

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2019/1384**2019 m. liepos 24 d.**

kuriuo dėl oro vežėjo pažymėjime išvardytų orlaivių naudojimo nekomerciniams ir specialiesiems skrydžiams, su technine priežiūra susijusių bandomųjų skrydžių veiklos reikalavimų nustatymo, nekomercinių skrydžių su mažesne keleivių salono įgula taisyklių nustatymo ir skrydžių vykdymo reikalavimų redakcinio atnaujinimo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 965/2012 ir (ES) Nr. 1321/2014

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 ⁽¹⁾, ypač į jo 17 straipsnio 1 dalį ir 31 straipsnį,

kadangi:

- (1) Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾ nustatytos išsamios komercinio oro transporto taisyklės, taikomos nekomerciniams skrydžiams sudėtingais varikliu varomais orlaiviais ir kitais orlaiviais, kurie nėra sudėtingi varikliu varomai orlaiviai, komerciniams ir nekomerciniams specialiesiems skrydžiams, taip pat tam tikriems didelės rizikos komerciniams specialiesiems skrydžiams. Tose taisyklėse neatsižvelgiama į tai, kad tuo pačiu orlaiviu per jo naudojimo laiką galima vykdyti kelių tipų skrydžius;
- (2) todėl, kad komerciniams skrydžiams naudojamu orlaiviu būtų galima vykdyti nekomercinius arba specialiuosius skrydžius, turi būti nustatytos naujos tokių orlaivių nepertraukiamo naudojimo taisyklės. Tos taisyklės turėtų būti pakankamai lanksčios, kad nekomercinius arba specializuotus skrydžius vykdančys vežėjai galėtų naudoti tą patį orlaivį ir jo nereikėtų išbraukti iš oro vežėjo pažymėjimo (OVP). Ši nauja veiklos sistema taip pat turėtų užtikrinti sklandų įgyvendinimą ir veiksmingą tokių skrydžių priežiūrą nepabloginant jų saugos;
- (3) vadovaujantis Reglamentu (ES) Nr. 965/2012, įvairias veiklos procedūras, kurias OVP turėtojas taiko įvairiems savo nekomerciniams skrydžiams, turi patvirtinti kompetentinga institucija. Tuo reikalavimu OVP turėtojams ir nekomerciniams vežėjams, vykdančiams to paties tipo skrydžius, sudaromos nevienodos sąlygos, todėl siekiant užtikrinti reguliavimo nuoseklumą tas reikalavimas turėtų būti panaikintas;
- (4) remdamasi saugos rekomendacijomis ir valstybių narių bei suinteresuotųjų subjektų atsiliepimais, taip pat per standartizacijos patikrinimus surinkta informacija, Komisija mano, kad Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti atnaujintas atsižvelgiant į pažangiausias įvairių skrydžių vykdymo reikalavimus ir geriausią praktiką. Turėtų būti padaryta redakcinių pakeitimų, atnaujinant kelias panaikintų reglamentų, būtent Komisijos reglamento (ES) Nr. 2042/2003 ⁽³⁾ ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 216/2008 ⁽⁴⁾, nuorodas. Be to, reikėtų aiškiau išdėstyti kelias galiojančias nuostatas;

⁽¹⁾ OL L 212, 2018 8 22, 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).

⁽³⁾ 2003 m. lapkričio 20 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 315, 2003 11 28, p. 1).

⁽⁴⁾ 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinant Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008 3 19, p. 1).

- (5) vykdamt skrydžius orlaiviais, kurių techninė priežiūra ką tik buvo atlikta ne iki galo arba netinkamai, taip pat skrydžius siekiant patikrinti, ar tinkamai atlikta orlaivio techninė priežiūra (su technine priežiūra susijusius bandomuosius skrydžius), įvyko avarių ir incidentų ore. Turint omenyje 2008 m. lapkričio 27 d. „Airbus A320–232“ avarią jūroje prie Kanė paplūdimio (Prancūzija), Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti iš dalies pakeistas siekiant tiksliau apibrėžti tą skrydžių kategoriją ir nustatyti, kai reikia, būtinuosius skrydžio įgulos reikalavimus ir tvarką, kurios turi būti laikomasi pasireniant tokiems skrydžiams ir juos vykdamt;
- (6) be to, turėtų būti nustatyti ne tokie griežti reikalavimai nekomerciniams skrydžiams be keleivių salono įgulos, vykdomiems orlaiviais, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) yra daugiau kaip 19 krėslų ir kuriais skraidinama ne daugiau kaip 19 keleivių, jei įvykdytos tam tikros sąlygos. Vežėjams tuos ne tokius griežtus reikalavimus turėtų būti leidžiama taikyti tik kartu su tinkamomis tokių skrydžių rizikos mažinimo priemonėmis;
- (7) Reglamente (ES) Nr. 965/2012 reikalaujama, kad komerciniai oro vežėjai atliktų priešskrydinį keleivių instruktažą ir pateiktų jiems saugos instruktažo korteles, kuriose paveiksliais paaiškinta, kaip veikia avarinė įranga, ir nurodyti avariniai išėjimai, kuriais keleiviams gali prirreikti pasinaudoti. Reglamente (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti pateikta nauja termino „avarinis išėjimas“ apibrėžtis;
- (8) todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti iš dalies pakeistas pagal šio reglamento I priedą;
- (9) komerciniams skrydžiams naudojamą orlaivį pradėjus naudoti nekomerciniams arba specialiesiems skrydžiams, už tokio orlaivio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti turėtų ir toliau būti atsakingas OVP turėtojas. Todėl Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014 ⁽⁵⁾ I priedas (M dalis) ir Vb priedas (ML dalis) turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeisti;
- (10) Agentūra parengė įgyvendinimo taisyklių projektus ir pagal Reglamento (ES) 2018/1139 75 ir 76 straipsnius pateikė juos Komisijai kaip nuomones ⁽⁶⁾;
- (11) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka Reglamento (ES) 2018/1139 127 straipsnyje nurodyto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 pakeitimai

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

1. 2 straipsnio 7 punktą pakeičiamas taip:

„7. specialusis skrydis – nekomercinis skrydis, per kurį orlaivis naudojamas vykdyti specialiai veiklai, pvz., žemės ūkio, statybos, fotografavimo, tyrimo, stebėjimo ir patruliavimo, reklamos ore veiklai ar su technine priežiūra susijusiam bandomajam skrydžiui;“;

2. 6 straipsnio 3 dalies b punktą pakeičiamas taip:

„b) skrydžiai be keleivių ar krovinių, kuriuos vykdamt lėktuvus arba sraigasparnis tik perskraidinamas atnaujinimo, remonto, apžiūros, pristatymo, eksporto ar panašiais tikslais, jei orlaivis nenurodytas oro vežėjo pažymėjime arba deklaracijoje.“;

⁽⁵⁾ 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 362, 2014 12 17, p. 1).

⁽⁶⁾ 2017 m. birželio 29 d. Europos aviacijos saugos agentūros nuomonė Nr. 4/2017 dėl Komisijos reglamento dėl pasirengimo skrydžiams ir nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti taisyklių persvarstymo projekto ir 2017 m. kovo 7 d. Nuomonė Nr. 1/2017 dėl Komisijos reglamento dėl skrydžių vykdymo taisyklių dėl su technine priežiūra susijusių bandomųjų skrydžių persvarstymo projekto.

3. įterpiamas 9aa straipsnis:

„9aa straipsnis

Su technine priežiūra susijusių bandomųjų skrydžių įgulos reikalavimai

Pilotui, iki 2019 m. rugpjūčio 20 d. vykdžiusiam su technine priežiūra susijusio bandomojo skrydžio, kuris pagal VIII priedo SPO.SPEC.MCF.100 dalyje pateiktą apibrėžtį yra A lygmens su technine priežiūra susijęs bandomasis skrydis, įgulos vado pareigas, ši patirtis įskaitoma to priedo SPO.SPEC.MCF.115 dalies a punkto 1 papunkčio reikalavimų laikymosi tikslu. Tokiu atveju vežėjas užtikrina, kad įgulos vado pareigas einantis pilotas būtų instruktuotas apie visus nustatytus veiklos praktikos, nustatytos iki 2019 m. rugpjūčio 20 d., ir šio reglamento VII priedo E skyriaus 5 ir 6 skirsniuose nustatytų įpareigojimų skirtumus, taip pat skirtumus, atsiradusius dėl atitinkamų vežėjo nustatytų procedūrų.“;

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

2 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 pakeitimai

Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedas (M dalis) ir Vb priedas (ML dalis) iš dalies keičiami pagal šio reglamento II priedą.

3 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2019 m. liepos 24 d.

Komisijos vardu
Pirmininkas
Jean-Claude JUNCKER

I PRIEDAS

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

1) I priedas (DEF dalis) iš dalies keičiamas taip:

a) 17 punktas pakeičiamas taip:

„17. A kategorijos sraigtasparnis – kelių variklių sraigtasparnis su sertifikavimo specifikacijose nurodytomis konstrukcinio variklių ir sistemų atskyrimo savybėmis, galintis sugedus varikliui saugiai tęsti skrydį arba saugiai nutraukti kilimą pagal kilimo ir tūpimo duomenis, numatytus laikantis kritinio variklio gedimo sampratos, pagal kurią užtikrinamas pakankamas skirtasis paviršiaus plotas ir pakankamos naudojimo galimybės.“;

b) įterpiamas 45a punktas:

„45a. Avarinis išėjimas – įrengta išėjimo iš orlaivio vieta, kurioje yra grindų lygio durys, evakuacinis langas ar kito tipo išėjimas, pvz., liukas pilotų kabinoje arba išėjimas uodegos aptake, užtikrinanti galimybę lengviausiai evakuotis per tinkamą laikotarpį iš keleivių salono ir pilotų kabinos.“;

c) įterpiamas 48a punktas:

„48a. Skrydžio įgulos narys – licencijuotas įgulos narys, kuris yra įgaliotas tarnybinių skrydžio laiką vykdyti orlaivio naudojimui būtinas pareigas.“;

d) įterpiamas 49a punktas:

„49a. Skrydžių paslaugų darbuotojas, arba skrydžių dispečeris, – vežėjo paskirtas tinkamai kvalifikuotas asmuo, kuris teikia pagalbą ir (arba) instruktažą įgulos vadui, kad šis galėtų saugiai vykdyti skrydį.“;

e) įterpiamas 76a punktas:

„76a. Su technine priežiūra susijęs bandomasis skrydis (MCF) – orlaivio, kuriam išduotas tinkamumo skraidyti pažymėjimas arba leidimas skraidyti, skrydis, kuris vykdomas siekiant nustatyti gedimus arba patikrinti vienos ar daugiau sistemų, dalių ar prietaisų veikimą po techninės priežiūros, jei sistemų, dalių ar prietaisų veikimo negalima nustatyti atliekant patikrinimus ant žemės, ir kuris vykdomas bet kuriomis iš šių aplinkybių:

- a) kai reikalaujama orlaivio techninės priežiūros žurnale (AMM) arba remiantis bet kuriais kitais techninės priežiūros duomenimis, pateiktais projekto patvirtinimo turėtojo, atsakingo už orlaivio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti;
- b) po techninės priežiūros, kai reikalauja vežėjas arba pasiūlo organizacija, atsakinga už orlaivio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti;
- c) kai reikalauja techninės priežiūros organizacija, siekdama patikrinti, ar sėkmingai pašalintas gedimas;
- d) siekiant izoliuoti arba nustatyti gedimą.“;

f) įterpiami 95a ir 95b punktai:

„95a. darbuotojų gabenimo įtaisų sistema (PCDS) – iš vieno ar daugiau įtaisų sudaryta sistema, kabinama ant keliamojo arba krovinio kablio arba tvirtinama prie sukaspurnio konstrukcijos vykdamas žmogaus išorėje skrydžius (HEC) arba sraigtasparnių keliamuosius skrydžius (HHO). Įtaisų konstrukcija ir savybės yra pritaikytos žmonėms gabenti sraigtasparnio išorėje, pvz., saugos diržas su greituoju atkabikliu arba be jo, pakabinimo diržas su karabinu, standus krepšys arba narvas;

95b. paprasta darbuotojų gabenimo įtaisų sistema (paprasta PCDS) – PCDS, atitinkanti šias sąlygas:

- a) atitinka darnųjį standartą pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/425 (*) arba Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2006/42/EB (**);
- b) skirta apsaugoti ne daugiau kaip vienam asmeniui (pvz., keltuvo arba krovinio kablo operatoriui, užduoties specialistui ar fotografui) kabinoje arba ne daugiau kaip dviem asmenims už kabinos ribų;
- c) yra ne standžioji konstrukcija, kaip antai narvas, platforma ar krepšys.

(*) 2016 m. kovo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/425 dėl asmeninių apsaugos priemonių, kuriuo panaikinama Tarybos direktyva 89/686/EEB (OL L 81, 2016 3 31, p. 51).

