



2024/1111

2024 5 23

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2024/1111

2024 m. balandžio 10 d.

kuriuo dėl pilotuojamų vertikaliai kilti ir tūpti galinčių orlaivių skrydžiams taikomų reikalavimų nustatymo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012, Reglamentas (ES) 965/2012 ir Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373

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 23 straipsnio 1 dalį, 31 straipsnio 1 dalį ir 44 straipsnio 1 dalies a punktą,

kadangi:

- (1) pastaraisiais metais atsirado inovacinėmis technologijomis grindžiamų oro susisiekimo priemonių, pavyzdžiui, pilotuojamų vertikaliai kilti ir tūpti galinčių orlaivių, tačiau dabartinis jų brandumas skiriasi. Tobulinant technologijas ir keičiantis susisiekimo poreikiams, tokių novatoriškų idėjų ateityje galėtų atsirasti daugiau;
- (2) skrydžiai naujoviškos konstrukcijos orlaiviais susiję su specifiniais saugos klausimais, nes tokie orlaiviai gali kilti ir tūpti vertikaliai ir gali skraidyti tankiai gyvenamoje miesto aplinkoje. Specialia visapusiška reglamentavimo sistema turėtų būti užtikrinama, kad tokie skrydžiai būtų vykdomi saugiai ir kad rizika keleiviams, igulai ir visuomenei būtų kuo mažesnė;
- (3) pilotuojamas vertikaliai kilti ir tūpti galintis orlaivis – besiformuojanti technologija, todėl reikia nustatyti aiškias jų skrydžių sertifikavimo ir patvirtinimo procedūras siekiant užtikrinti, kad jie atitiktų saugos ir skrydžio charakteristikų standartus. Specialia visapusiška reglamentavimo sistema sukūrus aiškų ir skaidrų procesą turėtų būti sureguliuoti šių orlaivių skrydžių sertifikavimo ir patvirtinimo aspektai, todėl jų naudotojams būtų užtikrintas būtinas aiškumas ir sudarytos sąlygos lengviau kurti ir komerciškai naudoti tokius orlaivius;
- (4) saugos riziką kelia ir komerciniai, ir nekomerciniai skrydžiai vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais, todėl, siekiant užtikrinti orlaivyje esančių keleivių ir įgulos saugą, taip pat žmonių saugą žemėje, tokią riziką reikia tinkamai mažinti. Vadinasi, tokių orlaivių naudotojų sertifikavimas yra priemonė, galinti padėti sumažinti žinomą ir tikėtiną saugos riziką, kylančią naudojant šias naujoviškas technologijas, ir sukurti tinkamą saugos kultūrą;
- (5) skrydžių pilotuojamais vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais daugėja, todėl reikia užtikrinti, kad į esamą oro erdvės sistemą jie būtų integruoti saugiai ir veiksmingai. Tam specialia visapusiška reglamentavimo sistema turėtų būti nustatytos aiškios taisyklės bei procedūros tokiems skrydžiams integruoti į oro erdvę, kad būtų kuo labiau mažinama susidūrimo ir kitų saugos incidentų rizika;

⁽¹⁾ OL L 212, 2018 8 22, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

- (6) būsiamam pilotuojamų vertikalčiai kilti ir tūpti galinčių orlaivių integravimui į valstybių narių transporto sistemas dera taikyti tokią pačią reglamentavimo sistemą, kokia dabar nustatyta lėktuvų ir sraigatasparsių skrydžiams, su būtiniais pakeitimais, padarytais atsižvelgus į naujus susisieki mo pilotuojamais vertikalčiai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais modelius, skrydžio charakteristikas bei apribojimus ir konkrečią riziką. Todėl Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011 ⁽²⁾, Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012 ⁽³⁾, Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 ⁽⁴⁾ ir Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373 ⁽⁵⁾ turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeisti;
- (7) turėtų būti suteikta galimybė lėktuvo arba sraigatasparnio piloto licencijos turėtojams savo licencijas papildyti pilotuojamų vertikalčiai kilti ir tūpti galinčių orlaivių tipo kvalifikacija, prirėikus įskaitant teisę skraidyti tais orlaiviais laikantis skrydžių pagal prietaisus taisyklių, visų pirma tam, kad pradiniu etapu būtų pakankamai pilotų, turinčių skrydžiams vertikalčiai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais tinkamą kvalifikaciją. Jei tokie pilotai turi ir lėktuvo arba sraigatasparnio instruktoriaus arba egzaminuotojo pažymėjimą, jiems turėtų būti suteikta galimybė gauti papildomas pirmiau minėtų orlaivių instruktoriaus arba egzaminuotojo teises. Todėl Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (8) Reglamentas (ES) Nr. 923/2012 turėtų būti taip pat iš dalies pakeistas, kad būtų užtikrintas saugus, metodiškas ir veiksmingas pilotuojamų vertikalčiai kilti ir tūpti galinčių orlaivių oro eismo valdymas ir būtų išvengiama orlaivių susidūrimų ore;
- (9) be to, Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas, kad į jį būtų, *inter alia*, įtrauktas naujas priedas su išsamiais reikalavimais, taikomais pilotuojamų vertikalčiai kilti ir tūpti galinčių orlaivių skrydžiams. Reglamento (ES) Nr. 965/2012 I priedas turėtų būti iš dalies pakeistas, kad į jį būtų įrašyta nauja orlaivių kategorija ir patikslintos esamos apibrėžtys. II ir III priedai turėtų būti iš dalies pakeisti, kad būtų padidinta esamų komercinio transporto sertifikavimo reikalavimų taikymo sritis, o V priedas turėtų būti papildytas naujomis nuostatomis, kad pilotuojamais vertikalčiai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais būtų galima vykdyti avarinių medicinos tarnybų ir gelbėjimo skrydžius;
- (10) be to, pavojingieji kroviniai oro transportu turėtų būti vežami pagal Čikagos konvencijos 18 priede nustatytus tarptautinius standartus ir rekomenduojamą tvarką, taip pat pagal taikytinas technines instrukcijas. Pilotuojamų vertikalčiai kilti ir tūpti galinčių orlaivių skrydžiams taikomuose reikalavimuose turėtų būti atsižvelgiama į naujausius orlaivių konstravimo ir naudojimo technologijų pokyčius ir tarptautinę geriausią praktiką bei standartus. Todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (11) kad suinteresuotieji subjektai turėtų pakankamai laiko užtikrinti atitiktį naujai reglamentavimo sistemai, šis reglamentas turėtų būti pradėtas taikyti nuo 2025 m. gegužės 1 d.;

⁽²⁾ 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 311, 2011 11 25, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

⁽³⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

⁽⁴⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽⁵⁾ 2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373, kuriuo nustatomi oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojų ir tų subjektų priežiūros bendrieji reikalavimai, panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 482/2008, įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 ir (ES) 2016/1377 ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 677/2011 (OL L 62, 2017 3 8, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

- (12) pilotuojamų vertikaliai kilti ir tūpti galinčių orlaivių skrydžiams taikomi reikalavimai parengti tariantis su susijusiais suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant orlaivių gamintojus, naudotojus ir reguliavimo institucijas, siekiant užtikrinti, kad tie reikalavimai būtų tinkami ir veiksmingi;
- (13) pagal Reglamento (ES) 2018/1139 75 straipsnio 2 dalies b ir c punktus ir 76 straipsnio 1 dalį Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra parengė įgyvendinimo taisyklių projektą ir pateikė jį kartu su nuomone Nr. 03/2023 ⁽⁶⁾;
- (14) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (ES) 2018/1139 127 straipsnio 1 dalį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 pakeitimai

Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011 iš dalies keičiamas taip:

1) 2 straipsnyje įrašomi šie punktai:

- „8a) sukasparnis – varikliu varomas sunkesnis už orą orlaivis, kurį skrendantį ore pirmiausia išlaiko ne daugiau kaip dviejų sraigčių sukuriama keliamoji jėga;
- 8b) vertikaliai kilti ir tūpti galintis orlaivis (*VTOL-capable aircraft*, VCA) – varikliu varomas sunkesnis už orą orlaivis, išskyrus lėktuvą arba sukasparnį, galintis vertikaliai kilti ir tūpti naudodamasis kėlimo ir traukos varikliais, kilimo ir tūpimo metu užtikrinančiais keliamąją jėgą;“;

2) įrašomas šis straipsnis:

„4f straipsnis

VCA tipo kvalifikacija

1. Jei prašymo teikėjas turi pagal I priedo (FCL dalį) išduotą komercinės aviacijos lėktuvo (CPL(A)) arba sraigtasparnio piloto licenciją (CPL(H)), jis turi teisę gauti VCA tipo kvalifikaciją ir naudotis tokios tipo kvalifikacijos teisėmis, jeigu jis atitinka:

- a) išankstines sąlygas, nurodytas tinkamumo skraidyti duomenyse, parengtuose pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedą (21 dalį), ir
- b) I priedo (FCL dalies) 1 skyriaus H skirsnio ir šio straipsnio nuostatas.

2. Teorijos egzaminas laikomas raštu; klausimų su keliais atsakymo variantais skaičius priklauso nuo orlaivio sudėtingumo.

3. 1 dalyje nurodytų orlaivių tipo kvalifikacijos mokymas, įgūdžių patikrinimo ir kvalifikacijos patikrinimo egzaminai:

- a) atitinka šiuos I priedo (FCL dalies) 9 priedėlio reikalavimus:
 - i) A skirsnį,
 - ii) B, C arba D skirsnį, kaip nustatyta tinkamumo skraidyti duomenyse, parengtuose pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedą (21 dalį), ir jei ten nenurodyta kitaip, ir
- b) tinkamumo skraidyti duomenyse, parengtuose pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedą (21 dalį), nustatytomis sąlygomis ir mastu apima papildomą mokymą ir patikrinimą, kad prašymo teikėjas galėtų išmokyti skraidyti susijusiu VCA.

⁽⁶⁾ Nuomonė Nr. 03/2023 „Dronų naudojimo reglamentavimo sistemos įdiegimas. Sąlygų naujoviškam oro transportui su pilotuojamais vertikalo kilimo ir tūpimo orlaiviais sudarymas, sertifikuotinių UAS pradinis tinkamumas skraidyti ir tų UAS, naudojamų specialiosios kategorijos skrydžiams, nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti“, EASA (Nuomonė Nr. 03/2023)

4. Nukrypstant nuo pirmesnių šio straipsnio dalių, jei prašymo teikėjas turi CPL(A) arba CPL(H) licenciją ir dalyvavo konkretaus tipo VCA bandomuosiuose skrydžiuose, prašymo teikėjui suteikiama to orlaivio tipo kvalifikacija, jeigu jis:

- a) atitinka skrydžio sąlygas, kad galėtų būti susijusio VCA pilotu bandytoju, kaip nustatyta pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedą (21 dalį);
- b) susijusio tipo VCA bandomaisiais skrydžiais yra išskraidęs 50 valandų viso skrydžių laiko arba 10 valandų skrydžių laiko eidamas įgulos vado pareigas;
- c) atitinka 1 dalies a punkte nurodytas išankstines sąlygas.

5. Pagal šį straipsnį suteikta tipo kvalifikacija galioja vienerius metus. Tipo kvalifikacijos turėtojas atlieka visus šiuos veiksmus:

- a) kad tipo kvalifikacijos galiojimas būtų pratęstas:
 - i) kol galioja kvalifikacija – išskraido bent dvi valandas kaip susijusio tipo VCA pilotas,
 - ii) per tris mėnesius iki tipo kvalifikacijos galiojimo pabaigos dienos – susijusio tipo VCA arba tą orlaivį atitinkančiu kompleksiniu treniruokliu pagal 3 dalį išlaiko kvalifikacijos patikrinimo egzaminą, kurio trukmę galima įskaičiuoti į a punkto i papunktyje nurodytą skrydžio laiką. Jei prašymo teikėjas kvalifikacijos patikrinimo egzaminą išlaiko anksčiau nei per tuos tris mėnesius, naujas galiojimo laikotarpis prasideda nuo kvalifikacijos patikrinimo egzamino dienos;
- b) kad tipo kvalifikacija būtų atnaujinta, laikosi I priedo (FCL dalies) FCL.740 dalies b punkto.

6. 1 dalyje nurodytos licencijos arba tipo kvalifikacijos turėtojas turi teisę skraidyti susijusiu VCA laikydamasis skrydžių pagal prietaisus taisyklių, jeigu jis atitinka visas šias sąlygas:

- a) turi atitinkamai IR(A) arba IR(H),
- b) pagal 3 dalį yra išlaikęs susijusio tipo VCA įgūdžių patikrinimo arba atitinkamai kvalifikacijos patikrinimo, įskaitant skrydžiui pagal prietaisus aktualų turinį, egzaminą.

7. Nepaisant I priedo (FCL dalies) FCL.900 dalies b punkto, prašymo teikėjui, turinčiam pagal I priedą (FCL dalį) išduotą instruktoriaus pažymėjimą su teise mokyti lėktuvo arba sraigtasparnio tipo kvalifikacijai įgyti, turi būti suteikta teisė mokyti 1 dalyje nurodytai tipo kvalifikacijai įgyti, jei prašymo teikėjas:

- a) turi 1 dalyje nurodytą tipo kvalifikaciją susijusio tipo vertikaliai kilti ir tūpti galinčiam orlaiviui,
- b) jei tinkamumo skraidyti duomenyse, parengtuose pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedą (21 dalį), nenustatyta kitaip, per 12 mėnesių iki prašymo pateikimo, eidamas susijusio tipo VCA įgulos vado pareigas, yra perskridęs bent 30 maršruto sektorių (įskaitant kilimus ir tūpimus), iš kurių 15 maršruto sektorių gali būti perskristi to tipo VCA atitinkančiu kompleksiniu treniruokliu,
- c) yra baigęs ATO rengiamą teorinį ir praktinį mokymą, įskaitant privalomus mokymo elementus, nustatytus tinkamumo skraidyti duomenyse, parengtuose pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedą (21 dalį), kad gautų to tipo VCA instruktoriaus teises,
- d) yra išlaikęs atitinkamas gebėjimų vertinimo egzamino dalis pagal I priedo (FCL dalies) FCL.935 punktą.

Nukrypstant nuo b, c ir d punktų, TRI(A) pažymėjimą arba TRI(H) pažymėjimą turinčio ir pagal 4 dalį VCA tipo kvalifikaciją gavusio prašymo teikėjo TRI teisės išplečiamos, kad apimtų to tipo VCA.

8. 7 dalyje nurodyto instruktoriaus teisių turėtojo teisių galiojimas atitinkamai pratęsiamas arba atnaujinamas, jei teisių turėtojas laikosi susijusių I priedo (FCL dalies) J skyriaus teisių galiojimo pratęsimo arba atnaujinimo reikalavimų, taikomų jo turimam instruktoriaus pažymėjimui, ir papildomai:

- a) baigia ATO rengiamą instruktorių kvalifikacijos kėlimo mokymą, orientuotą į 7 dalyje numatytas teises, arba
- b) 1 dalyje nurodyto atitinkamo tipo VCA arba tą tipą atitinkančiu kompleksiniu treniruokliu išlaiko atitinkamas gebėjimų vertinimo egzamino dalis pagal I priedo (FCL dalies) FCL.935 punktą.

9. Nepaisant I priedo (FCL dalies) FCL.1000 dalies b punkto, egzaminuotojo pažymėjimą pagal I priedą (FCL dalį) turinčiam prašymo teikėjui, turinčiam teisę veikti kaip sraigatasparnio arba lėktuvo tipo kvalifikacijos egzaminuotojui, turi būti suteikiama teisė vykdyti 1 dalyje nurodyto tipo VCA įgūdžių patikrinimo ir kvalifikacijos patikrinimo egzaminus, jeigu prašymo teikėjas turi 7 dalyje numatytas susijusio tipo VCA instruktoriaus teises ir laikosi visų šių susijusio VCA tipo arba tą tipą atitinkančio kompleksinio treniruoklio reikalavimų:

- a) baigia egzaminuotojo standartizavimo kursą pagal I priedo (FCL dalies) FCL.1015 dalį ir įvykdo bent vieną įgūdžių patikrinimo arba kvalifikacijos patikrinimo egzaminą;
- b) išlaiko atitinkamas gebėjimų vertinimo egzamino dalis pagal I priedo (FCL dalies) FCL.1020 dalį.

10. 9 dalyje nurodyto egzaminuotojo teisių turėtojo teisių galiojimas atitinkamai pratęsiamas arba atnaujinamas, jei teisių turėtojas laikosi I priedo (FCL dalies) FCL.1025 dalies aktualių dalių ir papildomai:

- a) pagal I priedo (FCL dalies) FCL.1025 punkto b papunkčio 2 dalį baigia egzaminuotojo kvalifikacijos kėlimo kursą, orientuotą į 9 dalyje numatytas teises,
- b) atitinkamo tipo VCA arba tą tipą atitinkančiu kompleksiniu treniruokliu išlaiko atitinkamas gebėjimų vertinimo egzamino dalis pagal I priedo (FCL dalies) FCL.1020 dalį“;

3) I priedas (FCL dalis) iš dalies keičiamas pagal šio reglamento I priedą.

2 straipsnis

Igyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 pakeitimai

Igyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012 iš dalies keičiamas taip:

1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 85 punktas pakeičiamas taip:

„85. sukasparnis – varikliu varomas sunkesnis už orą orlaivis, kurį skrendantį ore pirmiausia išlaiko ne daugiau kaip dviejų sraigčių sukuriama keliamoji jėga“;

b) įrašomi šie punktai:

„85a. sraigatasparnis – sukasparnis orlaivis, kuris skrisdamas iš esmės laikosi dėl oro sąveikos su ne daugiau kaip dviem jėgainės ant daugiau ar mažiau vertikalių ašių sukamais keliamaisiais sraigtais;

85b) vertikalieji kilti ir tūpti galintis orlaivis (*VTOL-capable aircraft*, VCA) – varikliu varomas sunkesnis už orą orlaivis, išskyrus lėktuvą arba sukasparnį, galintis vertikalieji kilti ir tūpti naudodamasis kėlimo ir traukos varikliais, kilimo ir tūpimo metu užtikrinančiais keliamąją jėgą“;

c) įrašomas šis punktas:

„94a. mažiausiasis degalų kiekis – terminas, kuriuo apibūdinama padėtis, kai orlaivio degalų/energijos yra likę tik tiek, kad būtina tūpti tam tikrame aerodrome ir papildomai delsti negalima“.

2) Priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento II priedą.

3 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 pakeitimai

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

1) 1 straipsnis papildomas 1a dalimi:

„1a. Šiuo reglamentu nustatomos išsamios taisyklės, taikomos naujoviško oro transporto skrydžiams Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 1 dalies b punkto i ir ii papunkčiuose nurodytais vienpiločiais pilotuojamaisiais vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais dienos metu pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, vykdomiems matant žemės paviršių.“;

2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1a punktą pakeičiamas taip:

„1a. sukasparnis – varikliu varomas sunkesnis už orą orlaivis, kurį skrendantį ore pirmiausia išlaiko ne daugiau kaip dviejų sraigtų sukuriama keliamoji jėga;“;

b) įrašomas šis punktas:

„1aa. sraigtasparnis – sukasparnio tipo orlaivis, kuris skrisdamas iš esmės laikosi dėl oro sąveikos su ne daugiau kaip dviem jėgainėmis ant daugiau ar mažiau vertikalių ašių sukamais keliamaisiais sraigtais;“;

c) įrašomi šie punktai:

„12. naujoviško oro transporto (*innovative air mobility*, IAM) skrydis – skrydis vertikaliai kilti ir tūpti galinčiu orlaiviu tankiai ir retai gyvenamuose rajonuose;

13. vertikaliai kilti ir tūpti galintis orlaivis (*VTOL-capable aircraft*, VCA) – varikliu varomas sunkesnis už orą orlaivis, išskyrus lėktuvą arba sukasparnį, galintis vertikaliai kilti ir tūpti naudodamasis kėlimo ir traukos varikliais, kilimo ir tūpimo metu užtikrinančiais keliamąją jėgą;

14. vertikaliai kilti ir tūpti galinčius orlaivius naudojančių avarinių medicinos tarnybų skrydis (*VCA Emergency Medical Service*, VEMS skrydis) – pagal VEMS leidimą vykdomas VCA skrydis, kai būtinas skubus ir spartus pervežimas, o skrydžio tikslas:

a) padėti suteikti skubią medicinos pagalbą, pervežant:

i) medicinos darbuotojus,

ii) medicinos atsargas (įrangą, kraują, organus, vaistus),

iii) sergančius ar sužeistus asmenis ir kitus tiesiogiai susijusius asmenis,

arba

b) atlikti skrydį, kai asmens sveikatai gresia su aplinka susijęs tiesioginis arba numatomas pavojus ir:

i) tas asmuo turi būti išgelbėtas arba jį reikia aprūpinti atsargomis arba

ii) asmenys, gyvūnai ar įranga turi būti nuvežti į VEMS skrydžio vietą arba iš jos.“;

3) 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įrašoma ši dalis:

„1b. Vežėjai naudoja VCA tik naujoviško oro transporto skrydžiams, kaip nustatyta šio reglamento III ir IX prieduose.“;

b) 2 dalyje įrašomas šis punktas:

„h) VCA, naudojamus:

i) pavojingiesiems kroviniams vežti,

ii) VEMS skrydžiams.“

c) 5 dalyje įrašomas šis punktas:

„c) VCA naudoja pagal IX priedo reikalavimus.“;

- d) 5 dalyje įrašoma antra pastraipa:
„Pirmos pastraipos a, b ir c punktuose nurodytais atvejais mokymo organizacijos laikosi ne šio reglamento III priede (ORO dalyje), o Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 VII priede (ORA dalyje) nustatytų reikalavimų. VCA mokymą rengia tik patvirtintos mokymo organizacijos.“;
- 4) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- a) 1 dalis pakeičiama taip:
„1. Komerciniams skrydžiams orlaiviais ir sraigtasparniais taikomi III priedo FTL dalies reikalavimai.“;
- b) įrašoma ši dalis:
„5. Skrydžių laiko apribojimų atžvilgiu vežėjai, vykdydami naujoviško oro transporto skrydžius, laikosi valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta arba kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba įsikūręs, jeigu jis pagrindinės verslo vietos neturi, nacionalinės teisės aktų reikalavimų.“;
- 5) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 I priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento III priedą;
- 6) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 II priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento IV priedą;
- 7) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento V priedą;
- 8) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento VI priedą;
- 9) pridedamas Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IX priedas, kaip nurodyta šio reglamento VII priede.

