

## II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

## REGLAMENTAI

## KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2019/1387

2019 m. rugpjūčio 1 d.

**kuriuo dėl lėktuvo tūpimo charakteristikų skaičiavimo reikalavimų, kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygų vertinimo standartų, informacijos apie tam tikrą orlaivio saugos įrangą ir reikalavimus atnaujinimo ir skrydžių lėktuvais, neturinčiais padidinto nuotolio skrydžių patvirtinimo, iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012**

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 <sup>(1)</sup>, ypač į jo 31 straipsnį,

kadangi:

- (1) Komisijos reglamente (ES) Nr. 965/2012 <sup>(2)</sup> nustatytos išsamios artėjimo tūpti ir tūpimo charakteristikų sąlygų saugos atsargos taisyklės, taikomos skrydžiams dviejų variklių lėktuvais, kai vienas variklis neveikia ir nėra padidinto nuotolio skrydžių patvirtinimo (ETOPS), taip pat skrydžio duomenų savirašių techniniai reikalavimai. Tame reglamente nustatytos ir išsamios taisyklės dėl saugių skrydžio įgulos kabinos durų A klasės lėktuvuose, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų (MOPS) konfigūracija yra 19;
- (2) avarių tyrimo ataskaitose nurodoma, kad skirtingi kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygų vertinimo prieš tūpimą ir pranešimo apie jas po tūpimo metodai turi įtakos nuriedėjimui nuo kilimo ir tūpimo tako, ypač kai jis šlapias arba užterštas. Komisijos reglamente (ES) Nr. 965/2012 nurodyti lėktuvo charakteristikų skaičiavimo standartai tinkamai neapima visų šlapio ir užteršto kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygų, kiek tai susiję su kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygų vertinimo ir pranešimo apie jas metodu;
- (3) šiuo atžvilgiu Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) iš dalies pakeitė tam tikrus Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (toliau – Čikagos konvencija) 6, 8, 14 ir 15 priedų standartus ir rekomenduojamą praktiką ir parengė išsamias papildomas rekomendacijas. Tų dokumentų paskirtis – nustatyti pasaulio mastu suderintą pranešimų formatą, naudojamą pranešant apie kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygas ir tinkamumo skraidyti standartus, būtinus lėktuvų tūpimo nuotoliui įvertinti, taip pat veiklos nuostatas dėl tūpimo charakteristikų skaičiavimo ir pranešimo apie kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygas;
- (4) todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti iš dalies pakeistas siekiant atsižvelgti į tyrimų institucijų pateiktas saugos rekomendacijas ir įgyvendinti atitinkamus ICAO standartus ir rekomenduojamą praktiką. Kad būtų laikomasi ICAO rekomendacijų, iš dalies pakeisti reikalavimai turėtų įsigalioti ne vėliau kaip 2020 m. lapkričio 5 d.;

<sup>(1)</sup> O L L 212, 2018 8 22, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

- (5) be to, vykdamas komercinius skrydžius tam tikrų klasių (A ir B) lėktuvais, kitose reglamentavimo sistemose leidžiama tūpti, kai numatytame kilimo ir tūpimo take galimas tūpimo atstumas yra mažesnis, su sąlyga, kad tai iš anksto patvirtina kompetentinga institucija ir kad jie tenkina kelias rizikos mažinimo sąlygas. Reglamente (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti nustatytos sąlygos, kuriomis tie skrydžiai gali būti vykdomi, kartu išlaikant priimtina saugos lygį. Atitinkama administracinė veiklos patvirtinimo forma turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista, kad būtų įtraukti tie skrydžiai;
- (6) avarių tyrimo ataskaitose nurodoma, kad sugedus pagrindinei elektros energijos generavimo sistemai kai kuriais atvejais naudingos informacijos būtų buvę galima gauti iš kabinos pokalbių savirašių (CVR) ir pilotų kabinoje įrengtų jų mikrofonų. Todėl, siekiant sumažinti galimo pagrindinės elektros energijos generavimo sistemos gedimo poveikį, turėtų būti reikalaujama turėti alternatyvų elektros energijos šaltinį. Tai atitinka Čikagos konvencijos 6 priedo I dalies reikalavimus;
- (7) pagal neseniai priimtus Čikagos konvencijos 6 priedo standartus ir rekomenduojamą praktiką reikalaujama, kad komerciniams skrydžiams naudojamuose kai kurių kategorijų lengvuosiuose lėktuvuose ir sraigtasparniuose būtų skrydžio savirašis. Be to, saugos tyrimų institucijos Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrai (toliau – Agentūra) pateikė dvylika saugos rekomendacijų, susijusių su poreikiu registruoti lengvųjų lėktuvų ir sraigtasparnių skrydžio duomenis;
- (8) laikantis proporcingumo principo ir remiantis rizikos vertinimu, prievolė įrengti skrydžio savirašį naujuose orlaiviuose turėtų priklausyti nuo tokių orlaivių dydžio ir sudėtingumo bei skrydžių tipo. Todėl naujuose lengvuosiuose lėktuvuose ir sraigtasparniuose, naudojamuose komerciniams arba komerciniams specialiesiems skrydžiams (SPO) ir atitinkančiuose tam tikrus didžiausios kilimo masės, varymo sistemos tipo ar didžiausio žmonių skaičiaus kriterijus, turi būti įrengtas skrydžio duomenų savirašis. Be to, skrydžio duomenų savirašių įrašų tvarkymo (išsaugojimo, darymo, apsaugos ir naudojimo) reikalavimai turėtų būti pakeisti taip, kad apimtu naujaisiais skrydžio savirašių turėjimo orlaivyje reikalavimais nustatytus skrydžio savirašių tipus;
- (9) kalbant apie reikalavimą įrengti saugias pilotų kabinos duris, ICAO pakeitė standartus ir rekomenduojamą praktiką, pakeisdama masės, kuriai esant saugios pilotų kabinos durys yra privalomos, ribas. Todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas, kad būtų užtikrinta skrydžių vykdymo taisyklių darna ir vienodos sąlygos Sąjungos ir trečiųjų šalių oro vežėjams;
- (10) Reglamente (ES) Nr. 965/2012 nustatyti tinkamumo vykdyti skrydžius neturint ETOPS patvirtinimo, taip pat A klasės lėktuvais vykdyti skrydžius maršrutu, kuriame yra taškas, nuo tinkamo aerodromo nutolęs 60–120 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu, kai neveikia vienas variklis, atstumu, kriterijai (sertifikuota didžiausia kilimo masė ir sertifikuota didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija). Tuos tinkamumo kriterijus atitinkančius A klasės lėktuvus leidžiama naudoti 120–180 minučių skrydžio atstumu nuo tinkamo aerodromo, jeigu jiems yra gautas kompetentingos institucijos patvirtinimas ir jeigu yra suteiktas lėktuvo tipo projekto patvirtinimas tokiems skrydžiams;
- (11) keli lėktuvų gamintojai jau yra suprojektavę arba projektuoja A klasės lėktuvus, viršijančius tuos tinkamumo skrydžiams be ETOPS kriterijus. Šiuo metu galiojančios nuostatos iškraipo oro taksi vežėjų konkurenciją, nes naudojami ir lėktuvai, kurie tų kriterijų neatitinka. Atsižvelgiant į tai, kad joks kitas pagrindinis reguliavimo organas nėra nustatęs tokių kriterijų skrydžiams be ETOPS, Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (12) kalbant apie komercinių skrydžių pirmosios pagalbos deguonies įrangą, naujaisia tos įrangos technologinė plėtra pasiekia lygiavertį saugos lygį, todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti iš dalies pakeistas, kad būtų leidžiama naudoti tokią įrangą;
- (13) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo reikalavimai dėl minimalios įrangos sąrašo (MEL) patvirtintai mokymo organizacijai (ATO) netaikomi, todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti iš dalies pakeistas, kad kompetentingoms institucijoms būtų leidžiama ATO išduoti patvirtinimą rengti MEL;
- (14) atsižvelgiant į naujausius Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014<sup>(3)</sup> pakeitimus, Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti iš dalies pakeistas, kad būtų ištaisytos šių dviejų reglamentų kryžminės nuorodos;

<sup>(3)</sup> 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).

- (15) Agentūra, vadovaudamasi Reglamento (ES) 2018/1139 75 straipsnio 2 dalies b ir c punktais ir 76 straipsnio 1 dalimi, parengė įgyvendinimo taisyklių projektą ir pateikė jį Komisijai kaip nuomonę Nr. 2/2019;
- (16) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (ES) 2018/1139 127 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

**Reglamento (ES) Nr. 965/2012 pakeitimai**

1. 9aa straipsnis pakeičiamas taip:

„9aa straipsnis

**Su technine priežiūra susijusių bandomųjų skrydžių įgulos reikalavimai**

Pilotui, iki 2019 m. rugsėjo 25 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. rugsėjo 25 d., ir šio reglamento VIII priedo E skyriaus 5 skirsnyje nustatytų įpareigojimų skirtumus, taip pat skirtumus, atsiradusius dėl susijusių vežėjo nustatytų procedūrų.“

2. Reglamento (ES) Nr. 965/2012 I, II, III, IV, V, VI, VII ir VIII priedai iš dalies keičiami pagal šio reglamento priedą.

2 straipsnis

**Įsigaliojimo ir taikymo data**

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

Nuo 2019 m. rugsėjo 25 d. taikomi šie priedo punktai:

- 4 punkto a papunktis,
- 6 punkto b papunktis,
- 8 punkto b papunktis.

