos narys turi vilkėti gelbėjimosi kostiumą, kai taip nustato įgulos vadas, remdamasis rizikos vertinimu, kurį atliekant atsižvelgiama į šias sąlygas:

- a) skrydžiai vykdomi virš vandens tolesniu nei savisukos arba saugaus priverstinio tūpimo atstumu nuo žemės, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, ir
- b) iš orlaivio vado/įgulos vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C.“

- l) NCC.IDE.H.231 dalis išbraukiama.

- m) NCC.IDE.H.250 dalis papildoma d punktu:

„d) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.“

- n) Pridedama NCC.IDE.H.260 dalis:

„NCC.IDE.H.260. Aviacijos duomenų bazių valdymas

- a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.
- b) Vežėjas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos visuose orlaiviuose, kuriuose jų reikia.
- c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, vežėjas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstamus duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais vežėjas informuoja skrydžio įgulą ir kitus susijusius darbuotojus ir užtikrina, kad tokie duomenys nebūtų naudojami.“

- (6) VII priede (NCO dalis):

- a) NCO.GEN.105 dalis iš dalies keičiama taip:

- i) žodis „ir“ a punkto 4 papunkčio v papunkčio pabaigoje išbraukiamas;
- ii) a punkto 4 papunkčio vi papunkčio pabaigoje įrašomas žodis „ir“;

iii) įterpiamas a punkto 4 papunkčio vii papunktis:

„vii) PBN būtinos navigacijos duomenų bazės yra tinkamos ir naujausios.“

b) NCO.GEN.140 dalis papildoma f punktu:

„f) Laikoma, kad pagal techninių instrukcijų 1 dalies 2.2.1 punkto a papunktį leidžiama vežti gaminių ir medžiagų, kurie kitu atveju būtų priskiriami prie pavojingųjų krovinių, priimtinus kiekius, kad būtų lengviau užtikrinti skrydžio saugą, kai tokius gaminius ar medžiagas patartina vežti orlaiviu siekiant užtikrinti, kad juos būtų galima laiku panaudoti veiklos tikslais. Ši nuostata taikoma neatsižvelgiant į tai, ar tokius gaminius ir medžiagas reikalaujama vežti vykdant konkretų skrydį arba jų numatomas naudojimas yra siejamas su konkrečiu skrydžiu.

Skrydžio įgulos vadas atsakingas už tai, kad minėtų gaminių ir medžiagų pakavimas ir pakrovimas į orlaivį būtų atliktas taip, kad vykdant operacijas orlaiviu rizika įgulos nariams, keleiviams, kroviniui ir orlaiviui būtų kuo labiau sumažinta.“

c) Įterpiama NCO.OP.116 dalis:

„NCO.OP.116. Nustatytų charakteristikų navigacija. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Jei skrendant suplanuotu maršrutu ar vykdant numatomą procedūrą reikalaujama naudoti PBN, įgulos vadas užtikrina, kad:

a) atitinkama PBN navigacijos specifikacija būtų nurodyta AFM ar kitame dokumente, kurį, atlikdama tinkamumo skraidyti vertinimą, patvirtino tvirtinančioji institucija arba kuris grindžiamas tokiu patvirtinimu, ir

b) orlaivis būtų naudojamas laikantis atitinkamos navigacijos specifikacijos ir apribojimų, nurodytų AFM ar pirmiau minėtame kitame dokumente.“

d) NCO.OP.135 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Prieš skrydį įgulos vadas visomis galimomis pagrįstomis priemonėmis įsitikina, kad orlaivio saugiam naudojimui užtikrinti būtina kosminė, antžeminė ir (arba) vandens įranga, įskaitant esamą ir tiesiogiai tokiam skrydžiui būtiną ryšio įrangą ir navigacijos priemones, atitinka planuojamo skrydžio tipo reikalavimus.“

e) Įterpiama NCO.OP.142 dalis:

„NCC.OP.142. Paskirties aerodromai. Artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos

Įgulos vadas užtikrina pakankamas priemones, kad būtų galima vairuoti ir nutūpti paskirties aerodrome ar bet kuriame atsarginiame aerodrome, jei būtų prarasta galimybė atlikti numatytą artėjimo tūpti ir tūpimo operaciją.“

f) NCO.OP.190 dalis pakeičiama taip:

„NCO.OP.190. Papildomo deguonies naudojimas

a) Įgulos vadas užtikrina, kad visi skrydžio įgulos nariai, vykdantys užduotis, būtinas orlaivio saugiam naudojimui skrydžio metu užtikrinti, nuolat naudotų papildomą deguonį, kai jis nustato, jog numatomo skrydžio aukštyje dėl deguonies trūkumo įgulos narių gebėjimai gali pablogėti, ir užtikrina, kad papildomas deguonis būtų tiekiamas keleiviams, kai deguonies trūkumas gali jiems daryti žalingą poveikį.