4 straipsnis

Įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/373 pakeitimai

Įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/373 IV priedo ATS.TR.305 dalies a punktą įrašomas 7a papunktis:

„7a) informacijos apie bepiločius orlaivius;“.

5 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

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

Jis taikomas nuo 2025 m. gegužės 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2024 m. balandžio 10 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

I PRIEDAS

Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedas iš dalies keičiamas taip:

1) FCL.010 dalis iš dalies keičiama taip:

a) termino „skrydžio laikas“ apibrėžties trečia pastraipa dėl dirižablių pakeičiama taip:

„skrydžio dirižablių laikas – visas laikas nuo momento, kai dirižablis atkabinamas nuo stiebo, kad pakiltų, iki momento, kai jis, baigęs skrydį, galutinai sustoja ir yra pritvirtinamas prie stiebo;“;

b) termino „skrydžio laikas“ apibrėžtis papildoma ketvirta pastraipa dėl vertikaliai kilti ir tūpti galinčių orlaivių:

„skrydžio vertikaliai kilti ir tūpti galinčiu orlaiviu (VCA) laikas – visas laikas nuo momento, kai pakilimui paleidžiami kėlimo ir traukos varikliai, iki momento, kai orlaivis, baigęs skrydį, galutinai sustoja ir kėlimo ir traukos varikliai yra išjungiami;“;

c) termino „sraigtašparnis“ apibrėžtis keičiama taip:

„sraigtašparnis – sukasparsnis orlaivis, kuris skrisdamas iš esmės laikosi dėl oro sąveikos su ne daugiau kaip dviem jėgainės ant daugiau ar mažiau vertikalinių ašių sukamais keliamaisiais sraigtais;“;

2) FCL.060 dalies b punkto įvadinis sakinytis pakeičiamas taip:

„b) Lėktuvai, sraigtašparniai, jėgainės keliami orlaiviai, dirižabliai ir vertikaliai kilti ir tūpti galintys orlaiviai (VCA).

Pilotas nevykdo komercinių skrydžių ir neveža keleivių orlaiviu.“

—

II PRIEDAS

Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedas iš dalies keičiamas taip:

1) SERA.2010 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) Veiksmai prieš skrydį

Prieš skrydį orlaivio įgulos vadas susipažįsta su visa skrydžiui atlikti reikalinga turima informacija. Rengiantis skrydžiui už aerodromo ribų ir prieš kiekvieną SPT skrydį, atidžiai išanalizuojami turimi naujausi pranešimai apie orus ir orų prognozės, atsižvelgiant į degalų ir (arba) energijos poreikį ir alternatyvų kursą, kuriuo reikėtų skristi, jei skrydžio nebūtų galima baigti taip, kaip numatyta.“;

2) SERA.4005 dalies a punkto 12 papunktis pakeičiamas taip:

„12. degalų ir (arba) energijos atsargos“;

3) SERA.4015 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) Jeigu prieš išvykstant apie degalų/energijos atsargas arba bendrą žmonių skaičių orlaivyje pateikta informacija išvykimo metu yra neteisinga, tai reiškia didelį skrydžio plano pakeitimą ir apie jį pranešama.“;

4) SERA.8015 dalies b punkto 4 papunktis pakeičiamas taip:

„4. Galimas pakartotinis leidimas skrendant. Jeigu prieš išskrendant numatoma, kad atsižvelgiant į degalų ir (arba) energijos atsargas ir su sąlyga, kad bus prašoma pakartotinio leidimo skrendant, gali būti nuspręsta tęsti skrydį į pakeistą paskirties aerodromą, apie tai pranešama atitinkamoms skrydžių valdymo tarnyboms, įrašant į skrydžio planą duomenis apie pakeistą maršrutą (jeigu jis žinomas) ir pakeistą paskirties punktą.“;

5) SERA.8020 dalies d punkto 1 ir 2 papunkčiai pakeičiami taip:

„d) Oro sąlygų pablogėjimas žemiau VMS. Paaiškėjus, kad skrydis pagal VMS negali būti atliktas pagal turimą skrydžio planą, orlaivis, atliekantis skrydį pagal VST, vykdomą kaip valdomasis skrydis, privalo:

1. prašyti iš dalies pakeisti leidimą, kad orlaivis galėtų tęsti skrydį VMS iki paskirties punkto ar atsarginio aerodromo arba skrydžių aikštelės arba palikti oro erdvę, kurioje reikalaujama skrydžių valdymo tarnybos leidimo; arba
2. jeigu pagal 1 papunktį leidimo gauti negalima, tęsti skrydį VMS, atitinkamai skrydžių valdymo tarnybai pranešus apie veiksmus, kurių imtasi arba palikti tą oro erdvę, arba nutūpti artimiausiame tam tinkamame aerodrome arba skrydžių aikštelėje arba“;

6) SERA.9005 dalyje įterpiamas 7a punktas:

„7a. informacijos apie bepiločius orlaivius.“;

7) SERA.11005 dalies ab punktas pakeičiamas taip:

„ab) Jeigu orlaivis tampa neteisėto kišimosi objektu, įgulos vadas mėgina kuo greičiau nutūpti artimiausiame tinkamame aerodrome arba nustatytame aerodrome arba skrydžių aikštelėje, kurį (kurią) yra paskyrusi kompetentinga institucija, nebent dėl orlaivyje susiklosčiusių aplinkybių reikėtų elgtis kitaip.“;

8) SERA.11012 dalies a ir b punktai pakeičiami taip:

„a) Jei pilotas praneša apie mažiausią degalų ir (arba) energijos kiekį, skrydžių vadovas pilotą kuo greičiau informuoja apie numatomus vėlavimus arba kad vėlavimų nenumatoma.

b) Kai dėl degalų ir (arba) energijos likučio būtina skelbti nelaimės padėtį, pilotas pagal SERA.14095 dalį apie tai nurodo naudodamas radiotelefoninį ryšį nelaimės signalu (MAYDAY), pageidautina, išstardamas tris kartus, po to nurodo nelaimės sąlygos pobūdį (FUEL).“;

9) SERA.11015 dalis iš dalies keičiama taip:

a) S11–1 lentelėje 3 seka pakeičiama taip:

„3	DIENĄ arba NAKTĮ – orlaivis išleidžia važiuoklę (jeigu ją turi) ir su įjungtais tūpimo žiburiais praskrenda virš naudojamo kilimo ir tūpimo tako arba, jei gaudomasis orlaivis yra sraigtasparnis/vertikalčiai kilti ir tūpti galintis orlaivis, praskrenda virš sraigtasparnio/vertikalčiai kilti ir tūpti galinčio orlaivio tūpimo aikštės. Jei abu orlaiviai yra sraigtasparniai/vertikalčiai kilti ir tūpti galintys orlaiviai, gaudantysis sraigtasparnis/vertikalčiai kilti ir tūpti galintis orlaivis artėja tūpti ir kybo netoli tūpimo aikštės.	Tūpti šiame aerodrome.	DIENĄ arba NAKTĮ – orlaivis išleidžia važiuoklę (jeigu ją turi) ir su įjungtais tūpimo žiburiais seka gaudančiajam orlaiviui iš paskos; jeigu perskridus naudojama kilimo ir tūpimo taką arba sraigtasparnio/vertikalčiai kilti ir tūpti galinčio orlaivio tūpimo aikštę manoma, kad tūpti saugu, pradeda tūpti.	Supratau, vykdysiu.“
----	--	------------------------	--	----------------------

b) S11–2 lentelės 4 seka pakeičiama taip:

„4	DIENĄ arba NAKTĮ – orlaivis įtraukia važiuoklę (jeigu įmanomąją turi) ir žybsi tūpimo žiburiais, skridamas virš naudojamo kilimo ir tūpimo tako arba sraigtasparnio/vertikalčiai kilti ir tūpti galinčio orlaivio tūpimo aikštės didesniame kaip 300 m (1 000 pėdų) aukštyje, bet ne didesniame kaip 600 m (2 000 pėdų) aukštyje (sraigtasparnio atveju – didesniame kaip 50 m (170 pėdų) aukštyje, tačiau ne didesniame kaip 100 m (330 pėdų)) aukštyje virš aerodromo lygio, ir toliau skrenda ratu virš naudojamo kilimo ir tūpimo tako arba sraigtasparnio/vertikalčiai kilti ir tūpti galinčio orlaivio tūpimo aikštės. Jei negali žybsėti tūpimo žiburiais, žybsi kitais turimais žiburiais.	Jūsų paskirtas aerodromas netinkamas.	DIENĄ arba NAKTĮ – jeigu norima, kad gaudomasis orlaivis gaudančiajam orlaiviui iš paskos skristų atsarginio aerodromo link, gaudantysis orlaivis įtraukia važiuoklę (jeigu ją turi) ir naudoja 1 sekoje nurodytus gaudančiojo orlaivio signalus. Jeigu gaudomąjį orlaivį nusprendžiama paleisti, gaudantysis orlaivis naudoja 2 sekoje nurodytus gaudančiojo orlaivio signalus.	Supratau, sekite iš paskos. Supratau, galite skristi toliau.“
----	--	---------------------------------------	--	---

c) 1 priedėlio „Signalai“ 4 punktą „MANEVRAVIMO SIGNALAI“ iš dalies keičiamas taip:

1) 4.1.1 punkto b papunktis pakeičiamas taip:

„b) sraigtasparniams/vertikalčiai kilti ir tūpti galintiems orlaiviams – stovėdamas ten, kur signalininką geriausiai mato pilotas.“;

2) 4.1.2 punkto 16–20 papunkčių 1–3 išnašų tekstas pakeičiamas taip:

„¹ Naudojama kabamiesiems sraigtasparniams/vertikalčiai kilti ir tūpti galintiems orlaiviams.

„² Naudojama kabamiesiems sraigtasparniams/vertikalčiai kilti ir tūpti galintiems orlaiviams.

„³ Naudojama kabamiesiems sraigtasparniams/vertikalčiai kilti ir tūpti galintiems orlaiviams.“;

- d) 5 priedėlio „Techninės specifikacijos, susijusios su stebėjimais iš orlaivio ir kalbiniu ryšiu teikiamais pranešimais“ skirsnis „A. PRANEŠIMŲ TEIKIMO NURODYMAI“ iš dalies keičiamas taip:

2 skirsnio 2 punkto „IŠSAMŪS PRANEŠIMŲ TEIKIMO NURODYMAI“ [8 elementas] pakeičiamas taip:

„8 *elementas*. DEGALŲ ATSARGOS (ENDURANCE). Nurodyti „DEGALŲ ATSARGOS“ ir ilgiausią skrydžio trukmę pagal turimų degalų ir (arba) energijos atsargas valandomis ir minutėmis (keturženkliais skaičiumi).“

III PRIEDAS

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

- 1) I priedo pavadinimas pakeičiamas taip:
„I priedas. II–IX prieduose vartojamų terminų apibrėžtys“;
- 2) 21 punktas pakeičiamas taip:
„21. Laisvoji juosta – atitinkamos institucijos kontroliuojamas apibrėžtas stačiakampis žemės ar vandens plotas, parinktas arba parengtas kaip tinkama zona, virš kurios orlaivis gali atlikti dalį pradinio aukštėjimo iki nustatyto aukščio.“;
- 3) 26 punktas pakeičiamas taip:
„26. Degalai/energija ypatingajam atvejui – degalai/energija, skirti skrendant iki paskirties aerodromo arba vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo dėl nenumatytų veiksnių patiriamoms degalų/energijos sąnaudoms kompensuoti.“;
- 4) 31 punktas pakeičiamas taip:
„31. Kritinės skrydžio fazės:
 - a) kritinė sraigtasparnio skrydžio fazė – sraigtasparnio riedėjimas, kybojimas, kilimas, priartėjimas tūpti, tūpimo nutraukimas, tūpimas ir įgulos vado arba sraigtasparnio vado nustatytos skrydžio fazės;
 - b) kritinė vertikaliai kilti ir tūpti galinčio orlaivio (VCA) skrydžio fazė – riedėjimas žeme su keleiviais prieš skrendant arba nutūpus, skridimas arti žemės, kybojimas, kilimas, priartėjimas tūpti, tūpimo nutraukimas (kilimas po nutraukto tūpimo), tūpimas ir įgulos vado nustatytos skrydžio fazės“;
- 5) 39 punktas pakeičiamas taip:
„39. DR atstumas – horizontalusis atstumas, kurį sraigtasparnis arba VCA nuskrido nuo turimojo kilimo nuotolio pabaigos.“;
- 6) 48 punktas pakeičiamas taip:
„48. Priartėjimo tūpti ir kilimo zona (FATO) – apibrėžta sraigtasparnių arba VCA skrydžių vykdymo zona, virš kurios baigiamas galutinis artėjimo kyboti ar tūpti manevro etapas ir nuo kurios pradedamas kilimo manevras. Vykstant 1 klasės skrydį sraigtasparniu ir didesnės saugos kategorijos ar lygiavertės kategorijos skrydį VCA, į apibrėžtą zoną įtraukiama turimoji nutrauktojo kilimo zona.“;
- 7) 50a punktas pakeičiamas taip:
„50a. Skrydžio laikas:
 - a) lėktuvų – visas laikas nuo momento, kai lėktuvas pirmą kartą pajuda rengdamasis kilti, iki momento, kai lėktuvas galutinai sustoja pasibaigus skrydžiui;
 - b) sraigtasparnių – visas laikas nuo momento, kai pradeda sukintis sraigtasparnio keliamųjų sraigtų mentės rengiantis kilti, iki momento, kai sraigtasparnis galutinai sustoja pasibaigus skrydžiui ir sustoja sukintis keliamųjų sraigtų mentės;
 - c) VCA – visas laikas nuo momento, kai pakilimui paleidžiami kėlimo ir traukos varikliai, iki momento, kai orlaivis, baigęs skrydį, galutinai sustoja ir išjungiami kėlimo ir traukos varikliai.“;
- 8) 53 punktas pakeičiamas taip:
„53. antžeminis avarinės tarnybos personalas – sraigtasparnius naudojančių avarinių medicinos tarnybų (HEMS) darbe arba VCA naudojančių avarinių medicinos tarnybų (VEMS) darbe dalyvaujantis antžeminis avarinės tarnybos personalas (pvz., policininkai, ugniagesiai ir kt.), kurio užduotys susijusios su vykdomais skrydžiais.“;

- 9) 69 punkto a papunkčio ii dalis pakeičiama taip:
- „ii) sraigtasparnio arba VCA keleivių negalima tinkamai apsaugoti nuo stichijos, arba“;
- 10) 70 punktas pakeičiamas taip:
- „70. Apsisprendimo tūpti taškas (LDP):
- sraigtasparnių – nustatant tūpimo charakteristikas naudojamas taškas, nuo kurio galima saugiai tęsti tūpimą arba pradėti nutrauktojo tūpimo operaciją, kai tame taške buvo pripažintas variklio gedimas;
 - VCA – nustatant tūpimo charakteristikas naudojamas taškas, nuo kurio galima saugiai tęsti tūpimą arba pradėti nutrauktojo tūpimo operaciją, kai tame taške buvo pripažintas veikimui kritiškai svarbus gedimas;“;
- 11) 71 punktas pakeičiamas taip:
- „71. Turimasis tūpimo nuotolis:
- lėktuvų (LDAA) – kilimo ir tūpimo tako ilgis, kurį aerodromo valstybė paskelbė turimu ir tinkamu tupiančiam lėktuvui riedėti žeme;
 - sraigtasparnių (LDAH) – priartėjimo tūpti ir kilimo zonos (FATO) ilgis ir bet kokia papildoma zona, kurią aerodromo valstybė paskelbė turima ir tinkama sraigtasparniui užbaigti tūpimo manevrą iš nustatyto aukščio, ir
 - VCA (LDAV) – priartėjimo tūpti ir kilimo zonos (FATO) ilgis ir bet kokia papildoma zona, paskelbta turima ir tinkama VCA užbaigti tūpimo manevrą iš nustatyto aukščio.“;
- 12) įterpiamas 71a punktas:
- „71a. Būtinasis tūpimo nuotolis (LDR):
- sraigtasparnių (LDRH) – horizontalus atstumas, reikalingas nusileisti iš 15 m (50 pėdų) taško virš tūpimo paviršiaus ir visiškai sustoti, ir
 - VCA (LDRV) – horizontalus atstumas, reikalingas nusileisti iš 15 m (50 pėdų) virš tūpimo paviršiaus ir visiškai sustoti.“;
- 13) 78 punktas pakeičiamas taip:
- „78. Keleivis medikas – per HEMS skrydį sraigtasparniu arba per VEMS skrydį VCA skraidinamas medikas, pavyzdžiui, gydytojas, slaugytojas, paramedikas ar kitos srities medikas.“;
- 14) 82 punkto b papunktis pakeičiamas taip:
- „b) sraigtasparnio keleivius arba VCA keleivius galima apsaugoti nuo stichijos ir“;
- 15) 96 punktas pakeičiamas taip:
- „96. Įgulos vadas – vadovauti paskirtas pilotas, atsakingas už skrydžio saugą. Komercinių skrydžių lėktuvais ir sraigtasparniais įgulos vadas vadinamas orlaivio vadu.“;
- 16) 102 punktas pakeičiamas taip:
- „102. Turimasis nutrauktojo kilimo nuotolis (RTODA):
- sraigtasparnių (RTODAH) – priartėjimo tūpti ir kilimo zonos ilgis, paskelbtas turimu ir tinkamu sraigtasparniams, vykdančioms 1 klasės operaciją, užbaigti nutrauktąjį kilimą, arba
 - VCA (RTODAV) – priartėjimo tūpti ir kilimo zonos ilgis, paskelbtas turimu ir tinkamu VCA užbaigti nutrauktąjį kilimą, atsižvelgiant į vykdomos operacijos kategoriją.“;

17) 103 punktas pakeičiamas taip:

„103. Būtinasis nutrauktojo kilimo nuotolis (RTODR):

- a) sraigtasparnių (RTODRH) – būtinasis horizontalusis atstumas nuo kilimo pradžios iki taško, kuriame sraigtasparnis visiškai sustoja po variklio gedimo nutraukus kilimą kilimo apsisprendimo taške;
- b) VCA (RTODRV) – būtinasis horizontalusis atstumas nuo kilimo pradžios iki taško, kuriame VCA visiškai sustoja kilimą nutraukus apsisprendimo taške po veikimui kritiškai svarbaus gedimo pripažinimo.“;

18) 104a punktas pakeičiamas taip:

„104a. Saugus tūpimas – kalbant apie degalų ir (arba) energijos politiką arba degalų ir (arba) energijos schemas, tūpimas tinkamame aerodrome ar skrydžių aikštelėje arba tinkamame vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome ar alternatyvioje tūpimo vietoje likus ne mažiau kaip galutinėms degalų ir (arba) energijos atsargoms, laikantis taikomų veiklos procedūrų ir aerodromo naudojimo mažiausių dydžių.“;

19) 111 punktas pakeičiamas taip:

„111. Kilimo apsisprendimo taškas (TDP):

- a) sraigtasparnių – nustatant kilimo charakteristikas naudojamas taškas, nuo kurio galima nutraukti kilimą arba saugiai jį tęsti, kai tame taške buvo pripažintas variklio gedimas;
- b) VCA – pirmasis taškas, nustatomas pagal greitį ir aukštį, nuo kurio atsiradus veikimui kritiškai svarbiam gedimui galima tęsti kilimą, atitinkantį sertifikuotas minimalias eksploatacines charakteristikas (CMP), ir paskutinis kilimo trajektorijos taškas, nuo kurio užtikrinamas kilimo nutraukimas.“;

20) 113 punktas pakeičiamas taip:

„113. Turimasis kilimo nuotolis (TODA):

- a) sraigtasparnių (TODAH) – priartėjimo tūpti ir kilimo zonos ilgis ir, jei numatyta, sraigtasparniui skirtos laisvosios juostos ilgis, paskelbtas turimu ir tinkamu sraigtasparniui užbaigti kilimą;
- b) VCA (TODAV) – priartėjimo tūpti ir kilimo zonos ilgis ir, jei numatyta, VCA skirtos laisvosios juostos ilgis, paskelbtas turimu ir tinkamu VCA užbaigti kilimą.“;

21) 114 punktas pakeičiamas taip:

„114. Būtinasis kilimo nuotolis (TODR):

- a) sraigtasparnių (TODRH) – horizontalusis atstumas, kurio sraigtasparniui reikia nuo kilimo pradžios iki taško, kuriame pasiekiamas saugus kilimo greitis (V_{TOS}), pasirinktas aukštis ir teigiamas kilimo laipsnis po to, kai kilimo apsisprendimo taške (TDP) buvo pripažintas kritinio variklio gedimas, o likę varikliai veikia neviršydami patvirtintų veikimo ribų;
- b) VCA (TODRV) – horizontalusis atstumas, kurio VCA reikia nuo kilimo pradžios iki taško, kuriame pasiekiamas saugus kliūčių perskridimo aukštis ir teigiamas kilimo laipsnis po to, kai kilimo apsisprendimo taške (TDP) buvo pripažintas veikimui kritiškai svarbus gedimas.“;