Nuo 2020 m. lapkričio 5 d. taikomi šie 4 punkto papunkčiai:

- c papunktis,
- d papunktis,
- e papunktis,
- f papunktis,
- g papunktis,
- n papunktis,
- q papunktis.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2019 m. rugpjūčio 1 d.

*Komisijos vardu*  
*Pirmininkas*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## PRIEDAS

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

1) I priedas (II-VIII prieduose vartojamų terminų apibrėžtys) iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiamas 22a punktas:

„22a. Kabinos pokalbių savirašis (CVR) – nuo smūgių apsaugotas skrydžio savirašis, kuriuo, naudojant mikrofonų ir kitų garso bei skaitmeninių įėjimų derinį, registruojama pilotų kabinos garsinė aplinka ir skrydžio įgulos narių tarpusavio ryšiai ir ryšiai su išore.“;

b) 25 punktas pakeičiamas taip:

„25. Nešvarus kilimo ir tūpimo takas – kilimo ir tūpimo takas, kurio didelė dalis (nepriklausomai nuo to, ar ją sudaro atskiros sritys) naudojamo ilgio ir pločio paviršiaus ploto yra padengta viena ar daugiau medžiagų, nurodytų kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės deskriptorių sąrašė.“;

c) 32 punktas išbraukiamas;

d) 42 punktas pakeičiamas taip:

„42. Sausas kilimo ir tūpimo takas – kilimo ir tūpimo takas, ant kurio numatyto naudoti paviršiaus nematyti drėgmės ar nešvarumų.“;

e) įterpiamas 49b punktas:

„49b. Skrydžio duomenų savirašis (FDR) – nuo smūgių apsaugotas skrydžio savirašis, iš įvairių duomenų šaltinių renkantis ir registruojantis parametrus, kurie parodo orlaivio būklę ir jo eksploatacines charakteristikas.“;

f) įterpiamas 49c punktas:

„49c. Skrydžio savirašis – orlaivyje įtaisytas bet kokio tipo savirašis, skirtas su sauga susijusiems avarijos ir (arba) incidento tyrimams palengvinti.“;

g) įterpiamas 70a punktas:

„70a. Tūpimo nuotolis atvykimo metu (LDTA) – tūpimo nuotolis, kurį, remiantis tūpimo charakteristikų duomenimis ir susijusiomis procedūromis, nustatytais pagal tūpimo metu vyraujančias sąlygas, galima pasiekti įprastomis skrydžio sąlygomis.“;

h) įterpiamas 103c punktas:

„103c. Kilimo ir tūpimo tako būklės ataskaita (RCR) – išsami standartizuota kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės, nurodomos kilimo ir tūpimo tako būklės kodu, ir jos poveikio lėktuvų tūpimo ir kilimo charakteristikoms ataskaita.“;

i) įterpiamas 107a punktas:

„107a. Specialiai paruoštas žieminis kilimo ir tūpimo takas – kilimo ir tūpimo takas, kurio sausas užšalęs suplūtkto sniego ar ledo dengiamas paviršius pabarstytas smėliu ar žvyru arba mechaniškai apdorotas trinčiais padidinti.“;

j) 128 punktas pakeičiamas taip:

„128. Šlapias kilimo ir tūpimo takas – kilimo ir tūpimo takas, ant kurio numatyto naudoti paviršiaus matyti drėgmės arba vandens, kurio gylis ne didesnis kaip 3 mm.“;

2) II priedo (ARO dalies) II priedėlis pakeičiamas taip:

„II priedėlis

<b>SKRYDŽIŲ VYKDYMO SPECIFIKACIJOS</b> (pagal skrydžių vykdymo vadove pateiktas patvirtintas sąlygas)				
Išduodančiosios institucijos kontaktinė informacija Telefonas <sup>(1)</sup> _____ ; Faksas _____ ; E. paštas _____				
AOC <sup>(2)</sup> :	Vežėjo pavadinimas <sup>(3)</sup> : Komerčinis pavadinimas	Data <sup>(4)</sup> :	Parašas:	
Skrydžių vykdymo specifikacijos #:				
Orlaivio modelis <sup>(5)</sup> : Registracijos ženklai <sup>(6)</sup> :				
Skrydžių tipai: Komerčiniai skrydžiai <input type="checkbox"/> Keleiviniai <input type="checkbox"/> Krovininiai <input type="checkbox"/> Kiti <sup>(7)</sup> : _____				
Skrydžių vykdymo teritorija <sup>(8)</sup> :				
Specialieji apribojimai <sup>(9)</sup> :				
Specialieji patvirtinimai:	Taip	Ne	Specifikacija <sup>(10)</sup>	Pastabos
Pavojingieji kroviniai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis Kilimas Artėjimas tūpti ir tūpimas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT <sup>(11)</sup> ... RVR <sup>(12)</sup> : m DA/H: pėdų RVR: m	
RVSM <sup>(13)</sup> <input type="checkbox"/> netaikoma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS <sup>(14)</sup> <input type="checkbox"/> netaikoma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ilgiausias nukreipimo laikas <sup>(15)</sup> : min.	
Kompleksinės PBN skrydžių navigacijos specifikacijos <sup>(16)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<sup>(17)</sup>
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"/>	<sup>(18)</sup>	
Sraigtasparnių skrydžiai naudojantis naktinio matymo sistemomis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Sraigtasparnių keliamieji skrydžiai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Sraigtasparnių skubios medicinos pagalbos skrydžiai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Sraigtašparnių skrydžiai virš jūros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Keleivių salono įgulos mokymas <sup>(19)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
CC atestacijos pažymėjimo išdavimas <sup>(20)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
B tipo EFB taikomųjų programų naudojimas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(21)</sup>	
Nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(22)</sup>	
Kita <sup>(23)</sup>				

- (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) Nurodomos geografinės teritorijos, kuriose leidžiama vykdyti skrydžius (pagal geografines koordinates 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 tikslojo artėjimo tūpti kategorija: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB arba CAT IIIC. Įrašomas mažiausias kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) metrais ir apsisprendimo aukštis (DH) pėdomis. Kiekvienai iš išvardytų artėjimo tūpti kategorijų skiriama po vieną eilutę.
- (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“. Konkrečių 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). Šis 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 būtų nuolat išlaikomas orlaivio nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti, vardas, pavardė arba atitinkamai pavadinimas ir nuoroda į reglamentą, kuriame to užtikrinimo reikalaujama, t. y. į Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedo (M dalies) G skyrių.
- (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, sumažintas būtinas tūpimo nuotolis, sraigtašparnių skrydžiai į viešojo intereso vietą ir iš jos, sraigtašparnių skrydžiai virš ne tankiai apgyvendintame rajone esančios nepalankios aplinkos, sraigtašparnių skrydžiai be saugaus priverstinio tūpimo galimybės, skrydžiai didesniais posvyrio kampais, didžiausias atstumas nuo tinkamo aerodromo dviejų variklių lėktuvams be ETOPS patvirtinimo).
- EASA 139 FORMA, 6 leidimas“;

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

#### a) ORO.GEN.310 dalies f punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:

„3. kad apie kiekvieną trūkumą arba techninį gedimą, įvykusį jam vadovaujant skrydžiui, būtų pranešta d punkte nurodytai organizacijai;“;

b) ORO.SEC.100 dalis pakeičiama taip:

**„ORO.SEC.100. Skrydžio įgulos kabinos saugumas. Lėktuvai**

a) Lėktuve, kuriame įrengtos saugios skrydžio įgulos kabinos durys, jas turi būti galima užrakinti ir turi būti įrengtos priemonės, kuriomis keleivių salono įgula galėtų informuoti skrydžio įgulą apie įtartiną veiklą ar saugumo pažeidimus keleivių salone.

b) Visuose lėktuvuose, kuriais keleiviai skraidinami komerciniais tikslais, turi būti įrengtos patvirtintos saugios pilotų kabinos durys, kurias būtų galima užrakinti ir atrakinti iš bet kurio piloto vietos ir kurios suprojektuotos taip, kad atitiktų taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus, kai tokie lėktuvai priskiriami prie kurios nors iš šių kategorijų:

1. lėktuvai, kurių MCTOM viršija 54 500 kg;
2. lėktuvai, kurių MCTOM viršija 45 500 kg, o MOPSC viršija 19; arba
3. lėktuvai, kurių MOPSC viršija 60.

c) Visuose lėktuvuose, kuriuose pagal b papunktį yra įrengtos saugios pilotų kabinos durys:

1. šios durys uždaromos prieš užvedant variklį ruošiantis kilti ir užrakinamos, kai to reikia laikantis saugumo procedūrų arba kai to reikalauja įgulos vadas, iki kol variklis išjungiamas nutūpus, išskyrus atvejus, kai laikantis nacionalinių civilinės aviacijos saugumo programų būtina įeiti arba išeiti įgaliotiesiems asmenims;
2. įrengiamos priemonės iš bet kurio piloto vietos visai pilotų kabinos išorės durų sričiai stebėti, kad būtų galima atpažinti įeiti norinčius asmenis ir pastebėti įtartiną elgesį arba galimą grėsmę.“;

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

a) CAT.GEN.MPA.195 dalis pakeičiama taip:

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

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

b) Vežėjas atlieka įrašų operatyvinius patikrinimus ir vertinimus, siekdamas užtikrinti nuolatinį skrydžio savirašių, kuriuos turėti būtina pagal šį reglamentą, eksploatacinį patikimumą.

c) Vežėjas užtikrina, kad būtų išsaugoti skrydžio parametrų įrašai ir ryšio per duomenų perdavimo liniją pranešimai, kurie turi būti registruojami skrydžio savirašiuose. Tačiau šių skrydžio savirašių bandymo ir priežiūros tikslu bandymo metu gali būti pašalinama iki 1 valandos trukmės seniausių užregistruotų duomenų.