(**) 2006 m. gegužės 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/42/EB dėl mašinų, iš dalies keičianti Direktyvą 95/16/EB (OL L 157, 2006 6 9, p. 24).“;

g) įterpiamas 103b punktas:

„103b. Skrydžių taisyklės – taisyklės, nustatytos Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 923/2012 (*);

(*) 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010 (OL L 281, 2012 10 13, p. 1).“

2) II priedas (ARO dalis) iš dalies keičiamas taip:

a) ARO.GEN.120 dalis iš dalies keičiama taip:

i) a, b ir c punktai pakeičiami taip:

„a) Agentūra parengia priimtinas atitikties užtikrinimo priemonės (AMC), kuriomis remiantis gali būti įrodoma atitiktis Reglamentui (ES) 2018/1139 ir jo deleguotiesiems bei įgyvendinimo aktams.

b) Atitiktis Reglamentui (ES) 2018/1139 ir jo deleguotiesiems bei įgyvendinimo aktams gali būti užtikrinama alternatyviomis atitikties užtikrinimo priemonėmis.

c) Kompetentinga institucija sukuria sistemą, pagal kurią galėtų nuolat vertinti, ar jos pačios, jos prižiūrimų organizacijų ir asmenų taikomos alternatyvios atitikties užtikrinimo priemonės atitinka Reglamentą (ES) 2018/1139 ir jo deleguotuosius bei įgyvendinimo aktus. Į tą sistemą įtraukiama tvarka, kuria reglamentuojamas patvirtintų alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių apribojimas, atšaukimas ar pakeitimai, jei kompetentinga institucija įrodo, kad tos alternatyvios atitikties užtikrinimo priemonės neatitinka Reglamento (ES) 2018/1139 ir juo remiantis priimtų deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų.“;

ii) d punkto trečios pastraipos 3 punktas išbraukiamas;

b) ARO.GEN.135 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Nedarant poveikio Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 376/2014 (*) taikymui, kompetentinga institucija įdiegia sistemą, kurią taikydama galėtų tinkamai rinkti, analizuoti ir skleisti su sauga susijusią informaciją.

(*) 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007 (OL L 122, 2014 4 24, p. 18).“;

c) ARO.GEN.300 dalies a punkto 2 papunktis pakeičiamas taip:

„2. nuolatinę jos sertifikuotų organizacijų, organizacijų, kurių deklaraciją ji gavo, ir specialiųjų skrydžių, kurių leidimą ji išdavė, atitiktį taikytiniams reikalavimams;“;

d) ARO.GEN.350 dalies d punkto 4 papunktis pakeičiamas taip:

„4. Kompetentinga institucija registruoja visus jos konstatuotus pažeidimus arba pažeidimus, apie kuriuos jai pranešta pagal e punktą, ir, jei taikoma, jos taikytas vykdymo užtikrinimo priemonės, taip pat visus taisomuosius veiksmus ir su pažeidimais susijusių veiksmų atlikimo datą.“;

e) ARO.OPS.110 dalis iš dalies keičiama taip:

i) a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:

„3. ORO.AOC.110 dalies e punkto reikalavimų, jei orlaivis bet kuriam vežėjui išnuomojamas pagal nuomos be įgulos sutartį, išskyrus III priedo ORO.GEN.310 dalyje nurodytus atvejus;“;

ii) b punktas iš dalies keičiamas taip:

— 2 punktas pakeičiamas taip:

„2. nuomotojui pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 (*) taikomas draudimas vykdyti veiklą;

(*) 2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinantis Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį (OL L 344, 2005 12 27, p. 15).“;

— pridedamas 3 punktas:

„3. laikinai sustabdomas leidimo, išduoto pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 452/2014 (*), galiojimas, leidimas atšaukiamas arba jo atsisakoma.

(*) 2014 m. balandžio 29 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 452/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams, vykdomiems trečiųjų šalių vežėjų, susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 133, 2014 5 6, p. 12).“;

iii) d punkto 1 ir 2 papunkčiai pakeičiami taip:

„1. veiksmai būtų tinkamai derinami su kompetentinga institucija, pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1321/2014 (*) atsakinga už nuolatinę orlaivio priežiūrą arba už orlaivio naudojimą, jei tai nėra ta pati institucija;

2. orlaivis būtų laikui išbrauktas iš vežėjo AOC, išskyrus III priedo ORO.GEN.310 dalyje nurodytus atvejus.

(*) 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 362, 2014 12 17, p. 1).“;

f) ARO.OPS.150 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) Jei rizikos vertinimas ir SOP tenkina vežėjo kompetentingą instituciją, ji išduoda leidimą, kaip nustatyta IV priedėlyje. Leidimas gali būti išduotas ribotam arba neribotam laikotarpiui. Leidime nurodomos sąlygos, kuriomis vežėjui leidžiama vykdyti vieną ar daugiau didelės rizikos komercinių specialiujų skrydžių.“;

g) ARO.OPS.200 dalies b punkto 2 papunktis pakeičiamas taip:

„2. specialiųjų patvirtinimų sąrašė, kaip nustatyta III priedėlyje nekomerciniams ir specialiesiems skrydžiams.“;

h) ARO.RAMP.105 dalies b punkto 5 papunktis pakeičiamas taip:

„5. orlaiviai, kuriais trečiosios šalies vežėjas pirmą kartą vykdo skrydžius į teritoriją, kurioje galioja Sutarties nuostatos, joje ar iš jos arba kurio leidimas, išduotas pagal Reglamentą (ES) Nr. 425/2014, yra ribotas arba kurio galiojimas atkurtas po galiojimo sustabdymo ar atšaukimo.“;

- i) ARO.RAMP.115 dalies b punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:
„3. palaikyti savo kvalifikaciją dalyvaudami kartotiniuose mokymuose ir atlikdami ne mažiau kaip 12 patikrinimų per kalendorinius metus.“;
- j) ARO.RAMP.125 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) a punktas pakeičiamas taip:
„a) Patikrinimai perone atliekami standartiniu būdu.“;
- ii) c punktas pakeičiamas taip:
„c) Užbaigus patikrinimą perone, apie patikrinimo perone rezultatus informuojamas igulos vadas arba, kai jo nėra, kitas skrydžio igulos narys arba vežėjo atstovas.“;
- k) ARO.RAMP.140 dalies d punkto 2 papunktis pakeičiamas taip:
„2. jis gavo leidimą skraidyti pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012, jei orlaivis registruotas valstybėje narėje.“;
- l) ARO.RAMP.150 dalies a punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:
„1. ARO.RAMP.145 dalyje nurodyta informacija.“;
- m) I–IV priedėliai pakeičiami taip:

„I priedėlis

ORO VEŽĖJO PAŽYMĖJIMAS (Oro vežėjų tvirtinimo aprašas)		
Skrydžių tipai: Komercinis oro transportas (CAT) <input type="checkbox"/> Keleiviai <input type="checkbox"/> Kroviniai <input type="checkbox"/> Kita ⁽¹⁾ : _____		
(4)	Vežėjo valstybė ⁽²⁾	(5)
	Išduodančioji institucija ⁽³⁾	
AOC # ⁽⁶⁾ :	Vežėjo pavadinimas ⁽⁷⁾	Vežėjo kontaktiniai punktai ⁽⁹⁾ :
	Veiklos vykdytojo komercinis pavadinimas ⁽⁸⁾	Kontaktinė informacija, kuria naudojantis galima nedelsiant susisiekti su vežėjo vadovybe, pateikta _____
	Vežėjo adresas ⁽¹⁰⁾ :	(12).
	Telefonas ⁽¹¹⁾ :	
	Faksas:	
	E. paštas:	
Šiuo pažymėjimu patvirtinama, kad _____ ⁽¹³⁾ leidžiama vykdyti komercinius skrydžius, nurodytus pridėtose skrydžių vykdymo specifikacijose, laikantis skrydžių vykdymo vadovo, Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo ir jo deleguotųjų bei įgyvendinimo aktų.		
Išdavimo data ⁽¹⁴⁾ :	Vardas, pavardė ir parašas ⁽¹⁵⁾ :	
	Pareigos:	
⁽¹⁾ Nurodomas kito tipo vežimas. ⁽²⁾ Įrašomas vežėjo valstybės pavadinimas. ⁽³⁾ Įrašomas išduodančiosios kompetentingos institucijos pavadinimas. ⁽⁴⁾ Pildo kompetentinga institucija. ⁽⁵⁾ Pildo kompetentinga institucija. ⁽⁶⁾ Kompetentingos institucijos suteikto patvirtinimo nuoroda. ⁽⁷⁾ Įrašomas registruotas vežėjo pavadinimas. ⁽⁸⁾ Vežėjo komercinis pavadinimas, jei skiriasi. Prieš komercinį pavadinimą įrašoma „Vykdantis veiklą kaip“.		

- (⁹) Kontaktinę informaciją sudaro telefono ir fakso numeriai su šalies kodu ir e. pašto adresas (jei yra), kuriais galima nedelsiant susisiekti su vežėjo vadovybe skrydžių vykdymo, tinkamumo skraidyti, skrydžio igulos ir keleivių salono igulos kompetencijos, pavojingųjų krovinių ir kitais atitinkamais klausimais.
- (¹⁰) Pagrindinės vežėjo verslo vietos adresas.
- (¹¹) Pagrindinės vežėjo verslo vietos telefono ir fakso numeriai su šalies kodu. Nurodomas e. pašto adresas, jei yra.
- (¹²) Įrašomas orlaivyje esantis kontroliuojamas dokumentas, kuriame pateikta kontaktinė informacija, nurodant atitinkamą pastraipą ar puslapį. Pvz.: „Kontaktinė informacija ... pateikta skrydžių vykdymo vadovo (bendrojo arba pagrindų) 1 skyriaus 1.1 skirsnyje.“ arba „... pateikta skrydžių vykdymo specifikacijų 1 psl.“ arba „... pateikta šio dokumento priede.“
- (¹³) Registruotas vežėjo pavadinimas.
- (¹⁴) AOC išdavimo data (metai, mėnuo, diena).
- (¹⁵) Kompetentingos institucijos atstovo pareigos, vardas, pavardė ir parašas. Be to, AOC gali būti dedamas oficialus antspaudas.

EASA 138 FORMA, 2 leidimas

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:	
	Veiklos vykdytojo komercinis pavadinimas:			
Skrydžių vykdymo specifikacijų Nr.:				
Orlaivio modelis (⁵):				
Registracijos ženklai (⁶):				
Skrydžių tipai: Komerciniai skrydžiai				
<input type="checkbox"/> Keleiviai <input type="checkbox"/> Kroviniai <input type="checkbox"/> Kita (⁷): _____				
Skrydžių vykdymo teritorija (⁸):				
Specialieji apribojimai (⁹):				
Specialieji patvirtinimai:	Taip	Ne	Specifikacija (¹⁰)	Pastabos
Pavojingieji kroviniai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (¹¹) ...	
Kilimas			RVR (¹²): m	
Artėjimas tūpti ir tūpimas			DA/H: pėdų RVR: m	
RVSM (¹³)	<input type="checkbox"/> netaikoma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ETOPS (¹⁴)	<input type="checkbox"/> netaikoma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ilgiausias nukreipimo laikas (¹⁵): min.

Kompleksinės PBN skrydžių navigacijos specifikacijos ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(17)
Minimalūs navigacijos galimybių techniniai reikalavimai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Skrydžiai vieno turbininio variklio lėktuvu naktį arba IMC (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)	
Sraigatsparnių skrydžiai naudojantis naktinio matymo sistemomis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Sraigatsparnių keliamieji skrydžiai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Sraigatsparnių skubios medicinos pagalbos skrydžiai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Sraigatsparnių skrydžiai virš jūros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Keleivių salono įgulos narių mokymas ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
CC atestacijos pažymėjimo išdavimas ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
B tipo EFB taikomųjų programų naudojimas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)	
Kita ⁽²³⁾				

(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 registruotas vežėjo pavadinimas ir komercinis pavadinimas, jei skiriasi. Prieš komercinį pavadinimą įrašoma „Vykdantis veiklą kaip“.

(4) Skrydžių vykdymo specifikacijų išdavimo data (metai, mėnuo, diena) ir kompetentingos institucijos atstovo 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 atitinkamose skrydžių vykdymo specifikacijose turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį. Jei orlaivio modeliui taikomi ne visi specialieji patvirtinimai, orlaivio registracijos ženklus galima įrašyti į atitinkamo specialiojo patvirtinimo pastabų skiltį.

(7) Nurodomas kito tipo vežimas (pvz., greitosios medicinos pagalbos skrydžiai).

(8) Nurodoma geografinė teritorija (-os), kurioje leidžiama vykdyti skrydžius (pagal geografines koordinatas arba konkrečius maršrutus, skrydžio informacijos regioną, arba šalių ar regionų sienas).

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

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

(11) 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 (DA/H) pėdomis. Kiekvienai iš išvardytų artėjimo tūpti kategorijų skiriama po vieną eilutę.

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

(13) Langelį „netaikoma“ galima pažymėti tik jei orlaivio didžiausias skrydžio aukštis mažesnis už FL290.

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

(15) Taip pat galima nurodyti kilimo ir tūpimo slenksčio atstumą (jūrmylėmis) ir variklio tipą.