22) 115 punktas pakeičiamas taip:

„115. Kilimo trajektorija:

- a) vertikalioji ir horizontalioji trajektorija, kuri, neveikiant kritiniam varikliui, yra nuo nustatyto kilimo taško iki 1 500 pėdų aukščio virš paviršiaus lėktuvams ir iki 1 000 pėdų aukščio virš paviršiaus sraigtasparniams;
- b) VCA atveju – vertikalioji ir horizontalioji trajektorija, kuri, esant veikimui kritiškai svarbiam gedimui, yra nuo nustatyto kilimo taško iki taško, kuriame VCA yra tokia aukštyje virš kilimo aukščio, kuris yra suderinamas su maršruto profiliu ir yra ne didesnis kaip 305 m (1 000 pėdų).“;

- 23) 116 punktą pakeičiamas taip:
„116. Kilimo masė – visos gabenamos įrangos ir žmonių masė sraigtasparniui arba VCA pradendant kilti ir lėktuvui pradendant riedėti kilimo taku.“;
- 24) 118 punktą pakeičiamas taip:
„118. Techninės įgulos narys – komercinių HEMS, VEMS, HHO skrydžių arba skrydžių su NVIS įgulos narys, kuris nėra skrydžio ar keleivių salono įgulos narys ir kuriam vežėjas paskyrė pareigas orlaivyje arba ant žemės padėti pilotui vykdyti HEMS, VEMS, HHO skrydžius arba skrydžius su NVIS, per kuriuos gali reikėti naudoti specializuotą orlaivyje esančią įrangą.“;
- 25) Įterpiami 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142 ir 143 punktai:
- „130. Antžeminis judėjimas – orlaivio judėjimas aerodromo arba vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo judėjimo zonoje naudojant išorinę įrangą ar priedus, kurie nėra varomi orlaivio.
131. Antžeminis personalas – personalas, išskyrus skrydžio įgulos narius arba techninės įgulos narius, paskirtas vykdyti užduotis, susijusias su VCA antžeminiu judėjimu arba bet kokia kita orlaiviui teikiama antžemine pagalba, ir kuris yra baigęs atitinkamų veiklos ir saugos procedūrų mokymus.
132. Didesnės saugos kategorija – VCA sertifikavimo ir eksploatavimo kategorija, pagal kurią orlaivis atitinka saugaus skrydžio ir tūpimo tęsimo atsiradus veikimui kritiškai svarbiam gedimui reikalavimus.
133. Sertifikuotos minimalios eksploatacinės charakteristikos (CMP) – VCA atveju eksploatacinių charakteristikų duomenų rinkinys, gautas įvertinus pavienių gedimų ir gedimų derinių, kurie nėra labai mažai tikėtini, poveikį vardiniam eksploataciniams parametrams.
134. Saugaus skrydžio ir tūpimo tęsimas – didesnės saugos kategorijos VCA atveju tai reiškia, kad orlaivis gali tęsti valdomąjį skrydį ir tūpimą vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, galimai taikant avarines procedūras, ir tam nereikia ypatingų pilotavimo įgūdžių ar jėgos.
135. Veikimui kritiškai svarbus gedimas – su VCA susijęs gedimas arba gedimų derinys, dėl kurio maksimaliai pablogėja tam tikros skrydžio fazės ir eksploatacinės charakteristikos rodikliai. Kritinių eksploatacinių charakteristikų gedimų rinkinys naudojamas sertifikuotoms minimalioms eksploatacinėms charakteristikoms (CMP) nustatyti.
136. Ribotos trukmės skrydis virš vandens – VCA atliekama IAM skrydis, vykdomas ribotą skrydžio virš vandens laiką.
137. VEMS techninės įgulos narys – techninės įgulos narys, paskirtas VEMS skrydžiui, kad padėtų pilotui skrydžio metu ir pasirūpintų bet kuriuo asmeniu, kuriam reikia medicininės pagalbos.
138. VEMS skrydžių bazė – vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromas, kuriame yra VEMS skrydžiams parengtas VCA, tokiems skrydžiams pasirėngusi VCA skrydžių įgula ir VEMS įgulos nariai.
139. VEMS skrydžių aikštelė – įgulos vado pasirinkta VEMS skrydžių, tūpimų ir kilimų vykdymo vieta.
140. Vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromas – žemės, vandens ar statinio plotas, naudojamas arba skirtas naudoti VCA nusileidimui ir pakilimui bei VCA judėjimui.
141. Tinkamas vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromas – vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromas, kuriame, atsižvelgiant į orlaivio matmenis, masę, artėjimo tūpti ir išskridimo trajektoriją, gali būti naudojamas VCA, kuriame teikiamos numatomam naudojimui būtinos paslaugos ir įranga ir kuris yra prieinamas numatomu naudojimo metu;
142. VTOL saugus kilimo greitis (V_{TOSS}) – mažiausias greitis, kuriuo pasiekiamas kilimas TDP pripažinus veikimui kritiškai svarbų gedimą, kai vykdomas didesnės saugos kategorijos VCA skrydis.
143. Pilotuojamas VCA – VCA, kurį pilotuoja bent vienas orlaivyje esantis pilotas.“

IV PRIEDAS

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 II priedas (ARO dalis) iš dalies keičiamas taip:

- 1) OPS skyriaus „Orlaivių naudojimas“ I skirsnio pavadinimas pakeičiamas taip:

I SKIRSNIS.

„Komerčio oro transporto (CAT) vežėjų ir naujoviško oro transporto (IAM) vežėjų sertifikavimas“;

- 2) ARO.OPS.200 dalies b punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:

„1. II priedėlyje nustatytose skrydžių specifikacijose, taikomose komerciniams skrydžiams lėktuvais ir sraigtasparniais ir naujoviško oro transporto (IAM) skrydžiams VCA, arba“;

- 3) po ARO.OPS.220 dalies įterpiama ARO.OPS.224 dalis:

„ARO.OPS.224. Degalų ir (arba) energijos schemų patvirtinimas IAM skrydžiams

- a) Kompetentinga institucija patvirtina IAM vežėjo pasiūlytą degalų ir (arba) energijos schemą, jei tas vežėjas įrodo atitiktį IX priedo UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.192 ir UAM.OP.VCA.195 dalių reikalavimams.
- b) Be to, kompetentinga institucija:
 1. įvertina, ar taikant IAM vežėjo valdymo sistemą ir saugos rizikos valdymo procesą galima įgyvendinti siūlomą individualią degalų ir (arba) energijos schemą, ir
 2. parengia priežiūros planą, skirtą periodiniams dabartinės IAM vežėjo degalų ir (arba) energijos schemos vertinimams atlikti, siekiant patikrinti, ar schema atitinka taikomus reikalavimus, arba nuspręsti, ar schema turėtų būti iš dalies pakeista ar atšaukta.“;
- 4) ARO.OPS.225 dalies pavadinimas pakeičiamas taip:

„ARO.OPS.225. Degalų ir (arba) energijos schemų patvirtinimas. Lėktuvai ir sraigtasparniai“;

5) II priedo (ARO dalies) I priedėlis pakeičiamas taip:

”

I priedėlis

ORO VEŽĖJO PAŽYMĖJIMAS		
(Oro vežėjų patvirtinimo specifikacija)		
Skrydžių tipai:		
Komercinis oro transportas (CAT) <input type="checkbox"/> Keleivių vežimo <input type="checkbox"/> Krovinių vežimo <input type="checkbox"/> Kita ⁽¹⁾ : Naujoviškas oro transportas (IAM) <input type="checkbox"/> Keleivių vežimo <input type="checkbox"/> Krovinių vežimo <input type="checkbox"/> Kita ⁽¹⁾ :		
⁽⁴⁾	Vežėjo valstybė ⁽²⁾	⁽⁵⁾
	Išduodančioji institucija ⁽³⁾	
Oro vežėjo pažymėjimo Nr. ⁽⁶⁾ :	Vežėjo pavadinimas ⁽⁷⁾ Komercinis pavadinimas ⁽⁸⁾ Vežėjo pašto adresas ⁽¹⁰⁾ : Telefonas ⁽¹¹⁾ Faksas E. paštas	Vežėjo kontaktiniai punktai: ⁽⁹⁾ Kontaktinė informacija, kuria naudojantis galima nedelsiant susisiekti su vežėjo vadovybe, pateikta ⁽¹²⁾ .
<input type="checkbox"/> Šiuo pažymėjimu patvirtinama, kad ⁽¹³⁾ leidžiama vykdyti komercinius (CAT) skrydžius, nurodytus pridėtose skrydžių vykdymo specifikacijose, laikantis skrydžių vykdymo vadovo, Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo ir jo deleguotųjų bei įgyvendinimo aktų.		
<input type="checkbox"/> Šiuo pažymėjimu patvirtinama, kad ⁽¹³⁾ leidžiama vykdyti naujoviško oro transporto (IAM) 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⁾ : Titulas:	
⁽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 įgulos ir keleivių salono įgulos 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⁾ Oro vežėjo pažymėjimo išdavimo data (metai, mėnuo, diena). ⁽¹⁵⁾ Kompetentingos institucijos atstovo pareigos, vardas, pavardė ir parašas. Be to, oro vežėjo pažymėjime gali būti dedamas oficialus antspaudas.		
EASA 138 forma, 3 leidimas“;		

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

”

II priedėlis

SKRYDŽIŲ VYKDYMO SPECIFIKACIJOS (pagal skrydžių vykdymo vadove pateiktas patvirtintas sąlygas)				
Išduodančiosios institucijos kontaktinė informacija Telefonas ⁽¹⁾ _____; faksas: _____; e. paštas: _____				
Oro vežėjo pažymėjimas ⁽²⁾ :	Vežėjo pavadinimas ⁽³⁾	Data ⁽⁴⁾	Parašas:	
Veiklos vykdytojo komercinis pavadinimas				
Skrydžių vykdymo specifikacijų Nr.:				
Orlaivio modelis ⁽⁵⁾ Registracijos ženklai ⁽⁶⁾				
Skrydžių tipai: Komeracinis oro transportas (CAT) <input type="checkbox"/> Keleivių vežimo <input type="checkbox"/> Krovinyš <input type="checkbox"/> Kita (?) : _____ Naujoviškas oro transportas (IAM) <input type="checkbox"/> Keleiviai <input type="checkbox"/> Krovinyš <input type="checkbox"/> Kita (?) : _____				
Veiklos vieta ⁽⁸⁾				
Specialieji apribojimai ⁽⁹⁾ :				
Specialieji patvirtinimai:	Taip	Ne	Specifikacija ⁽¹⁰⁾	Pastabos
Pavojingieji kroviniai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis				
Kilimas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁽¹¹⁾ : ... m	
Artėjimas tūpti ir tūpimas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹²⁾ DA/H: ...ft, RVR: ... m	
Lengvatinės operacijų sąlygos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹³⁾ DA/H: ...ft, RVR: ... m	
RVSM ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> Netaikoma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁵⁾ <input type="checkbox"/> Netaikoma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ilgiausias nukreipimo laikas ⁽¹⁶⁾ ... min.	
Kompleksinės PBN skrydžių navigacijos specifikacijos ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁸⁾
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"/>	⁽¹⁹⁾	
Sraigtasparnių skrydžiai naudojantis naktinio matymo sistemomis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Sraigtasparnių keliamieji skrydžiai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Sraigtasparnius naudojančios avarinės medicinos tarnybos skrydžiai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Sraigtasparnių skrydžiai virš jūros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Vertikalieji kilti ir tūpti galinčius orlaivius naudojančios avarinės medicinos tarnybos skrydžiai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Keleivių salono įgulos mokymas ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
CC atestacijos pažymėjimo išdavimas ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
B tipo EFB taikomųjų programų naudojimas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²³⁾	
Kita ⁽²⁴⁾				

⁽¹⁾ Kompetentingos institucijos telefono numeriai su šalies kodu. Nurodomas e. pašto adresas ir fakso numeris, jei yra.
⁽²⁾ Įrašomas atitinkamo oro vežėjo pažymėjimo numeris.
⁽³⁾ Įrašomas registruotas vežėjo pavadinimas ir komercinis pavadinimas, jei skiriasi. Prieš komercinį pavadinimą įrašoma „Vykdantis veiklą kaip“.
⁽⁴⁾ Skrydžių vykdymo specifikacijų išdavimo data (diena, mėnuo, metai) 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“) arba įrašoma vertikaliai kilti ir tūpti galinčio orlaivio markė, modelis ir serija, jei taikoma.
⁽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⁾ Nurodoma kita transportavimo rūšis (pvz., avarinė medicinos tarnyba).
⁽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 pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, tik dieną ir kt.).
⁽¹⁰⁾ Šioje skiltyje išvardijami kiekvieno patvirtinimo ar patvirtinimo tipo (pagal atitinkamus kriterijus) liberaliausieji kriterijai.
⁽¹¹⁾ Įrašomas patvirtintas kilimo mažiausias kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) metrais. Jei suteikti skirtingi patvirtinimai, kiekvienam iš jų galima skirti po eilutę.
⁽¹²⁾ Įrašoma taikoma tikslinio artėjimo tūpti kategorija: CAT II arba CAT III. Įrašomas mažiausias kilimo RVR metrais ir DH pėdomis. Kiekvienai iš išvardytų artėjimo tūpti kategorijų skiriama po vieną eilutę.
⁽¹³⁾ Įrašyti taikytiną lengvatinę operacijų sąlygą: SA CAT I, SA CAT II, EFVS ir kt. Įrašomas mažiausias kilimo RVR metrais ir DH pėdomis. Kiekvienai iš išvardytų lengvatinių operacijų sąlygų skiriama po vieną eilutę.
⁽¹⁴⁾ Langelį „netaikoma“ galima pažymėti tik jei didžiausias orlaivio skrydžio aukštis mažesnis už FL290.
⁽¹⁵⁾ 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“.
⁽¹⁶⁾ Taip pat galima nurodyti kilimo ir tūpimo slenksčio atstumą (jūrmylėmis) ir variklio tipą.
⁽¹⁷⁾ 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.
⁽¹⁸⁾ Nurodyti, ar specialusis patvirtinimas galioja tik tam tikriems kilimo ir tūpimo tako galams ir (arba) aerodromams.
⁽¹⁹⁾ Įrašyti konkretų sklandmenį arba variklių derinį.
⁽²⁰⁾ 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.
⁽²¹⁾ Patvirtinimas išduoti Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 V priede (CC dalyje) nurodytus keleivių salono įgulos narių atestacijos pažymėjimus.
⁽²²⁾ 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.
⁽²³⁾ Už orlaivio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti atsakingos organizacijos patvirtinimo nuoroda ir nuoroda į atitinkamą reglamentą (pvz., Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 Vc priedą (CAMO dalį)).
⁽²⁴⁾ Čia galima įrašyti kitus patvirtinimus ar duomenis, skiriant po vieną eilutę (arba kelias eilutes) vienam leidimui (pvz., trumpo tūpimo skrydžiai, stataus artėjimo tūpti skrydžiai, sumažintas būtinas tūpimo nuotolis, sraigtasparnių skrydžiai į 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, 8 leidimas“.

V PRIEDAS

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedas (ORO dalis) iš dalies keičiamas taip:

- 1) ORO.GEN.005 dalis pakeičiama taip:

„ORO.GEN.005. Taikymo sritis

Šiame priede nustatomi reikalavimai, kurių turi laikytis oro vežėjas, vykdamas:

- a) komercinius skrydžius (CAT);
 - b) komercinius specialiuosius skrydžius;
 - c) nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais;
 - d) nekomercinius specialiuosius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais;
 - e) naujoviško oro transporto (IAM) skrydžius.“;
- 2) ORO.GEN.140 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) Prieiga prie a punkte paminėto orlaivio apima:

- i) CAT skrydžių lėktuvais ir sraigtasparniais atveju – galimybę patekti į orlaivį ir jame pasilikti vykstant skrydžiams, išskyrus tuo atveju, jei pilotų kabinos vadas saugumo sumetimais pagal CAT.GEN.MPA.135 dalį nusprendžia kitaip;
 - ii) IAM skrydžių VCA atveju – galimybę patekti į orlaivį ir jame pasilikti vykstant skrydžiams, išskyrus tuo atveju, jei įgulos vadas saugumo sumetimais pagal IAM.GEN.MVCA.135 dalį nusprendžia kitaip.“;
- 3) ORO.GEN.310 dalis pakeičiama taip:

„ORO.GEN.310. AOC išvardytų lėktuvų ar sraigtasparnių naudojimas nekomerciniams skrydžiams ir specialiesiems skrydžiams

- a) Į vežėjo AOC įrašytas lėktuvas arba sraigtasparnis gali likti įrašytas AOC, jei jis naudojamas bet kuriuo iš šių atvejų:
 - 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 lėktuvas arba sraigtasparnis naudojamas pagal a punkto 2 papunktį, lėktuvą ar sraigtasparnį teikiantis AOC turėtojas ir lėktuvą ar sraigtasparnį naudojantis vežėjas nustato procedūrą, kurioje:
 1. aiškiai nustatoma, kuris vežėjas atsakingas už vadovavimą kiekvienam skrydžiui, ir apibūdinama, kaip vadovavimą skrydžiams vienas vežėjas perduoda kitam;
 2. aprašoma lėktuvo ar sraigtasparnio perdavimo po to, kai jis grąžinamas AOC turėtojui, procedūra.

Ta procedūra įtraukiama į kiekvieno vežėjo skrydžių vykdymo vadovą arba į AOC turėtojo ir vežėjo, naudojančio lėktuvą ar sraigtasparnį pagal a punkto 2 papunktį, sudarytą sutartį. AOC turėtojas nustato tokios sutarties šabloną. Toms sutartims taikoma ORO.GEN.220 dalis.

AOC turėtojas ir pagal a punkto 2 papunktį lėktuvą ar sraigtasparnį 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, kokiomis priemonėmis ir kaip dažnai tai institucijai perduodama informacija apie vadovavimo skrydžiams perdavimus pagal ORO.GEN.130 dalies c punktą.
- d) Lėktuvo arba sraigtasparnio, naudojamo pagal a punktą, nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrina organizacija, atsakinga už į AOC įrašyto lėktuvo arba sraigtasparnio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti pagal Reglamentą (ES) Nr. 1321/2014.
- e) Lėktuvą arba sraigtasparnį pagal a punktą teikiantis AOC turėtojas:
 - 1) savo skrydžių vykdymo vadove nurodo suteikto lėktuvo ar sraigtasparnio registracijos ženklus ir tuo lėktuvu ar sraigtasparniu vykdomų skrydžių tipą;
 - 2) kol lėktuvas ar sraigtasparnis negrąžintas AOC turėtojui, nuolat informuojamas, kuris vežėjas kiekvienu momentu vadovauja lėktuvo ar sraigtasparnio skrydžiams, ir registruoja tą informaciją;
 - 3) užtikrina, kad jo nustatytos pavojingumo nustatymo, rizikos vertinimo ir mažinimo priemonės būtų taikomos visiems skrydžiams, vykdomiems tuo lėktuvu ar sraigtasparniu.
- f) Vykdydamas skrydžius pagal VI priedą (NCC dalį) ir VIII priedą (SPO dalį), vežėjas, naudojantis lėktuvą arba sraigtasparnį pagal a punktą, užtikrina:
 - 1) kad kiekvienas skrydis, vykdomas jam vadovaujant, būtų registruojamas lėktuvo arba sraigtasparnio techninių įrašų žurnalo sistemoje;
 - 2) kad nebūtų padaryta lėktuvo ar sraigtasparnio sistemų ar jų konfigūracijos pakeitimų;
 - 3) kad apie kiekvieną trūkumą arba techninį gedimą, įvykusį jam vadovaujant lėktuvo ar sraigtasparnio skrydžiui, būtų pranešta d punkte nurodytai organizacijai;
 - 4) kad AOC turėtojas gautų kiekvienos įvykio ataskaitos, susijusios su lėktuvu ar sraigtasparniu vykdomais skrydžiais ir parengtos pagal Reglamentą (ES) Nr. 376/2014 ir 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).“;

- 4) ORO.AOC.100 dalis pakeičiama taip:

„ORO.AOC.100. Prašymas išduoti oro vežėjo pažymėjimą (AOC)

- a) Nepažeisdamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 (*), prieš pradėdamas CAT skrydžius lėktuvais ar sraigtasparniais arba IAM skrydžius VCA, vežėjas turi kompetentingai institucijai pateikti prašymą išduoti oro vežėjo pažymėjimą (AOC) ir tą pažymėjimą gauti.
- b) Vežėjas kompetentingai institucijai pateikia šią informaciją:
 - 1) prašymo teikėjo oficialų pavadinimą ir įmonės pavadinimą, adresą ir adresą korespondencijai;
 - 2) siūlomo skrydžio aprašą, įskaitant naudosimų orlaivių tipą (-us) ir skaičių;
 - 3) valdymo sistemos aprašą, įskaitant organizacinę struktūrą;
 - 4) atsakingo vadovo vardą ir pavardę;
 - 5) pagal ORO.AOC.135 dalies a punktą reikalaujamų paskirtųjų asmenų vardus ir pavardes, nurodant jų kvalifikaciją ir patirtį;
 - 6) skrydžių vykdymo vadovo kopiją, kaip reikalaujama ORO.MLR.100 dalyje;