d) Vežėjas laiko ir nuolat atnaujina dokumentus, kuriuose pateikta informacija, būtina neapdorotiems skrydžio duomenims paversti inžineriniais vienetais išreikštais skrydžio parametrais.

e) Kompetentingai institucijai nurodžius vežėjas pateikia visus išsaugotus skrydžio savirašio įrašus.

f) Nedarant poveikio Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų (ES) Nr. 996/2010 ir (ES) 2016/679 (\*) taikymui:

1. Išskyrus naudojimą skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, skrydžio savirašio garso įrašai neatskleidžiami ir nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:

- i) yra nustatyta tokių garso įrašų ir jų transkribuoto teksto tvarkymo procedūra;



- ii) visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą;
  - iii) tokie garso įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti.
- 1a. Tikrindamas skrydžio savirašio garso įrašus skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, vežėjas išsaugo tų garso įrašų privatumą ir užtikrina, kad jie nebūtų atskleisti ar naudojami kitais tikslais nei skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti.
  2. Skrydžio savirašio įrašyti skrydžio parametrai arba ryšio per duomenų perdavimo liniją pranešimai nenaudojami kitais nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimo tikslais, nebent tokie įrašai atitinka kurią nors iš šių sąlygų:
    - i) vežėjas juos naudoja tik tinkamumo skraidyti arba techninės priežiūros tikslais;
    - ii) iš jų pašalinta asmeninė informacija;
    - iii) jie atskleidžiami laikantis saugių procedūrų.
  3. Išskyrus naudojamą skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, skrydžio savirašio užregistruoti pilotų kabinos vaizdai neatskleidžiami ir nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:
    - i) yra nustatyta tokių vaizdo įrašų tvarkymo procedūra;
    - ii) visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą;
    - iii) tokie vaizdo įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti.
  - 3a. Jeigu skrydžio savirašio užregistruoti pilotų kabinos vaizdai tikrinami skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, tuomet:
    - i) tų vaizdų negalima atskleisti ar naudoti kitais nei skrydžio savirašio eksploatacinio patikimumo užtikrinimo tikslais;
    - ii) jei tikėtina, kad vaizduose bus matyti įgulos narių kūno dalys, operatorius turi užtikrinti tų vaizdų privatumą.

(\*) 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).“;

b) CAT.OP.MPA.140 dalis iš dalies keičiama taip:

— a punktas pakeičiamas taip:

„a) Negavęs kompetentingos institucijos patvirtinimo pagal V priedo (SPA dalies) F skyrių, standartinėmis sąlygomis ramiu oru vežėjas negali naudoti dviejų variklių lėktuvo maršrutui, kuriame yra taškas, iki tinkamo aerodromo esantis didesniu nei konkretaus vieno iš šių tipų lėktuvui tinkamu atstumu:

1. A klasės lėktuvams, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) yra ne mažesnė kaip 20, – pagal b punktą nustatytu atstumu, kurį kreiseriniu greičiu neveikiant vienam varikliui (OEI) galima nuskristi per 60 minučių;
2. A klasės lėktuvams, kurių MOPSC yra ne didesnė kaip 19, – pagal b punktą nustatytu atstumu, kurį kreiseriniu greičiu OEI galima nuskristi per 120 minučių, o turboreaktyviniais lėktuvais, jei tai patvirtina kompetentinga institucija, – per 180 minučių;
3. B arba C klasės lėktuvams (taikoma mažesnioji vertė):
  - i) pagal b punktą nustatytu atstumu, kurį kreiseriniu greičiu OEI galima nuskristi per 120 minučių;
  - ii) 300 jūrmylių.“

— d punktas pakeičiamas taip:

„d) Kad gautų a punkto 2 papunktyje nurodytą patvirtinimą, vežėjas pateikia įrodymą, kad:

1. yra nustatytos skrydžių planavimo ir išleidimo skristi procedūros;

2. siekiant užtikrinti numatytą lėktuvo nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti lygį ir lėktuvo bei jo variklių patikimumą, pagal Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedą (M dalį) yra nustatytos ir į vežėjo orlaivių techninės priežiūros programą įtrauktos specialios techninės priežiūros instrukcijos ir procedūros, įskaitant:

- i) variklio alyvos suvartojimo programą;
- ii) variklio būklės stebėjimo programą;“;

c) CAT.OP.MPA.300 dalis pakeičiama taip:

**„CAT.OP.MPA.300. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Lėktuvai**

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti, orlaivio vadas:

- a) įsitikina, kad pagal turimą informaciją oro sąlygos aerodrome ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako būklė nesutrukdydys saugiai, atsižvelgiant į skrydžių vykdymo vadove (OM) pateiktą charakteristikų informaciją, artėti tūpti, nutūpti ar nutraukti tūpimą;
  - b) įvertina tūpimo nuotolį pagal CAT.OP.MPA.303 dalį.“;
- d) įterpiama CAT.OP.MPA.301 dalis:

**„CAT.OP.MPA.301. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Sraigtasparniai**

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti, orlaivio vadas įsitikina, kad pagal turimą informaciją oro sąlygos aerodrome ir numatytos priartėjimo tūpti ir kilimo zonos (FATO) būklė nesutrukdydys saugiai, atsižvelgiant į skrydžių vykdymo vadove (OM) pateiktą charakteristikų informaciją, artėti tūpti, nutūpti ar nutraukti tūpimą.“;

e) įterpiama CAT.OP.MPA.303 dalis:

**„CAT.OP.MPA.303. Skrydžio metu tikrinamas tūpimo nuotolis atvykimo metu. Lėktuvai**

a) Tūpti neartėjama, jei turimasis tūpimo nuotolis (LDA) numatytame kilimo ir tūpimo take nėra bent 115 % tūpimo nuotolio numatyto tūpimo laiku, nustatyto remiantis charakteristikų informacija tūpimo nuotoliui nustatyti atvykimo metu (LDTA), o artėjimas tūpti vykdomas A klasės lėktuvu, kuris yra sertifikuotas pagal vieną iš toliau nurodytų sertifikavimo specifikacijų, nurodytų tipo pažymėjime:

1. CS-25 arba lygiavertę;
2. CS-23 4 lygį, kai veikimo charakteristikų lygis yra „didelio greičio“ arba lygiavertis.

b) Artėjimas tūpti kitais nei a punkte nurodytais A klasės lėktuvais netęsiamas, išskyrus atvejus, kai:

1. LDA numatytame kilimo ir tūpimo take yra bent 115 % tūpimo nuotolio numatyto tūpimo laiku, nustatyto remiantis charakteristikų informacija, skirta LDTA vertinti;
2. jei charakteristikų informacijos, skirtos LDTA vertinti, nėra, LDA numatyto tūpimo laiku numatytame kilimo ir tūpimo take yra bent būtinas tūpimo nuotolis, nustatytas pagal CAT.POLA.230 dalį arba, atitinkamai, CAT.POLA.235 dalį.

c) Artėjimas tūpti B klasės lėktuvais netęsiamas, išskyrus atvejus, kai:

1. LDA numatytame kilimo ir tūpimo take yra bent 115 % tūpimo nuotolio numatyto tūpimo laiku, nustatyto remiantis charakteristikų informacija, skirta LDTA vertinti;
2. jei charakteristikų informacijos, skirtos LDTA vertinti, nėra, LDA numatyto tūpimo laiku numatytame kilimo ir tūpimo take yra bent būtinas tūpimo nuotolis, nustatytas pagal CAT.POLA.330 dalį arba, atitinkamai, CAT.POLA.335 dalį.

- d) Artėjimas tūpti C klasės lėktuvais netęsiamas, išskyrus atvejus, kai:
1. LDA numatytame kilimo ir tūpimo take yra bent 115 % tūpimo nuotolio numatytu tūpimo laiku, nustatyto remiantis charakteristikų informacija, skirta LDTA vertinti;
  2. jei charakteristikų informacijos, skirtos LDTA vertinti, nėra, LDA numatytu tūpimo laiku numatytame kilimo ir tūpimo take yra bent būtinas tūpimo nuotolis, nustatytas pagal CAT.POL.A.430 dalį arba, atitinkamai, CAT.POL.A.435 dalį.
- e) Charakteristikų informacija, skirta LDTA vertinti, grindžiama patvirtintais duomenimis, nurodytais AFM. Kai AFM pateiktų patvirtintų duomenų nepakanka LDTA įvertinti, naudojami papildomi duomenys, nustatomi arba pagal taikomus lėktuvų sertifikavimo standartus, arba pagal Agentūros nustatytas AMC.
- f) Skrydžių vykdymo vadove vežėjas nurodo charakteristikų informaciją, skirtą LDTA vertinti, ir jai parengti padarytas prielaidas, įskaitant kitus duomenis, kuriuos, pagal e punktą, galima naudoti norint papildyti AFM nurodytus duomenis.“;
- f) Įterpiama CAT.OP.MPA.311 dalis:

**„CAT.OP.MPA.311. Pranešimas apie stabdymo poveikį kilimo ir tūpimo take**

Jei riedant tūpimo metu stabdymo poveikis kilimo ir tūpimo take yra ne toks stiprus, kokį nurodė aerodromo naudotojas kilimo ir tūpimo tako būklės ataskaitoje (RCR), orlaivio vadas, kai tik įmanoma, apie tai praneša oro eismo paslaugų (ATS) tarnybai specialiuoju pranešimu iš oro (AIREP).“;