- (16) Nustatytų charakteristikų navigacija (PBN): kiekvienam kompleksinės PBN specialiajam patvirtinimui (pvz., RNP AR APCH) skiriama po vieną eilutę, o atitinkami apribojimai nurodomi skiltyse „Specifikacijos“ ir (arba) „Pastabos“. Konkretų RNP AR APCH procedūrų specialiuosius patvirtinimus galima nurodyti skrydžių vykdymo specifikacijose arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju atitinkamose skrydžių vykdymo specifikacijose turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį.
- (17) Nurodyti, ar konkretus patvirtinimas galioja tik tam tikriems kilimo ir tūpimo tako galams ir (arba) aerodromams.
- (18) Įrašyti konkretų sklandmenį arba variklių derinį.
- (19) Patvirtinimas rengti mokymo kursą ir egzaminus, kurį turi baigti ir kuriuos turi išlaikyti prašymo išduoti Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 V priede (CC dalyje) nurodytą keleivių salono įgulos nario atestacijos pažymėjimą teikėjai.
- (20) Patvirtinimas išduoti Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 V priede (CC dalyje) nurodytus keleivių salono įgulos narių atestacijos pažymėjimus.
- (21) Pateikiamas B tipo EFB taikomųjų programų sąrašas ir nuoroda į EFB aparatinę įrangą (nešiojamųjų EFB atveju). Tas sąrašas pateikiamas skrydžių vykdymo specifikacijose arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju atitinkamose skrydžių vykdymo specifikacijose turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį.
- (22) Asmens arba organizacijos, atsakingų už užtikrinimą, kad pagal Reglamentą (ES) Nr. 1321/2014 būtų nuolat išlaikomas orlaivio nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti, atitinkamai vardas ir pavardė arba pavadinimas.
- (23) Čia galima įrašyti kitus patvirtinimus ar duomenis, skiriant po vieną eilutę (arba kelias eilutes) vienam leidimui (pvz., trumpo tūpimo skrydžiai, status artėjimo tūpti skrydžiai, sraigtasparnių skrydžiai ir viešojo intereso vietą ir iš jos, sraigtasparnių skrydžiai virš ne tankiai apgyvendintame rajone esančios nepalankios aplinkos, sraigtasparnių skrydžiai be saugaus priverstinio tūpimo galimybės, skrydžiai didesniais posvyrio kampais, didžiausias atstumas nuo tinkamo aerodromo dviejų variklių lėktuvams be ETOPS patvirtinimo).

EASA 139 forma, 5 leidimas

III priedėlis

Specialiųjų patvirtinimų sąrašas

Nekomerciniai skrydžiai

Specialieji skrydžiai

(pagal patvirtinime nurodytas ir skrydžių vykdymo vadove arba piloto skrydžių vykdymo vadove pateiktas sąlygas)

Išduodančioji institucija ⁽¹⁾ :		
Specialiųjų patvirtinimų sąrašas ⁽²⁾ :		
Vežėjo pavadinimas:		
Data ⁽³⁾ :		
Parašas:		
Orlaivio modelis ir registracijos žymenys ⁽⁴⁾ :		
Specialiųjų skrydžių tipai (SPO), jei taikoma:		
<input type="checkbox"/> ⁽⁵⁾ ...		
Specialieji patvirtinimai ⁽⁶⁾ :	Specifikacija ⁽⁷⁾	Pastabos
...		
...		

...		
...		
<p>(1) Įrašomas pavadinimas ir kontaktinė informacija.</p> <p>(2) Įrašomas atitinkamas numeris.</p> <p>(3) Specialiųjų patvirtinimų suteikimo data (metai, mėnuo, diena) ir kompetentingos institucijos atstovo parašas.</p> <p>(4) Įrašomas orlaivio markės, modelio ir serijos arba pagrindinės serijos, jei serija ženklinama, ženklas pagal Komercinės aviacijos saugos grupės (CAST)/ICAO sistemą (pvz., „Boeing-737-3K2“ arba „Boeing-777-232“). CAST/ICAO taksonomija pateikta http://www.intlaviationstandards.org/. Registracijos ženklai išvardijami specialiųjų patvirtinimų sąraše arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju specialiųjų patvirtinimų sąraše turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį.</p> <p>(5) Nurodomas skrydžio tipas, pvz., žemės ūkio, statybos, fotografijos, tyrimo, stebėjimo ir patruliavimo, reklamos ore, su technine priežiūra susiję bandomieji skrydžiai.</p> <p>(6) Šioje skiltyje išvardijami visi patvirtinti skrydžiai, pvz., pavojingųjų krovinių vežimo, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.</p> <p>(7) Šioje skiltyje išvardijami kiekvieno patvirtinimo liberaliausieji kriterijai, pvz., CAT II apsisprendimo aukštis ir mažiausiai RVR.</p>		

EASA 140 FORMA, 2 leidimas

IV priedėlis

DIDELĖS RIZIKOS KOMERCINIŲ SPECIALIŲJŲ SKRYDŽIŲ LEIDIMAS	
Išduodančioji institucija: ⁽¹⁾	
Leidimo Nr.: ⁽²⁾	
Vežėjo pavadinimas: ⁽³⁾	
Vežėjo adresas: ⁽⁴⁾	
Telefonas: ⁽⁵⁾	
Faksas:	
E. paštas:	
Orlaivio modelis ir registracijos žymenys: ⁽⁶⁾	
Leidžiami specialieji skrydžiai: ⁽⁷⁾	
Zona arba skrydžių erdvės dalis, kurioje leidžiama vykdyti skrydžius: ⁽⁸⁾	
Specialieji apribojimai: ⁽⁹⁾	
Patvirtinama, kad _____ leidžiama vykdyti didelės rizikos komercinių (-ius) specialiųjų (-iuosius) skrydžių (-džius) pagal šį leidimą, standartinės vežėjo veiklos procedūras, Reglamento (ES) 2018/1139 V priedą ir jo deleguotuosius bei įgyvendinimo aktus.	
Išdavimo data ⁽¹⁰⁾ :	Vardas, pavardė ir parašas ⁽¹¹⁾ : Pareigos:
<p>(1) Kompetentingos institucijos pavadinimas ir kontaktiniai duomenys.</p> <p>(2) Įrašomas atitinkamas leidimo numeris.</p> <p>(3) Įrašomas registruotas vežėjo pavadinimas ir komercinis pavadinimas, jei skiriasi. Prieš komercinį pavadinimą įrašoma „Vykdantis veiklą kaip“.</p> <p>(4) Pagrindinės vežėjo verslo vietos adresas.</p> <p>(5) Pagrindinės vežėjo verslo vietos telefono ir fakso numeriai su šalies kodu. Nurodomas e. pašto adresas, jei yra.</p>	

- (6) Įrašomas orlaivio markės, modelio ir serijos arba pagrindinės serijos, jei serija ženklinama, ženklas pagal Komerčinės aviacijos saugos grupės (CAST)/ICAO sistemą (pvz., „Boeing-737-3K2“ arba „Boeing-777-232“). CAST/ICAO taksonomija pateikta <http://www.intlaviationstandards.org>. Registracijos ženklai išvardijami specialiųjų patvirtinimų sąraše arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju specialiųjų patvirtinimų sąraše turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį.
- (7) Nurodomas skrydžio tipas, pvz., žemės ūkio, statybos, fotografijos, tyrimo, stebėjimo ir patruliavimo, reklamos ore, su technine priežiūra susiję bandomieji skrydžiai.
- (8) Nurodoma geografinė teritorija (-os), kurioje leidžiama vykdyti skrydžius (pagal geografines koordinates arba skrydžio informacijos regioną, arba šalių ar regionų sienas).
- (9) Taikomų specialiųjų apribojimų sąrašas (pvz., tik VFR, tik dieną ir kt.).
- (10) Leidimo išdavimo data (metai, mėnuo, diena).
- (11) Kompetentingos institucijos atstovo pareigos, vardas, pavardė ir parašas. Be to, leidime gali būti dedamas oficialus antspaudas.

EASA 151 FORMA, 2 leidimas“;

n) V ir VI priedėliai išbraukiami.

3) III priedas (ORO dalis) iš dalies keičiamas taip:

a) ORO.GEN.110 dalies h punktas pakeičiamas taip:

„h) Vežėjas, siekdamas užtikrinti, kad būtų laikomasi skrydžių vykdymo vadove nurodytų skrydžių vykdymo procedūrų, sukuria kiekvieno tipo orlaivio kontrolinį sąrašą, kuriuo įgulos nariai naudosis visais skrydžio etapais įprastomis, neįprastomis ir avarinėmis sąlygomis. Rengiant kontrolinius sąrašus ir jais naudojantis laikomasi žmoniškojo veiksnio principų ir atsižvelgiama į naujausius aktualius projekto patvirtinimo turėtojo dokumentus.“;

b) ORO.GEN.135 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Vežėjo pažymėjimas galioja, jei įvykdytos visos šios sąlygos:

1. vežėjas tebevykdo atitinkamus Reglamento (ES) 2018/1139 ir jo deleguotųjų bei įgyvendinimo aktų reikalavimus, atsižvelgdamas į šio priedo ORO.GEN.150 dalyje nurodytas su pažeidimais susijusių veiksmų įgyvendinimo nuostatas;
2. kompetentingai institucijai vežėjas suteikia šio priedo ORO.GEN.140 dalyje apibrėžtą prieigą, kad būtų galima nustatyti, ar ir toliau laikomasi atitinkamų Reglamento (ES) 2018/1139 ir jo deleguotųjų bei įgyvendinimo aktų reikalavimų;
3. pažymėjimo nebuvo atsisakyta ir jis nebuvo atšauktas.“;

c) ORO.GEN.140 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Kad būtų galima nustatyti, ar laikomasi atitinkamų Reglamento (ES) 2018/1139 ir jo deleguotųjų bei įgyvendinimo aktų reikalavimų, vežėjas visuomet suteikia prieigą prie bet kurio įrenginio, orlaivio, dokumento, įrašų, duomenų, tvarkos arba bet kurių kitų su jo sutartine arba nesutartine veikla, kuriai taikoma sertifikavimo, SPO leidimo ar deklaravimo prievolė, susijusių dokumentų kiekvienam asmeniui, kurį įgalioja viena iš šių institucijų:

1. šio reglamento III priedo ORO.GEN.105 dalyje apibrėžta kompetentinga institucija;
2. pagal šio reglamento II priedo ARO.GEN.300 dalies d punkto, ARO.GEN.300 dalies e punkto arba RAMP skyriaus nuostatas veikianti institucija.“;

d) ORO.GEN.160 dalis iš dalies keičiama taip:

i) a punktas pakeičiamas taip:

„a) Vežėjas kompetentingai institucijai ir bet kuriai kitai organizacijai, kurią informuoti reikalauja vežėjo valstybė, praneša apie kiekvieną avariją, pavojingą incidentą ar įvykį, apibrėžtus Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 996/2010 (*) ir Reglamente (ES) Nr. 376/2014.

(*) 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).“;

ii) c punktas pakeičiamas taip:

„c) Nepažeidžiant Reglamento (ES) Nr. 996/2010 ir Reglamento (ES) Nr. 376/2014, a ir b punktuose nurodyti pranešimai pateikiami kompetentingos institucijos nustatyta forma ir būdu; juose pateikiama visa susijusi informacija apie vežėjui žinomas aplinkybes.“;

e) ORO.GEN.205 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Sudarydamas sutartį dėl bet kurios paslaugos ar produkto, sudarančio (-ios) jo veiklos dalį, arba juos pirkdamas vežėjas užtikrina visus šiuos dalykus:

1. kad paslaugos arba produktai, dėl kurių sudaroma sutartis arba kurie perkami, atitiktų taikomus reikalavimus;
2. kad į visus su paslaugomis arba produktais, dėl kurių sudaroma sutartis arba kurie perkami, susijusius pavojus aviacijos saugai būtų atsižvelgta vežėjo valdymo sistemoje.“;

f) GEN skyrius papildomas 3 skirsniu:

„3 skirsnis

Papildomi organizaciniai reikalavimai

ORO.GEN.310 AOC išvardytų orlaivių naudojimas nekomerciniams ir specialiesiems skrydžiams

a) Vežėjo AOC įrašytas orlaivis gali likti įtraukas į AOC, jei jis naudojamas bet kuriomis iš šių aplinkybių:

1. jį naudoja pats AOC turėtojas specialiesiems skrydžiams pagal VIII priedą (SPO dalį);
2. jį naudoja kiti vežėjai nekomerciniams skrydžiams varikliu varomais orlaiviais arba specialiesiems skrydžiams, vykdomiems pagal VI priedą (NCC dalį), VII priedą (NCO dalį) arba VIII priedą (SPO dalį), su sąlyga, kad orlaivis naudojamas ne ilgesnį kaip 30 dienų nenutrūkstamą laikotarpį.

b) Kai orlaivis naudojamas pagal a punkto 2 papunktį, orlaivį teikiantis AOC turėtojas ir orlaivį naudojantis vežėjas nustato procedūrą, kuria:

1. aiškiai nustatoma, kuris vežėjas atsakingas už vadovavimą kiekvienam skrydžiui, ir apibūdinama, kaip vadovavimą skrydžiams vienas vežėjas perduoda kitam;
2. apibūdinama perdavimo procedūra, pagal kurią orlaivis grąžinamas AOC turėtojui.

Ta procedūra įtraukiama į kiekvieno vežėjo skrydžių vykdymo vadovą arba į AOC turėtojo ir orlaivį naudojančio vežėjo sutartį pagal a punkto 2 papunktį. AOC turėtojas nustato tokios sutarties šabloną. Tokios sutartys registruojamos pagal ORO.GEN.220 dalį.

AOC turėtojas ir pagal a punkto 2 papunktį orlaivį naudojantis vežėjas užtikrina, kad apie procedūrą būtų informuoti atitinkami darbuotojai.