- 7) pareiškima, kad visus kompetentingai institucijai pateiktus dokumentus prašymo teikėjas patikrino ir nustatė, kad jie atitinka taikomus reikalavimus.
- c) Pareiškėjai kompetentingai institucijai įrodo, kad:
- 1) CAT skrydžiai lėktuvais ir sraigtasparniais atitinka Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo, šio reglamento šio priedo (ORO dalies), IV priedo (CAT dalies) ir V priedo (SPA dalies) ir Reglamento (ES) 2015/640 (** I priedo (26 dalies) esminius reikalavimus;
 - 1a) IAM skrydžiai VCA atitinka Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo, šio III priedo (ORO dalies), V priedo (SPA dalies) ir IX priedo (IAM dalies) esminius reikalavimus ir Reglamento (ES) 2015/640 I priedo (26 dalies) reikalavimus;
 - 2) visiems naudojamiems orlaiviams buvo išduoti tinkamumo skraidyti pažymėjimai (CofA) pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 arba jie nuomojami be įgulos pagal ORO.AOC.110 dalies d punktą, ir
 - 3) jų organizacinė ir valdymo struktūros yra tinkamos ir reikiamai pritaikytos jų numatomos veiklos mastui ir apimčiai.
- (*) 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).
- (**) 2015 m. balandžio 23 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/640 dėl papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų, susijusių su tam tikro tipo skrydžiais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 (OL L 106, 2015 4 24, p. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj>).“;
- 5) ORO.AOC.125 dalis pakeičiama taip:

„ORO.AOC.125. AOC turėtojo vykdomi nekomerciniai skrydžiai lėktuvais arba sraigtasparniais įrašytais į jo AOC

- 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 įrašytais lėktuvais ar sraigtasparniais, jei 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 vykdantys 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 aktualiuose dokumentuose).“;

- 6) ORO.MLR.100 dalies b punktas pakeičiamas taip:
- „b) Skrydžių vykdymo vadovo turinys turi atitikti taikomus šiame priede, IV priede (CAT dalyje), V priede (SPA dalyje), VI priede (NCC dalyje), VIII priede (SPO dalyje) ir IX priede (IAM dalyje) nustatytus reikalavimus ir neturi prieštarauti atitinkamai oro vežėjo pažymėjimo (AOC) skrydžių vykdymo specifikacijose, SPO leidime arba deklaracijoje ir specialiųjų patvirtinimų sąraše nurodytoms sąlygoms.“;
- 7) ORO.MLR.101 dalis pakeičiama taip:

„ORO.MLR.101 Skrydžių vykdymo vadovas. CAT ir IAM skrydžių vykdymo vadovo sandara

Pagrindinė skrydžių (išskyrus skrydžius sraigtiniais vieno variklio lėktuvais, kurių MOPSC neviršija 5 krėslų, arba nesudėtingais vieno variklio sraigtasparniais, kurių MOPSC neviršija 5 krėslų, kai kylama ir tupiama tame pačiame aerodrome arba skrydžių aikštelėje pagal VFR dieną) vykdymo vadovo sandara turi būti tokia:

- a) A dalis. Bendroji dalis (pagrindai), kurioje aprašoma visa bet kokiam orlaivių tipui taikoma skrydžių vykdymo politika, instrukcijos ir procedūros;
- b) B dalis. Orlaivio naudojimo dalykai, įskaitant visas konkrečiam orlaivių tipui skirtas instrukcijas ir procedūras, atsižvelgiant į vežėjo naudojamų orlaivių tipų (klasių), variantų ar atskirų orlaivių skirtumus;
- c) C dalis. CAT skrydžiai lėktuvais ir sraigtasparniais, įskaitant maršruto (vaidmens, zonos) ir aerodromo (skrydžių aikštelės) instrukcijas ir informaciją, arba IAM skrydžiai VCA, įskaitant maršruto (vaidmens, zonos) ir vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo (alternatyvios tūpimo vietos, skrydžių aikštelės) instrukcijas ir informaciją;
- d) D dalis. Mokymas, įskaitant visas darbuotojams skirtas mokymo instrukcijas, kurios būtinos, kad skrydžiai būtų vykdomi saugiai.“;
- 8) ORO.MLR.115 dalies a punktas pakeičiamas taip:
- „a) Šie įrašai saugomi ne trumpiau kaip 5 metus:
- 1) CAT skrydžių lėktuvais ir sraigtasparniais ir VCA IAM vežėjų – ORO.GEN.200 dalyje nurodytos veiklos įrašai;
 - 2) deklaracijas pateikusių vežėjų – vežėjo deklaracijos kopija, išsamūs gautų patvirtinimų ir skrydžių vykdymo vadovo duomenys;
 - 3) SPO leidimo turėtojų – be a punkto 2 papunktyje nurodytų dalykų, įrašai, susiję su rizikos vertinimu, atliktu pagal SPO.OP.230 dalį, ir susijusios standartinės veiklos procedūros.“;
- 9) ORO.FC.005 dalis pakeičiama taip:

„ORO.FC.005. Taikymo sritis

Šiame skyriuje nustatyti su skrydžio įgulos mokymu, patirtimi ir kvalifikacija susiję reikalavimai, kurių turi laikytis oro vežėjas, ir jį sudaro:

- a) 1 SKIRSNIS, kuriame nustatomi bendri reikalavimai;
- b) 2 SKIRSNIS, kuriame nustatomi papildomi reikalavimai, taikomi CAT skrydžiams lėktuvais ir sraigtasparniais, išskyrus CAT skrydžius su keleiviais, kurie vykdomi dieną pagal VFR bei prasideda ir baigiasi tame pačiame aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir kompetentingos institucijos nurodytoje vietinėje zonoje, naudojant:
- 1) sraigtinis vieno variklio lėktuvus, kurių MCTOM neviršija 5 700 kg, o MOPSC neviršija 5 krėslų, arba
 - 2) kitus vieno variklio sraigtasparnius (išskyrus sudėtingus varikliu varomus sraigtasparnius), kurių MOPSC neviršija 5 krėslų.
- c) 3 SKIRSNIS, kuriame nustatomi papildomi komercinių specialiųjų skrydžių ir b punkto 1 ir 2 papunkčiuose nurodytų skrydžių reikalavimai.
- d) 4 SKIRSNIS, kuriame nustatomi papildomi reikalavimai, taikomi IAM skrydžiams pilotuojamais vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VCA).“;

10) ORO.FC.105 dalis pakeičiama taip:

„ORO.FC.105. Skyrimas įgulos arba orlaivio vadu

- a) Remiantis Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo 8.6 punktu, vienas skrydžio įgulos pilotas, turintis įgulos vado kvalifikaciją pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą (FCL dalį), vežėjo paskiriamas įgulos vadu arba, kai vykdomas komercinis skrydis lėktuvu arba sraigtasparniu, orlaivio vadu.
- b) Vežėjas skrydžio įgulos narį įgulos arba orlaivio vadu skiria tik tuo atveju, jeigu įvykdomos visos šios sąlygos:
- 1) skrydžio įgulos narys turi būtinausio lygio patirtį, nustatytą skrydžių vykdymo vadove;
 - 2) skrydžio įgulos narys turi pakankamai žinių apie maršrutą ar zoną, kuriais bus skrendama, apie aerodromus, įskaitant atsarginius aerodromus, vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromus ir įrangą, kuriais bus naudojamosi, ir procedūras, kurios bus taikomos;
 - 3) daugianarės skrydžio įgulos narys yra baigęs vežėjo rengiamą vadovavimo kursą, jei vykdant daugianarės įgulos skrydžius iš antrojo piloto paaukštinamas įgulos arba orlaivio vadu.
- c) Vykdamas komercinius skrydžius lėktuvais ir sraigtasparniais ir IAM skrydžius VCA, įgulos vadas ar orlaivio vadas arba pilotas, kuriam gali būti pavesta vykdyti skrydį, turi būti baigęs pirminį supažindinamąjį mokymą apie maršrutą ar zoną, kuriais bus skrendama, ir aerodromus, vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromus, alternatyvias tūpimo vietas ir įrangą, kuriais bus naudojamosi, bei procedūras, kurios bus taikomos, ir šias žinias išlaiko taip:
- 1) žinias apie aerodromą arba vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromus išlaiko vykdamas bent vieną kartą per 12 kalendorinių mėnesių laikotarpį skrydį aerodrome arba vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome;
 - 2) žinias apie maršrutą ar zoną arba alternatyvias tūpimo vietas žinias išlaiko vykdydamas bent vieną kartą per 36 kalendorinių mėnesių laikotarpį skrydį pagal maršrutą arba zonoje ar skrydžio nukreipimo vietoje. Be to, jei maršrutu ar zonoje per 36 kalendorinių mėnesių laikotarpį 12 mėnesių operacijų nevykdyta, yra būtinas kvalifikacijos kėlimo mokymas, kad žinios apie maršrutą ar zoną būtų atnaujintos.
- d) Nepaisant c punkto, skrydžiams dieną B ir C klasės lėktuvais ir sraigtasparniais pagal VFR, supažindinamąjį mokymą apie maršrutą ir aerodromus galima pakeisti supažindinamuoju mokymu apie zoną.“;

11) ORO.FC.120 dalies a punktas pakeičiamas taip:

- „a) Prieš pradėdamas neprižiūrimas skraidyti maršrutais, skrydžio įgulos narys turi baigti vežėjo rengiamą permokymo kursą:
- 1) pereidamas dirbti į orlaivį, kuriam būtina nauja orlaivio tipo ar klasės kvalifikacija;
 - 2) kiekvieną kartą, kai skrydžio įgulos narys pradeda dirbti vežėjui.“;

12) ORO.FC.140 dalies d punktas pakeičiamas taip:

- „d) Skrydžiams daugiau nei vieno tipo ar varianto sraigtasparniais arba VCA, naudojamais pakankamai panašiams skrydžiams, jei pakaitomis rengiami maršrutinio skrydžio skirtingais tipais ar variantais egzaminai, kiekvieno maršrutinio skrydžio egzaminu iš naujo patvirtinamas ir maršrutinio skrydžio kitų tipų ar variantų sraigtasparniais arba VCA egzaminas galiojimas.“;

13) ORO.FC.145 dalies c punktas pakeičiamas taip:

- „c) Tiek CAT skrydžių lėktuvais ir sraigtasparniais, tiek IAM skrydžių VCA atveju mokymo ir egzaminavimo programos, įskaitant mokymo planus ir atskirų imituojamo skrydžio treniruoklių naudojimą bei kitus mokymo sprendimus, patvirtina kompetentinga institucija.“;

14) ORO.FC.146 dalies e punktas pakeičiamas taip:

- „e) Nepaisant b punkto, mokymą orlaiviu/imituojamo skrydžio treniruokliu ir vežėjo rengiamą kvalifikacijos patikrinimą gali atlikti IAM skrydžiams tinkamai kvalifikuotas orlaivio vadas arba įgulos vadas, turintis FI/TRI/SFI pažymėjimą ir vežėjo paskirtas bet kurias iš šių operacijų:
- 1) komerciniams skrydžiams sraigtasparniais, atitinkančiais ORO.FC.005 dalies b punkto 2 papunktyje nustatytus kriterijus;

- 2) komerciniams skrydžiams kitais nei sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai, vykdomiems dieną maršrutais pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus;
 - 3) komerciniams skrydžiams B klasės lėktuvais, neatitinkančiais ORO.FC.005 dalies b punkto 1 papunktyje nustatytų kriterijų;
 - 4) IAM skrydžiams VCA, vykdomiems dieną maršrutais pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus.“;
- 15) FC skyriuje „Skrydžio įgula“ įterpiamas [4 skirsnis]:

„4 SKIRSNIS

Papildomi reikalavimai, taikomi IAM skrydžiams pilotuojamais vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VCA)

ORO.FC.400. Skrydžio įgulos sudėtis

Minimali skrydžio įgulos sudėtis IAM skrydžiams pilotuojamais vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VCA) turi atitikti skrydžių vykdymo vadove nurodytą sudėtį, atsižvelgiant į minimalų skaičių, nurodytą orlaivio skrydžių vadove arba kituose su konkrečiu orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimu (CofA) susijusiuose dokumentuose.

ORO.FC.415. Pradinis vežėjo įgulos išteklių valdymo (CRM) mokymas

- a) Prieš pradėdamas neprižiūrimas skraidyti maršrutais, skrydžio įgulos narys turi baigti pradinį CRM mokymo kursą.
- b) Pradinį CRM mokymo kursą vykdo bent vienas tinkamos kvalifikacijos CRM instruktorius, kuriam gali padėti ekspertai paaiškinti tam tikras mokymo sritis.

ORO.FC.420. Vežėjo rengiamas permokymas ir egzaminai

- a) CRM mokymas įtraukiamas į vežėjo rengiamą permokymo kursą.
- b) Prasidėjus IAM vežėjo rengiamam permokymo kursui, skrydžio įgulos nariui skraidymo kito tipo ar klasės orlaiviu pareigos neskiriamos, kol mokymo kursas nebus išklaustas ar užbaigtas.
- c) Skrydžio įgulos nariui būtina IAM vežėjo rengiamo permokymo apimtis nustatoma laikantis skrydžių vykdymo vadove nustatytų kvalifikacijos ir patirties standartų ir atsižvelgiant į to įgulos nario ankstesnę mokymą ir patirtį.
- d) Skrydžio įgulos narys:
 - 1) prieš pradėdamas maršrutinius skrydžius su priežiūra (LIFUS), išlaiko IAM vežėjo rengiamą kvalifikacijos patikrinimą ir baigia mokymą apie avarinę ir saugos įrangą bei išlaiko atitinkamą egzaminą ir,
 - 2) atlikęs maršrutinius skrydžius su priežiūra, išlaiko maršrutinio skrydžio egzaminą.
- e) Jei dėl veiklos aplinkybių, tokių kaip paraiškos dėl naujo AOC pateikimas arba laivyno papildymas naujo tipo ar klasės orlaiviu, IAM vežėjas negali įvykdyti d punkto reikalavimų, jis gali parengti specialų permokymo kursą, kuriuo laikinai naudotųsi ribotas skrydžio įgulos narių skaičius.

ORO.FC.430. Kartotinis mokymas ir egzaminavimas

- a) Kiekvienas skrydžio įgulos narys baigia kartotinį mokymą ir išlaiko egzaminus, susijusius su VCA, kurį jis valdo, tipu ar variantu, ir su susijusia įranga.
- b) IAM vežėjo rengiamas kvalifikacijos patikrinimas.
 - 1) Kaip įprasto įgulos komplektavimo proceso dalį kiekvienas skrydžio įgulos narys išlaiko IAM vežėjo rengiamą kvalifikacijos patikrinimą, kad įrodytų savo kompetenciją atlikti įprastus bei neįprastus veiksmus ir veiksmus avarinėse situacijose, apimančius atitinkamus aspektus, susijusius su skrydžių vykdymo vadove aprašytomis užduotimis.
 - 2) Rezervuota.
 - 3) IAM vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo galiojimo laikotarpis yra 6 kalendoriniai mėnesiai.

c) Maršrutinio skrydžio egzaminas

Kiekvienas įgulos narys išlaiko maršrutinio skrydžio egzaminą vertikaliai kilti ir tūpti galinčiu orlaiviu. Maršrutinio skrydžio egzamino galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių.

d) Mokymas apie avarinę ir saugos įrangą ir egzaminavimas

Kiekvienas skrydžio įgulos narys baigia kartotinį mokymą apie visos orlaivyje vežamos avarinės ir saugos įrangos buvimo vietą ir naudojimą ir išlaiko atitinkamus egzaminus. Su avarine ir saugos įranga susijusio egzamino galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių.

e) CRM mokymas

1) Į visus atitinkamus kartotinio mokymo etapus įtraukiami CRM mokymo elementai.

2) Kiekvienas skrydžio įgulos narys turi baigti specialų modulinį CRM mokymą. Visos pagrindinės CRM mokymo temos išnagrinėjamos modulinio mokymo sesijas kuo tolygiau paskirsčius per kiekvieną trejų metų laikotarpį.

f) Kiekvienam skrydžio įgulos nariui ne rečiau kaip kas 12 kalendorinių mėnesių surengiamas antžeminis mokymas ir skrydžio mokymas imituojamo skrydžio treniruokliu arba VCA arba mokymas ir imituojamo skrydžio treniruokliu, ir VCA.

ORO.FC.440. Skrydžių vykdymas daugiau negu vieno tipo ar varianto orlaiviu

a) Skrydžių vykdymo vadove nustatytos ir kompetentingos institucijos patvirtintos procedūros ar veiklos apribojimai, taikomi skrydžiams daugiau kaip vieno tipo ar varianto orlaiviu apima:

1) reikalaujamą skrydžio įgulos narių minimalią patirtį;

2) reikalaujamą skrydžių atitinkamo tipo ar varianto orlaiviais minimalią patirtį prieš pradėdam mokytis skristi ir skrendant kito tipo ar varianto orlaiviu;

3) skrydžio įgulos narių, turinčių kvalifikaciją skristi vieno tipo ar varianto orlaiviu, mokymo ir kvalifikacijos skristi kito tipo ar varianto orlaiviu įgijimo procesą ir

4) visus kiekvienam orlaivių tipui ar variantui taikomus naujausios patirties reikalavimus.

b) Skrydžio įgulos nariai neturėtų valdyti daugiau kaip trijų tipų ar tipų grupių orlaivius, įskaitant bent vieną VCA.“;

16) ORO.TC.100 dalis pakeičiama taip:

„ORO.TC.100. Taikymo sritis

Šiame skyriuje nustatyti reikalavimai, kurių turi laikytis oro vežėjas naudodamas orlaivį su techninės įgulos nariais komerciniams sraigtasparnius naudojančių avarinių medicinos tarnybų (HEMS) skrydžiams, VCA naudojančių avarinių medicinos tarnybų (VEMS) skrydžiams, skrydžiams su naktinio matymo sistema (NVIS) arba sraigtasparnių keliamiesiems skrydžiams (HHO).“;

17) ORO.TC.105 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Techninės įgulos nariai, vykdantys komercinius HEMS, VEMS, HHO arba NVIS skrydžius, paskiriami eiti pareigas tik jeigu jie:

1) yra sulaukę 18 metų;

2) yra fiziškai ir protiškaite tinkami saugiai eiti paskirtas pareigas ir prisiimti atsakomybę;

3) baigė visą atitinkamą pagal šį skyrių reikalaujamą mokymą, kad galėtų eiti paskirtas pareigas;

4) išlaikė egzaminus ir iš jų rezultatų nustatyta, kad jie yra kvalifikuoti eiti visas paskirtas pareigas skrydžių vykdymo vadove nustatyta tvarka.“;

18) ORO.TC.110 dalies d punktas pakeičiamas taip:

„d) Egzaminai po baigto vežėjo rengiamo permokymo ir visų reikalaujamų supažindinamųjų skrydžių laikomi prieš pradėdam eiti techninės įgulos nario pareigas per HEMS, VEMS, HHO arba NVIS skrydžius.“;

19) ORO.TC.120 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) Per vežėjo rengiamą permokymą mokoma:

- 1) kur orlaivyje laikoma visa saugos ir gelbėjimosi įranga ir kaip ja naudotis;
- 2) visų įprastų ir avarinių procedūrų;
- 3) kokia orlaivio įranga, naudojama vykdant pareigas orlaivyje arba ant žemės padedant pilotui per HEMS, HHO arba NVIS skrydžius.“;

20) ORO.FTL.100 dalis pakeičiama taip:

„ORO.FTL.100. Taikymo sritis

Šiame skyriuje nustatomi reikalavimai, kurių turi laikytis oro vežėjas ir jo skrydžio bei keleivių salono įgulos nariai, kiek tai susiję su skrydžio ir darbo laiko apribojimais bei poilsio reikalavimais, taikomais komerciniams skrydžiams (CAT) lėktuvais paskirtai orlaivių įgulai.“

VI PRIEDAS

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedas (SPA dalis) iš dalies keičiamas taip:

1) SPA.GEN.100 dalis pakeičiama taip:

„SPA.GEN.100. Kompetentinga institucija

a) Specialųjį patvirtinimą suteikianti kompetentinga institucija yra:

- 1) komerciniam lėktuvų ar sraigtasparnių vežėjui – valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, institucija;
- 2) nekomerciniam lėktuvų ar sraigtasparnių vežėjui – valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, įsisteigimo vieta arba gyvenamoji vieta, institucija;
- 3) IAM vertikaliai kilti ir tūpti galinčių orlaivių (VCA) vežėjui – valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta arba gyvenamoji vieta, institucija.

b) Nepaisant a punkto 2 papunkčio, trečiojoje šalyje registruotą lėktuvą ar sraigtasparnį naudojančiam nekomerciniam vežėjui taikytini šio priedo reikalavimai dėl toliau išvardytų skrydžių patvirtinimo netaikomi, jei tą patvirtinimą 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) skrydžių prasto matomumo sąlygomis (LVO).“;

2) SPA.MNPS.100 dalis pakeičiama taip:

„SPA.MNPS.100. Skrydžiai pagal MNPS

Nustatytoje oro erdvėje, kurioje taikomi minimalūs navigacijos galimybių techniniai reikalavimai (MNPS), pagal regionines papildomas procedūras, kuriomis nustatyti MNPS, lėktuvai ir sraigtasparniai gali būti naudojami tik jei kompetentinga institucija vežėjui suteikė patvirtinimą vykdyti tokius skrydžius.“;

3) SPA.RVSM.100 dalis pakeičiama taip:

„SPA.RVSM.100. RVSM skrydžiai

Nustatytoje oro erdvėje, kurioje tarp skrydžio lygių FL290 ir FL410 imtinai taikomas 300 m (1 000 pėdų) sumažinto vertikaliojo skirstymo minimumas, lėktuvai ir sraigtasparniai gali būti naudojami tik jei kompetentinga institucija vežėjui suteikė patvirtinimą vykdyti tokius skrydžius.“