- g) CAT.POL.A.105 dalies d punktas pakeičiamas taip:
- „d) Vertindamas taikomų skyrių kilimo reikalavimus, vežėjas atsižvelgia į braižymo tikslumą.“;
- h) CAT.POL.A.105 dalies e punktas išbraukiamas;
- i) CAT.POL.A.215 dalies b, c ir d punktai pakeičiami taip:
- „b) Maršruto grynosios skrydžio trajektorijos gradientas turi būti teigiamas ne mažiau kaip 1 000 pėdų virš žemės ir kliūčių per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatomo maršruto pusių.
- c) Maršruto grynoji skrydžio trajektorija turi būti tokia, kad lėktuvas galėtų tęsti skrydį iš kreiserinio aukščio iki aerodromo, kuriame galima tūpti atitinkamai pagal CAT.POL.A.230 arba CAT.POL.A.235 dalį. Maršruto grynoji skrydžio trajektorija turi eiti ne mažiau kaip 2 000 pėdų vertikaliai virš žemės ir kliūčių per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatomo maršruto pusių, atsižvelgiant į šiuos elementus:
1. daroma prielaida, kad variklis suges kritiškiausiam maršruto taške;
  2. atsižvelgiama į vėjo poveikį skrydžio trajektorijai;
  3. degalų nupilti leidžiama tiek, kad aerodromą, kuriame lėktuvas turėtų tūpti sugedus varikliui, būtų galima pasiekti su reikiama degalų atsarga pagal CAT.OP.MPA.150 dalį, tinkama skrydžiui į atsarginį aerodromą, jei taikoma saugi procedūra;
  4. aerodromas, kuriame lėktuvas turėtų tūpti sugedus varikliui, atitinka šiuos kriterijus:
    - i) numatoma tūpimo masė atitinka reikalaujamas skrydžio charakteristikas;
    - ii) meteorologiniai pranešimai arba prognozės ir kilimo ir tūpimo tako būklės ataskaitos rodo, kad numatytu tūpimo laiku tūpti yra saugu;
  5. jei AFM nenurodyti maršruto grynosios skrydžio trajektorijos duomenys, bendroji maršruto OEI skrydžio trajektorija dviejų variklių lėktuvui sumažinama 1,1 %, trijų variklių lėktuvui – 1,4 %, o keturių variklių lėktuvui – 1,6 % kilimo gradientu.
- d) Jei navigacijos tikslumas nesiekia bent navigacijos specifikacijos RNAV 5 lygio, vežėjas padidina b ir c punktuose nurodytas pločio ribas iki 18,5 km (10 jūrmylių).“;

- j) CAT.POL.A.220 dalis pakeičiama taip:

**„CAT.POL.A.220. Skrydis maršrutu. Trijų arba daugiau variklių lėktuvai su dviem neveikiančiais varikliais**

- a) Trijų arba daugiau variklių lėktuvus jokiame numatomo maršruto taške neturi nutolti nuo aerodromo, atitinkančio atitinkamai CAT.POL.A.230 dalies arba CAT.POL.A.235 dalies a punkto numatomos tūpimo masės reikalavimus, atstumu, įveikiamu ilgiau kaip per 90 minučių, kai visi varikliai veikia atitinkamai kreiserine galia arba trauka, esant standartinei temperatūrai ramiu oru, nebent laikomasi šio punkto b–f papunkčių reikalavimų.
- b) Remiantis maršruto grynosios skrydžio trajektorijos duomenimis, lėktuvus su dviem neveikiančiais varikliais turi gebėti tęsti skrydį numatytomis meteorologinėms sąlygoms nuo taško, kuriame, kaip daroma prielaida, tuo pačiu metu sugenda du varikliai, iki aerodromo, kuriame įmanoma nutūpti ir visiškai sustoti, taikant nustatytą tūpimo neveikiant dviem varikliams procedūrą. Maršruto grynoji skrydžio trajektorija turi eiti ne mažiau kaip 2 000 pėdų vertikaliai virš žemės ir kliūčių per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatomo maršruto pusių. Tokiame aukštyje ir tokiomis meteorologinėms sąlygoms, kai reikia, kad veiktų priešledžio sistemos, atsižvelgiama į jų naudojimo poveikį maršruto grynosios skrydžio trajektorijos duomenims. Jei navigacijos tikslumas nesiekia bent RNAV 5 lygio, vežėjas padidina antrajame sakinyje nustatytą pločio ribą iki 18,5 km (10 jūrmylių).
- c) Daroma prielaida, kad du varikliai sugenda kritiškiausiame maršruto taške, kuriame lėktuvus nuo a punkte nurodyto aerodromo yra nutolęs atstumu, įveikiamu ilgiau kaip per 90 minučių visiems varikliams veikiant atitinkamai visu pajėgumu arba trauka, esant standartinei temperatūrai ramiu oru.
- d) Grynoji skrydžio trajektorija turi būti teigiamo gradiento 1 500 pėdų aukštyje virš aerodromo, kuriame numatoma tūpti sugedus dviem varikliams.
- e) Degalų nupilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą su reikalaujama f punkte nurodyta degalų atsarga, jei taikoma saugi procedūra.
- f) Numatoma lėktuvo masė tame taške, kuriame, kaip daroma prielaida, sugenda abu varikliai, negali būti mažesnė nei ta, kuri būtų įskaitant degalų kiekį, pakankamą nusukti iki numatyto tūpimo aerodromo ir atskristi ten ne žemiau kaip 450 m (1 500 pėdų) aukštyje tiesiai virš tūpimo zonos ir po to horizontaliai skristi 15 minučių atitinkamai kreiserine galia arba trauka.“;
- k) CAT.POL.A.230 dalis pakeičiama taip:

**„CAT.POL.A.230. Tūpimas. Sausi kilimo ir tūpimo takai**

- a) Lėktuvo tūpimo masė pagal CAT.POL.A.105 dalies a punktą numatytam tūpimo laikui paskirties aerodrome ir visuose atsarginiuose aerodromuose turi būti tokia, kad būtų galima atlikti tūpimą iki visiško sustojimo nuo 50 pėdų virš slenksčio:
1. turboreaktyviniu lėktuvu – esant 60 % turimojo tūpimo nuotolio (LDA);
  2. turbosraiginiu lėktuvu – esant 70 % LDA;
  3. nukrypstant nuo a punkto 1 ir 2 papunkčių, lėktuvu, kuris pagal CAT.POL.A.255 dalį patvirtintas vykdyti mažesnio tūpimo nuotolio skrydžius, – esant 80 % LDA.
- b) Stačiam artėjimui tūpti vežėjas taiko tūpimo nuotolio duomenis, apskaičiuotus pagal a punkto atitinkamai 1 arba 2 papunktį, remiantis mažesnio kaip 60 pėdų, bet ne mažesnio kaip 35 pėdų aukščio intervalu, ir atitinkančius CAT.POL.A.245 dalį.
- c) Trumpam tūpimui vežėjas taiko tūpimo nuotolio duomenis, apskaičiuotus pagal a punkto atitinkamai 1 arba 2 papunktį ir atitinkančius CAT.POL.A.250 dalį.
- d) Nustatydamas tūpimo masę vežėjas atsižvelgia į:
1. ne daugiau kaip 50 % priešpriešinės vėjo dedamosios arba ne mažiau kaip 150 % pavėjo dedamosios;
  2. AFM nurodytas pataisas.

- e) Kad būtų galima išleisti lėktuvą skristi, jis turi galėti:
1. nutūpti ant tinkamiausio kilimo ir tūpimo tako ramiu oru arba
  2. nutūpti ant kilimo ir tūpimo tako, kuris tikėtina bus paskirtas, įvertinant galimą vėjo greitį ir kryptį, lėktuvo antžeminio valdymo charakteristikas ir kitas sąlygas, pvz., tūpimo priemonės ir reljefą.
- f) Jei vežėjas negali laikytis e punkto 2 papunkčio paskirties aerodromo reikalavimo, lėktuvą galima išleisti skristi tik tada, jei yra numatytas atsarginis aerodromas, užtikrinantis galimybę visiškai laikytis šių reikalavimų:
1. a–d punktų, jei kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku yra sausas;
  2. CAT.POLA.235 dalies a–d punktų, jei kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku yra šlapias arba nešvarus.“;
- l) CAT.POLA.235 dalis pakeičiama taip:

**„CAT.POLA.235. Tūpimas. Šlapi ir nešvarūs kilimo ir tūpimo takai**

- a) Kai atitinkami meteorologiniai pranešimai ir (arba) prognozės rodo, kad kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti šlapias, LDA turi būti vienas iš šių nuotolių:
1. AFM nurodytas tūpimo ant šlapio kilimo ir tūpimo tako nuotolis išleidimo skristi metu, tačiau ne mažesnis nei reikalaujama pagal CAT.POLA.230 dalies a punkto atitinkamai 1 arba 2 papunktį;
  2. jei tūpimo ant šlapio kilimo ir tūpimo tako nuotolis išleidimo skristi metu AFM nenurodytas, ne mažiau kaip 115 % būtinojo tūpimo nuotolio, nustatyto pagal CAT.POLA.230 dalies a punkto atitinkamai 1 arba 2 papunktį;
  3. trumpesnis, nei reikalaujama a punkto 2 papunktyje, bet ne trumpesnis, nei reikalaujama CAT.POLA.230 dalies a punkto atitinkamai 1 arba 2 papunktyje, tūpimo nuotolis, jei kilimo ir tūpimo takui būdingos specialios trinties gerinimo savybės, o AFM yra pateikta speciali papildoma informacija apie tūpimo ant tokio tipo kilimo ir tūpimo tako nuotolį;
  4. nukrypstant nuo a punkto 1, 2 ir 3 papunkčių, lėktuvui, kuris pagal CAT.POLA.255 dalį yra patvirtintas vykdyti mažesnio tūpimo nuotolio skrydžius, – tūpimo nuotolis, nustatytas pagal CAT.POLA.255 dalies b punkto 2 papunkčio v papunkčio B papunktį.
- b) Kai atitinkami meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, kad kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti nešvarus, LDA turi būti vienas iš šių nuotolių:
1. bent tūpimo nuotolis, nustatytas pagal a punktą, arba ne mažiau kaip 115 % tūpimo nuotolio, nustatyto pagal patvirtintus tūpimo ant nešvaraus kilimo ir tūpimo tako nuotolio arba lygiaverčius duomenis, priklausomai nuo to, kuris iš jų yra didesnis;
  2. tūpimo ant specialiai paruošto žieminio kilimo ir tūpimo tako nuotolis gali būti trumpesnis, nei reikalaujama b punkto 1 papunktyje, tačiau ne trumpesnis, nei reikalaujama a punkte, jei AFM yra pateikta speciali papildoma informacija apie tūpimo ant nešvaraus kilimo ir tūpimo tako nuotolius. Toks tūpimo nuotolis turi būti ne mažesnis kaip 115 % AFM nurodyto tūpimo nuotolio.
- c) Nukrypstant nuo b punkto, 15 % vertės padidinimo taikyti nereikia, jei jis jau yra įtrauktas į patvirtintus tūpimo nuotolio duomenis arba lygiaverčius duomenis.
- d) Taikant a ir b punktus atitinkamai taikomi CAT.POLA.230 dalies b, c ir d punktų kriterijai.
- e) Kad būtų galima išleisti lėktuvą skristi, jis turi galėti:
1. nutūpti ant tinkamiausio kilimo ir tūpimo tako ramiu oru arba
  2. nutūpti ant kilimo ir tūpimo tako, kuris tikėtina bus paskirtas, įvertinant galimą vėjo greitį ir kryptį, lėktuvo antžeminio valdymo charakteristikas ir kitas sąlygas, pvz., tūpimo priemonės ir reljefą.
- f) Jei vežėjas negali laikytis e punkto 1 papunkčio paskirties aerodromo reikalavimo, kai atitinkami meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, kad kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti nešvarus ir kai tūpimas priklauso nuo konkrečios vėjo dedamosios, lėktuvą išleidžiamas skristi tik tuo atveju, jei yra paskirti du atsarginiai aerodromai.

- g) Jei vežėjas negali laikytis e punkto 2 papunkčio paskirties aerodromo reikalavimo, kai atitinkami meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, kad numatytu atvykimo laiku kilimo ir tūpimo takas gali būti šlapias arba nešvarus, lėktuvus išleidžiamas skristi tik tuo atveju, jei yra paskirtas atsarginis aerodromas.
- h) Taikant f ir g punktus, paskirtasis atsarginis aerodromas arba aerodromai turi užtikrinti galimybę laikytis vieno iš šių reikalavimų:
1. CAT.POL.A.230 dalies a–d punktų, jei kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku yra sausas;
  2. CAT.POL.A.235 dalies a–d punktų, jei kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku yra šlapias arba nešvarus.“;
- m) CAT.POL.A.250 dalies b punktas papildomas 11a papunkčiu:
- „11a. draudžiama vykdyti sumažinto būtinojo tūpimo nuotolio skrydžius pagal CAT.POL.A.255 dalį;“;
- n) įterpiama CAT.POL.A.255 dalis:

**„CAT.POL.A.255. Sumažinto būtinojo tūpimo nuotolio skrydžių patvirtinimas**

- a) Lėktuvo naudotojas gali vykdyti tūpimo operacijas esant 80 % turimojo tūpimo nuotolio (LDA), jei laikosi šių sąlygų:
1. lėktuvo MOPSC yra ne daugiau kaip 19;
  2. lėktuvo AFM yra pateiktas tinkamumo taikyti sumažintą būtinąjį tūpimo nuotolį pareiškimas;
  3. lėktuvus naudojamas nereguliaciniams užsakomiesiems komerciniams (CAT) skrydžiams;
  4. lėktuvo tūpimo masė užtikrina galimybę nutūpti visiškai sustojant per tą sumažintą tūpimo nuotolį;
  5. vežėjas yra gavęs išankstinį kompetentingos institucijos patvirtinimą.
- b) Kad gautų a punkto 5 papunktyje nurodytą patvirtinimą, vežėjas pateikia įrodymą, kad esama vienu iš šių aplinkybių:
1. buvo atliktas rizikos vertinimas siekiant įrodyti, kad pasiekiamas saugos lygis, lygiavertis CAT.POL.A.230 dalies a punkto atitinkamai 1 arba 2 papunktyje nurodytam lygiui;
  2. laikomasi šių sąlygų:
    - i) draudžiamos specialiosios artėjimo tūpti procedūros, pvz., staus artėjimo tūpti, planinio aukščio intervalo aukščiau nei 60 pėdų arba žemiau nei 35 pėdų, skrydžių prasto matomumo sąlygomis, artėjimo tūpti nesilaikant pagal CAT.OP.MPA.115 dalies a punktą patvirtintų nusistovėjusio artėjimo tūpti kriterijų;
    - ii) draudžiama vykdyti trumpo tūpimo nuotolio skrydžius pagal CAT.POL.A.250 dalį;
    - iii) draudžiama tūpti ant nešvaraus kilimo ir tūpimo tako;
    - iv) yra nustatytas tinkamas skrydžio įgulos mokymo, tikrinimo ir stebėsenos procesas;
    - v) vežėjas yra nustatęs aerodromo tūpimo analizės programą (ALAP), siekdamas užtikrinti, kad būtų laikomasi šių sąlygų:
      - A) numatytu atvykimo laiku pavėjo neprognozuojama;
      - B) jei prognozuojama, kad numatytu atvykimo laiku kilimo ir tūpimo takas bus šlapias, tūpimo nuotolis išleidžiant skristi arba nustatomas pagal CAT.OP.MPA.303 dalies atitinkamai a arba b punktą, arba sudaro 115 % nustatyto tūpimo ant sauso kilimo ir tūpimo tako nuotolio, priklausomai nuo to, kuris iš jų ilgesnis;
      - C) numatytu atvykimo laiku neprognozuojama, kad kilimo ir tūpimo takas bus nešvarus;
      - D) numatytu atvykimo laiku nepalankių oro sąlygų neprognozuojama;
    - vi) prieš pradėdant skrydį visa orlaivio tūpimo charakteristikoms įtakos turinti įranga veikia tinkamai;

- vii) skrydžio įgulą sudaro bent du kvalifikuoti ir išmokyti pilotai, turintys naujos sumažinto būtinąjo tūpimo nuotolio skrydžių patirties;
  - viii) remdamasis vyraujančiomis numatomo skrydžio sąlygomis, orlaivio vadas priima galutinį sprendimą dėl sumažinto būtinąjo tūpimo nuotolio skrydžio vykdymo ir gali nuspręsti jo nevykdyti, jei mano, kad to reikia saugos sumetimais;
  - ix) laikomasi papildomų aerodromo sąlygų, jei jas nurodė aerodromą sertifikavusi kompetentinga institucija, kuriomis atsižvelgiama į artėjimo tūpti zonos orografinės savybės, esamas artėjimo tūpti priemones, tūpimo nutraukimo ir nutrauktojo tūpimo galimybes.“;
- o) CAT.POL.A.330 dalis pakeičiama taip:

**„CAT.POL.A.330. Tūpimas. Sausi kilimo ir tūpimo takai**

- a) Lėktuvo tūpimo masė numatytu tūpimo paskirties aerodrome ir bet kuriame atsarginiame aerodrome laiku, nustatyta pagal CAT.POL.A.105 dalies a punktą, turi užtikrinti galimybę iš 50 pėdų aukščio virš slenksčio nutūpti visiškai sustojant per 70 % LDA.
  - b) Nukrypstant nuo a punkto ir kai laikomasi CAT.POL.A.355 dalies, lėktuvo tūpimo masė numatytu tūpimo paskirties aerodrome laiku, nustatyta pagal CAT.POL.A.105 dalies a punktą, turi užtikrinti galimybę iš 50 pėdų aukščio virš slenksčio nutūpti visiškai sustojant per 80 % LDA.
  - c) Nustatydamas tūpimo masę vežėjas atsižvelgia į:
    - 1. aerodromo absoliutųjį aukštį;
    - 2. ne daugiau kaip 50 % priešpriešinės vėjo dedamosios arba ne mažiau kaip 150 % pavėjo dedamosios;
    - 3. kilimo ir tūpimo tako paviršiaus tipą;
    - 4. kilimo ir tūpimo tako nuolydį tūpimo kryptimi.
  - d) Stataus artėjimo tūpti procedūroms vežėjas taiko tūpimo nuotolio duomenis, atitinkamai apskaičiuotus pagal a punktą, remiantis mažesniu kaip 60 pėdų, bet ne mažesniu kaip 35 pėdų aukščio intervalu, ir atitinkančius CAT.POL.A.345 dalį.
  - e) Trumpo tūpimo nuotolio skrydžiams vežėjas taiko tūpimo nuotolio duomenis, atitinkamai apskaičiuotus pagal a punktą, ir laikosi CAT.POL.A.350 dalies.
  - f) Kad būtų galima išleisti lėktuvą skristi, jis turi galėti:
    - 1. nutūpti ant tinkamiausio kilimo ir tūpimo tako ramiu oru arba
    - 2. nutūpti ant kilimo ir tūpimo tako, kuris tikėtina bus paskirtas įvertinant galimą vėjo greitį ir kryptį, lėktuvo antžeminio valdymo charakteristikas ir kitas sąlygas, pvz., tūpimo priemones ir reljefą.
  - g) Jei vežėjas negali laikytis f punkto 2 papunkčio paskirties aerodromo reikalavimo, lėktuvui galima leisti išskristi tik tada, jei yra numatytas atsarginis aerodromas, užtikrinantis galimybę visiškai laikytis a–f punktų reikalavimų.“;
- p) CAT.POL.A.335 dalis pakeičiama taip:

**„CAT.POL.A.335. Tūpimas. Šlapi ir nešvarūs kilimo ir tūpimo takai**

- a) Kai atitinkami meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, kad kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti šlapias, LDA turi būti vienas iš šių nuotolių:
  - 1. AFM nurodytas tūpimo ant šlapio kilimo ir tūpimo tako nuotolis išleidimo skristi metu, tačiau ne mažesnis, nei reikalaujama pagal CAT.POL.A.330 dalį;
  - 2. jei tūpimo ant šlapio kilimo ir tūpimo tako nuotolis išleidimo skristi metu AFM nenurodytas, ne mažiau kaip 115 % būtinąjo tūpimo nuotolio, nustatyto pagal CAT.POL.A.330 dalies a punktą;

3. trumpesnis, nei reikalaujama a punkto 2 papunktyje, bet ne trumpesnis, nei reikalaujama atitinkamai CAT.POL.A.330 dalies a punkte, tūpimo nuotolis, jei kilimo ir tūpimo takui būdingos specialios trinties gerinimo savybės, o AFM yra pateikta speciali papildoma informacija apie tūpimo ant tokio tipo kilimo ir tūpimo tako nuotolį;
  4. nukrypstant nuo a punkto 1, 2 ir 3 papunkčių, lėktuvui, kuris pagal CAT.POL.A.355 dalį yra patvirtintas vykdyti mažesnio tūpimo nuotolio skrydžius, – tūpimo nuotolis, nustatytas pagal CAT.POL.A.355 dalies b punkto 7 papunkčio iii papunktį.
- b) Kai atitinkami meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, kad kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti nešvarus, tūpimo nuotolis neturi viršyti LDA. Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo taikytinus tūpimo nuotolio duomenis.“;
- q) įterpiama CAT.POL.A.355 dalis:

**„CAT.POL.A.355. Sumažinto būtinojo tūpimo nuotolio skrydžių patvirtinimas**

- a) Skrydžiams, kai lėktuvo tūpimo masė užtikrina galimybę nutūpti visiškai sustojant per 80 % turimojo tūpimo nuotolio (LDA), turi būti gautas išankstinis kompetentingos institucijos patvirtinimas. Toks patvirtinimas turi būti gautas kiekvienam kilimo ir tūpimo takui, ant kurio atliekamos sumažinto būtinojo tūpimo nuotolio operacijos.
- b) Kad gautų a punkte nurodytą patvirtinimą, vežėjas turi atlikti rizikos vertinimą, siekdamas įrodyti, kad pasiektas saugos lygis, lygiavertis CAT.POL.A.330 dalies a punkte numatytam lygiui, ir įvykdytos bent šios sąlygos:
  1. aerodromo valstybė yra nustačiusi, kad yra visuomeninis interesas ir būtinybė vykdyti tokius skrydžius dėl oro uosto atokumo arba dėl fizinių apribojimų, susijusių su kilimo ir tūpimo tako pailginimu;
  2. draudžiama vykdyti trumpo tūpimo nuotolio skrydžius pagal CAT.POL.A.350 dalį ir artėti tūpti nesilaikant nusistovėjusio artėjimo tūpti kriterijų, patvirtintų pagal CAT.OP.MPA.115 dalies a punktą;
  3. draudžiama tūpti ant nešvaraus kilimo ir tūpimo tako;
  4. skrydžių vykdymo vadove (OM) yra nustatyta ir įgyvendinta speciali tūpimo taško zonos kontrolės procedūra; į šią procedūrą turi būti įtraukti tinkami tūpimo nutraukimo ir nutrauktojo tūpimo nurodymai, kai nustatytoje zonoje tūpimo taško pasiekti negalima;
  5. yra nustatyta tinkama aerodromo skrydžio įgulos mokymo ir tikrinimo programa;
  6. skrydžio įgula turi reikiamą kvalifikaciją ir naujos sumažinto būtinojo tūpimo nuotolio operacijų atitinkamame aerodrome patirties;
  7. vežėjas yra nustatęs aerodromo tūpimo analizės programą (ALAP), siekdamas užtikrinti, kad būtų laikomasi šių sąlygų:
    - i) numatytu atvykimo laiku pavėjo neprognozuojama;
    - ii) jei prognozuojama, kad numatytu atvykimo laiku kilimo ir tūpimo takas bus šlapias, tūpimo nuotolis išleidžiant skristi nustatomas arba pagal CAT.OP.MPA.303 dalies c punktą, arba sudaro 115 % nustatyto tūpimo ant sauso kilimo ir tūpimo tako nuotolio, priklausomai nuo to, kuris iš jų ilgesnis;
    - iii) numatytu atvykimo laiku neprognozuojama, kad kilimo ir tūpimo takas bus nešvarus;
    - iv) numatytu atvykimo laiku nepalankių oro sąlygų neprognozuojama;
  8. yra nustatytos veiklos procedūros, kuriomis užtikrinama, kad:
    - i) prieš pradėdamas skrydį visa orlaivio tūpimo charakteristikoms ir tūpimo nuotoliui įtakos turinti įranga veikia tinkamai;
    - ii) skrydžio įgula tinkamai naudojami lėtinimo įtaisais;
  9. yra nustatytos konkrečios lėktuvo lėtinimo įrangos techninės priežiūros instrukcijos ir naudojimo procedūros siekiant padidinti tų sistemų patikimumą;



10. priartėjimas tūpti ir tūpimas atliekami tik vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis (VMC);
11. laikomasi papildomų aerodromo sąlygų, jei jas nurodė aerodromą sertifikavusi kompetentinga institucija, kuriomis atsižvelgiama į artėjimo tūpti zonos orografines savybes, esamas artėjimo tūpti priemones, tūpimo nutraukimo ir nutrauktojo tūpimo galimybes.“;
- r) CAT.POL.A.415 dalies d ir e punktai pakeičiami taip:
- „d) Jei navigacijos tikslumas nesiekia bent navigacijos specifikacijos RNAV 5 lygio, a punkte nurodytos pločio ribos padidinamos iki 18,5 km (10 jūrmylių).
- e) Degalų nupilti leidžiama tiek, kad aerodromą, kuriame lėktuvas turėtų tūpti sugedus varikliui, būtų galima pasiekti su reikiama degalų atsarga pagal CAT.OP.MPA.150 dalį, tinkama skrydžiui į atsarginį aerodromą, jei taikoma saugi procedūra.“;
- s) CAT.POL.A.420 dalis pakeičiama taip:

**„CAT.POL.A.420. Skrydis maršrutu. Trijų arba daugiau variklių lėktuvai su dviem neveikiančiais varikliais**

- a) Trijų arba daugiau variklių lėktuvus jokiame numatomo maršruto taške neturi nutolti nuo aerodromo, kuriame numatoma tūpimo masė atitinka CAT.POL.A.430 dalies reikalavimus, atstumu, įveikiamu ilgiau kaip per 90 minučių, kai visi varikliai veikia atitinkamai kreiserine galia arba trauka, esant standartinei temperatūrai ramiu oru, nebent laikomasi šio punkto b–e papunkčių reikalavimų.
- b) Neveikiant dviem varikliais, lėktuvas turi galėti tęsti skrydį numatytomis meteorologinėmis sąlygomis, praskrendant visas kliūtis per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatyto maršruto pusių ne mažiau kaip 2 000 pėdų vertikaliu intervalu iki aerodromo, kuriame numatoma tūpimo masė atitinka reikalaujamas skrydžio charakteristikas.
- c) Daroma prielaida, kad du varikliai sugenda kritiškiausiame maršruto taške, kuriame lėktuvas nuo a punkte nurodyto aerodromo yra nutolęs atstumu, įveikiamu ilgiau kaip per 90 minučių visiems varikliams veikiant atitinkamai visu pajėgumu arba trauka, esant standartinei temperatūrai ramiu oru.
- d) Numatoma lėktuvo masė tame taške, kuriame, kaip daroma prielaida, suges abu varikliai, negali būti mažesnė nei ta, kuri būtų įskaitant degalų kiekį, pakankamą nusukti iki numatyto tūpimo aerodromo ir atsukti ten ne žemiau kaip 450 m (1 500 pėdų) aukštyje tiesiai virš tūpimo zonos ir po to horizontaliai skristi 15 minučių atitinkamai kreiserine galia arba trauka.
- e) Turimoji lėktuvo aukštėjimo sparta turi būti 150 pėdų per minutę mažesnė nei nustatytoji aukštėjimo sparta.
- f) Jei navigacijos tikslumas nesiekia bent navigacijos specifikacijos RNAV 5 lygio, b punkte nurodytos pločio ribos padidinamos iki 18,5 km (10 jūrmylių).
- g) Degalų nupilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą su reikalaujama d punkte nurodyta degalų atsarga, jei taikoma saugi procedūra.“;
- t) CAT.POL.A.430 dalies a punkto 4 papunktis pakeičiamas taip:
- „4. kilimo ir tūpimo tako nuolydį tūpimo kryptimi.“;
- u) CAT.POL.A.435 dalies a punktas pakeičiamas taip:
- „a) Kai atitinkami meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, kad kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti šlapias, LDA turi būti vienas iš šių nuotolių:
1. AFM nurodytas tūpimo ant šlapio kilimo ir tūpimo tako nuotolis išleidimo skristi metu, tačiau ne mažesnis, nei reikalaujama pagal CAT.POL.A.430 dalį;
  2. jei tūpimo ant šlapio kilimo ir tūpimo tako nuotolis išleidimo metu AFM nenurodytas, ne mažiau kaip 115 % būtinojo tūpimo nuotolio, nustatyto pagal CAT.POL.A.430 dalį.“;
- v) CAT.IDE.A.185 dalis papildoma i punktu:
- „i) Lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 27 000 kg ir kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2022 m. rugsėjo 5 d. arba vėliau, turi būti įrengtas atsarginis elektros energijos šaltinis, prie kurio, nutrūkus visam kitam CVR maitinimui, automatiškai perjungiamas CVR ir pilotų kabinoje įrengtas mikrofonas.“;

w) įterpiama CAT.IDE.A.191 dalis:

**„CAT.IDE.A.191. Lengvųjų orlaivių skrydžio savirašis**

- a) Lėktuvuose su turbininiais varikliais, kurių MCTOM ne mažesnė kaip 2 250 kg, ir lėktuvuose, kurių MOPSC viršija 9, turi būti įrengtas skrydžio savirašis, jei tenkinamos visos šios sąlygos:
1. jiems netaikomas CAT.IDE.A.190 dalies a punktas;
  2. jų pirmas individualus CofA išduotas 2022 m. rugsėjo 5 d. arba vėliau.
- b) Skrydžio savirašis skrydžio duomenimis arba vaizdais turi registruoti informaciją, kurios pakanka skrydžio trajektorijai ir orlaivio greičiui nustatyti.
- c) Skrydžio savirašis turi gebėti išsaugoti skrydžio duomenis ir vaizdus, užregistruotus bent per pastarąsias 5 valandas.
- d) Skrydžio savirašis turi automatiškai pradėti daryti įrašus prieš lėktuvui pradendant judėti sava galia ir automatiškai nustoti juos daryti, kai lėktuvas nebegali judėti sava galia.
- e) Jei skrydžio savirašis registruoja pilotų kabinos vaizdus arba garso įrašus, turi būti numatyta funkcija, kurią gali naudoti orlaivio vadas ir kuri pakeičia vaizdą ir garso įrašus, padarytus prieš aktyvinant tą funkciją, taip, kad tų įrašų nebūtų galima atgaminti įprastais atkūrimo ar kopijavimo būdais.“;
- x) CAT.IDE.A.230 dalies b punktas pakeičiamas taip:
- „b) Tiekiamo deguonies, nurodyto a punkte, turi pakakti likusiam skrydžiui, išsihermetinus keleivių salonui didesniame kaip 8 000 pėdų, bet ne didesniame kaip 15 000 pėdų aukštyje, ne mažiau kaip 2 % skraidinamų keleivių, bet jokių būdu ne mažiau kaip vienam asmeniui.“;
- y) CAT.IDE.A.230 dalies d punktas pakeičiamas taip:
- „d) Pirmosios pagalbos deguonies įranga turi būti pajėgi sukurti masės srautą kiekvienam asmeniui.“;
- z) CAT.IDE.A.345 dalis iš dalies keičiama taip:
- i. Antraštė pakeičiama taip:  
**„CAT.IDE.A.345. Ryšio, navigacijos ir stebėjimo įranga skrydžiams pagal IFR arba VFR maršrutais, kuriuose navigacija vykdoma ne pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus“**
  - ii. CAT.IDE.A.345 dalies a punktas pakeičiamas taip:  

„a) Lėktuvuose, naudojamuose pagal IFR arba VFR maršrutuose, kuriuose negalima naudoti navigacijos pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, įrengiama radijo ryšio, navigacijos ir stebėjimo įranga, atitinkanti taikomus oro erdvės reikalavimus.“;
- aa) įterpiama CAT.IDE.H.191 dalis:

**„CAT.IDE.H.191. Lengvųjų orlaivių skrydžio savirašis**

- a) Sraigtasparniuose su turbininiais varikliais, kurių MCTOM ne mažesnė kaip 2 250 kg, turi būti įrengtas skrydžio savirašis, jei tenkinamos visos šios sąlygos:
1. jiems netaikomas CAT.IDE.H.190 dalies a punktas;
  2. jų pirmas individualus CofA išduotas 2022 m. rugsėjo 5 d. arba vėliau.
- b) Skrydžio savirašis skrydžio duomenimis arba vaizdais turi registruoti informaciją, kurios pakanka skrydžio trajektorijai ir orlaivio greičiui nustatyti.
- c) Skrydžio savirašis turi gebėti išsaugoti skrydžio duomenis ir vaizdus, užregistruotus bent per pastarąsias 5 valandas.

- d) Skrydžio savirašis turi automatiškai pradėti daryti įrašus prieš sraigtasparniui pradėdant judėti sava galia ir automatiškai nustoti juos daryti, kai sraigtasparnis nebegali judėti sava galia.
- e) Jei skrydžio savirašis registruoja pilotų kabinos vaizdus arba garso įrašus, turi būti numatyta funkcija, kurią gali naudoti orlaivio vadas ir kuri pakeičia vaizdą ir garso įrašus, padarytus prieš aktyvinant tą funkciją, taip, kad tų įrašų nebūtų galima atgaminti įprastais atkūrimo ar kopijavimo būdais.“;

bb) CAT.IDE.H.345 dalis iš dalies keičiama taip:

i. Antraštė pakeičiama taip:

**„CAT.IDE.H.345. Ryšio, navigacijos ir stebėjimo įranga skrydžiams pagal IFR arba VFR maršrutais, kuriuose navigacija vykdoma ne pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus“**

ii. CAT.IDE.H.345 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Sraigtasparniuose, naudojamuose pagal IFR arba VFR maršrutuose, kuriuose negalima naudoti navigacijos pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, įrengiama radijo ryšio, navigacijos ir stebėjimo įranga, atitinkanti taikomus oro erdvės reikalavimus.“;

5) V priedas (SPA dalis) iš dalies keičiamas taip:

a) SPA.SET-IMC.105 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) siekiant užtikrinti numatytą lėktuvo tinkamumo skraidyti lygį ir lėktuvo bei jo jėgainės patikimumą, pagal Reglamentą (ES) Nr. 1321/2014 buvo nustatytos ir į vežėjo orlaivių techninės priežiūros programą įtrauktos specialios techninės priežiūros instrukcijos ir procedūros, apimančios visus šiuos dalykus:

1. variklio būklės kitimo tendencijos stebėjimo programą, išskyrus lėktuvus, kurių individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas pirmą kartą išduotas po 2004 m. gruodžio 31 d. ir kuriuose yra automatinio tokios tendencijos stebėjimo sistema;
2. jėgainės ir susijusių sistemų patikimumo užtikrinimo programą;“;

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

a) NCC.GEN.101 dalis pakeičiama taip:

„Patvirtintos mokymo organizacijos, kurios privalo laikytis šio priedo reikalavimų, turi laikytis ir šių reikalavimų:

- a) kai tinkama – ORO.GEN.310 dalies ir
- b) ORO.MLR.105.“;

b) NCC.GEN.145 dalis pakeičiama taip:

**„NCC.GEN.145. Skrydžio savirašio įrašų tvarkymas. Saugojimas, pateikimas, apsauga ir naudojimas**

- a) Įvykus avarijai, pavojingam incidentui ar kitam tyrimą atliekančios institucijos nurodytam įvykiui, orlaivio naudotojas skrydžio savirašių įrašytų duomenų originalus saugo 60 dienų arba kitą laikotarpį, jei jį nurodo tyrimą atliekanti institucija.
- b) Vežėjas atlieka įrašų operatyvinius patikrinimus ir vertinimus, siekdamas užtikrinti nuolatinį skrydžio savirašių, kuribus turėti būtina, eksploatacinį patikimumą.
- c) Vežėjas užtikrina, kad būtų išsaugoti skrydžio parametrų įrašai ir ryšio per duomenų perdavimo liniją pranešimai, kurie turi būti registruojami skrydžio savirašiuose. Tačiau šių skrydžio savirašių bandymo ir priežiūros tikslu bandymo metu gali būti pašalinama iki 1 valandos trukmės seniausių užregistruotų duomenų.
- d) Vežėjas laiko ir nuolat atnauja dokumentus, kuriuose pateikta informacija, būtina neapdorotiems skrydžio duomenims paversti inžineriniais vienetais išreikštais skrydžio parametrais.