- c) AOC turėtojas b punkte nurodytos procedūros aprašą pateikia iš anksto tvirtinti kompetentingai institucijai.
- AOC turėtojas su kompetentinga institucija susitaria dėl informacijos apie vadovavimo skrydžiams perdavimus pagal ORO.GEN.130 dalies c punktą perdavimo priemonių ir dažnumo.
- d) Pagal a punktą naudojamo orlaivio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti pagal Reglamentą (ES) Nr. 1321/2014 užtikrina organizacija, atsakinga už į AOC įtraukto orlaivio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti.
- e) AOC turėtojas, teikiantis orlaivį pagal a punktą:
1. savo skrydžių vykdymo vadove nurodo teikiamų orlaivių registravimo ženklus ir tais orlaiviais vykdomų skrydžių tipus;
 2. kol orlaivis nebus grąžintas AOC turėtojui, jis nuolat informuojamas, kuris vežėjas kiekvienu momentu vadovauja skrydžiams, ir registruoja tą informaciją;
 3. užtikrina, kad jo pavojingumo nustatymo, rizikos vertinimo ir mažinimo priemonėmis būtų atsižvelgta į visus tais orlaiviais vykdomus skrydžius.
- f) Vykdydamas skrydžius pagal VI priedą (NCC dalį) ir VIII priedą (SPO dalį), vežėjas, naudojantis orlaivį pagal a punktą, užtikrina visus šiuos dalykus:
1. kad kiekvienas skrydis, vykdomas jam vadovaujant, būtų užregistruotas orlaivio techninių įrašų žurnalo sistemoje;
 2. kad nebūtų daroma orlaivio sistemų arba konfigūracijos pakeitimų;
 3. kad apie kiekvieną trūkumą arba techninį gedimą, įvykusį jam vadovaujant skrydžiui, būtų pranešta AOC turėtojo nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinančiai organizacijai;
 4. kad AOC turėtojas gautų kiekvienos įvykio ataskaitos, susijusios su orlaiviu vykdomais skrydžiais ir parengtos pagal Reglamentą (ES) Nr. 376/2014 ir Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2015/1018 (*), kopiją.

(*) 2015 m. birželio 29 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1018, kuriuo nustatomas civilinės aviacijos įvykių, apie kuriuos privaloma pranešti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 376/2014, klasifikacinis sąrašas (OL L 163, 2015 6 30, p. 1).“;

- g) ORO.AOC.110 dalies c punktas pakeičiamas taip:

„Išsinuomojimas pagal nuomos su įgula sutartį

- c) Prašymo patvirtinti galimybę pagal nuomos su įgula sutartį išsinuomoti trečiosios šalies vežėjo orlaivį teikėjas kompetentingai institucijai įrodo visus šiuos dalykus:
1. kad trečiosios šalies vežėjas turi galiojantį AOC, išduotą pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 6 priedą;
 2. kad su nepertraukiamuoju tinkamumu skraidyti ir skrydžių vykdymu susiję trečiosios šalies vežėjo saugos standartai yra lygiaverčiai taikomiems Reglamentu (ES) Nr. 1321/2014 ir šiuo reglamentu nustatytiems reikalavimams;
 3. kad orlaivis turi standartinį CofA, išduotą pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 8 priedą.“;

- h) ORO.AOC.125 dalis pakeičiama taip:

„ORO.AOC.125 AOC turėtojo vykdomi nekomerciniai skrydžiai į jo AOC įtrauktais orlaiviais

- a) AOC turėtojas gali vykdyti nekomercinius skrydžius pagal VI priedą (NCC dalį) arba VII priedą (NCO dalį) į jo AOC skrydžių vykdymo specifikacijas arba į jo skrydžių vykdymo vadovą įtrauktais orlaiviais su sąlyga, kad AOC turėtojas tokius skrydžius yra išsamiai aprašęs skrydžių vykdymo vadove, įskaitant šiuos dalykus:
1. taikomų reikalavimų nurodymą;

2. aiškų visų veiklos procedūrų, taikomų vykdant komercinius ir nekomercinius skrydžius, skirtumų aprašymą;
 3. užtikrinimo, kad visi skrydžius vykdančios darbuotojai būtų visiškai susipažinę su atitinkama tvarka, priemonės.
- b) AOC turėtojas laikosi:
1. VIII priedo (SPO dalies) reikalavimų vykdydamas su technine priežiūra susijusius bandomuosius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais;
 2. VII priedo (NCO dalies) reikalavimų vykdydamas su technine priežiūra susijusius bandomuosius skrydžius orlaiviais, kurie nėra sudėtingi varikliu varomi orlaiviai.
- c) Nereikalaujama, kad AOC turėtojas, vykdamas a ir b punktuose nurodytus skrydžius, pateiktų deklaraciją pagal šį priedą.
- d) Savo skrydžių vykdymo vadove nurodytą skrydžio tipą AOC turėtojas nurodo su skrydžiu susijusiuose dokumentuose (operatyviniame skrydžio plane, krovinio važtaraštyje ir kituose lygiaverčiuose dokumentuose).“;
- i) ORO.AOC.135 dalies a punktas pakeičiamas taip:
- „a) Pagal ORO.GEN.210 dalies b punktą vežėjas paskiria darbuotojus, atsakingus už šių sričių valdymą ir priežiūrą:
1. skrydžių;
 2. įgulos narių mokymo;
 3. ant žemės atliekamų operacijų;
 4. nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti arba nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymo sutarties pagal Reglamentą (ES) Nr. 1321/2014, jei tokia sutartis sudaryta.“;
- j) ORO.SPO.100 dalies c punktas pakeičiamas taip:
- „c) Komercinius specialiuosius skrydžius vykdamas vežėjas turi gauti išankstinę kompetentingos institucijos patvirtinimą ir laikytis toliau nurodytų sąlygų:
1. jei nuomojasi trečiosios šalies vežėjo orlaivį su įgula, užtikrina:
 - i) kad su nepertraukiamuoju tinkamumu skraidyti ir skrydžių vykdymu susiję trečiosios šalies vežėjo saugos standartai yra lygiaverčiai taikomiems Reglamentu (ES) Nr. 1321/2014 (*) ir šiuo reglamentu nustatytiems reikalavimams;
 - ii) kad trečiosios šalies vežėjo orlaivis turi standartinį CofA, išduotą pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 8 priedą;
 - iii) kad nuomos su įgula trukmė neviršytų septynių mėnesių bet kuriuo nenutrūkstamu 12 mėnesių laikotarpiu;
 2. jei nuomojasi trečiojoje šalyje registruotą orlaivį be įgulos, užtikrina:
 - i) kad yra nustatytas skrydžių vykdymo poreikis, kurio negalima patenkinti išsinuomojant Sąjungoje registruotą orlaivį;
 - ii) kad nuomos be įgulos trukmė neviršytų septynių mėnesių bet kuriuo nenutrūkstamu 12 mėnesių laikotarpiu;
 - iii) kad su nepertraukiamuoju tinkamumu skraidyti susiję trečiosios šalies orlaivio saugos standartai yra lygiaverčiai taikomiems Reglamentu (ES) Nr. 1321/2014 ir šiuo reglamentu nustatytiems reikalavimams;
 - iv) kad orlaivis įrengtas pagal VIII priedą (SPO dalį).
- (*) 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 362, 2014 12 17, p. 1).“;
- k) ORO.CC.100 dalis pakeičiama taip:
- „ORO.CC.100 Keleivių salono įgulos narių skaičius ir sudėtis**
- a) Vykdamas skrydį orlaiviu, kuriuo didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 19 krėslų, kai vežamas bent vienas keleivis, paskiriamas bent vienas keleivių salono įgulos narys.

- b) Kad būtų laikomasi a punkto, mažiausias keleivių salono įgulos narių skaičius turi atitikti didžiausią iš šių skaičių:
1. keleivių salono įgulos narių skaičių, vežėjo taikomai orlaivio keleivių salono konfigūracijai nustatytą sertifikuojant orlaivį pagal taikomas sertifikavimo specifikacijas;
 2. jei 1 papunktyje nurodytas skaičius nenustatytas, keleivių salono įgulos narių skaičių, nustatytą sertifikuojant pagal didžiausią sertifikuotą keleivių salono krėslų konfigūraciją, atėmus iš to skaičiaus po 1 kiekvienai iki maksimalios sertifikuotos konfigūracijos trūkstamai 50-iai keleivių krėslų;
 3. vieną keleivių salono įgulos narį kiekvienai 50-iai keleivių krėslų (arba to skaičiaus daliai), įrengtų tame pačiame orlaivio, kuris bus naudojamas, denyje.
- c) Skrydžiams, kuriuose keleivių salono įgulą sudaro daugiau kaip vienas narys, vežėjas paskiria vieną įgulos vadui arba orlaivio vadui atskaitingą keleivių salono įgulos narį.
- d) Nukrypstant nuo a punkto, nekomerciniai skrydžiai orlaiviu, kurio didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 19 krėslų, gali būti vykdomi be pareigas einančių keleivių salono įgulos narių, jei tai iš anksto patvirtina kompetentinga institucija. Norėdamas gauti patvirtinimą, vežėjas užtikrina, kad būtų įvykdytos visos šios sąlygos:
1. orlaivyje yra ne daugiau kaip 19 keleivių;
 2. vežėjas yra parengęs to skrydžio vykdymo tvarką.“
- l) ORO.CC.205 dalis pakeičiama taip:

„ORO.CC.205 Keleivių salono įgulos narių skaičiaus sumažinimas per ant žemės atliekamas operacijas ir nenumatytomis aplinkybėmis

- a) Jei orlaivyje yra keleivių, keleivių salone turi būti bent mažiausias pagal ORO.CC.100 dalį reikalaujamas pasirengusių veikti keleivių salono įgulos narių skaičius.
- b) Nukrypstant nuo a punkto, mažiausias keleivių salono įgulos narių skaičius gali būti sumažintas bet kuriuo iš šių atvejų:
1. per įprastas ant žemės atliekamas operacijas, kai neatliekamas degalų papildymas arba išleidimas orlaiviui esant savo stovėjimo vietoje;
 2. nenumatytomis aplinkybėmis, jei sumažėja vežamų keleivių skaičius. Šiuo atveju po skrydžio kompetentingai institucijai pateikiama ataskaita;
 3. siekiant užtikrinti galimybę pailsėti skrydžio kreiserinio etapo metu, pagal ORO.FTL.205 dalies e punktą arba taikant vežėjo įgyvendintą nuovargio mažinimo priemonę.
- c) Taikant b punkto 1 ir 2 papunkčius, vežėjo skrydžių vykdymo vadove nustatyta tvarka turi užtikrinti, kad:
1. su mažesne keleivių salono įgula būtų pasiektas lygiavertis saugos lygis, ypač evakuojant keleivius;
 2. nepaisant mažesnio keleivių salono įgulos narių skaičiaus, pagal ORO.CC.200 dalį būtų paskirtas vyresnysis keleivių salono įgulos narys;
 3. kiekvienai 50-iai keleivių (arba to skaičiaus daliai), esančių tame pačiame orlaivio denyje, būtinas bent vienas keleivių salono įgulos narys;
 4. jei tai įprastos ant žemės atliekamos operacijos, kai orlaivyje turi būti daugiau kaip vienas keleivių salono įgulos narys, pagal 3 papunktį nustatytas skaičius padidinimas vienu keleivių salono įgulos nariu kiekvienai grindų lygyje esančių avarinių išėjimų porai.
- d) Taikant b punkto 3 papunktį, vežėjas:
1. atlieka rizikos vertinimą, kad nustatytų keleivių salono įgulos narių, kurie skrydžio kreiserinio etapo metu visą laiką turi būti pasirengę veikti, skaičių;
 2. nustato sumažėjusio įgulos narių, kurie skrydžio kreiserinio etapo metu yra pasirengę veikti, skaičiaus poveikio mažinimo priemones;

3. skrydžių vykdymo vadove nustato konkrečią tvarką, įskaitant vyresniojo keleivių salono įgulos nario poilsio skrydžio metu tvarką, kuri užtikrintų, kad keleiviai visuomet būtų tinkamai aptarnaujami ir visos neįprastos ir avarinės situacijos efektyviai valdomos;
4. skrydžio laiko specifikacijos schemeje pagal ORO.FTL.125 dalį nustato sąlygas, kuriomis keleivių salono įgulos nariams galima ilsėtis skrydžio metu.“;

m) I priedėlis pakeičiamas taip:

„I priedėlis

DEKLARACIJA					
pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 965/2012 dėl orlaivių naudojimo skrydžiams					
Vežėjas					
Pavadinimas:					
Vežėjo pagrindinė verslo vieta arba, jei vežėjas pagrindinės verslo vietos neturi, jo įsisteigimo arba buvimo vieta, ir vieta, iš kurios vadovaujama skrydžiams:					
Atsakingo vadovo vardas, pavardė ir duomenys ryšiams					
Orlaivio naudojimas skrydžiams					
Naudojimo pradžios data arba pakeitimo taikymo data:					
Informacija apie orlaivį, naudojamą ir nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinančią organizaciją ⁽¹⁾ :					
Orlaivio MSN	Orlaivio tipas	Orlaivio registracijos numeris ⁽²⁾	Pagrindinė bazė	Skrydžių tipas (-ai) ⁽³⁾	Organizacija, atsakinga už orlaivio nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymą ⁽⁴⁾
Kai taikoma, išsamūs turimų patvirtinimų duomenys (pridedamas specialiųjų patvirtinimų, įskaitant, jei taikoma, trečiosios šalies išduotus specialiuosius patvirtinimus, sąrašas).					
Kai taikoma, išsamūs turimo leidimo vykdyti specialiuosius skrydžius duomenys (pridedami leidimai, jei yra)					
Kai taikoma, alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių sąrašas su nuorodomis į susijusias priimtinas atitikties užtikrinimo priemones, kurios jomis pakeičiamos (pridedamos alternatyvios atitikties užtikrinimo priemonės).					
Pareiškimai					
<input type="checkbox"/> Vežėjas laikosi ir toliau laikysis esminių reikalavimų, nustatytų Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139 V priede, ir Reglamento (ES) Nr. 965/2012 reikalavimų.					
<input type="checkbox"/> Valdymo sistemos dokumentai, įskaitant skrydžių vykdymo vadovą, atitinka Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo (ORO dalies), V priedo (SPA dalies), VI priedo (NCC dalies) arba VIII priedo (SPO dalies) reikalavimus, ir visi skrydžiai bus vykdomi laikantis skrydžių vykdymo vadovo nuostatų, kaip reikalaujama to reglamento III priedo ORO.GEN.110 dalies b punkte.					