4) SPA.LVO.100 dalis pakeičiama taip:

„SPA.LVO.100. Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis (LVO) ir operacijos lengvatinėmis operacijų sąlygomis“

Lėktuvų ar sraigtasparnių naudotojas turi gauti kompetentingos institucijos patvirtinimą, kad galėtų vykdyti šias operacijas:

- a) kilimo operacijas, kurių matomumo sąlygos yra mažesnės nei 400 m RVR;
- b) artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijas prasto matomumo sąlygomis; ir
- c) operacijas lengvatinėmis operacijų sąlygomis, išskyrus EFVS 200 operacijas, kurioms specialusis patvirtinimas netaikomas.“;

5) SPA.DG.100 dalis pakeičiama taip:

„SPA.DG.100. Pavojingųjų krovinių vežimas

Išskyrus šio reglamento IV priede (CAT dalyje), VI priede (NCC dalyje), VII priede (NCO dalyje), VIII priede (SPO dalyje) ir IX priede (IAM dalyje) numatytus atvejus, vežėjas pavojinguosius krovinius oru gali vežti tik jeigu jam kompetentinga institucija yra davusi tokį leidimą.“;

6) SPA.EFB.100 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Komercinis lėktuvų ar sraigtasparnių vežėjas arba IAM vežėjas B tipo EFB taikomąją programą naudoja tik jeigu jam kompetentinga institucija yra davusi tokį leidimą.“;

7) pridedamas [O skyrius]:

„O SKYRIUS

VERTIKALIAI KILTI IR TŪPTI GALINČIUS ORLAIVIUS NAUDOJANČIŲ AVARINIŲ MEDICINOS TARNYBŲ (VEMS) SKRYDŽIAI

SPA.VEMS.100. Pilotuojamus vertikalai kilti ir tūpti galinčius orlaivius naudojančių avarinių medicinos tarnybų (VEMS) skrydžiai

- a) IAM vežėjas avarinių medicinos tarnybų skrydžius pilotuojamais vertikalai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VEMS) vykdo tik jeigu jam kompetentinga institucija yra davusi tokį leidimą.
- b) Kad gautų tokį kompetentingos institucijos leidimą, IAM vežėjas turi:
 - 1) turėti pagal III priedą (ORO dalį) išduotą AOC;
 - 2) vykdyti skrydžius pagal atitinkamus IX priedo (IAM dalies) reikalavimus ir
 - 3) įrodyti kompetentingai institucijai, kad laikomasi šio skyriaus reikalavimų.
- c) IAM vežėjas savo VEMS skrydžių bazėje ir ligoninių aikštelėse naudoja tinkamus vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromus, išskyrus atvejus, kai kompetentinga institucija yra patvirtinusi viešojo intereso vietos (PIS) naudojimą ligoninės aikštelėje.
- d) IAM vežėjas VEMS misijoms arba VEMS mokomiesiems skrydžiams vykdyti gali naudoti tinkamas skrydžių aikšteles, atsižvelgdamas į:
 - 1) orlaivio naudojimo reikalavimus, taikomus kilimui ir tūpimui;
 - 2) skrydžių aikštelės charakteristikas, įskaitant matmenis, kliūtis ir paviršiaus būklę;
 - 3) saugų vertikalai kilti ir tūpti galinčių orlaivių (VCA) atskyrimą nuo ant žemės esančių žmonių ir
 - 4) privatumo, duomenų apsaugos, atsakomybės, draudimo, saugumo ir aplinkos apsaugos reikalavimus.

SPA.VEMS.110. VEMS skrydžiams taikomi įrangos reikalavimai

- a) Visos vertikalai kilti ir tūpti galinčio orlaivio (VCA) specialiosios medicinos įrangos įrengimas ir visos paskesnės jo modifikacijos ir, kai tinkama, jos veikimas turi būti patvirtinti pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012.
- b) VFR skrydžių, vykdomų dieną maršrutais arba zonose pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, atveju – VCA turi būti įrengtos priemonės, rodančios paties orlaivio buvimo vietą ir kliūtis judančiame žemėlapyje. Žemėlapis ir kliūčių duomenų bazė (-ės) yra nuolat atnaujinami.
- c) Dieną vykdomų VFR skrydžių atveju – VCA turi būti įrengtos priemonės, leidžiančios matuoti ir pilotui rodyti padėtį ir stabilizuotą kursą, arba kitos lygiavertės priemonės, leidžiančios sumažinti piloto dezorientaciją, kai vizualiųjų orientyrų yra mažiau.
- d) Visuose VEMS misijose naudojamuose VCA turi būti įrengtos priemonės, turinčios ADS-B su siuntimo funkciją.
- e) Prietaisai ir įranga, kurių reikalaujama pagal f punktą, sertifikuojami pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus.
- f) IAM vežėjas užtikrina, kad visa svarbi informacija būtų įrašyta į minimalios įrangos sąrašą.

SPA.VEMS.115. Ryšys

Be prietaisų ir įrangos reikalavimų, taikomų pilotuojamiems VCA, VEMS skrydžiams naudojamuose VCA turi būti įrengta ryšio įranga, leidžianti palaikyti abipusį ryšį su organizacija, kurios reikmėms vykdomas VEMS skrydis, ir, jei įmanoma, palaikyti ryšį su antžeminiu avarinės tarnybos personalu operacijos vietoje.

SPA.VEMS.120. Mažiausieji matomumo ir atstumo nuo debesies dydžiai

VEMS skrydžio išskridimo ir maršruto fazės mažiausieji dydžiai yra tokie, kokie nustatyti pagal SERA.5001 dalį. Jei maršruto fazės metu oro sąlygų rodikliai nukrenta žemiau taikomų mažiausiųjų dydžių:

- a) VCA, sertifikuoti skrydžiams pagal VFR dieną, turi kuo greičiau nutūpti arba grįžti į VEMS bazę;
- b) rezervuota.

SPA.VEMS.125. VEMS skrydžiams taikomi naudojimo reikalavimai

VEMS skrydžiams naudojami VCA eksploatuojami laikantis taikytinų naudojimo reikalavimų, nustatytų UAM.POL.VCA.100 dalyje.

SPA.VEMS.130. Įgulai taikomi reikalavimai

- a) *Atranka.* IAM vežėjas nustato skrydžio įgulos narių atrankos VEMS skrydžiams kriterijus, atsižvelgdamas į jų patirtį.
- b) *Mokymas vykdyti skrydžius.* Įgulos nariai turi būti sėkmingai baigę mokymą vykdyti skrydžius pagal skrydžių vykdymo vadove nurodytas VEMS procedūras.
- c) Rezervuota.
- d) *Įgulos sudėtis*
 - 1) *Skrydis dieną.* Minimali įgulos sudėtis pradedant VEMS skrydį pagal VFR dieną yra du pilotai arba vienas pilotas ir vienas VEMS techninės įgulos narys.

Nusileidus VEMS skrydžių aikštelėje, paskesnius skrydžius gali vykdyti vienas pilotas:

- i) jei reikia papildomų medicinos priemonių, papildyti degalų atsargas ir (arba) įkrauti bateriją arba pakeisti vietą, kol VEMS techninės įgulos narys teikia medicinos pagalbą ant žemės, arba
 - ii) jei VEMS techninės įgulos narys teikia medicinos pagalbą pacientui skrydžio metu arba jį gabenant kita transporto priemone.
- 2) Rezervuota.
 - 3) IAM vežėjas užtikrina, kad per visą VEMS misiją būtų nuosekliai laikomasi įgulos koncepcijos.
- e) *Skrydžio ir techninės įgulos mokymas ir egzaminavimas*
 - 1) Mokymą ir egzaminavimą atlieka tinkamos kvalifikacijos darbuotojai pagal skrydžių vykdymo vadove pateiktą ir kompetentingos institucijos patvirtintą mokymo programą.
 - 2) Įgulos nariai
 - i) Visais atitinkamais įgulos mokymo programos elementais gerinamos įgulos žinios apie VEMS darbo aplinką ir įrangą, gerinamas įgulos veiksmų koordinavimas ir įtraukiamos priemonės, kuriomis siekiama kuo labiau sumažinti riziką, susijusią su skrydžiu maršrutu prasto matomumo sąlygomis, VEMS skrydžių aikštelių parinkimu bei artėjimo tūpti ir išskridimo profiliams.
 - ii) Priemonės, nurodytos i punkte, vertinamos:
 - A) atliekant VMC įgūdžių patikrinimus dieną ir
 - B) laikant maršrutinio skrydžio egzaminus.
 - iii) Įgūdžių patikrinimų ir maršrutinio skrydžio egzaminų, nurodytų ii punkte, VEMS komponentai galioja atitinkamai 6 ir 12 kalendorinių mėnesių.

SPA.VEMS.135. Keleivių medikų ir kitų darbuotojų instruktavimas

- a) *Keleiviai medikai.* Skraidinami keleiviai medikai prieš bet kurį VEMS skrydį ar VEMS skrydžių seką turi būti instrukuoti, taip užtikrinant, kad jie būtų susipažinę su VEMS darbo aplinka ir įranga, mokėtų naudotis orlaivio avarine įranga ir galėtų dalyvauti įprastose ir avarinėse įlipimo bei išlipimo procedūrose.

- b) *Antžeminis avarinės tarnybos personalas.* Jei įdarbinamas antžeminis avarinės tarnybos personalas, IAM vežėjas imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad toks personalas būtų susipažinęs su VEMS darbo aplinka ir įranga, taip pat su rizika, susijusia su antžeminėmis operacijomis VEMS skrydžių aikštelėje.
- c) *Pacientai.* Nedarant poveikio IX priedo (IAM dalies) UAM.OP.MVCA.170 daliai, instruktažas rengiamas tik tuo atveju, jei tai įmanoma atsižvelgiant į paciento sveikatos būklę.

SPA.VEMS.140. Informacija, procedūros ir dokumentai

- a) IAM vežėjas įvertina, švelnina ir kuo labiau mažina riziką, susijusią su VEMS aplinka, taikydamas rizikos analizės ir valdymo procesą. IAM vežėjas skrydžių vykdymo vadove aprašo rizikos mažinimo priemones, įskaitant veiklos procedūras.
- b) IAM vežėjas užtikrina, kad įgulos vadas įvertintų specifinę riziką, susijusią su konkrečiu VEMS skrydžiu.
- c) Organizacijai, kuriai teikiamos VEMS skrydžių paslaugos, pateikiamos atitinkamos skrydžių vykdymo vadovo ištraukos.

SPA.VEMS.145. Įranga VEMS skrydžių bazėje

- a) Jei įgulos nariai turi pasiruošti skrydžiui per mažiau kaip 45 minutes, netoli kiekvienos VEMS skrydžių bazės turi būti specialiai tam skirta tinkama apgyvendinimo vieta.
- b) Kiekvienoje VEMS skrydžių bazėje skrydžio įgulai suteikiama prieiga prie įrangos informacijai apie esamas ir prognozuojamas meteorologines sąlygas gauti ir užtikrinamas tinkamas ryšys su atitinkamu oro eismo paslaugų padaliniu. Suteikiamos tinkamos priemonės visoms susijusioms užduotims planuoti.

SPA.VEMS.150. Degalų įpylimas, degalų išleidimas, baterijos įkrovimas arba baterijos keitimas keleiviams lipant į orlaivį, esant jame arba išlipant iš jo

Degalų įpylimo, degalų išleidimo, baterijos įkrovimo arba baterijos keitimo procedūros esant įjungtiems arba išjungtiems kėlimo ir traukos varikliams atliekamos tik pagal atitinkamai UAM.OP.MVCA.200 dalį arba UAM.OP.MVCA.205 dalį.

SPA.VEMS.155. Orlaivių sekimo sistema

IAM vežėjas sukuria ir reguliariai atnaujina VEMS skrydžiams skirtą stebimą orlaivių sekimo sistemą, kuri išlieka funkcionali visą VEMS skrydžio laiką.“

—

VII PRIEDAS

Pridedamas Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IX priedas:

„IX PRIEDAS

NAUJOVIŠKO ORO TRANSPORTO SKRYDŽIAI

(IAM dalis)

A SKYRIUS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI**IAM.GEN.050. Taikymo sritis**

Šis priedas taikomas pagal VFR dieną vykdomiems IAM skrydžiams pilotuojamais vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VCA).

IAM.GEN.055. Kompetentinga institucija

IAM vežėjo kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje yra to vežėjo pagrindinė verslo vieta arba gyvenamoji vieta, arba agentūros paskirta institucija pagal Reglamento (ES) 2018/1139 65 straipsnį.

1 SKIRSNIS

Vertikaliai kilti ir tūpti galintys orlaiviai (VCA)**IAM.GEN.VCA.050. Taikymo sritis**

Šiame skirsnyje pateikiami bendrieji VCA naudojimo reikalavimai.

IAM.GEN.VCA.100. Įgulos narių pareigos

- a) Pilotai ir kiti įgulos nariai atsako už tinkamą savo pareigų vykdymą:
 - 1) pareigų, susijusių su orlaivio ir jo keleivių sauga, ir
 - 2) pareigų, nurodytų VCA naudotojo skrydžių vykdymo vadove.
- b) Pilotai ir kiti įgulos nariai laikosi visų šių reikalavimų:
 - 1) praneša įgulos vadui apie bet kokią klaidą, gedimą, netinkamą veikimą ar trūkumą, kuris, jų manymu, gali turėti įtakos VCA, įskaitant avarines sistemas, tinkamumui skraidyti arba saugiam naudojimui, jei apie tai dar nepranešta;
 - 2) praneša įgulos vadui apie bet kokį incidentą, kuris sukėlė arba galėjo kelti pavojų VCA naudojimo saugumui, jei apie tai dar nepranešta;
 - 3) laikosi vežėjo pranešimo apie įvykius sistemos atitinkamų reikalavimų;
 - 4) laikosi jų veiklai taikomų skrydžio laiko, darbo laiko ir poilsio reikalavimų;
 - 5) skrydžio metu neišaktyvina ar neišjungia savirašių arba sąmoningai neištrina jų įrašų.
- c) Pilotai ir kiti įgulos nariai nevykdo su VCA naudojimu susijusių pareigų, jeigu jie yra bet kurioje iš šių situacijų:
 - 1) apsvaigę nuo psichoaktyviųjų medžiagų arba negali vykdyti užduočių dėl susižeidimo, nuovargio, vartojamų vaistų, ligos ar kitų panašių priežasčių;
 - 2) neatitinka taikomų medicininių reikalavimų;
 - 3) jiems kyla abejonų dėl gebėjimo vykdyti jiems pavestas pareigas;
 - 4) jie žino arba įtaria, kad yra pervargę, kaip nurodyta Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo 7.5 punkte, arba jaučiasi taip blogai, kad dėl to gali iškilti pavojus skrydžiui.

IAM.GEN.VCA.105. Įgulos vado pareigos

- a) Įgulos vadas ne tik laikosi IAM.GEN.VCA.100 dalies reikalavimų, bet ir nuo tada, kai prisiima vadovavimo funkcijas paskirtoje darbo vietoje, iki tol, kol pasibaigus skrydžiui perduoda vadovavimo funkcijas arba palieka paskirtą darbo vietą, laikosi visų šių reikalavimų:
- 1) atsako už visų VCA esančių įgulos narių, keleivių ir krovinių saugumą;
 - 2) atsako už VCA valdymą ir saugą, kai paleidžiami kėlimo ir traukos varikliai;
 - 3) atsako už skrydžio pradėjimą, tęsimą, užbaigimą ar nukreipimą saugos sumetimais;
 - 4) turi įgaliojimus duoti visus įsakymus ir imtis visų tinkamų veiksmų VCA bei jame esančių asmenų ir (arba) turto saugai užtikrinti;
 - 5) užtikrina, kad visi keleiviai būtų instrukuoti apie avarinių išėjimų vietą ir, priklausomai nuo to, kas taikytina, atitinkamos saugos bei avarinės įrangos vietą ir naudojimą;
 - 6) užtikrina, kad visi keleiviai būtų instrukuoti apie tai, kada ir kaip skrydžio metu bendrauti su skrydžio įgulos nariu (-iais);
 - 7) užtikrina, kad būtų laikomasi visų veiklos procedūrų ir kontrolinių sąrašų, kaip nustatyta VCA vežėjo skrydžių vykdymo vadove;
 - 8) jokiai įgulos nariui neleidžia atlikti jokių veiksmų kritinėmis skrydžio fazėmis, išskyrus pareigas, būtinas saugiam VCA naudojimui;
 - 9) užtikrina, kad skrydžio metu savirašiai nebūtų išaktyvinti ar išjungti ir kad jų įrašai nebūtų sąmoningai ištrinami;
 - 10) sprendžia dėl VCA su trūkumais priėmimo pagal nuokrypių nuo VCA konfigūracijos sąrašą arba minimalios įrangos sąrašą ir VCA techninį žurnalą;
 - 11) užtikrina, kad priešskrydinis patikrinimas būtų atliktas pagal taikomus nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti reikalavimus;
 - 12) įsitikina, kad reikiama avarinė įranga yra lengvai prieinama, kad ją būtų galima iškart naudoti;
 - 13) pasibaigus skrydžiui, pagal nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užrašų sistemos reikalavimus registruoja naudojimo duomenis ir visus žinomus arba įtariamus VCA trūkumus, kad būtų užtikrinta nuolatinė skrydžio sauga.
- b) Susidarius avarinei padėčiai, kai būtini neatidėliotini sprendimai ir veiksmai, įgulos vadas imasi veiksmų, kurie, jo nuomone, tokiomis aplinkybėmis būtini. Tokiais atvejais saugos sumetimais įgulos vadas gali nukrypti nuo taisyklių, veiklos procedūrų ir metodų.
- c) Įgulos vadas, kai tik praktiškai įmanoma, praneša atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai apie visas skrydžio metu pastebėtas pavojingas meteorologines arba skrydžio sąlygas, galinčias paveikti kitų VCA skrydžių saugą.

IAM.GEN.VCA.110. Įgulos vado įgaliojimai

IAM vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų, jog visi VCA vežami asmenys vykdytų visus teisėtus nurodymus, kuriuos įgulos vadas duoda siekdamas užtikrinti VCA ir juo vežamų asmenų ar turto saugą.

IAM.GEN.VCA.120. Bendra kalba

IAM vežėjas užtikrina, kad visi įgulos nariai galėtų bendrauti tarpusavyje bendra kalba.

IAM.GEN.VCA.130. Kėlimo ir traukos variklių paleidimas

VCA kėlimo ir traukos variklius skrydžio tikslais paleidžia tik kvalifikuotas pilotas, valdantis VCA.

IAM.GEN.VCA.140. Nešiojamieji elektroniniai prietaisai (PED)

IAM vežėjas neleidžia jokiems asmenims orlaivyje naudotis nešiojamuoju elektroniniu prietaisu (PED), kuris galėtų pakenkti VCA sistemų ir įrangos veikimui, ir imasi visų pagrįstų priemonių, kad užkirstų kelią tokiam naudojimui.

IAM.GEN.VCA.141. Elektroninių laikmenų (EFB) naudojimas

- a) Jei EFB naudojama orlaivyje, IAM vežėjas užtikrina, kad ji nedarytų neigiamo poveikio VCA sistemų ar įrangos veikimui arba skrydžio įgulos nario gebėjimui valdyti VCA.
- b) IAM vežėjas naudojami tik pagal V priedo (SPA dalies) M skyrių patvirtintomis B tipo EFB taikomosiomis programomis.

IAM.GEN.VCA.145. Informacija apie VCA esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą

IAM vežėjas užtikrina, kad visuose jo VCA visą laiką būtų sąrašai su informacija apie juose esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą, kuriuos prireikus būtų galima skubiai perduoti gelbėjimo koordinavimo centrams (RCC).

IAM.GEN.VCA.155. Karinių ginklų ir amunicijos vežimas

IAM vežėjas į VCA nepriima karinių ginklų ar amunicijos, skirtų vežti oro transportu.

IAM.GEN.VCA.160. Sportinių ginklų ir amunicijos vežimas

- a) IAM vežėjas į VCA nepriima sportinių ginklų, skirtų vežti oro transportu, nebent:
 - 1) jie gali būti laikomi tokioje VCA vietoje, į kurią keleiviai negali patekti skrydžio metu, ir
 - 2) visa amunicija iškraunama ir vežama atskirai nuo sportinių ginklų.

IAM.GEN.VCA.165. Žmonių vežimo būdas

IAM vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių siekdamas užtikrinti, kad skrydžio metu joks asmuo neatsidurtų VCA dalyje, kuri nėra suprojektuota ar skirta žmonėms vežti, išskyrus atvejus, kai asmuo imasi veiksmų, kurie yra būtini VCA arba bet kurio VCA vežamo asmens, gyvūno ar krovinio saugai užtikrinti.

IAM.GEN.VCA.170. Psichoaktyviosios medžiagos

- a) IAM vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių siekdamas užtikrinti, kad į VCA nepatektų ir jame nebūtų asmenų, apsvaigusių nuo psichoaktyviųjų medžiagų tiek, kad sukeltų pavojų VCA ar jame esančių asmenų saugai.
- b) IAM vežėjas parengia ir įgyvendina objektyvią, skaidrią ir nediskriminacinę politiką ir procedūrą, susijusią su pilotų ir kito saugai svarbaus personalo, kuriuos tiesiogiai kontroliuoja IAM vežėjas, piktnaudžiavimo psichoaktyviosiomis medžiagomis prevencija ir nustatymu, siekiant užtikrinti, kad nekiltų pavojus VCA ir jame esančių asmenų saugai.
- c) Jei pilotų ar kito saugai svarbaus personalo psichoaktyviųjų medžiagų tyrimo rezultatai yra teigiami, IAM vežėjas informuoja savo kompetentingą instituciją ir už pilotus bei atitinkamą personalą atsakingą instituciją.