b) Bet kuriuo kitu atveju, kai įgulos vadas negali nustatyti, kaip deguonies trūkumas gali paveikti visus orlaivyje esančius asmenis, jis užtikrina, kad:

1. visi įgulos nariai, vykdantys orlaivio saugiam naudojimui užtikrinti svarbias užduotis skrydžio metu naudotų papildomą deguonį bet kuriuo 30 minučių viršijančiu laikotarpiu, kai barometrinis aukštis keleivių salone yra 10 000–13 000 pėdų, ir

2. visi orlaivyje esantys asmenys naudotų papildomą deguonį bet kuriuo laikotarpiu, kuriuo barometrinis aukštis keleivių salone viršija 13 000 pėdų.“

- g) Pridedama NCO.OP.220 dalis:

„NCO.OP.220. Susidūrimų ore vengimo sistema (ACAS II)

Kai naudojama sistema ACAS II, įgulos vadas turi taikyti atitinkamas veiklos procedūras ir būti tinkamai išmokytas.“

- h) NCO.IDE.A.140 dalies a punkto 4 papunktis pakeičiamas taip:

„4. lėktuvuose, kurių pirmas CofA išduotas 2016 m. rugpjūčio 25 d. arba vėliau – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema ir vienu atsegimo įtaisu kiekviename skrydžio įgulos nario krėsle.“

- i) NCO.IDE.A.155 dalis pakeičiama taip:

„NCO.IDE.A.155 Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai

Nehermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai, per kuriuos pagal NCO.OP.190 dalį reikalaujama tiekti papildomą deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.“

- j) NCO.IDE.A.195 dalis papildoma d punktu:

„d) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.“

- k) Pridedama NCO.IDE.A.205 dalis:

„NCO.IDE.A.205. Aviacijos duomenų bazių valdymas

- a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.
- b) Įgulos vadas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos orlaiviuose, kuriuose jų reikia.
- c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, įgulos vadas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstančius duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais įgulos vadas tokiais duomenimis nesinaudoja.“

- l) NCO.IDE.H.155 dalis pakeičiama taip:

„NCO.IDE.H.155. Papildomas deguonis. Nehermetiški sraigtasparniai

Nehermetiškuose sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai, per kuriuos pagal NCO.OP.190 dalį reikalaujama tiekti papildomą deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.“

- m) NCO.IDE.H.195 dalis papildoma d punktu:

„d) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.“

- n) Pridedama NCO.IDE.H.205 dalis:

„NCO.IDE.H.205. Aviacijos duomenų bazių valdymas

- a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.

- b) Vežėjas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos visuose orlaiviuose, kuriuose jų reikia.
- c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, vežėjas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstamus duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais įgulos vadas tokiais duomenimis nesinaudoja.“

- o) NCO.IDE.S.130 dalis pakeičiama taip:

„NCO.IDE.S.130. Papildomas deguonis

Sklandytuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai, per kuriuos pagal NCO.OP.190 dalį reikalaujama tiekti papildomą deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.“

- p) NCO.SPEC.110 dalies f punktas pakeičiamas taip:

„f) užduočių specialistai ir įgulos nariai naudotų papildomą deguonį, kai jis nustato, kad numatomo skrydžio aukštyje dėl deguonies trūkumo gali pablogėti įgulos narių gebėjimai arba gali būti žalingai paveikti užduočių specialistai. Jei įgulos vadas negali nustatyti, kaip deguonies trūkumas paveiks orlaivyje esančius asmenis, jis užtikrina, kad užduočių specialistai ir įgulos nariai nuolat naudotų papildomą deguonį kas kartą, kai keleivių salono absoliutūs aukštis viršija 10 000 pėdų ilgiau kaip 30 minučių, ir kas kartą, kai keleivių salono absoliutūs aukštis viršija 13 000 pėdų.“

(7) VIII priede (SPO dalis):

- a) SPO.GEN.107 dalis iš dalies keičiama taip:

i) žodis „ir“ a punkto 4 papunkčio v papunkčio pabaigoje išbraukiamas;

ii) a punkto 4 papunkčio vi papunkčio pabaigoje įrašomas žodis „ir“;

iii) įterpiamas naujas a punkto 4 papunkčio vii papunktis:

„vii) PBN būtinos navigacijos duomenų bazės yra tinkamos ir naujausios.“

- b) Įterpiama SPO.OP.116 dalis:

„SPO.OP.116. Nustatytų charakteristikų navigacija. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Jei skrendant suplanuotu maršrutu ar vykdam numatomą procedūrą reikalaujama naudoti PBN, vežėjas užtikrina, kad:

- a) atitinkama PBN specifikacija būtų nurodyta AFM ar kitame dokumente, kurį, atlikdama tinkamumo skraidyti vertinimą, patvirtino tvirtinančioji institucija arba kuris grindžiamas tokiu patvirtinimu, ir
- b) orlaivis būtų naudojamas laikantis atitinkamos navigacijos specifikacijos ir apribojimų, nurodytų AFM ar pirmiau minėtame kitame dokumente.“

- c) SPO.OP.140 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Prieš skrydį įgulos vadas visomis galimomis pagrįstomis priemonėmis įsitikina, kad orlaivio saugiam naudojimui užtikrinti būtina kosminė, antžeminė ir (arba) vandens įranga, įskaitant esamą ir tiesiogiai tokiam skrydžiui būtiną ryšio įrangą ir navigacijos priemones, atitinka planuojamo skrydžio tipo reikalavimus.“

- d) SPO.OP.151 dalies b punkto 3 papunktis išbraukiamas.

e) Įterpiama SPO.OP.152 dalis:

„NCC.OP.152. Paskirties aerodromai. Artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos

Igulos vadas užtikrina pakankamas priemones, kad būtų galima vairuoti ir nutūpti paskirties aerodrome ar bet kuriame atsarginiame aerodrome, jei būtų prarasta galimybė atlikti numatytą artėjimo tūpti ir tūpimo operaciją.“

f) SPO.OP.205 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Kai ACAS yra įdiegta ir tinkama naudoti, vežėjas nustato veiklos procedūras ir mokymo programas, kad skrydžio igula būtų tinkamai išmokyta išvengti susidūrimų ir mokėtų naudotis ACAS II įranga.“

g) SPO.IDE.A.160 dalies c ir d punktai pakeičiami taip:

„c) kituose nei sudėtinguose varikliu varomuose lėktuvuose, kurių pirmas CofA išduotas 2016 m. rugpjūčio 25 d. arba vėliau – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema ir vienu atsegimo įtaisų kiekviename skrydžio igulos nario krėsle;

d) sudėtinguose varikliu varomuose lėktuvuose – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema, kurioje įrengtas įtaisas, automatiškai prilaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai lėtėjant:

1. kiekviename skrydžio igulos krėsle ir kiekviename krėsle šalia piloto krėslo ir
2. kiekviename stebėtojo krėsle, esančiame skrydžio igulos kabinoje;“.

h) SPO.IDE.A.160 dalis papildoma e punktu:

„e) d punkte reikalaujamas saugos diržas su liemens suvaržymo sistema turi:

1. turėti vieną atsegimo įtaisą;
2. kiekviename skrydžio igulos krėsle ir kiekviename krėsle šalia piloto krėslo turėti:
 - i) du perpėtinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai, arba
 - ii) įstrižą perpėtinį diržą ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai, lėktuvuose:

A) kurių MCTOM yra mažesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC mažiau kaip devyni ir kurie atitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytas dinamines avarinio tūpimo sąlygas;

B) kurių MCTOM yra mažesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC mažiau kaip devyni ir kurie neatitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytų dinaminių avarinio tūpimo sąlygų, o jų pirmas individualus CofA išduotas iki 2016 m. rugpjūčio 25 d.“

i) SPO.IDE.A.220 dalis papildoma d punktu:

„d) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.“

j) Pridedama SPO.IDE.A.230 dalis:

„SPO.IDE.H.230. Aviacijos duomenų bazių valdymas

a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.

- b) Vežėjas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos visuose orlaiviuose, kuriuose jų reikia.
- c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, vežėjas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstamus duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais vežėjas informuoja skrydžio įgulą ir kitus susijusius darbuotojus ir užtikrina, kad tokie duomenys nebūtų naudojami.“

- k) SPO.IDE.H.198 dalis pakeičiama taip:

„SPO.IDE.H.198. Gelbėjimosi kostiumai. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai

Kiekvienas orlaivyje esantis asmuo turi vilkėti gelbėjimosi kostiumą, kai taip nustato įgulos vadas, remdamasis rizikos vertinimu, kurį atliekant atsižvelgiama į šias sąlygas:

- a) skrydžiai vykdomi virš vandens tolesniu nei savisukos arba saugaus priverstinio tūpimo atstumu nuo žemės, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, ir
- b) iš įgulos vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C.“

- l) SPO.IDE.H.201 dalis išbraukiama.

- m) SPO.IDE.H.220 dalis papildoma d punktu:

„d) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.“

- n) Pridedama SPO.IDE.H.230 dalis:

„SPO.IDE.H.230. Aviacijos duomenų bazių valdymas

- a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.
- b) Vežėjas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos visuose orlaiviuose, kuriuose jų reikia.
- c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, vežėjas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstamus duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais vežėjas informuoja skrydžio įgulą ir kitus susijusius darbuotojus ir užtikrina, kad tokie duomenys nebūtų naudojami.“