<input type="checkbox"/> Visi naudojami orlaiviai turi galiojantį tinkamumo skraidyti pažymėjimą pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 748/2012 arba atitinka konkrečius tinkamumo skraidyti reikalavimus, taikomus trečiojoje šalyje registruotam orlaiviui, naudojamam pagal nuomos sutartį.
<input type="checkbox"/> Visi skrydžio įgulos nariai turi licenciją pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą, kaip reikalaujama Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo ORO.FC.100 dalies c punkte, ir, kai taikoma, keleivių salono įgulos nariai yra išmokyti pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo CC skyrių.
<input type="checkbox"/> (Jei taikoma) Vežėjas yra užtikrinęs ir įrodęs atitiktį pripažintam pramonės standartui. Nuoroda į standartą: Sertifikavimo įstaiga: Paskutinio atitikties reikalavimams audito data:
<input type="checkbox"/> Vežėjas kompetentingai institucijai praneš apie pasikeitusias aplinkybes, nuo kurių priklauso šia deklaracija kompetentingai institucijai deklaruojamas Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo esminių reikalavimų ir Reglamento (ES) 965/2012 reikalavimų laikymasis, taip pat apie visus pokyčius, susijusius su informacija ir alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių sąrašais, įrašytais į šią deklaraciją arba pridėtais prie jos, kaip reikalaujama Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo ORO.GEN.120 dalies a punkte.
<input type="checkbox"/> Vežėjas patvirtina, kad šioje deklaracijoje pateikta informacija yra teisinga.
Data, atsakingo vadovo vardas, pavardė ir parašas
<p>(¹) Jei deklaracijos laukelyje nepakanka vietos informacijai pateikti, ją galima pateikti atskirame priede. Priede turi būti data ir parašas.</p> <p>(²) Jei orlaivį yra užregistravęs ir AOC turėtojas, nurodyti AOC turėtojo AOC numerį.</p> <p>(³) „Skrydžių tipas (-ai)“ reiškia orlaiviu vykdomų skrydžių tipą, pvz., nekomerciniai skrydžiai arba specialieji skrydžiai, kaip antai aerofotografavimo, reklamos ore, žiniasklaidos, televizijos ar kino veiklos, parašiutininkų skraidinimo, šuolių su uždelstiniu parašiu išskleidimu skrydžiai, su technine priežiūra susiję bandomieji skrydžiai.</p> <p>(⁴) Informacijoje apie organizaciją, atsakingą už nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimą, nurodomas organizacijos pavadinimas, adresas ir patvirtinimo numeris.“;</p>

(4) IV priedas (CAT dalis) iš dalies keičiamas taip:

a) CAT.GEN.MPA.105 dalis iš dalies keičiama taip:

i) a punktas iš dalies keičiamas taip:

— 12 ir 13 papunkčiai pakeičiami taip:

„12. užtikrina, kad būtų atlikta patikra prieš skrydį, laikantis Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedo (M dalies) reikalavimų;

13. įsitikina, kad reikiama avarinė įranga yra lengvai prieinama, kad ją būtų galima iškart naudoti;“;

— pridedamas 14 papunktis:

„14. baigęs skrydį orlaivio techninių įrašų žurnale arba kelionės žurnale užregistruoja naudojimo duomenis ir visus žinomus ar įtariamus orlaivio defektus, kad būtų užtikrinta nuolatinė skrydžių sauga.“;

ii) pridedamas e punktas:

„e) Orlaivio vadas nedelsdamas praneša atitinkamam oro eismo paslaugų (ATS) skyriui apie bet kokias pastebėtas pavojingas meteorologines arba skrydžio sąlygas, galinčias turėti įtakos kitų orlaivių saugai.“;

- b) CAT.GEN.MPA.150 dalis pakeičiama taip:

„CAT.GEN.MPA.150 Priverstinis tūpimas ant vandens. Lėktuvai

Vežėjas lėktuvą, kurio keleivių krėslų konfigūracija viršija 30, skrydžiams virš vandens, kai nuotolis nuo avariniam tūpimui tinkančios sausumos yra didesnis kaip 120 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu arba 400 jūrmylių (priklausomai nuo to, kuris atstumas yra mažesnis), naudoja tik jei lėktuvas atitinka priverstinio tūpimo ant vandens reikalavimus, nustatytus taikomoje sertifikavimo specifikacijoje ar specifikacijose.“;

- c) CAT.GEN.MPA.180 dalies a punkto 10 papunktis pakeičiamas taip:

„10. orlaivio techninių įrašų žurnalą pagal Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedą (M dali)“;

- d) CAT.GEN.MPA.210 dalis pakeičiama taip:

„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 2023 m. sausio 1 d. arba vėliau;
2. visuose didesnės nei 45 500 kg MCTOM lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2023 m. sausio 1 d. arba vėliau.“;

- e) CAT.OP.MPA.170 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) būtų pateikiamos saugos instruktažo kortelės, kuriose piešiniais paaiškinama, kaip veikia saugos ir avarinė įranga, ir nurodyti avariniai išėjimai, kuriais keleiviams gali prireikti pasinaudoti.“;

- f) CAT.OP.MPA.320 dalis pakeičiama taip:

„CAT.OP.MPA.320 Lėktuvų kategorijos

- a) Lėktuvų kategorijos nustatomos pagal oro greitį ties slenkščiu (V_{AT}), kuris lygus smukos greičiui (V_{SO}), padaugintam iš 1,3, arba vieno g (sunkio jėgos) smukos greičiui (V_{S1g}), padaugintam iš 1,23, kai tūpimo konfigūracija yra didžiausiosios sertifikuotos tūpimo masės. Jei turimos abi – V_{SO} ir V_{S1g} – vertės, naudojama didesnioji gauta V_{AT} vertė.

- b) Taikomos lėktuvų kategorijos, nurodytos toliau esančioje lentelėje.

1 lentelė. Lėktuvų kategorijos pagal V_{AT} vertes

Lėktuvo kategorija	V_{AT}
A	Mažiau kaip 91 mazgas
B	Nuo 91 iki 120 mazgų
C	Nuo 121 iki 140 mazgų
D	Nuo 141 iki 165 mazgų
E	Nuo 166 iki 210 mazgų

- c) Tūpimo konfigūracija, į kurią turi būti atsižvelgta, nurodoma skrydžių vykdymo vadove.

- d) Vežėjas nustatydamas V_{AT} gali taikyti mažesnę tūpimo masę, jei ją patvirtina kompetentinga institucija. Tokia mažesnė tūpimo masė turi būti nuolatinė vertė, nepriklausanti nuo kintančių kasdienių skrydžių sąlygų.“;

- g) CAT.IDE.A.100 dalies b punktas pakeičiamas taip:
- „b) Prietaisai ir įranga, kurių nereikalaujama pagal šį priedą (CAT dalį), taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdant skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:
1. šių prietaisų, įrangos ar reikmenų teikiama informacija skrydžio įgulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitikti Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio priedo CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 bei CAT.IDE.A.345 dalių reikalavimams;
 2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi paveikti lėktuvo tinkamumo skraidyti.“;
- h) CAT.IDE.A.105 dalies b punktas pakeičiamas taip:
- „b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis lėktuvu laikantis pagrindinio Minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų pagal III priedo ORO.MLR.105 dalies j punktą.“;
- i) CAT.IDE.A.125 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) a punkto 1 papunkčio iii papunktis pakeičiamas taip:
- „iii) barometrinio aukščio;“;
- ii) b punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:
- „1. barometrinio aukščio;“;
- j) CAT.IDE.A.130 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) b punktas pakeičiamas taip:
- „b) Dvi barometrinio aukščio matavimo ir rodymo priemonės.“;
- ii) h punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:
- „1. barometrinio aukščio;“;
- k) CAT.IDE.A.205 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:
- „3. jei tai lėktuvai, kurių MCTOM ne didesnė kaip 5 700 kg ir MOPSC ne daugiau kaip devyni krėsiai, o pirmas individualus CofA išduotas 2015 m. balandžio 8 d. arba vėliau – saugos diržas su viršutinės liemens dalies suvaržymo sistema kiekviename keleivio krėsle ir sulaikomieji diržai kiekvienoje miegamojoje vietoje;“;
- ii) b punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:
- „3. skrydžio įgulos narių krėsluose ir kiekviename krėsle šalia piloto krėslo turėti vieną iš šių dalykų:
- i) du perpetinius diržus ir saugos diržą, kuri galima naudoti atskirai;
 - ii) įstrižą perpetinį diržą ir saugos diržą, kuri galima naudoti atskirai, lėktuvuose:
- A) kurių MCTOM yra ne didesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC ne daugiau kaip devyni krėsiai ir kurie atitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytas dinamines avarinio tūpimo sąlygas;
 - B) kurių MCTOM yra ne didesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC ne daugiau kaip devyni krėsiai ir kurie neatitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytų dinaminų avarinio tūpimo sąlygų, o jų pirmas individualus CofA išduotas iki 2014 m. spalio 28 d.;
 - C) sertifikuotuose pagal CS-VLA arba lygiavertį ir CS-LSA arba lygiavertį.“;
- l) CAT.IDE.A.245 dalies d punktas pakeičiamas taip:
- „d) Lėktuvuose įrengiama papildoma nešiojamoji PBE, esanti šalia CAT.IDE.A.250 dalies b ir c punktuose nurodyto rankinio gesintuvo arba šalia įėjimo į krovinių skyrių, jei rankinis gesintuvas yra krovinių skyriuje.“;

m) CAT.IDE.A.275 dalies c ir d punktai pakeičiami taip:

- „c) Lėktuvuose, kurių MOPSC ne daugiau kaip 19 krėslų ir kurių tipo pažymėjimas išduotas pagal Agentūros sertifikavimo specifikaciją, a punkte nurodytoje avarinio apšvietimo sistemoje turi būti b punkto 1, 2 ir 3 papunkčiuose nurodyta įranga.
- d) Lėktuvuose, kurių MOPSC ne daugiau kaip 19 krėslų ir kurie nėra sertifikuoti pagal Agentūros sertifikavimo specifikaciją, a punkte nurodytoje avarinio apšvietimo sistemoje turi būti b punkto 1 papunktyje nurodyta įranga.“;

n) CAT.IDE.A.285 dalies c punktas pakeičiamas taip:

„c) Vandens lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens, turi būti:

- (1) jūrinis inkaras ir kita įranga, užtikrinanti galimybę švartuotis, prisitvirtinti inkaru ar manevruoti vandenyje, atitinkanti vandens lėktuvo dydį, masę ir valdymo charakteristikas;
- (2) jei taikoma, įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus Tarptautinėse laivų susidūrimo jūroje prevencijos taisyklėse.“;

o) CAT.IDE.A.345 dalies c punktas pakeičiamas taip:

„c) Nepaisant b punkto, lėktuvuose, naudojamuose trumpiems vežimo skrydžiams Šiaurės Atlanto aukštojoje (NAT HLA) oro erdvėje ir nekertančiuose Šiaurės Atlanto, įrengiama bent viena tolimojo ryšio sistema, jei atitinkamai oro erdvei yra paskelbtų alternatyvių ryšio procedūrų.“;

p) CAT.IDE.H.100 dalis iš dalies keičiama taip:

i) a punktas pakeičiamas taip:

„a) Šiame skyriuje reikalaujami prietaisai ir įranga tvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, išskyrus šiuos elementus:

1. atskirus nešiojamuosius žiburius;
2. tikslaus laiko prietaisą;
3. schemų laikiklį;
4. pirmosios pagalbos vaistinėlę;
5. megafonus;
6. gelbėjimosi ir signalinę įrangą;
7. plūdriuosius inkarus ir švartavimo įrangą;
8. vaikų saugos priemones.“;

ii) b punktas pakeičiamas taip:

„b) Prietaisai ir įranga, kurių nereikalaujama pagal šį priedą (CAT dalį), taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdamas skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų, įrangos ar reikmenų teikiama informacija skrydžio įgulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitikti Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio priedo CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 bei CAT.IDE.H.345 dalių reikalavimams;
2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi paveikti sraigtasparnio tinkamumo skraidyti.“;

q) CAT.IDE.H.105 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis sraigtasparniu laikantis MMEL apribojimų pagal III priedo ORO.MLR.105 dalies j punktą.“;