IAM.GEN.VCA.175. Grėsmė saugai

- a) IAM vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų, jog nė vienas asmuo dėl neatsakingų, tyčinių ar neatsargių veiksmų arba neveikimo:
 - 1) nekeltų pavojaus VCA saugai arba jame esančių asmenų saugai arba
 - 2) nesudarytų sąlygų ir neleistų VCA kelti pavojaus asmenims ar turtui.
- b) IAM vežėjas užtikrina, kad prieš pilotams pradendant skrydžius būtų atliktas jų psichologinis vertinimas, siekiant:
 - 1) nustatyti pilotų psichologines savybes ir tinkamumą jų darbo aplinkai ir
 - 2) sumažinti tikimybę, kad pilotai turės neigiamos įtakos saugiam VCA naudojimui.

IAM.GEN.VCA.176. Pilotų paramos programa

- a) IAM vežėjas įdiegia prevencinę nebaudžiamojo pobūdžio paramos programą, kuri padėtų pilotams atpažinti, spręsti ir įveikti visas problemas, kurios galėtų neigiamai paveikti jų gebėjimą saugiai naudotis jų licencijomis suteikiamomis teisėmis, ir sudaro sąlygas bei suteikia galimybę jiems ta programa naudotis.
- b) Nedarant poveikio taikytinai Sąjungos teisei dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, asmens duomenų konfidencialumo apsauga yra būtina veiksmingos pilotų paramos programos sąlyga.

IAM.GEN.VCA.185. Ant žemės saugoma informacija

- a) IAM vežėjas užtikrina, kad kiekvieno skrydžio ar skrydžių serijos metu su skrydžiu arba skrydžių serija susijusi ir skrydžio tipą atitinkanti informacija:
 - 1) būtų saugoma ant žemės ir
 - 2) būtų saugoma tol, kol bus padaryta jos kopija toje vietoje, kurioje ji bus saugoma, arba, jei to neįmanoma padaryti,
 - 3) būtų vežama VCA esančioje ugniai atsparioje talpykloje.
- b) Informacija, nurodyta a punkte, apima visus šiuos elementus:
 - 1) operatyvinio skrydžio plano kopiją;
 - 2) orlaivio nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užrašų atitinkamos dalies (-ių) kopijas;
 - 3) su maršrutu susijusius NOTAM dokumentus, jei juos specialiai parengė IAM vežėjas;
 - 4) masės ir centruotės dokumentus;
 - 5) pranešimus apie ypatingus krovinius.

IAM.GEN.VCA.190. Dokumentų ir įrašų teikimas

Institucijos įgalioto asmens prašymu igulos vadas per pagrįstą laiką pateikia tam asmeniui popierinius arba skaitmeninius dokumentus, kuriuos reikalaujama turėti orlaivyje.

IAM.GEN.VCA.195. Savirašio įrašų saugojimas, įrašymas, apsauga ir naudojimas

- a) Po avarijos, rimto incidento ar įvykio, kurį nustatė tyrimą atliekanti institucija, IAM vežėjas 60 dienų arba tol, kol tyrimą atliekanti institucija nenurodo kitaip, saugo originalius savirašio įrašytus duomenis, vežamus VCA pagal šio priedo D skyrių.
- b) IAM vežėjas atlieka įrašų patikrinimus ir vertinimus, kad užtikrintų nuolatinį savirašio tinkamumą naudoti.
- c) IAM vežėjas užtikrina, kad būtų išsaugoti skrydžio parametrai, kuriuos reikalaujama įrašyti į savirašį, įrašai. Savirašio bandymo ir priežiūros tikslais galima ištrinti iki 1 valandos seniausios bandymo metu įrašytos medžiagos.
- d) IAM vežėjas laiko ir nuolat atnaujina dokumentus, kuriuose yra informacija, būtina neapdorotiems skrydžio duomenims paversti inžineriniais vienetais išreikštais skrydžio parametrais.
- e) Kompetentingai institucijai nurodžius IAM vežėjas pateikia bet kurį išsaugotą savirašio įrašą.

- f) Nedarant poveikio Reglamentui (ES) Nr. 996/2010 (*) ir Reglamentui (ES) 2016/679 (**):
- 1) išskyrus atvejus, kai reikia užtikrinti savirašio tinkamumą naudoti, garso įrašai neatskleidžiami arba nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:
 - i) yra nustatyta tokių garso įrašų ir jų transkribuoto teksto tvarkymo procedūra;
 - ii) visi susiję pilotai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinių sutikimą;
 - iii) tokie garso įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti;
 - 2) tikrindamas savirašio garso įrašus, kad užtikrintų to savirašio tinkamumą naudoti, IAM vežėjas išsaugo tų garso įrašų privatumą ir užtikrina, kad jie nebūtų atskleidžiami ar naudojami kitais nei savirašio tinkamumo naudoti užtikrinimo tikslais;
 - 3) savirašio įrašyti skrydžio parametrai nenaudojami kitais nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimo tikslais, nebent tokie įrašai atitinka kurią nors iš šių sąlygų:
 - i) IAM vežėjas juos naudoja tik tinkamumo skraidyti arba techninės priežiūros tikslais;
 - ii) iš jų pašalinta asmeninė informacija;
 - iii) jie atskleidžiami laikantis saugių procedūrų;
 - 4) išskyrus atvejus, kai reikia užtikrinti savirašio tinkamumą naudoti, įrašyti pilotų kabinos vaizdai neatskleidžiami ir nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:
 - i) yra nustatyta tokių vaizdo įrašų tvarkymo procedūra;
 - ii) visi susiję pilotai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinių sutikimą;
 - iii) tokie vaizdo įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti;
 - 5) kai savirašio įrašyti pilotų kabinos vaizdai tikrinami siekiant užtikrinti to savirašio tinkamumą naudoti, tada:
 - i) tie vaizdai neatskleidžiami arba nenaudojami kitais nei savirašio tinkamumo naudoti užtikrinimo tikslais;
 - ii) jei tikėtina, kad vaizduose bus matyti įgulos narių kūno dalys, vežėjas turi užtikrinti tų vaizdų privatumą.

IAM.GEN.VCA.200. Pavojingųjų krovinių vežimas pagal specialųjį patvirtinimą

- a) Pavojingieji kroviniai oru vežami bent pagal Čikagos konvencijos 18 priedą ir taikomas technines instrukcijas.
- b) IAM vežėjas pagal V priedo (SPA dalies) G skyrių turi būti gavęs patvirtinimą pavojinguosius krovinius vežti oru.
- c) IAM vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad būtų imtasi visų pagrįstų priemonių siekiant išvengti netyčinio nedeklaruotų ar netinkamai deklaruotų pavojingųjų krovinių vežimo orlaiviu.
- d) IAM vežėjas užtikrina, kad visi darbuotojai, įskaitant trečiųjų šalių darbuotojus, dalyvaujantys priimant, tvarkant, pakraunant ir iškraunant krovinį, būtų informuoti apie vežėjo veiklos patvirtinimą ir pavojingųjų krovinių vežimo oru apribojimus ir jiems būtų pateikta reikiama informacija, kad jie galėtų vykdyti savo pareigas, kaip to reikalaujama techninėse instrukcijose.
- e) IAM vežėjas, laikydamasis techninių instrukcijų, užtikrina, kad keleiviams būtų suteikta informacija apie pavojingųjų krovinių vežimą orlaivyje.

(*) 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).

(**) 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).

- f) IAM vežėjas, laikydamasis techninių instrukcijų, nedelsdamas praneša kompetentingai institucijai ir atitinkamai įvykio vietos valstybės institucijai apie:
- 1) bet kokias avarijas ar incidentus, susijusius su pavojingaisiais krovniais;
 - 2) tarp krovinių ar pašto rastus nedeklaruotus ar netinkamai deklaruotus pavojinguosius krovinius arba
 - 3) rastus keleivių ar įgulos narių arba jų bagaže gabenamus pavojinguosius krovinius, jei gabenimas neatitinka techninių instrukcijų 8 dalies reikalavimų.
- g) IAM vežėjas užtikrina, kad pranešimai, kuriuose pateikiama informacija apie pavojingųjų krovinių vežimą, būtų teikiami krovinių priėmimo vietose, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.

IAM.GEN.VCA.205. Pavojingųjų krovinių vežimas be specialiojo patvirtinimo

- a) Pavojingieji kroviniai oru vežami bent pagal Čikagos konvencijos 18 priedą ir taikomas technines instrukcijas.
- b) Pavojinguosius krovinius vežėjai VCA veža be specialiojo patvirtinimo, kurio reikalaujama pagal V priedo (SPA dalies) G skyrių, jeigu:
- 1) jiems netaikomos techninės instrukcijos pagal jų 1 dalį arba
 - 2) juos veža keleiviai ar įgula arba jie yra bagaže pagal techninių instrukcijų 8 dalį.
- c) Pagal V priedo (SPA dalies) G skyrių nepatvirtinti IAM vežėjai parengia Čikagos konvencijos 18 priedo ir taikomų techninių instrukcijų reikalavimus atitinkančią mokymo apie pavojinguosius krovinius programą.
- d) IAM vežėjas užtikrina, kad keleiviams būtų suteikta informacija apie pavojingųjų krovinių vežimą, kaip numatyta techninėse instrukcijose.
- e) IAM vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad būtų imtasi visų pagrįstų priemonių siekiant išvengti netyčinio nedeklaruotų pavojingųjų krovinių vežimo orlaiviu.
- f) IAM vežėjas, vadovaudamasis techninėmis instrukcijomis, nedelsdamas praneša kompetentingai institucijai ir atitinkamai įvykio vietos valstybės institucijai apie:
- 1) bet kokias avarijas ar incidentus, susijusius su pavojingaisiais krovniais;
 - 2) tarp krovinių ar pašto rastus nedeklaruotus pavojinguosius krovinius arba
 - 3) rastus keleivių ar įgulos narių arba jų bagaže gabenamus pavojinguosius krovinius, jei gabenimas neatitinka techninių instrukcijų 8 dalies reikalavimų.

2 SKIRSNIS

Pilotuojami vertikalieji kilti ir tūpti galintys orlaiviai (MVCA)

IAM.GEN.MVCA.050. Taikymo sritis

Šiame skirsnyje nustatomi papildomi reikalavimai, taikomi IAM skrydžiams pilotuojamais vertikalieji kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (MVCA).

IAM.GEN.MVCA.135. Leidimas patekti į pilotų kabiną

- a) IAM vežėjas užtikrina, kad joks kitas asmuo, išskyrus vykdyti skrydį paskirtą pilotą, nebūtų įleidžiamas į pilotų kabiną ar būti vežamas joje, nebent tas asmuo yra:
- 1) skrydyje dalyvaujantis įgulos narys;
 - 2) kompetentingos arba tikrinančios institucijos atstovas, jeigu jis turi ten būti vykdydamas savo oficialias pareigas, arba
 - 3) įleidžiamas ir vežamas pagal vežėjo skrydžių vykdymo vadovą.
- b) Įgulos vadas užtikrina, kad:
- 1) įleidimas į pilotų kabiną neblaškytų arba netrukdytų vykdyti skrydžio ir
 - 2) visi pilotų kabinoje vežami asmenys būtų supažindinti su atitinkamomis saugos procedūromis.
- c) Įgulos vadas priima galutinį sprendimą dėl įleidimo į VCA pilotų kabiną.

IAM.GEN.MVCA.180. Orlaivyje kiekvieno skrydžio metu turėtini dokumentai, vadovai ir informacija

- a) Kiekvieno skrydžio VCA metu būtina turėti toliau išvardytus popierinius arba skaitmeninius dokumentus, vadovus ir informaciją ir jie turi būti lengvai prieinami patikrinti:
- 1) orlaivio naudojimo vadovą (AFM) arba jam lygiavertį dokumentą (-us);
 - 2) orlaivio registravimo liudijimo originalą;
 - 3) tinkamumo skraidyti pažymėjimo (CofA) originalą;
 - 4) triukšmo pažymėjimą ir jo vertimą į anglų kalbą, jei tokį pažymėjimą yra išdavusi institucija, kuri yra atsakinga už triukšmo pažymėjimų išdavimą;
 - 5) patvirtintą tikrą oro vežėjo pažymėjimo (AOC) kopiją, įskaitant jo vertimą į anglų kalbą, jei AOC išduotas kita kalba;
 - 6) su AOC išduotas skrydžių atitinkamo tipo orlaiviu vykdymo specifikacijas, įskaitant vertimą į anglų kalbą, jei tos specifikacijos paskelbtos kita kalba;
 - 7) leidimo naudotis orlaivio radijo stotimi originalą, jei taikoma;
 - 8) civilinės atsakomybės draudimo pažymėjimą (-us);
 - 9) orlaivio kelionės žurnalą ar jam lygiavertį dokumentą;
 - 10) nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užrašus, jei taikoma;
 - 11) sudaryto ATS skrydžio plano informaciją, jei taikoma;
 - 12) naujausius tinkamus oro navigacijos žemėlapius siūlomo skrydžio maršrutui ir visiems maršrutams, kuriais, kaip galima pagrįstai tikėtis, gali būti nukreiptas skrydis;
 - 13) su vaizdiniais signalais, kuriais naudojasi gaudantieji ir gaudomieji orlaiviai, susijusias procedūras ir informaciją;
 - 14) informaciją apie paieškos ir gelbėjimo tarnybas numatyto skrydžio zonoje, kuri turi būti lengvai prieinama orlaivyje;
 - 15) naujausias su pilotų pareigomis susijusias skrydžių vykdymo vadovo dalis, kurios turi būti lengvai prieinamos tiems pilotams;
 - 16) minimalios įrangos sąrašą;
 - 17) atitinkamus pranešimus lakūnams (NOTAM) ir oro navigacijos informacijos tarnybų (AIS) instruktažų dokumentus;
 - 18) atitinkamą meteorologinę informaciją;
 - 19) krovinių ir (arba) keleivių deklaracijas;
 - 20) masės ir centruotės dokumentus;
 - 21) operatyvinį skrydžio planą, jei reikia;
 - 22) pranešimą apie specialių kategorijų keleivius, jei taikoma, ir
 - 23) bet kokius kitus dokumentus, kurių gali prireikti per skrydį arba kurių reikalauja su skrydžiu susijusios valstybės.
- b) Kiekvieno skrydžio metu vežami dokumentai, vadovai ir informacija turi būti prieinami įgaliotiems asmenims, tinkami naudoti ir patikimi.
- c) Nepaisant a punkto, jei a punkto 2–8 papunkčiuose nurodyti dokumentai prarandami arba pavagiami, skrydį galima tęsti iki paskirties vietos arba vietos, kurioje galima gauti pakaitinius dokumentus.

IAM.GEN.MVCA.181. Dokumentai ir informacija, kurių negalima turėti orlaivyje

- a) Nepaisant IAM.GEN.MVCA.180 dalies, vykdant IAM skrydžius pagal VFR dieną, per 24 valandų laikotarpį kylant ir tūpiant tame pačiame vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome arba liekiant skrydžių vykdymo vadove nurodytoje vietinėje zonoje, toliau nurodyti dokumentai ir informacija gali būti laikomi kilimo ir tūpimo aerodrome, o ne vežami orlaivyje kiekvieno skrydžio metu:
- 1) triukšmo pažymėjimas;
 - 2) leidimas naudoti radijo stotį;
 - 3) kelionės žurnalas ar jam lygiavertis dokumentas;

- 4) nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti įrašai;
- 5) pranešimai lakūnams (NOTAM) ir oro navigacijos informacijos tarnybų (AIS) instruktažų dokumentai
- 6) meteorologinė informacija;
- 7) pranešimas apie specialių kategorijų keleivius, jei taikoma, ir
- 8) masės ir centruotės dokumentai.

B SKYRIUS

SKRYDŽIŲ VYKDYMO PROCEDŪROS

1 SKIRSNIS

Vertikaliai kilti ir tūpti galintys orlaiviai (VCA)

UAM.OP.VCA.050. Taikymo sritis

Šiame skirsnyje nustatomi reikalavimai, taikomi IAM skrydžiams vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VCA).

UAM.OP.VCA.101. Aukščiamojo patikra ir nuostačiai

- a) IAM vežėjas nustato aukščiamojo tikrinimo prieš kiekvieną išskridimą tvarką.
- b) Aukščiamojo nuostačių procedūras visiems skrydžio etapams IAM vežėjas nustato atsižvelgdamas į vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo valstybės arba, jei taikytina, oro erdvės, kuria skrendama, valstybės nustatytas procedūras.

UAM.OP.VCA.125. Riedėjimas ir antžeminis judėjimas

- a) IAM vežėjas nustato standartines ir nenumatytų atvejų procedūras, taikomas VCA riedėjimui (skrydžiui pažemiu ir riedėjimui ant žemės) ir VCA judėjimui ant žemės, kad būtų užtikrintas saugus VCA naudojimas vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje arba VEMS skrydžių aikštelėje. Visų pirma IAM vežėjas atsižvelgia į riedančio arba pervežamo VCA ir kito orlaivio ar kitų objektų susidūrimo riziką, taip pat riziką, kad bus sužeistas antžeminis personalas. IAM vežėjo procedūros derinamos su atitinkamai vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo, alternatyvios tūpimo vietos arba skrydžių aikštelės naudotoju.
- b) VCA riedėjimą vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo, alternatyvios tūpimo vietos arba VEMS skrydžių aikštelės judėjimo lauke valdo:
 - 1) tinkamos kvalifikacijos pilotas, valdantis VCA, arba
 - 2) kai antžeminis riedėjimas be keleivių vykdomas kitu tikslu nei pakilimas – IAM vežėjo paskirtas VCA valdantis asmuo, baigęs atitinkamą mokymą ir gavęs atitinkamus nurodymus.
- c) IAM vežėjas užtikrina, kad VCA antžeminį judėjimą vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo, alternatyvios tūpimo vietos arba VEMS skrydžių aikštelės judėjimo lauke vykdytų arba prižiūrėtų darbuotojai, išėję atitinkamus mokymus ir gavę atitinkamus nurodymus.

UAM.OP.VCA.130. Triukšmo mažinimo procedūros

- a) Rengdamas veiklos procedūras, IAM vežėjas atsižvelgia į poreikį kuo labiau sumažinti triukšmo poveikį ir visas paskelbtas triukšmo mažinimo procedūras.
- b) IAM vežėjo procedūros turi būti tokios, kad:
 - 1) jomis būtų užtikrinta saugos pirmenybė triukšmo mažinimo atžvilgiu ir
 - 2) jas būtų paprasta ir saugu vykdyti labai nepadidinant įgulos darbo krūvio kritinių skrydžio fazių metu.

UAM.OP.VCA.135. Skrydžių maršrutai ir zonos

- a) IAM vežėjas užtikrina, kad skrydžiai būtų vykdomi tik tokiais maršrutais ar tokiose zonose:
 - 1) kuriuose galima naudotis kosmine įranga, antžemine įranga ir paslaugomis ir meteorologinėmis paslaugomis, tinkamomis planuojamam skrydžiui vykdyti;

- 2) kuriuose būtų tinkamų vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromų, alternatyvių tūpimo vietų arba VEMS skrydžių aikštelių, kuriuose būtų galima atlikti tūpimą, jei įvyktų VCA veikimui kritiškai svarbaus gedimas;
 - 3) kuriems numatyto naudoti VCA charakteristikos yra pakankamos, kad būtų galima laikytis mažiausiojo skrydžio aukščio reikalavimų;
 - 4) kuriems VCA įranga atitinka planuojamo skrydžio minimumus ir
 - 5) kurių žemėlapiai ir schemos turimi.
- b) IAM vežėjas užtikrina, kad skrydžiai būtų vykdomi pagal įgaliotosios institucijos nustatytus maršrutų ar zonų apribojimus.

UAM.OP.VCA.145. Mažiausiųjų skrydžio aukščių nustatymas

- a) IAM vežėjas visiems maršruto segmentams, kuriuose bus skraidoma, nustato:
- 1) mažiausius skrydžio aukščius, kurie nurodytų vertikaliojo vietovės ir kliūčių perskridimo aukštį, atsižvelgdamas į atitinkamus šio priedo C skyriaus reikalavimus ir valstybės, kurioje vykdomas skrydis, nustatytus mažiausius dydžius, ir
 - 2) metodą, pagal kurį pilotas nustato 1 punkte nurodytus aukščius.
- b) Mažiausiojo skrydžių aukščio nustatymo metodą patvirtina kompetentinga institucija.
- c) Jeigu IAM vežėjo ir valstybė, kurioje vykdomas skrydis, nustatyti mažiausieji skrydžio aukščiai skiriasi, taikomi didesnieji dydžiai.

UAM.OP.VCA.190. Degalų ir (arba) energijos schema. Bendrosios nuostatos

- a) IAM vežėjas nustato, įgyvendina ir prižiūri degalų ir (arba) energijos schemą, apimančią politiką ir procedūras, susijusias su:
- 1) degalų ir (arba) energijos planavimu ir degalų ir (arba) energijos planų koregavimu skrydžio metu;
 - 2) vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromų, alternatyvių tūpimo vietų arba VEMS skrydžių aikštelių parinkimu ir
 - 3) degalų ir (arba) energijos apskaita skrydžio metu.
- b) Degalų ir (arba) energijos schema:
- 1) turi būti tinkama numatytai veiklai ir
 - 2) turi atitikti IAM vežėjo galimybes remti jos įgyvendinimą.
- c) Degalų ir (arba) energijos schema įtraukiama į skrydžių vykdymo vadovą.
- d) Degalų ir (arba) energijos schemą ir visus jos pakeitimus iš anksto tvirtina kompetentinga institucija.