- e) Kompetentingai institucijai nurodžius vežėjas pateikia visus išsaugotus skrydžio savirašio įrašus.
- f) Nedarant poveikio reglamentų (ES) Nr. 996/2010 ir (ES) 2016/679 taikymui:
1. Išskyrus naudojimą skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, skrydžio savirašio garso įrašai neatskleidžiami ir nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:
    - i) yra nustatyta tokių garso įrašų ir jų transkribuoto teksto tvarkymo procedūra;
    - ii) visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą;
    - iii) tokie garso įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti.
  - 1a) Tikrindamas skrydžio savirašio garso įrašus skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, vežėjas išsaugo tų garso įrašų privatumą ir užtikrina, kad jie nebūtų atskleisti ar naudojami kitais tikslais nei skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti.
  2. Skrydžio savirašio įrašyti skrydžio parametrai arba ryšio per duomenų perdavimo liniją pranešimai nenaudojami kitais nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimo tikslais, nebent tokie įrašai atitinka kurią nors iš šių sąlygų:
    - i) vežėjas juos naudoja tik tinkamumo skraidyti arba techninės priežiūros tikslais;
    - ii) iš jų pašalinta asmeninė informacija;
    - iii) jie atskleidžiami laikantis saugių procedūrų.
  3. Išskyrus naudojimą skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, skrydžio savirašio užregistruoti pilotų kabinos vaizdai neatskleidžiami ir nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:
    - i) yra nustatyta tokių vaizdo įrašų tvarkymo procedūra;
    - ii) visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą;
    - iii) tokie vaizdo įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti.
  - 3a) Jeigu skrydžio savirašio užregistruoti pilotų kabinos vaizdai tikrinami skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, tuomet:
    - i) tų vaizdų negalima atskleisti ar naudoti kitais nei skrydžio savirašio eksploatacinio patikimumo užtikrinimo tikslais;
    - ii) jei tikėtina, kad vaizduose bus matyti įgulos narių kūno dalys, operatorius turi užtikrinti tų vaizdų privatumą.“;
- c) NCC.OP.225 dalis pakeičiama taip:

**„NCC.OP.225. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Lėktuvai**

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje bei numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako būklė netrukdydys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą.“;

- d) įterpiama NCC.OP.226 dalis:

**„NCC.OP.226. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Sraigtasparniai**

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir numatytos naudoti priartėjimo tūpti ir kilimo zonos (FATO) būklė netrukdydys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą.“;

7) VII priedas (NCO dalis) iš dalies keičiamas taip:

a) NCO.OP.205 dalis pakeičiama taip:

**„NCO.OP.205. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Lėktuvai**

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje bei numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako būklė netrukdydys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą.“;

b) įterpiama NCO.OP.206 dalis:

**„NCO.OP.206. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Sraigtasparniai**

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir numatytos naudoti priartėjimo tūpti ir kilimo zonos (FATO) būklė netrukdydys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą.“;

c) NCO.SPEC.MCF.105 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„b) Nukrypstant nuo šio priedo NCO.GEN.105 dalies a punkto 4 papunkčio, su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį galima atlikti orlaiviu, kuris pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedo (M dalies) M.A.801 dalies f punktą, II priedo (145 dalies) 145.A.50 dalies e punktą arba Vb priedo (ML dalies) M.L.A.801 dalies f punktą buvo išleistas eksploatuoti atlikus ne visus užsakytus techninės priežiūros darbus.“;

d) NCO.SPEC.MCF.130 dalis pakeičiama taip:

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

Nukrypstant nuo NCO.SPEC.145 dalies, įgulos vadas gali imituoti situacijas, kuriose reikia taikyti neįprastas arba 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.“;

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

a) SPO.GEN.140 dalies A punkto 10 papunktis pakeičiamas taip:

„10. jei taikoma, orlaivio techninį žurnalą pagal Reglamentą (ES) Nr. 1321/2014“;

b) SPO.GEN.145 dalis pakeičiama taip:

**„SPO.GEN.145. Skrydžio savirašio įrašų tvarkymas. Saugojimas, pateikimas, apsauga ir naudojimas**

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

b) Vežėjas atlieka įrašų operatyvinius patikrinimus ir vertinimus, siekdamas užtikrinti nuolatinį skrydžio savirašių, kuriuos turėti būtina, eksploatacinį patikimumą.

c) Vežėjas užtikrina, kad būtų išsaugoti skrydžio parametrų įrašai ir ryšio per duomenų perdavimo liniją pranešimai, kurie turi būti registruojami skrydžio savirašiuose. Tačiau šių skrydžio savirašių bandymo ir priežiūros tikslu bandymo metu gali būti pašalinama iki 1 valandos trukmės seniausių užregistruotų duomenų.

d) Vežėjas laiko ir nuolat atnaujina dokumentus, kuriuose pateikta informacija, būtina neapdorotiems skrydžio duomenims paversti inžineriniais vienetais išreikštais skrydžio parametrais.

e) Kompetentingai institucijai nurodžius vežėjas pateikia visus išsaugotus skrydžio savirašio įrašus.

- f) Nedarant poveikio reglamentų (ES) Nr. 996/2010 ir (ES) 2016/679 taikymui ir išskyrus atvejus, kai tai daroma skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti:
1. skrydžio savirašio garso įrašai neatskleidžiami ir nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:
    - i) yra nustatyta tokių garso įrašų ir jų transkribuoto teksto tvarkymo procedūra;
    - ii) visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą;
    - iii) tokie garso įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti.
  - 1a) Tikrindamas skrydžio savirašio garso įrašus skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, vežėjas išsaugo tų garso įrašų privatumą ir užtikrina, kad jie nebūtų atskleisti ar naudojami kitais tikslais nei skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti.
  2. Skrydžio savirašio įrašyti skrydžio parametrai arba ryšio per duomenų perdavimo liniją pranešimai nenaudojami kitais nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimo tikslais. Tas apribojimas netaikomas, nebent tokie įrašai atitinka kurią nors iš šių sąlygų:
    - i) vežėjas juos naudoja tik tinkamumo skraidyti arba techninės priežiūros tikslais;
    - ii) iš jų pašalinta asmeninė informacija;
    - iii) jie atskleidžiami laikantis saugių procedūrų.
  3. Išskyrus naudojimą skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, skrydžio savirašio užregistruoti pilotų kabinos vaizdai neatskleidžiami ir nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:
    - i) yra nustatyta tokių vaizdo įrašų tvarkymo procedūra;
    - ii) visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą;
    - iii) tokie vaizdo įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti.
  - 3a) Jeigu skrydžio savirašio užregistruoti pilotų kabinos vaizdai tikrinami skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, tuomet:
    - i) tie vaizdai negali būti atskleidžiami ar naudojami kitais nei skrydžio savirašio eksploatacinio patikimumo užtikrinimo tikslais;
    - ii) jei tikėtina, kad vaizduose bus matyti įgulos narių kūno dalys, operatorius turi užtikrinti tų vaizdų privatumą.“;
- c) SPO.OP.210 dalis pakeičiama taip:

**„SPO.OP.210. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Lėktuvai**

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje bei numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako būklė netrukdydys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą.“;

- d) įterpiama SPO.OP.211 dalis:

**„SPO.OP.211. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Sraigtasparniai**

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir numatytos naudoti priartėjimo tūpti ir kilimo zonos (FATO) būklė netrukdydys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą.“;

- e) įterpiama SPO.IDE.A.146 dalis:

**„SPO.IDE.A.146. Lengvųjų orlaivių skrydžio savirašis**

- a) Lėktuvuose su turbininiais varikliais, kurių MCTOM ne mažesnė kaip 2 250 kg, ir lėktuvuose, kurių MOPSC viršija 9, turi būti įrengtas skrydžio savirašis, jei tenkinamos visos šios sąlygos:

1. jiems netaikomas SPO.IDE.A.145 dalies a punktas;

2. jie naudojami komerciniams skrydžiams;
  3. jų pirmas individualus CofA išduotas 2022 m. rugsėjo 5 d. arba vėliau.
- b) Skrydžio savirašis skrydžio duomenimis arba vaizdais turi registruoti informaciją, kurios pakanka skrydžio trajektorijai ir orlaivio greičiui nustatyti.
  - c) Skrydžio savirašis turi gebėti išsaugoti skrydžio duomenis ir vaizdus, užregistruotus bent per pastarąsias 5 valandas.
  - d) Skrydžio savirašis turi automatiškai pradėti daryti įrašus prieš lėktuvui pradėdant judėti sava galia ir automatiškai nustoti juos daryti, kai lėktuvas nebegali judėti sava galia.
  - e) Jei skrydžio savirašis registruoja pilotų kabinos vaizdus arba garso įrašus, turi būti numatyta funkcija, kurią gali naudoti įgulos vadas ir kuri pakeičia vaizdą ir garso įrašus, padarytus prieš aktyvinant tą funkciją, taip, kad tų įrašų nebūtų galima atgaminti įprastais atkūrimo ar kopijavimo būdais.“;
- f) įterpiama SPO.IDE.H.146 dalis:

**„SPO.IDE.H.146. Lengvųjų orlaivių skrydžio savirašis**

- a) Sraigtasparniuose su turbininiais varikliais, kurių MCTOM ne mažesnė kaip 2 250 kg, turi būti įrengtas skrydžio savirašis, jei tenkinamos visos šios sąlygos:
    1. jiems taikomas SPO.IDE.H.145 dalies a) punktas;
    2. jie naudojami komerciniams skrydžiams;
    3. jų pirmas individualus CofA išduotas 2022 m. rugsėjo 5 d. arba vėliau.
  - b) Skrydžio savirašis skrydžio duomenimis arba vaizdais turi registruoti informaciją, kurios pakanka skrydžio trajektorijai ir orlaivio greičiui nustatyti.
  - c) Skrydžio savirašis turi gebėti išsaugoti skrydžio duomenis ir vaizdus, užregistruotus bent per pastarąsias 5 valandas.
  - d) Skrydžio savirašis turi automatiškai pradėti daryti įrašus prieš sraigtasparniui pradėdant judėti sava galia ir automatiškai nustoti juos daryti, kai sraigtasparnis nebegali judėti sava galia.
  - e) Jei skrydžio savirašis registruoja pilotų kabinos vaizdus arba garso įrašus, turi būti numatyta funkcija, kurią gali naudoti įgulos vadas ir kuri pakeičia vaizdą ir garso įrašus, padarytus prieš aktyvinant tą funkciją, taip, kad tų įrašų nebūtų galima atgaminti įprastais atkūrimo ar kopijavimo būdais.“;
- g) SPO.SPEC.MCF.100 dalies a) punktas pakeičiamas taip:
- „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;“.
-