- r) CAT.IDE.H.125 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) a punkto 1 papunkčio iii papunktis pakeičiamas taip:
„iii) barometrinio aukščio;“;
 - ii) b punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:
„1. barometrinio aukščio;“;
- s) CAT.IDE.H.130 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) b punktas pakeičiamas taip:
„b) Dvi barometrinio aukščio matavimo ir rodymo priemonės. Kai tai vienintelio piloto skrydžiai pagal VFR naktį, vienas barometrinis aukščiamatis gali būti pakeistas radijo aukščiamatė.“;
 - ii) h punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:
„1. barometrinio aukščio;“;
- t) CAT.IDE.H.315 dalies a punktas pakeičiamas taip:
- „a) jūrinis inkaras ir kita įranga, užtikrinanti galimybę švartuotis, prisitvirtinti inkaru ar manevruoti vandenyje, atitinkanti sraigtasparnio dydį, masę ir valdymo charakteristikas, ir“;
- u) CAT.IDE.H.320 dalis pakeičiama taip:

„CAT.IDE.H.320 Visi sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens. Priverstinis tūpimas ant vandens

- a) Sraigtasparniai, kuriais vykdomos 1 arba 2 klasės operacijos, naudojami skrydžiams virš vandens nepalankioje aplinkoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, projektuojami tūpti ant vandens arba jų priverstinis tūpimas ant vandens sertifikuojamas pagal atitinkamą sertifikavimo specifikaciją.
 - b) Sraigtasparniai projektuojami tūpti ant vandens arba jų priverstinis tūpimas ant vandens sertifikuojamas pagal atitinkamą sertifikavimo specifikaciją, arba juose įrengiama avarinė plūduriavimo įranga, kai jais skrydžiai vykdomi:
 - 1. kaip 1 arba 2 klasės operacijos virš vandens palankioje aplinkoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu;
 - 2. kaip 2 klasės operacijos, kai kylama nuo vandens ir tupiama ant jo, išskyrus sraigtasparnių avarinių medicinos tarnybų (HEMS) skrydžius, kai poveikiui HEMS skrydžių erdvės dalyje, esančioje tankiai apgyvendintame rajone, sumažinti tupiama ant vandens ir kylama nuo jo;
 - 3. kaip 3 klasės operacijos virš vandens tolesniu nei saugaus priverstinio tūpimo atstumu nuo sausumos.“;
- 5) V priedas (SPA dalis) iš dalies keičiamas taip:
- a) SPA.GEN.100 dalis pakeičiama taip:

„SPA.GEN.100 Kompetentinga institucija

- a) Specialųjį patvirtinimą suteikianti kompetentinga institucija yra:
 - 1. komerciniam vežėjui – valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, institucija;
 - 2. nekomerciniam vežėjui – valstybės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, jo įsisteigimo arba buvimo vieta, institucija.

b) Nepaisant a punkto 2 papunkčio, trečiojoje šalyje registruotą orlaivį naudojančiam nekomerciniam vežėjui netaikomi šio priedo reikalavimai dėl toliau išvardytų procedūrų patvirtinimo, jei tuos patvirtinimus suteikė trečioji šalis, kuri yra registravimo valstybė:

1. nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN);
2. minimalių navigacijos galimybių techninių reikalavimų (MNPS);
3. sumažinto vertikaliojo skirstymo minimumų (RVSM) oro erdvėje;
4. skrydžiams prasto matomumo sąlygomis (LVO).“;

b) SPA.DG.110 dalies e punktas pakeičiamas taip:

„e) užtikrina, kad įgulos vadui arba orlaivio vadui pateiktos informacijos kopija būtų saugoma ant žemės ir kad ta kopija arba joje esanti informacija būtų lengvai prieinama skrydžių paslaugų darbuotojui, skrydžių dispečeriui arba už jų skrydžių vykdymo veiklos dalį atsakingam paskirtam darbuotojui ant žemės, kol bus baigtas skrydis, su kuriuo ta informacija susijusi.“;

c) SPA.NVIS.110 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) *Radio aukščiamatis*. Sraigtasparnyje turi būti įrengtas radijo aukščiamatis, galintis skleisti visais skrydžio su NVIS etapais iškart atpažįstamus signalus: girdimąjį signalą kai nusileidžiama žemiau nustatyto aukščio ir girdimąjį bei regimąjį signalus pasiekus pilotą pasirinktą aukštį.“;

d) SPA.HHO.110 dalis pakeičiama taip:

„SPA.HHO.110 HHO įrangos reikalavimai

a) Visai sraigtasparnio keliamajai įrangai, kuri nėra paprasta PCDS, įskaitant visą radijo įrangą, kuria užtikrinama atitiktis SPA.HHO.115 dalies reikalavimams, taip pat visoms paskesnėms tos įrangos modifikacijoms turi būti gautas tinkamumo skraidyti patvirtinimas, atitinkantis numatytą funkciją. Pagalbinė įranga turi būti suprojektuota ir tinkamai išbandyta pagal kompetentingos institucijos reikalavimus.

b) Vežėjas, bendradarbiaudamas su gamintoju, parengia HHO įrangos ir sistemų techninės priežiūros instrukcijas ir įtraukia jas į Reglamente (ES) Nr. 1321/2014 numatytą vežėjo sraigtasparnio techninės priežiūros programą.“;

6) VI priedas (NCC dalis) iš dalies keičiamas taip:

a) NCC.GEN.100 dalis pakeičiama taip:

„NCC.GEN.100 Kompetentinga institucija

Kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, jo įsisteigimo arba buvimo vieta, paskirta institucija.“

b) įrašoma ši NCC.GEN.101 dalis:

„NCC.GEN.101 Papildomi reikalavimai skrydžių mokymo organizacijoms

Patvirtintos mokymo organizacijos, kurios privalo laikytis šio priedo reikalavimų, turi laikytis atitinkamai ir III priedo ORO.GEN.310 dalies reikalavimų.“;

c) NCC.IDE.A.100 dalies c punktas pakeičiamas taip:

„c) Prietaisai ir įranga ar reikmenys, kurių nereikalaujama pagal šį priedą, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdamas skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų, įrangos ar reikmenų teikiama informacija skrydžio įgulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitiktį Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio priedo NCC.IDE.A.245 ir NCC.IDE.A.250 dalių reikalavimams;
2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi paveikti lėktuvo tinkamumo skraidyti.“;

- d) NCC.IDE.A.105 dalies b punktas pakeičiamas taip:
- „b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis lėktuvu laikantis pagrindinio Minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų pagal III priedo ORO.MLR.105 dalies j punktą arba“;
- e) NCC.IDE.A.120 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:
- „3. barometrinis aukštis;“;
- ii) c punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:
- „1. barometrinis aukštis;“;
- f) NCC.IDE.A.125 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:
- „3. barometrinis aukštis;“;
- ii) c punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:
- „1. barometrinis aukštis;“;
- iii) h punktas pakeičiamas taip:
- „h) nuo pagrindinės elektros generavimo sistemos nepriklausomas avarinis maitinimas, užtikrinantis galimybę bent 30 minučių naudoti ir apšviesti padėties erdvėje rodymo sistemą. Avarinis maitinimas turi įsijungti automatiškai, kai visiškai sugenda pagrindinė elektros energijos gamybos sistema, o prietaisai turi rodyti arba prietaisų skyde turi būti rodoma, kad aviahorizontas veikia naudodamas avarinį maitinimą.“;
- g) NCC.IDE.A.180 dalies b punktas pakeičiamas taip:
- „b) Saugos diržas su viršutinės liemens dalies 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;
 3. skrydžio įgulos narių krėsluose ir kiekviename krėslė šalia piloto krėslė turėti vieną iš šių dalykų:
 - i) du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai;
 - ii) įstrižą perpetinį diržą ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai, lėktuvuose:
 - A) kurių MCTOM yra ne didesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC ne daugiau kaip devyni krėslai ir kurie atitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytas dinamines avarinio tūpimo sąlygas;
 - B) kurių MCTOM yra ne didesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC ne daugiau kaip devyni krėslai ir kurie neatitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytų dinaminį avarinio tūpimo sąlygų, o jų pirmas individualus CofA išduotas iki 2016 m. rugpjūčio 25 d.“;
- h) NCC.IDE.A.250 dalis papildoma e punktu:
- „e) Lėktuvuose įrengiama stebėjimo įranga pagal taikomus oro erdvės reikalavimus.“;
- i) NCC.IDE.H.100 dalies c punktas pakeičiamas taip:
- „c) Prietaisai ir įranga ar reikmenys, kurių nereikalaujama pagal šį priedą, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdamas skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:
1. šių prietaisų, įrangos ar reikmenų teikiama informacija skrydžio įgulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitiktį Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio priedo NCC.IDE.H.245 ir NCC.IDE.H.250 dalių reikalavimams;
 2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi paveikti sraigtasparnio tinkamumo skraidyti.“;

- j) NCC.IDE.H.105 dalies b punktas pakeičiamas taip:
„b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis sraigtasparniu laikantis pagrindinio Minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų pagal III priedo ORO.MLR.105 dalies j punktą arba“;
- k) NCC.IDE.H.120 dalis iš dalies keičiama taip:
i) a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:
„3. barometrinis aukštis;“;
ii) c punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:
„1. barometrinis aukštis;“;
- l) NCC.IDE.H.125 dalis iš dalies keičiama taip:
i) a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:
„3. barometrinis aukštis;“;
ii) c punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:
„1. barometrinis aukštis;“;
- m) NCC.IDE.H.235 dalis pakeičiama taip:

„NCC.IDE.H.235 Visi sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens. Priverstinis tūpimas ant vandens

Sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens nepalankioje aplinkoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, turi būti suprojektuoti tūpti ant vandens arba sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens pagal atitinkamas sertifikavimo specifikacijas, arba juose turi būti įrengta avarinė plūduriavimo įranga.“

- n) NCC.IDE.H.250 dalis papildoma e punktu:
„e) Sraigtasparniuose įrengiama stebėjimo įranga pagal taikomus oro erdvės reikalavimus.“;
- 7) VII priedas (NCO dalis) iš dalies keičiamas taip:
a) NCO.GEN.100 dalies b punktas pakeičiamas taip:
„b) Jei orlaivis registruotas trečiojoje šalyje, kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, įsisteigimo arba buvimo vieta, paskirta institucija.“;
- b) įrašoma NCO.GEN.104 dalis:

„NCO.GEN.104 NCO vežėjo AOC išvardytų orlaivių naudojimas

- a) NCO vežėjas gali naudoti savo AOC išvardytus orlaivius, kurie nėra sudėtingi varikliu varomi orlaiviai, vykdyti nekomerciniams skrydžiams pagal šį priedą.
- b) NCO vežėjas, naudojantis orlaivį pagal a punktą, nustato procedūrą, kurioje:
1. aiškiai apibūdinama, kaip vadovavimą orlaivio skrydžiams AOC turėtojas perduoda NCO vežėjui ir atvirkščiai, kaip nurodyta III priedo ORO.GEN.310 dalyje;
 2. apibūdinama perdavimo procedūra, pagal kurią orlaivis grąžinamas AOC turėtojui.
- Ta procedūra įtraukiama į AOC turėtojo ir NCO vežėjo sutartį.
- NCO vežėjas užtikrina, kad apie procedūrą būtų informuoti atitinkami darbuotojai.
- c) Pagal a punktą naudojamo orlaivio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti pagal Reglamentą (ES) Nr. 1321/2014 užtikrina organizacija, atsakinga už į AOC įtraukto orlaivio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti.
- d) NCO vežėjas, naudojantis orlaivį pagal a punktą, užtikrina:
1. kad kiekvienas skrydis, vykdomas jam vadovaujant, būtų užregistruotas orlaivio techninių įrašų žurnalo sistemoje;
 2. kad nebūtų daroma orlaivio sistemų arba konfigūracijos pakeitimų;

3. kad apie kiekvieną trūkumą arba techninį gedimą, įvykusį jam vadovaujant orlaivio skrydžiui, iškart po skrydžio būtų pranešta c punkte nurodytai organizacijai;
 4. kad AOC turėtojas gautų kiekvienos įvykio ataskaitos, susijusios su orlaiviu vykdomais skrydžiais ir parengtos pagal Reglamentą (ES) Nr. 376/2014 ir Reglamentą (ES) 2015/1018, kopiją.“;
- d) NCO.IDE.A.100 dalies b ir c punktai pakeičiami taip:
- „b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniams elementams:
1. atsarginiams lydiesiems saugikliams;
 2. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;
 3. tikslaus laiko prietaisui;
 4. pirmosios pagalbos vaistinėlei;
 5. gelbėjimosi ir signalinei įrangai;
 6. plūdriesiems inkarams ir švartavimo įrangai;
 7. vaiko saugos priemonei;
 8. paprastai PCDS, kuria užduoties specialistas naudojasi kaip apsaugos priemone.
- c) Prietaisai ir įranga, kurių nereikalaujama pagal VII priedą (NCO dalį), taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdamas skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:
1. šių prietaisų ar įrangos teikiama informacija skrydžio įgulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitiktį Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio reglamento VII priedo NCO.IDE.A.190 ir NCO.IDE.A.195 dalių reikalavimams;
 2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugėdę, neturi paveikti lėktuvo tinkamumo skraidyti.“;
- e) NCO.IDE.A.120 dalies a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:
- „3. barometrinis aukštis;“;
- f) NCO.IDE.A.125 dalies a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:
- „3. barometrinis aukštis;“;
- g) NCO.IDE.A.140 dalies a punkto 2 papunktis pakeičiamas taip:
- „2. saugos diržas kiekviename krėsele ir kiekvienos miegamosios vietos sulaikomieji diržai;“;
- h) NCO.IDE.A.195 dalis papildoma e punktu:
- „e) Lėktuvuose įrengiama stebėjimo įranga pagal taikomus oro erdvės reikalavimus.“;
- i) NCO.IDE.H.100 dalies b ir c punktai pakeičiami taip:
- „b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniams elementams:
1. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;
 2. tikslaus laiko prietaisui;
 3. pirmosios pagalbos vaistinėlei;
 4. gelbėjimosi ir signalinei įrangai;
 5. plūdriesiems inkarams ir švartavimo įrangai;
 6. vaiko saugos priemonei;
 7. paprastai PCDS, kuria užduoties specialistas naudojasi kaip apsaugos priemone.