UAM.OP.VCA.191. Degalų ir (arba) energijos schema. Degalų ir (arba) energijos planavimas ir degalų ir (arba) energijos planų koregavimas skrydžio metu

IAM vežėjas užtikrina, kad:

- a) VCA būtų pakankamai tinkamų naudoti degalų ir (arba) energijos ir jų atsargų, kad būtų galima saugiai užbaigti planuojamą skrydį ir būtų galima nukrypti nuo planuojamo skrydžio;
- b) planuojamas tinkamų naudoti degalų ir (arba) energijos kiekis numatomam skrydžiui grindžiamas visais šiais elementais:
- 1) degalų ir (arba) energijos sąnaudų duomenimis, pateiktais AFM, arba dabartiniiais konkrečiau orlaivio duomenimis, gautais iš degalų ir (arba) energijos sąnaudų stebėsenos sistemos;
 - 2) sąlygomis, kuriomis turi būti vykdomas skrydis, įskaitant, be kita ko:
 - i) eksploatacines charakteristikas, reikalingas numatytam skrydžiui į paskirties vietą vykdyti, įskaitant maršrute pasirinktus vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromus, alternatyvias tūpimo vietas arba skrydžių aikšteles;
 - ii) numatomas mases;
 - iii) NOTAM;
 - iv) numatomas meteorologines sąlygas;

- v) atidėtos techninės priežiūros elementų poveikį pagal IAM vežėjo minimalios įrangos sąrašą ir (arba) konfigūracijos nuokrypių poveikį pagal IAM vežėjo nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašą;
 - vi) numatomą išvykimo ir atvykimo maršrutą ir numatomą vėlavimą;
- 3) energijos kaupiklių efektyvumu ir pajėgumu planuojamomis eksploataavimo sąlygomis, atsižvelgiant į tų energijos kaupiklių būklės blogėjimą, kai tinkama;
- c) prieš skrydį apskaičiuojamas skrydžiui reikalingas degalų ir (arba) energijos kiekis apimtų:
- 1) degalus ir (arba) energiją riedėjimui, kurių turi būti ne mažiau kaip kiekis, kurį numatyta sunaudoti iki pakilimo;
 - 2) degalus ir (arba) energiją kelionei, kurių kiekis turėtų būti toks, kurio reikia, kad orlaivis galėtų skristi nuo pakilimo arba plano pakoregavimo skrydžio metu taško iki nutūpimo paskirties vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje arba skrydžių aikštelėje, atsižvelgiant į b punkto 2 papunktyje nurodytas skrydžio sąlygas;
 - 3) degalus ir (arba) energiją nenumatytiems atvejams, kurių kiekis turėtų būti toks, kurio reikia nenumatytiems veiksniams, galintiems turėti įtakos degalų ir (arba) energijos sąnaudoms iki paskirties vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo, alternatyvios tūpimo vietos arba skrydžių aikštelės, kompensuoti;
 - 4) galutines degalų ir (arba) energijos atsargas, nustatomas remiantis visais šiais duomenimis:
 - i) AFM nurodytu reprezentatyviu laiku, reikalingu atlikti kilimą po nutraukto tūpimo nuo apsisprendimo tūpti taško (LDP) iki to paties LDP, atsižvelgiant į VCA sertifikuotas minimalias eksploatacines charakteristikas (CMP);
 - ii) konservatyviomis aplinkos sąlygomis degalų ir (arba) energijos sąnaudų požiūriu;
 - iii) tinkama konfigūracija ir (arba) greičiu, reikalingais atlikti kilimo po nutraukto tūpimo ir artėjimo tūpti procedūras;
 - iv) konservatyviomis degalų ir (arba) energijos sąnaudomis;
 - 5) papildomus degalus ir (arba) energiją, kurių kiekis turėtų būti toks, kurio reikia, kad VCA galėtų saugiai nutūpti maršrute pasirinktame vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje arba skrydžių aikštelėje, atsižvelgiant į VCA CMP bet kuriame maršruto taške. Šie papildomi degalai ir (arba) energija reikalingi tik tuo atveju, jei pagal c punkto 2 ir 3 papunkčius apskaičiuoto minimalaus degalų ir (arba) energijos kiekio nepakanka tokiam įvykiui,
 - 6) papildomus degalus ir (arba) energiją, kurių reikia siekiant atsižvelgti į numatomus vėlavimus arba konkrečius veiklos apribojimus, ir
 - 7) įgulos vado nuožiūra būtinus papildomus degalus ir (arba) energiją;
- d) jei skrydis turi būti vykdomas kitu maršrutu arba į kitą nei iš pradžių suplanuotą paskirties vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromą, alternatyvią tūpimo vietą arba skrydžių aikštelę, planų koregavimo skrydžio metu procedūros, skirtos apskaičiuoti reikiamą tinkamą naudoti degalų ir (arba) energijos kiekį, apimtų b punkto 2 papunktyje ir c punkto 2–6 papunkčiuose nurodytas procedūras.

UAM.OP.VCA.195. Degalų ir (arba) energijos schema. Degalų ir (arba) energijos valdymas skrydžio metu

- a) IAM vežėjas nustato politiką ir procedūras, kuriomis užtikrinama, kad skrydžio metu būtų vykdomas degalų ir (arba) energijos tikrinimas ir valdymas.
- b) Įgulos vadas stebi VCA likusį tinkamų naudoti degalų ir (arba) energijos kiekį, siekdamas užtikrinti, kad jis būtų apsaugotas ir būtų ne mažesnis už degalų ir (arba) energijos kiekį, kurio reikia norint nutūpti pasirinktame vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje arba VEMS skrydžių aikštelėje, kurioje galima saugiai nutūpti.
- c) Kai pakeitus leidimą tūpti konkrečiame vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje arba VEMS skrydžių aikštelėje, kurioje nutūpdyti orlaivį išpareigojo įgulos vadas, gali tekti tūpti su mažesnėmis nei planuota galutinėmis degalų ir (arba) energijos atsargomis, jis praneša skrydžių valdymo tarnybai (ATC) apie minimalaus degalų ir (arba) energijos kiekio padėtį, paskelbdamas pranešimą „MINIMUM FUEL“.
- d) Įgulos vadas skelbia avarinę padėtį dėl degalų ir (arba) energijos, transliuodamas „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kai apskaičiuotas tūpiant artimiausiame vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje ar VEMS skrydžių aikštelėje, kurioje galima saugiai nutūpti, turimas tinkamų naudoti degalų ir (arba) energijos kiekis yra mažesnis nei planinės galutinės degalų ir (arba) energijos atsargos.

UAM.OP.VCA.210. Pilotai jiems paskirtose darbo vietose

- a) Kilimo ir tūpimo metu pilotas, turintis eiti pareigas, turi būti jam paskirtoje darbo vietoje.

- b) Visomis kitomis skrydžio fazėmis skrydžio pilotas, turintis eiti pareigas, turi likti jam paskirtoje darbo vietoje, nebent jam pašalinti yra būtina dėl su skrydžiu susijusių pareigų arba dėl fiziologinių poreikių. Jei pašalinti yra būtina dėl pirmiau nurodytų priežasčių, VCA valdymas perduodamas kitam tinkamos kvalifikacijos pilotui.
- c) Visomis skrydžio fazėmis pilotas, turintis eiti pareigas, turi išlikti budrus. Jei piloto budrumas sumažėja, naudojamos atitinkamos priemonės.

UAM.OP.VCA.245. Meteorologinės sąlygos

IAM vežėjas užtikrina, kad orlaivis būtų naudojamas atsižvelgiant į oro sąlygų apribojimus, kuriems jis yra sertifikuotas, ir į dabartines ir prognozuojamas oro sąlygas viso skrydžio metu.

UAM.OP.VCA.250. Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros

- a) IAM vežėjas nustato procedūras, vykdytinas, kai būtina atlikti antžemines ledo pašalinimo bei priešledžio procedūras ir susijusius VCA patikrinimus, kurie būtini saugiam jo naudojimui.
- b) Įgulos vadas pradeda kilimą tik tada, kai nuo VCA pašalinamos visos apnašos, kurios gali turėti neigiamą poveikį skrydžiui arba VCA valdymui pagal orlaivio naudojimo vadovą.

UAM.OP.VCA.255. Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros

- a) IAM vežėjas nustato skrydžių numatomomis arba faktinėmis apledėjimo sąlygomis procedūras.
- b) Įgulos vadas pradeda skrydį ar sąmoningai skrenda ten, kur numatomos arba yra apledėjimo sąlygos, tik tuo atveju, jei VCA yra sertifikuotas ir turi skrydžiui tokiomis sąlygomis reikalingą įrangą.
- c) Jei apledėjimas viršija apledėjimo intensyvumą, kuriam orlaivis sertifikuotas, arba orlaivis, nesertifikuotas skrydžiui žinomomis apledėjimo sąlygomis, susiduria su apledėjimu, įgulos vadas nedelsdamas išskrenda iš apledėjimo sąlygų srities, jei reikia, pranešdamas ATS apie avarinę situaciją.

UAM.OP.VCA.260. Tepalų atsargos

Kai taikoma, įgulos vadas pradeda skrydį arba jį tęsia, kai planas pakeičiamas skrydžio metu, tik tada, kai įsitikina, kad VCA yra bent suplanuotas tepalų kiekis, kad būtų galima saugiai atlikti skrydį, atsižvelgiant į numatomas skrydžio sąlygas.

UAM.OP.VCA.265. Kilimo sąlygos

Prieš pradėdamas kilimą, įgulos vadas įsitikina, kad:

- a) oro sąlygos vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje arba VEMS skrydžių aikštelėje bei ketinamo naudoti kilimo ir tūpimo tako būklė nesutrukdys įgulos vadui saugiai pakilti ir išvykti ir
- b) bus laikomasi nustatytų vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo, alternatyvios tūpimo vietos arba VEMS skrydžių aikštelės naudojimo mažiausiųjų dydžių.

UAM.OP.VCA.270. Mažiausieji skrydžio aukščiai

Įgulos vadas negali skristi žemiau nustatytų mažiausiųjų aukščių, išskyrus atvejus, kai:

- a) tai yra būtina kylant arba tupiant arba
- b) kai žemėjama pagal kompetentingos institucijos patvirtintas procedūras.

UAM.OP.VCA.275. Neįprastų arba avarinių situacijų imitavimas skrydžio metu

Vežant keleivius ar krovinius, įgulos vadas neimituoja neįprastų ar avarinių situacijų, dėl kurių būtina taikyti neįprastas ar avarines procedūras.

UAM.OP.VCA.290. Artumo nustatymas

Kai įgulos vadas arba artumo įspėjimo sistema nustato neleistiną priartėjimą prie žemės ir (arba) kliūčių, esančių horizontaliai VCA atžvilgiu, įgulos vadas nedelsdamas imasi taisomųjų veiksmų saugioms skrydžio sąlygoms atkurti.

UAM.OP.VCA.300. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos

Prieš pradėdamas artėjimo tūpti operaciją, įgulos vadas įsitikina, kad:

- a) oro sąlygos vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje arba VEMS skrydžių aikštelėje nesutrukdytų įgulos vadui saugiai, atsižvelgiant į skrydžių vykdymo vadove pateiktą charakteristikų informaciją, artėti tūpti, nutūpti ar kilti po nutraukto tūpimo ir
- b) būtų laikomasi dieną vykdomiems skrydžiams pagal VFR nustatytų vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo naudojimo mažiausiųjų dydžių arba matomumo ir atstumo nuo debesies mažiausiųjų dydžių.

UAM.OP.VCA.315. Skrydžio valandos. Pranešimas

IAM vežėjas pateikia kompetentingai institucijai kiekvieno VCA, naudoto per paskutinius kalendorinius metus, skrydžio valandų skaičių.

2 SKIRSNIS**Pilotuojami vertikalieji kilti ir tūpti galintys orlaiviai (MVCA)****UAM.OP.MVCA.050. Taikymo sritis**

Šiame skirsnyje nustatomi papildomi reikalavimai, taikomi IAM skrydžiams pilotuojamais vertikalieji kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (MVCA).

UAM.OP.MVCA.100. Naudojimas oro eismo paslaugomis (ATS)

IAM vežėjas užtikrina, kad:

- a) vykdamas skrydžius, kai tik galima, būtų naudojama tai oro erdvei skirtomis ATS ir būtų taikomos atitinkamos aviacijos taisyklės;
- b) skrydžio nurodymai, susiję su ATS skrydžio plano pakeitimu, kai įmanoma, su atitinkama ATS tarnyba būtų derinami prieš perduodant į VCA;
- c) paieškos ir gelbėjimo tarnybų susitarimų galėtų būti laikomasi visais atvejais, kai oro erdvėje, kurioje vykdomi skrydžiai, ATS nėra būtina naudoti skrydžiams pagal VFR dieną;
- d) vykdamas skrydžius oro erdvėje, kurią kompetentinga institucija paskyrė sistemos „U-space“ oro erdve, kurioje oro navigacijos paslaugų teikėjas neteikia skrydžių valdymo (ATC) paslaugų, VCA nuolat elektroniniu būdu praneštų apie save sistemos „U-space“ paslaugų teikėjams.

UAM.OP.MVCA.107. Tinkamas vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromas ir tinkama alternatyvi tūpimo vieta

- a) IAM vežėjas naudoja tinkamus vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromus įprastiems skrydžiams vykdyti ir prireikus nukrypti nuo suplanuoto maršruto.
- b) Nepaisant a punkto, IAM vežėjas vykdydamas skrydį gali naudoti vieną ar daugiau tinkamų alternatyvių tūpimo vietų, kad prireikus galėtų nukrypti nuo suplanuoto maršruto.
- c) Vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromas laikomas tinkamu, jei numatytu naudojimo metu aerodromas:
 - 1) tinkamas atsižvelgiant į VCA matmenis ir masę;
 - 2) tinkamas atsižvelgiant į VCA artėjimo tūpti ir išskridimo trajektorijas;
 - 3) jame yra gelbėjimo ir gaisro gesinimo tarnybos ir kitos tarnybos bei įrenginiai, būtini numatytai veiklai vykdyti, ir
 - 4) yra prieinamas.
- d) Alternatyvi tūpimo vieta laikoma tinkama, jei numatytu naudojimo metu:
 - 1) jos charakteristikos, įskaitant matmenis, kliūtis ir paviršiaus būklę, yra suderinamos su VCA ir joje galima tūpti pagal patvirtintą tūpimo profilį;
 - 2) ją galima pasiekti pagal VCA sertifikuotas minimalias eksploatacines charakteristikas, atsižvelgiant į vėjo apribojimus;
 - 3) joje gelbėjimo ir gaisro gesinimo tarnybos apsaugos lygis yra priimtinas;
 - 4) ji yra iš anksto patikrinta ir
 - 5) ji yra prieinama.

UAM.OP.MVCA.111. Mažiausieji matomumo ir atstumo nuo debesies dydžiai. Skrydžiai pagal VFR

- a) IAM vežėjas nustato mažiausius matomumo ir atstumo nuo debesies dydžius skrydžiams, vykdomiems dieną pagal VFR. Šie mažiausieji dydžiai turi būti ne mažesni už nustatytuosius Reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo (SERA dalies) SERA.5001 dalyje, taikomus tos klasės oro erdvei, kuria skrendama, išskyrus atvejus, kai leidžiama vykdyti specialų skrydį pagal VFR.
- b) Prireikus IAM vežėjas gali skrydžių vykdymo vadove nustatyti papildomas tokių mažiausiųjų dydžių taikymo sąlygas, atsižvelgdamas į tokius veiksnius kaip radijo ryšio veikimo zona, reljefas, vietų pobūdis, skrydžio sąlygos bei ATS pajėgumai.
- c) Skrydžiai vykdomi matant žemės paviršių.

UAM.OP.MVCA.127. Kilimas ir tūpimas. Skrydžiai pagal VFR dieną

- a) Vykdydamas skrydį pagal VFR dieną, įgulos vadas neturėtų kilti arba tūpti vertikalojo kilimo ir tūpimo aerodrome arba alternatyvioje tūpimo vietoje, nebent oro sąlygos, apie kurias pranešta, tame aerodrome arba alternatyvioje tūpimo vietoje yra tokios pat, kaip Reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo (SERA dalies) SERA.5001 dalyje arba SERA.5005 dalyje nurodytos oro sąlygos, taikomos tos klasės oro erdvei, kuria skrendama, arba geresnės.
- b) Kai oro sąlygos, apie kurias pranešta, yra prastesnės už kilimui būtinas sąlygas, kilimas pradedamas tik tuo atveju, jei įgulos vadas gali nustatyti, kad matomumo ir atstumo nuo debesies mažiausieji dydžiai išilgai kilimo zonos yra ne mažesni už reikalaujamus mažiausiuosius dydžius.
- c) Kai nėra praneštų oro sąlygų, kilimas pradedamas tik tuo atveju, jei įgulos vadas gali nustatyti, kad matomumo ir atstumo nuo debesies mažiausieji dydžiai išilgai kilimo zonos yra ne mažesni už reikalaujamus mažiausiuosius dydžius.

UAM.OP.MVCA.155. Specialių kategorijų keleivių (SCP) skraidinimas

- a) Specialių kategorijų keleiviai vežami tokiomis sąlygomis, kurios užtikrina VCA ir jo keleivių saugą VCA naudotojo nustatyta tvarka.
- b) Specialių kategorijų keleiviams negalima skirti krėslų, pro kuriuos tiesiogiai patenkama į avarinius išėjimus, ar tokie keleiviai negali jų užimti arba kur būdami tokie keleiviai:
 - 1) trukdytų įgulos nariams vykdyti savo pareigas;
 - 2) kliudytų prieiti prie avarinės įrangos arba
 - 3) apsunkintų avarinį keleivių evakavimą.
- c) Įgulos vadas iš anksto informuojamas apie orlaiviu vežamus specialių kategorijų keleivius.

UAM.OP.MVCA.160. Bagažo ir krovinių laikymas

IAM vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad:

- a) į keleivių saloną būtų leidžiama paimti tik tokį bagažą, kurį galima tinkamai ir saugiai laikyti, ir
- b) visas orlaivyje esantis bagažas ir kroviniai, kurie pasislinkę iš laikymo vietos galėtų sužeisti, sugadinti ar užverti praėjimus bei išėjimus, būtų laikomi taip, kad nejudėtų.

UAM.OP.MVCA.165. Keleivių krėslai

Atsižvelgdamas į avarinės evakuacijos galimybę, IAM vežėjas nustato keleivių susodinimo procedūras, skirtas užtikrinti, kad keleiviai būtų susodinami taip, kad evakuacijos atveju galėtų padėti vykdyti evakuaciją ir jai netrukdytų.

UAM.OP.MVCA.170. Keleivių instruktažas

IAM vežėjas užtikrina, kad keleiviams:

- a) apie saugos priemones būtų paaiškinta ir tos priemonės būtų parodytos taip, kad būtų lengviau įvykdyti avarijos atveju numatytas procedūras, ir
- b) būtų pateikta saugos instruktažo medžiaga, kurioje paveikslėliais paaiškinama, kaip veikia avarinė įranga, ir nurodyti avariniai išėjimai, kuriais keleiviams gali prireikti pasinaudoti.

UAM.OP.MVCA.175. Pasirengimas skrydžiui

- a) Operatyvinis skrydžio planas sudaromas kiekvienam numatytam skrydžiui, atsižvelgiant į oro erdvę, kurioje turi būti vykdomas skrydis, ir taikomas aviacijos taisyklės, orlaivio charakteristikas, naudojimo apribojimus ir aktualias numatomas sąlygas skrendamame maršrute ir naudosisime vertikalo kilimo ir tūpimo aerodrome ar alternatyvioje tūpimo vietoje.
- b) Skrydis nepradedamas, kol įgulos vadas neįsitikina, kad:
 - 1) galima laikytis visų reikalavimų, nustatytų Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo 2 punkto c papunktyje dėl orlaivio tinkamumo skraidyti ir registracijos, prietaisų ir įrangos, masės ir svorio centro vietos, bagažo ir krovinių, taip pat orlaivio naudojimo apribojimų;
 - 2) orlaiviu nesinaudojama nesilaikant nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašo nuostatų;
 - 3) yra turimos numatytam skrydžiui vykdyti būtinos skrydžių vykdymo vadovo dalys;
 - 4) orlaivyje yra dokumentai, papildoma informacija ir formos, reikalaujamos turėti pagal IAM.GEN.MVCA.110 dalį, išskyrus atvejus, kai juos leidžiama laikyti ant žemės pagal IAM.GEN.MVCA.115 dalį;
 - 5) turimi naujausi žemėlapiai, schemas ir susiję dokumentai ar lygiaverčiai jiems duomenys, kurių reikia numatytam orlaivio naudojimui, įskaitant bet koki nukreipimą, kurio galima pagrįstai tikėtis;
 - 6) planuojamam skrydžiui būtina kosminė įranga, antžeminė įranga ir paslaugos yra prieinamos ir tinkamos;
 - 7) planuojamo skrydžio metu galima laikytis skrydžių vykdymo vadove nustatytų taikytinų reikalavimų dėl degalų ir (arba) energijos tepalų, deguonies, mažiausio saugaus aukščio, vertikalo kilimo ir tūpimo aerodromo naudojimo minimumų, matomumo ir atstumo nuo debesies minimumų, taikomų skrydžiams pagal VFR dieną, taip pat tinkamų vertikalo kilimo ir tūpimo aerodromų ir alternatyvių tūpimo vietų parinkimo;
 - 8) rezervuota;
 - 9) galima laikytis visų papildomų veiklos apribojimų;
 - 10) visi vežami kroviniai yra tinkamai paskirstyti ir saugiai pritvirtinti;
 - 11) oro eismo paslaugų (ATS) skrydžio planas yra patvirtintas ir leidimas skristi yra išduotas pagal taikomas aviacijos taisykles ir oro erdvės, kurioje bus vykdomas skrydis, klasę (-es).