- c) Prietaisai ir įranga ar reikmenys, kurių nereikalaujama pagal VII priedą (NCO dalį), taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdant skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:
1. tų prietaisų, įrangos ar reikmenų teikiama informacija skrydžio įgulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitikti Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio reglamento VII priedo NCO.IDE.H.190 ir NCO.IDE.H.195 dalių reikalavimams;
 2. prietaisai ir įranga ar reikmenys, net sutrikę ar sugedę, neturi paveikti sraigasparnio tinkamumo skraidyti.“;
- j) NCO.IDE.H.120 dalies a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:
- „3. barometrinis aukštis;“;
- k) NCO.IDE.H.125 dalies a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:
- „3. barometrinis aukštis;“;
- l) NCO.IDE.H.140 dalies a punkto 1 ir 2 papunkčiai pakeičiami taip:
- „1. krėslas arba miegamoji vieta kiekvienam orlaivyje esančiam ne jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus žmogui arba darbo vieta kiekvienam orlaivio įgulos nariui arba užduoties specialistui;
 2. saugos diržas kiekviename keleivio krėsele ir sulaikomieji diržai kiekvienoje miegamojoje vietoje, taip pat kiekvienos darbo vietos apsaugos įtaisas;“;
- m) NCO.IDE.H.185 dalis pakeičiama taip:

„NCO.IDE.H.185 Visi sraigasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens. Priverstinis tūpimas ant vandens

Sraigasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens nepalankioje aplinkoje didesniu nei 50 jūrmylių atstumu nuo kranto, turi būti:

- a) suprojektuoti tūpti ant vandens pagal atitinkamas sertifikavimo specifikacijas arba
 - b) sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens pagal atitinkamas sertifikavimo specifikacijas, arba
 - c) turėti avarinę plūduriavimo įrangą.“;
- n) NCO.IDE.H.195 dalis papildoma e punktu:
- „e) Sraigasparniuose įrengiama stebėjimo įranga pagal taikomus oro erdvės reikalavimus.“;
- o) NCO.SPEC.HEC.105 dalies b punktas pakeičiamas taip:
- „b) Visai sraigasparnio keliamajai ir krovinių kablių įrangai, kuri nėra paprasta PCDS, taip pat bet kokioms paskesnėms modifikacijoms reikia gauti numatytą funkciją atitinkantį tinkamumo skraidyti patvirtinimą.“;
- p) NCO.SPEC.PAR.120 dalis pakeičiama taip:

„NCO.SPEC.PAR.120 Pavojingųjų krovinių vežimas ir išleidimas

Nepaisant NCO.SPEC.160 dalies, vykdant parodomuosius parašytų skrydžius virš tankiai apgyvendintų miestų, miestelių, gyvenviečių rajonų arba virš lauke susirinkusių žmonių, parašutinininkai gali vežtis dūmų uodegos prietaisus, jei tie prietaisai pagaminti tuo tikslu.“;

- q) E skyrius papildomas 6 skirsniu:

„6 SKIRSNIS

Su technine priežiūra susiję bandomieji skrydžiai (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Su technine priežiūra susijusių bandomųjų skrydžių lygiai

Prieš atlikdamas su technine priežiūra susijusių bandomųjų skrydį, vežėjas nustato taikomą su technine priežiūra susijusio bandomojo skrydžio lygį:

- a) su technine priežiūra susijęs bandomasis skrydis yra A lygio, kai per jį numatoma taikyti orlaivio naudojimo vadove nustatytas neįprastas arba avarines procedūras arba kai skrydis būtinas atsarginės sistemos ar kitų saugos įtaisų veikimui išbandyti;

- b) bet kuris ne A lygio su technine priežiūra susijęs bandomasis skrydis yra B lygio.

NCO.SPEC.MCF.105 Eksploataciniai apribojimai

- a) Nukrypstant nuo šio priedo NCO.GEN.105 dalies a punkto 4 papunkčio, su technine priežiūra susijęs bandomasis skrydis gali būti atliekamas orlaiviu, kuris pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedo M.A.801 dalies g punktą arba 145.A.50 dalies e punktą buvo išleistas eksploatuoti atlikus ne visus užsakytus techninės priežiūros darbus.
- b) Nukrypstant nuo NCO.IDE.A.105 arba NCO.IDE.H.105 dalies, įgulos vadas gali vykdyti skrydį, kai skrydžiui būtina įranga ar funkcijos neveikia arba jų nėra, jei ta neveikianti arba nesanti įranga ar funkcijos yra nurodytos NCO.SPEC.MCF.110 dalyje nurodytame kontroliniame sąraše.

NCO.SPEC.MCF.110 Kontrolinis sąrašas ir saugos instruktažas

- a) NCO.SPEC.105 dalyje nurodytas kontrolinis sąrašas prireikus atnaujinamas prieš kiekvieną su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį ir jame atsižvelgiama į procedūras, kurių numatyta laikytis per konkretų su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį.
- b) Nepaisant NCO.SPEC.125 dalies b punkto, užduoties specialisto instruktažą būtina atlikti prieš kiekvieną su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį.

NCO.SPEC.MCF.120 Skrydžio įgulos reikalavimai

Parinkdamas skrydžio įgulos narį su technine priežiūra susijusiam bandomajam skrydžiui, vežėjas atsižvelgia į orlaivio sudėtingumą ir NCO.SPEC.MCF.100 dalyje apibrėžtą su technine priežiūra susijusio bandomojo skrydžio lygį.

NCO.SPEC.MCF.125 Įgulos sudėtis ir asmenys orlaivyje

- a) Prieš kiekvieną numatomą su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį įgulos vadas, atsižvelgdamas į numatomą įgulos narių arba užduočių specialistų darbo krūvį ir rizikos vertinimą, nustato, ar reikia papildomų įgulos narių ir (arba) užduočių specialistų.
- b) Įgulos vadas užtikrina, kad A lygio su technine priežiūra susijusio bandomojo skrydžio metu orlaivyje nebūtų kitų, nei reikalaujama pagal a punktą, asmenų.

NCO.SPEC.MCF.130 Skrydžio metu imituojamos neįprastos arba avarinės procedūros

Nukrypstant nuo NCO.SPEC.145 punkto, įgulos vadas gali imituoti situacijas, kuriose reikia taikyti neįprastas avarines procedūras su orlaivyje esančiu užduočių specialistu, jei imituoti reikia siekiant numatyto skrydžio tikslo ir jei toks poreikis buvo nustatytas NCO.SPEC.MCF.110 dalyje nurodytame kontroliniame sąraše arba veiklos procedūrose.

NCO.SPEC.MCF.140 Sistemos ir įranga

Kai su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį numatoma vykdyti tinkamam sistemos ar įrangos veikimui patikrinti, ta sistema ar įranga identifikuojama kaip galinti būti nepatikima, ir prieš skrydį susitariama dėl tinkamų poveikio mažinimo priemonių, kad būtų kuo labiau sumažinta rizika skrydžio saugai.“;

- 8) VIII priedas (SPO dalis) iš dalies keičiamas taip:

- a) SPO.GEN.005 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Šis priedas taikomas specialiesiems skrydžiams, per kuriuos orlaivis naudojamas vykdyti specialiai veiklai, pvz., žemės ūkio, statybos, fotografijos, tyrimo, stebėjimo ir patruliavimo, reklamos ore veiklai arba su technine priežiūra susijusiems bandomiesiems skrydžiams.“

b) SPO.GEN.100 dalis pakeičiama taip:

„SPO.GEN.100 Kompetentinga institucija

Kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, jo įsisteigimo arba buvimo vieta, paskirta institucija.“

c) SPO.POL.110 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Vežėjas nustato masės ir balanso sistemą, kad būtų nustatyti šie kiekvieno skrydžio ar skrydžių serijos parametrai:

1. orlaivio grynoji naudojimo masė;
2. vežamosios krovos masė;
3. degalų krovos masė;
4. orlaivio krova ir jos paskirstymas;
5. kilimo, tūpimo ir nulinė degalų masė,
6. taikomos orlaivio CG padėtys.“;

d) SPO.IDE.A.100 dalies b ir c punktai pakeičiami taip:

„b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniams elementams:

1. atsarginiams lyudiesiems saugikliams;
2. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;
3. tikslaus laiko prietaisui;
4. schemų laikikliui;
5. pirmosios pagalbos vaistinėlėms;
6. gelbėjimosi ir signalinei įrangai;
7. plūdriesiems inkarams ir švartavimo įrangai;
8. paprastai PCDS, kuria užduoties specialistas naudojasi kaip apsaugos priemone.

c) Prietaisai, įranga ar reikmenys, kurių nereikalaujama pagal šį priedą (SPO dalį), taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdant skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. tų prietaisų, įrangos ar reikmenų teikiama informacija skrydžio igulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitikti Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio priedo SPO.IDE.A.215 ir SPO.IDE.A.220 dalių reikalavimams;
2. prietaisai, įranga ar reikmenys, net sutrikę ar sugedę, neturi paveikti lėktuvo tinkamumo skraidyti.“;

e) SPO.IDE.A.105 dalis pakeičiama taip:

„SPO.IDE.A.105 Minimali skrydžio įranga

Jei neveikia kuris nors numatytam lėktuvo skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba tokio prietaiso, įrangos ar funkcijos nėra, skrydis nepradedamas, nebent įvykdyta kuri nors iš šių sąlygų:

- a) lėktuvus naudojamas pagal minimalios įrangos sąrašą (MEL);
- b) vežėjui, naudojančiam sudėtingus variklius varomus lėktuvus arba naudojančiam bet kuriuos lėktuvus komerciniams skrydžiams, kompetentinga institucija leido naudotis lėktuvu laikantis pagrindinio Minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų pagal III priedo ORO.MLR.105 dalies j punktą;
- c) lėktuvui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.“;

- f) SPO.IDE.A.120 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:
„3. barometrinis aukštis;“;
 - ii) e punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:
„1. barometrinis aukštis;“;
- g) SPO.IDE.A.125 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:
„3. barometrinis aukštis;“;
 - ii) c punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:
„1. barometrinis aukštis;“;
 - iii) e punkto 4 papunktis pakeičiamas taip:
„4. nuo pagrindinės elektros gamybos sistemos nepriklausomas avarinis maitinimas, užtikrinantis galimybę bent 30 minučių naudoti ir apšviesti padėties erdveje rodymo sistemą. Avarinis maitinimas turi išsijungti automatiškai, kai visiškai sugenda pagrindinė elektros energijos gamybos sistema, o prietaisas turi rodyti arba prietaisų skyde turi būti rodoma, kad aviahorizontas veikia naudodamas avarinį maitinimą.“;
- h) SPO.IDE.A.160 dalies e punktas pakeičiamas taip:
- „e) pagal d punktą reikalaujamas saugos diržas su viršutinės liemens dalies suvaržymo sistema turi:
1. turėti vieną atsegimo įtaisą;
 2. skrydžio įgulos narių krėsluose ir kiekviename krėslė šalia piloto krėslė turėti vieną iš šių dalykų:
 - i) du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai;
 - ii) įstrižą perpetinį diržą ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai, lėktuvuose:
 - A) kurių MCTOM yra ne didesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC ne daugiau kaip devyni krėslai ir kurie atitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytas dinamines avarinio tūpimo sąlygas;
 - B) kurių MCTOM yra ne didesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC ne daugiau kaip devyni krėslai ir kurie neatitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytų dinaminio tūpimo sąlygų, o jų pirmas individualus CofA išduotas iki 2016 m. rugpjūčio 25 d.“;
- i) SPO.IDE.A.220 dalis papildoma e punktu:
- „e) Lėktuvuose įrengiama stebėjimo įranga pagal taikomus oro erdvės reikalavimus.“;
- j) SPO.IDE.H.100 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) b punktas pakeičiamas taip:
„b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniams elementams:
 1. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;
 2. tikslaus laiko prietaisui;
 3. pirmosios pagalbos vaistinėlei;
 4. gelbėjimosi ir signalinei įrangai;
 5. plūdriesiems inkarams ir švartavimo įrangai;
 6. vaiko saugos priemonei;
 7. paprastai PCDS, kuria užduoties specialistas naudojasi kaip apsaugos priemone.“;

ii) c punktas pakeičiamas taip:

„c) Prietaisai, įranga ar reikmenys, kurių nereikalaujama pagal šį priedą (SPO dalį), taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdant skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. tų prietaisų, įrangos ar reikmenų teikiama informacija skrydžio įgulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitiktį Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio priedo SPO.IDE.H.215 ir SPO.IDE.H.220 dalių reikalavimams;
2. prietaisai, įranga ar reikmenys, net sutrikę ar sugedę, neturi paveikti sraigtasparnio tinkamumo skraidyti.“;

k) SPO.IDE.H.105 dalis pakeičiama taip:

„SPO.IDE.H.105 Minimali skrydžio įranga

Jei neveikia kuris nors numatytam sraigtasparnio skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba tokio prietaiso, įrangos ar funkcijos nėra, skrydis nepradedamas, nebent įvykdyta kuri nors iš šių sąlygų:

- a) sraigtasparnis naudojamas pagal minimalios įrangos sąrašą (MEL);
- b) vežėjui, naudojančiam sudėtingus variklius varomus sraigtasparnius arba naudojančiam bet kuriuos sraigtasparnius komerciniams skrydžiams, kompetentinga institucija leido naudotis sraigtasparniu laikantis pagrindinio Minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų pagal III priedo ORO.MLR.105 dalies j punktą;
- c) sraigtasparniui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.“;

l) SPO.IDE.H.120 dalis iš dalies keičiama taip:

i) a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:

„3. barometrinis aukštis;“;

ii) d punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:

„1. barometrinis aukštis;“;

m) SPO.IDE.H.125 dalis iš dalies keičiama taip:

i) a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:

„3. barometrinis aukštis;“;

ii) c punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:

„1. barometrinis aukštis;“;

n) SPO.IDE.H.220 dalis papildoma e punktu:

„e) Sraigtasparniuose įrengiama stebėjimo įranga pagal taikomus oro erdvės reikalavimus.“;

o) SPO.SPEC.HESLO.100 dalis pakeičiama taip:

„SPO.SPEC.HESLO.100 Standartinės veiklos procedūros

HESLO standartinėse veiklos procedūrose nurodoma:

- a) jei taikoma, įranga, kurią reikia turėti skrydžio metu, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus MEL įrašus;
- b) įgulos sudėtis ir įgulos narių bei užduočių specialistų patirties reikalavimai;
- c) atitinkamas teorijos ir praktinis įgulos narių mokymas atlikti savo užduotis, atitinkamas užduočių specialistų mokymas atlikti savo užduotis ir asmenų, teikiančių tokį mokymą įgulos nariams ir užduočių specialistams, kvalifikacija ir skyrimas;
- d) įgulos narių ir užduočių specialistų pareigos ir atsakomybė;
- e) sraigtasparnio naudojimo galimybių kriterijai, kuriuos būtina įvykdyti, kad būtų galima vykdyti HESLO skrydžius;
- f) įprastos, neįprastos ir avarinės procedūros.“;

- p) SPO.SPEC.HEC.100 dalis pakeičiama taip:

„SPO.SPEC.HEC.100 Standartinės veiklos procedūros

HESLO standartinėse veiklos procedūrose nurodoma:

- a) jei taikoma, įranga, kurią reikia turėti skrydžio metu, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus MEL įrašus;
 - b) įgulos sudėtis ir įgulos narių bei užduočių specialistų patirties reikalavimai;
 - c) atitinkamas teorijos ir praktinis įgulos narių mokymas atlikti savo užduotis, atitinkamas užduočių specialistų mokymas atlikti savo užduotis ir asmenų, teikiančių tokį mokymą įgulos nariams ir užduočių specialistams, kvalifikacija ir skyrimas;
 - d) įgulos narių ir užduočių specialistų pareigos ir atsakomybė;
 - e) sraigtasparnio naudojimo galimybių kriterijai, kuriuos būtina įvykdyti, kad būtų galima vykdyti HEC skrydžius;
 - f) įprastos, neįprastos ir avarinės procedūros.“;
- q) SPO.SPEC.HEC.105 dalies b punktas pakeičiamas taip:
- „b) Visai sraigtasparnio keliamajai ir krovinių kablių įrangai, kuri nėra paprasta PCDS, taip pat bet kokioms paskesnėms modifikacijoms reikia gauti numatytą funkciją atitinkantį tinkamumo skraidyti patvirtinimą.“;
- r) SPO.SPEC.PAR.125 dalis pakeičiama taip:

„SPO.SPEC.PAR.125 Pavojingųjų krovinių išleidimas

Nepaisant SPO.GEN.155 dalies, vykdamas parodomuosius parašytų skrydžius virš tankiai apgyvendintų miestų, miestelių, gyvenviečių rajonų arba virš lauke susirinkusių žmonių, parašutinininkai gali išsokti iš orlaivio turėdami dūmų uodegos prietaisus, jei šie prietaisai pagaminti tuo tikslu.“;

- s) E skyrius papildomas 5 skirsniu:

„5 SKIRSNIS

Su technine priežiūra susiję bandomieji skrydžiai (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Su technine priežiūra susijusių bandomųjų skrydžių lygiai

Prieš atlikdamas su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį, vežėjas nustato taikomą su technine priežiūra susijusio bandomojo skrydžio lygį:

- a) su technine priežiūra susijęs bandomasis skrydis yra A lygio, kai per jį numatoma taikyti orlaivio naudojimo vadove nustatytas neįprastas arba avarines procedūras arba kai jis būtinas atsarginės sistemos ar kitų saugos įtaisų veikimui išbandyti;
- b) bet kuris ne A lygio su technine priežiūra susijęs bandomasis skrydis yra B lygio.

SPO.SPEC.MCF.105 Su technine priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio programa

Prieš vykdydamas su technine priežiūra susijusį A lygio bandomąjį skrydį sudėtingu varikliu varomu orlaiviu, vežėjas parengia ir dokumentuoja skrydžio programą.

SPO.SPEC.MCF.110 Su technine priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio vykdymo vadovas

Vežėjas, vykdamas su technine priežiūra susijusį A lygio bandomąjį skrydį:

- a) aprašo tuos skrydžius ir susijusias procedūras III priedo ORO.MLR.100 dalyje nurodytame skrydžių vykdymo vadove arba specialiaame su technine priežiūra susijusio skrydžio vykdymo vadove;
- b) vadovą prirėkus atnaujina;

- c) visus susijusius darbuotojus informuoja apie vadovą ir jų pareigoms svarbius jo pakeitimus;
- d) vadovą ir jo atnaujinimus pateikia kompetentingai institucijai.

SPO.SPEC.MCF.115 Su technine priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio įgulos reikalavimai

- a) Vežėjas parenka tinkamus skrydžio įgulos narius, atsižvelgdamas į orlaivio sudėtingumą ir su technine priežiūra susijusio bandomojo skrydžio lygį. Parinkdamas skrydžio įgulos narius su technine priežiūra susijusiam A lygio bandomajam skrydžiui sudėtingu varikliu varomu orlaiviu, vežėjas užtikrina visus šiuos dalykus:
 - 1. kad įgulos vadas būtų išėjęs mokymo kursą pagal SPO.SPEC.MCF.120 dalį; jei mokymo kursas buvo atliktas treniruokliu, pilotas, prieš vykdydamas su technine priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio įgulos vado pareigas, turi atlikti bent vieną su technine priežiūra susijusį A lygio bandomąjį skrydį kaip stebintis pilotas arba kaip stebėtojas;
 - 2. kad įgulos vadas būtų skraidęs tos pačios, kaip orlaivio, kuriuo numatoma vykdyti skrydį, kategorijos orlaiviu bent 1 000 valandų skrydžio laiko, iš kurių bent 400 valandų – kaip sudėtingo varikliu varomo orlaivio įgulos vadas ir bent 50 valandų – to konkretaus tipo orlaiviu.

Nepaisant pirmosios pastraipos 2 punkto, jei vežėjas pradeda savo skrydžiams naudoti naujo tipo orlaivius ir yra įvertinęs piloto kvalifikaciją pagal nustatytą vertinimo procedūrą, jis gali pasirinkti mažiau nei 50 valandų skrydžių konkretaus tipo orlaiviais patirties turintį pilotą.

- b) Laikoma, kad pilotai, turintys skrydžio bandymo kvalifikaciją pagal Reglamentą (ES) Nr. 1178/2011, visiškai atitinka a punkto 1 papunkčio mokymo kurso reikalavimą, jei yra įgiję reikiamą pradinį ir kartotinį įgulos išteklių valdymo mokymą pagal III priedo ORO.FC.115 ir ORO.FC.215 dalis.
- c) Įgulos vadas negali vykdyti su technine priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio, jei per pastaruosius 36 mėnesius nėra vykdęs su technine priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio.
- d) Su technine priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio įgulos vado igūdžių atnaujinimo reikalavimas įvykdomas atlikus su technine priežiūra susijusį A lygio bandomąjį skrydį kaip stebėtoju ar pilotui stebėtoju arba atlikus su technine priežiūra susijusį A lygio bandomąjį skrydį treniruokliu einant įgulos vado pareigas.

SPO.SPEC.MCF.120 Su technine priežiūra susijusių A lygio bandomųjų skrydžių įgulos narių mokymo kursas

- a) Su technine priežiūra susijusiam A lygio bandomajam skrydžiui būtinas mokymo kursas atliekamas pagal išsamią programą.
- b) Mokymo kurso metu skrydžio mokymas atliekamas vienu iš šių būdų:
 - 1. treniruokliu, kuris mokymo tikslais tinkamai atspindi orlaivio ir jo sistemų reakciją į atliekamus patikrinimus;
 - 2. vykdant skrydį orlaiviu, per kurį demonstruojama su technine priežiūra susijusio bandomojo skrydžio technika.
- c) Vienos kategorijos orlaiviu atliktas mokymo kursas laikomas galiojančiu visiems tos kategorijos orlaivių tipams.
- d) Atsižvelgdamas į mokymui naudojamą orlaivį ir orlaivį, kuriuo bus vykdomas su technine priežiūra susijęs bandomasis skrydis, vežėjas nustato, ar reikia skirtumų mokymo arba supažindinamojo mokymo ir aprašo tokio mokymo turinį.

SPO.SPEC.MCF.125 Įgulos sudėtis ir asmenys orlaivyje

- a) Vežėjas nustato papildomų užduočių specialistų poreikio nustatymo tvarką.
- b) Su technine priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio vykdymo vadove vežėjas nustato kitų asmenų buvimo orlaivyje politiką.

- c) Vykdamas su technine priežiūra susijusį A lygio bandomąjį skrydį pilotų kabinoje turi būti užduoties specialistas arba papildomas pilotas, padedantis skrydžio įgulos nariams, nebent dėl orlaivio konfigūracijos tai neįmanoma arba vežėjas, atsižvelgdamas į skrydžio įgulos narių darbo krūvį pagal skrydžio programą, gali pagrįsti, kad skrydžio įgulos nariams papildomos pagalbos nereikia.

SPO.SPEC.MCF.130 Skrydžio metu imituojamos neįprastos arba avarinės procedūros

Nukrypstant nuo SPO.OP.185 dalies, užduoties specialistas gali būti orlaivyje, kuriuo vykdomas su technine priežiūra susijęs A lygio bandomasis skrydis, jei jo reikia atsižvelgiant į skrydžio tikslą ir jis yra nurodytas skrydžio programoje.

SPO.SPEC.MCF.135 Skrydžio laiko apribojimai ir poilsio reikalavimai

Vežėjai, kuriems taikomas III priedo (ORO dalies) FTL skyrius, skirdami su technine priežiūra susijusio skrydžio įgulos narius, taiko to skyriaus nuostatas.

SPO.SPEC.MCF.140 Sistemos ir įranga

Kai su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį numatoma vykdyti tinkamam sistemos ar įrangos veikimui patikrinti, ta sistema ar įranga identifikuojama kaip galinti būti nepatikima, ir prieš skrydį susitariama dėl tinkamų poveikio mažinimo priemonių, kad būtų kuo labiau sumažinta rizika skrydžio saugai.

SPO.SPEC.MCF.145 Kabinos pokalbių savirašis, skrydžio duomenų savirašis ir duomenų saito įrašymo reikalavimai AOC turėtojams

Vykdamas su technine priežiūra susijusį skrydį orlaiviu, kuris paprastai naudojamas komerciniams skrydžiams, ir toliau taikomos IV priedo (CAT dalies) nuostatos dėl kabinos pokalbių savirašių (CVR), skrydžio duomenų savirašių (FDR) ir duomenų saito savirašių (DLR).“

—

II PRIEDAS

Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I ir Vb priedai iš dalies keičiami taip:

1) I priedo (M dalies) M.A.201 punktas papildomas k papunkčiu:

„k) Jei į oro vežėjo pažymėjimą įrašytas orlavis naudojamas nekomerciniams arba specialiesiems skrydžiams pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo ORO.GEN.310 dalį arba VII priedo NCO.GEN.104 dalį, vežėjas užtikrina, kad su nepertraukiamuoju tinkamumu skraidyti susijusias užduotis atliktų atitinkamai oro vežėjo pažymėjimo turėtojo pagal Vc priedą (CAMO dalį) patvirtinta nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinanti organizacija arba pagal Vd priedą (CAO dalį) patvirtinta išplėstinių teisių tinkamumą skraidyti užtikrinanti organizacija.“;

2) Vb priedo (ML dalies) ML.A.201 punktas papildomas h papunkčiu:

„h) Jei į oro vežėjo pažymėjimą įrašytas orlavis naudojamas nekomerciniams arba specialiesiems skrydžiams pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo ORO.GEN.310 dalį arba VII priedo NCO.GEN.104 dalį, vežėjas užtikrina, kad su nepertraukiamuoju tinkamumu skraidyti susijusias užduotis atliktų atitinkamai oro vežėjo pažymėjimo turėtojo pagal Vc priedą (CAMO dalį) patvirtinta nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinanti organizacija arba pagal Vd priedą (CAO dalį) patvirtinta išplėstinių teisių tinkamumą skraidyti užtikrinanti organizacija.“