UAM.OP.MVCA.177. Oro eismo paslaugų (ATS) skrydžio plano pateikimas

- a) IAM vežėjas pateikia ATS skrydžio planą, kaip reikalaujama pagal oro erdvės, kurioje bus vykdomas skrydis, klasės (-ių) aviacijos taisykles.
- b) Jei ATS skrydžio plano pateikti nereikalaujama taikytinose oro erdvės, kurioje bus vykdomas skrydis, klasės (-ių) aviacijos taisyklėse, IAM vežėjas užtikrina, kad atitinkamai ATS tarnybai būtų pateikta reikiama informacija, kad prirėkus galėtų pradėti veikti avarijos informacijos tarnybos.
- c) Jei reikalaujama pateikti ATS skrydžio planą, tačiau jo neįmanoma pateikti iš skrydžio pradžios vietos, ATS skrydžio planą kuo greičiau po pakilimo perduoda įgulos vadas arba IAM vežėjas.

UAM.OP.MVCA.192. Degalų ir (arba) energijos schema. Vertikalo kilimo ir tūpimo aerodromų ir alternatyvių tūpimo vietų parinkimas

- a) Įprastinių skrydžių, įskaitant mokymus, ir skrydžio nukreipimo tikslais įgulos vadas pasirenka bei skrydžio plane ir, jei reikia, ATS skrydžio plane nurodo:
 - 1) bent dvi galimas saugaus nutūpimo vietas paskirties vietoje, kurias galima pasiekti nuo įsipareigojimo tūpti taško, ir
 - 2) vieną ar daugiau vertikalo kilimo ir tūpimo aerodromų arba alternatyvių tūpimo vietų, kad būtų užtikrintas saugus nusileidimas tuo atveju, jei bet kuriuo skrydžio metu atsiradus veikimui kritiškai svarbiam gedimui prirėktų nukreipti skrydį.

- b) Parinkdamas vertikalojo kilimo ir tūpimo aerodromus arba alternatyvias tūpimo vietas pagal a punktą, įgulos vadas atsižvelgia į tai, ar:
- 1) faktinės ir prognozuojamos oro sąlygos rodo, kad numatytu naudojimo laiku sąlygos pasirinktuose vertikalojo kilimo ir tūpimo aerodromuose arba alternatyviose tūpimo vietose bus ne prastesnės už taikomus mažiausiuosius dydžius, nustatytus pagal UAM.OP.MVCA.111 dalį;
 - 2) VCA sertifikuotos minimalios eksploatacinės charakteristikos leidžia saugiai nutūpti pasirinktuose vertikalojo kilimo ir tūpimo aerodromuose arba alternatyviose tūpimo vietose;
 - 3) turimi visi reikiami papildomi naudojimo patvirtinimai.
- c) Planuodamas skrydį įgulos vadas taiko atitinkamas saugos ribas, kad būtų atsižvelgta į galimą meteorologinių sąlygų pablogėjamą numatytu tūpimo laiku, palyginti su turima prognoze.

UAM.OP.MVCA.193. Galimos saugaus nutūpimo vietos paskirties vietoje

Įgulos vadas įsipareigoja nutūpdyti orlaivį vienoje iš galimų saugaus nutūpimo vietų pagal UAM.OP.MVCA.192 dalį, jei dabartinis meteorologinių sąlygų, eismo ir kitų veiklos sąlygų vertinimas rodo, kad numatyto naudojimo metu paskirtoje nutūpimo vietoje galima orlaivį nutūpdyti saugiai.

UAM.OP.MVCA.200. Ypatingasis VCA degalų papildymas arba išleidimas

- a) Ypatingasis degalų papildymas arba išleidimas atliekamas tik tuo atveju, jei IAM vežėjas:
- 1) yra parengęs standartines veiklos procedūras, pagrįstas rizikos vertinimu, ir
 - 2) yra parengęs savo darbuotojų, dalyvaujančių tokiose operacijose, mokymo programą.
- b) Ypatingasis degalų papildymas arba išleidimas taikomas:
- 1) degalų papildymui esant paleistiems kėlimo ir traukos varikliams;
 - 2) degalų papildymui arba išleidimui keleiviams lipant į orlaivį, esant jame arba išlipant iš jo ir
 - 3) plačiosios frakcijos degalų papildymui ir išleidimui.
- c) Norint atlikti degalų papildymo procedūras esant paleistiems kėlimo ir traukos varikliams ir bet kokius šių procedūrų pakeitimus, reikalingas išankstinis kompetentingos institucijos patvirtinimas.

UAM.OP.MVCA.205. VCA baterijų įkrovimas arba keitimas keleiviams lipant į orlaivį, esant jame arba išlipant iš jo

- a) VCA baterijos įkraunamos arba keičiamos keleiviams lipant į orlaivį, esant jame arba išlipant iš jo tik tuo atveju, jei IAM vežėjas:
- 1) yra parengęs standartines veiklos procedūras, pagrįstas rizikos vertinimu, ir
 - 2) yra parengęs savo darbuotojų, dalyvaujančių tokiose operacijose, mokymo programą.

UAM.OP.MVCA.216. Naudojimasis ausinėmis.

- a) Kiekvienas pilotas, turintis eiti pareigas jam paskirtoje darbo vietoje, turi būti su ausinėmis su gerviniu mikrofonom arba lygiavertčiu jam įrenginiu. Ausinės naudojamos kaip pagrindinis kalbinio ryšio su oro eismo paslaugų tarnybomis įrenginys.
- b) Gervinis mikrofonas arba jam lygiavertis įrenginys pilotų kabinoje turi būti tokioje padėtyje, kad būtų galimas abipusis radijo ryšys, kai VCA rieda savo galia ir kai įgulos vadas mano esant reikalinga.

UAM.OP.MVCA.220. Avarinės evakuacijos pagalbinės priemonės

IAM vežėjas nustato procedūras, užtikrinančias, kad prieš orlaiviui riedant ar judant žeme, kylant ir tupiant būtų įjungtos automatiškai suveikiančios avarinės evakuacijos pagalbinės priemonės, jei tai daryti yra saugu ir įmanoma.

UAM.OP.MVCA.225. Krėslai, saugos diržai ir suvaržymo sistemos

- a) *Pilotai*

Kilimo ir tūpimo metu, taip pat kai, įgulos vado nuomone, tai būtina saugos sumetimais, kiekvienas pilotas turi būti tinkamai prisisėgęs visais jo krėslu saugos diržais ir suvaržymo sistemomis.

b) *Keleiviai*

- 1) Prieš kylant ir tupiant, taip pat riedant ar dalyvaujant antžeminiame judėjime ir tuomet, kai būtina saugos sumetimais, įgulos vadas užtikrina, kad visi orlaivio keleiviai sėdėtų kėdėse su tinkamai užsegtais saugos diržais arba suvaržymo sistemomis.
- 2) IAM vežėjas sudaro sąlygas, kad orlaivio keleiviai keliese sėdėtų tik tam tikruose kėdėse. Įgulos vadas užtikrina, kad viename kėdėje sėdėtų ne daugiau kaip vienas suaugęs ir vienas kūdikis, kuris yra tinkamai pritvirtintas papildomu juosiamuoju diržu ar kitu suvaržymo įtaisu.

UAM.OP.MVCA.230. Keleivių salono sauga

- a) IAM vežėjas nustato procedūras, užtikrinančias, kad prieš riedėjimą ar judėjimą žeme, kilimą ir tūpimą visi išėjimai ir gelbėjimosi takai būtų laisvi.
- b) Įgulos vadas užtikrina, kad prieš kylant ir tupiant, taip pat kai tai būtina saugos sumetimais, visa įranga ir bagažas būtų tinkamai sudėti ir pritvirtinti.

UAM.OP.MVCA.235. Gelbėjimosi liemenės

IAM vežėjas nustato procedūras, užtikrinančias, kad, VCA naudojant virš vandens, kai sprendžiama, ar visi keleiviai turi vilkėti gelbėjimosi liemenes, būtų atsižvelgta į skrydžio trukmę ir sąlygas, su kuriomis bus susiduriama.

UAM.OP.MVCA.240. Rūkymas orlaivyje

Įgulos vadas niekada neleidžia rūkyti orlaivyje.

UAM.OP.MVCA.245. Meteorologinės sąlygos

- a) Įgulos vadas:
 - 1) pradeda skrydį arba
 - 2) jei taikytina, skrydžio metu pakeitus planą – tęsia skrydį už taško, nuo kurio galioja pakeistas ATS skrydžio planas;
 - 3) tęsia skrydį į planuotą paskirties vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromą

tik tada, kai iš dabartinių meteorologinių ataskaitų arba dabartinių ataskaitų ir prognozių derinio matyti, kad numatomos meteorologinės sąlygos išvykimo vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, skrendant numatytu maršrutu, ir paskirties vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome atvykimo metu yra ne prastesnės už planavimo mažiausiuosius dydžius, nustatytus pagal UAM.OP. MVCA.111 dalį.

UAM.OP.MVCA.285. Papildomo deguonies naudojimas

Įgulos vadas užtikrina, kad visi pilotai, einantys pareigas, kurios būtinos saugiam VCA skrydžiui, skrydžio metu nuolat naudotų papildomą deguonį, kai orlaivis ilgiau kaip 30 minučių skrenda didesniame kaip 10 000 pėdų aukštyje, ir visada, kai orlaivis skrenda didesniame kaip 13 000 pėdų aukštyje.

UAM.OP.MVCA.295. Susidūrimų ore vengimo sistemos (ACAS) naudojimas

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

C SKYRIUS

VERTIKALIAI KILTI IR TŪPTI GALINČIŲ ORLAIVIŲ (VCA) EKSPLOATAVINĖS CHARAKTERISTIKOS IR NAUDOJIMO APRIBOJIMAI**UAM.POL.VCA.050. Taikymo sritis**

Šiame skyriuje nustatomi eksploatacinių charakteristikų reikalavimai ir naudojimo apribojimai, taikomi IAM skrydžiams vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VCA).

UAM.POL.VCA.100. Skrydžio tipas

VCA skrydžiai vykdomi laikantis numatytam skrydžio tipui taikytinų naudojimo reikalavimų.

UAM.POL.VCA.105. Vertikaliai kilti ir tūpti galinčių orlaivių (VCA) eksploatacinių charakteristikų duomenys

VCA naudojami pagal AFM nurodytus sertifikuotų eksploatacinių charakteristikų duomenis ir apribojimus.

UAM.POL.VCA.110. Bendrieji naudojimo reikalavimai

a) VCA masė:

- 1) kilimo pradžioje arba
- 2) skrydžio metu pakeitus skrydžio planą – nuo taško, kuriame pradedamas taikyti pakeistas skrydžio planas,

turi būti ne didesnė nei ta, kuriai esant laikomasi šio skyriaus reikalavimų vykdomam skrydžiui, prirėkus atsižvelgiant į numatomą masės sumažėjimą vykstant skrydžiui ir nupilant degalus.

b) Nustatant šio skyriaus reikalavimų laikymąsi, taikomi AFM pateikti patvirtinti naudojimo galimybių duomenys, reikiama mastu papildyti kitais atitinkamame reikalavime nurodytais duomenimis. IAM vežėjas šiuos kitus duomenis nurodo skrydžių vykdymo vadove. Taikant šiame skyriuje nurodytus koeficientus galima atsižvelgti į bet kuriuos veiklos veiksnius, jau įtrauktus į AFM eksploatacinių charakteristikų duomenis, kad būtų išvengta dvigubo koeficientų taikymo.

c) Įrodant atitiktį šio skyriaus reikalavimams, atsižvelgiama į šiuos parametrus:

- 1) VCA masę;
- 2) VCA konfigūraciją;
- 3) aplinkos sąlygas, ypač į:
 - i) aukštį pagal tankį;
 - ii) vėją:
 - A) išskyrus C punkte numatytus atvejus, pagal kilimo, kilimo trajektorijos ir tūpimo reikalavimus pataisa dėl vėjo turi būti ne didesnė kaip 50 % priešpriešinės vėjo komponentės, apie kurią pranešta ir kuri siekia 5 mazgus ar daugiau;
 - B) kai AFM leidžiamas kilimas ir tūpimas naudojant pavėjo komponentę, ir visais atvejais pagal kilimo trajektoriją pataisa dėl pavėjo turi būti ne mažesnė kaip 150 % vėjo komponentės, apie kurią pranešta;
 - C) kai tikslia vėjo matavimo įranga galima tiksliai išmatuoti vėjo greitį virš kilimo ir tūpimo vietos, IAM vežėjas gali atsižvelgti į 50 % viršijančias vėjo komponentes, jeigu kompetentingai institucijai įrodo, kad FATO artumas ir vėjo matavimo įrangos tikslumo patobulinimai užtikrina lygiavertį saugos lygį;
- 4) skrydžio metodiką ir
- 5) bet kokių sistemų, kurios pablogina VCA naudojimo galimybes, veikimą.

UAM.POL.VCA.115. Atsižvelgimas į kliūtis

Vykdamas skrydžius į priartėjimo tūpti ir kilimo zonas (FATO) ir iš jų, IAM vežėjas, planuodamas skrydį ir atlikdamas kliūčių perskridimo skaičiavimus:

a) atsižvelgia į kilimo arba nutraukto tūpimo trajektorijoje už FATO esančią kliūtį, jei jos horizontalusis atstumas iki artimiausio paviršiaus po numatyta skrydžio trajektorija yra ne didesnis kaip:

- 1) skrydžiams, kurie turi būti vykdomi pagal VFR:
 - i) „0,75 × D“;

- ii) pridėjus didesnę iš verčių: „0,25 × D“ arba „3 m“;
- iii) pridėjus:
 - A) 0,10 × DR atstumas VST skrydžiams dieną arba
 - B) rezervuota;
- b) kai kylama taikant dubliavimo ar horizontaliosios pereinimo procedūrą, atsižvelgia į dubliavimo ar horizontaliosios pereinimo zonoje esančią kliūtį, jei jos horizontalusis atstumas iki artimiausio paviršiaus po numatyta skrydžio trajektorija yra ne didesnis kaip:
 - 1) „0,75 × D“;
 - 2) pridėjus didesnę iš verčių: „0,25 × D“ arba „3 m“;
 - 3) pridėjus:
 - i) 0,10 × DR atstumas VST skrydžiams dieną arba
 - ii) rezervuota;
- c) nepaiso kilimo arba nutraukto tępimo trajektorijoje už FATO esančių kliūčių jei jų horizontalusis atstumas iki artimiausio paviršiaus po numatyta skrydžio trajektorija yra didesnis kaip:
 - 1) 3 × D VST skrydžiams dieną, jei užtikrinama, kad navigacijos tikslumas aukštėjant neįmanomas pagal tinkamus vizualiuosius orientyrus;
 - 2) rezervuota.

UAM.POL.VCA.120. Kilimas

- a) VCA kilimo masė neturi viršyti AFM nurodytos didžiausiosios kilimo masės pagal sertifikuotą kilimo procedūrą ar taikytinas procedūras.
- b) IAM vežėjas atsižvelgia į:
 - 1) atitinkamus UAM.POL.VCA.110 dalies c punkto parametrus ir
 - 2) kliūtis, nustatytas pagal UAM.POL.VCA.115 dalį.
- c) Be to, iš FATO vykdomų VCA skrydžių atveju:
 - 1) kilimo masė turi būti tokia, kad:
 - i) būtų galima nutraukti kilimą ir tūpti ant FATO, jei veikimui kritiškai svarbus gedimas pripažįstamas ne toliau kilimo apsisprendimo taško (TDP);
 - ii) būtinas nutrauktojo kilimo nuotolis (RTODRV) neviršytų turimojo nutrauktojo kilimo nuotolio (RTODAV) ir
 - iii) TODRV neviršytų turimojo kilimo nuotolio (TODAV), nebent VCA, pripažinus veikimui kritiškai svarbų gedimą ties TDP arba prieš jį, gali tęsdamas kilimą perskristi visas kliūtis iki TODRV galo vertikaliu atstumu, ne mažesniu kaip 10,7 m (35 pėdos);
 - 2) kilimo dalis iki TDP vykdoma matant paviršių, kad būtų galima saugiai nutraukti kilimą.
- d) Kai kylama taikant dubliavimo ar horizontaliosios pereinimo procedūrą ir veikimui kritiškai svarbus gedimas pripažįstamas ne toliau TDP, visos dubliavimo ar horizontaliosios pereinimo zonoje esančios kliūtys perskrendamos pakankamu atstumu.

UAM.POL.VCA.125. Kilimo trajektorija

- a) Nuo būtinojo VCA kilimo nuotolio (TODRV) pabaigos, kai veikimui kritiškai svarbus gedimas pripažintas ne anksčiau kilimo apsisprendimo taško (TDP):
 - 1) kilimo masė turi būti tokia, kad kilimo trajektorija virš visų aukštėjimo trajektorijoje esančių kliūčių užtikrintų vertikalų atstumą, ne mažesnę kaip 10,7 m (35 pėdos) skrydžiams pagal VFR dieną;
 - 2) kai daromas didesnis kaip 15° posūkis, paliekama pakankama atsarga, atsižvelgiant į gebėjimą išlaikyti kilimo laipsnį, kad būtų laikomasi kliūčių perskridimo reikalavimų pagal AFM; toks posūkis nepradedamas nepasiekus 61 m (200 pėdų) aukščio virš kilimo paviršiaus, nebent tai būtų atliekama pagal AFM patvirtintą procedūrą.

- b) Laikantis a punkto atsižvelgiama į atitinkamus UAM.POL.VCA.110 dalies c punkto parametrus išvykimo vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje ar skrydžių aikštelėje.

UAM.POL.VCA.130. Skrydis maršrutu

- a) VCA masės ir skrydžio trajektorija visuose maršruto taškuose, atsiradus veikimui kritiškai svarbiam gedimui ir atsižvelgiant į numatytas skrydžio meteorologines sąlygas, turi užtikrinti šių reikalavimų laikymąsi:
- 1) Rezervuota.
 - 2) Rezervuota.
 - 3) VCA masė turi būti tokia, kad jis galėtų skristi ne žemiau mažiausio lygio, nustatyto pagal Reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo (SERA dalies) SERA.5005 dalies f punktą, ir leistis nuo kreiserinio aukščio iki apsisprendimo tūpti taško (LDP) virš vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo, alternatyvios tūpimo vietos arba skrydžių aikštelės, kuriuose galima nutūpti pagal UAM.POL.VCA.135 dalį.
- b) Laikantis a punkto, taikomos visos šios nuostatos:
- 1) daroma prielaida, kad veikimui kritiškai svarbus gedimas įvyks kritiškiausiame maršruto taške,
 - 2) atsižvelgiama į vėjo poveikį skrydžio trajektorijai;
 - 3) degalų nupilti, jei taikoma, planuojama tik tiek, kad likusių užtektų pasiekti vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromą, alternatyvią tūpimo vietą ar skrydžių aikštelę, kuriuose yra reikiamų degalų ir (arba) energijos atsargų ir naudojama saugi procedūra, ir
 - 4) degalų išpilti, jei taikoma, neplanuojama žemiau kaip 300 m (1 000 pėdų) aukštyje virš žemės.

UAM.POL.VCA.135. Tūpimas

- a) VCA tūpimo masė numatyta tūpimo metu neturi viršyti orlaivio naudojimo vadove nurodytos naudotinais sertifikotais tūpimo procedūrai taikomos didžiausiosios masės.
- b) IAM vežėjas atsižvelgia į:
- 1) atitinkamus UAM.POL.VCA.110 dalies c punkto parametrus ir
 - 2) kliūtis, nustatytas pagal UAM.POL.VCA.115 dalį.
- c) Tuo atveju, jei veikimui kritiškai svarbus gedimas pripažįstamas bet kuriame taške iki tūpimo apsisprendimo taško (LDP) ar jame, įmanoma nutūpti ir sustoti FATO arba atlikti tūpimą po antro rato ir perskristi visas skrydžio trajektorijoje esančias kliūtis 10,7 m (35 pėdų) vertikaliuoju atstumu.
- d) Tuo atveju, jei veikimui kritiškai svarbus gedimas pripažįstamas bet kuriame taške už LDP ar jame, įmanoma perskristi visas artėjimo tūpti trajektorijoje esančias kliūtis ir nutūpti ir sustoti FATO.

UAM.POL.VCA.140. Masė ir centruotė, krova

- a) Bet kuriuo skrydžio etapu VCA krova, masė ir svorio centras turi atitikti apribojimus, nurodytus orlaivio naudojimo vadove arba skrydžių vykdymo vadove, jeigu pastarieji yra griežtesni.
- b) IAM vežėjas nustato kiekvieno naudojamo orlaivio masę ir svorio centrą faktiškai jį pasverdamas prieš pradėdamas naudoti ir vėliau kas 4 metus, jei naudojamos individualios VCA masės, ir kas 9 metus, jei taikomos laivyno masės. Turi būti tinkamai atsižvelgiama į modifikacijų ir remontų kaupinį poveikį masei bei centruotei ir tai tinkamai užfiksuojama dokumentuose. Jei modifikacijų poveikis masei ir centruotei tiksliai nežinomas, VCA pasveriamas iš naujo.
- c) Svėrimą atlieka orlaivio gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija.
- d) IAM vežėjas nustato visų į VCA grynąją naudojimo masę įskaičiuojamų vežamų daiktų ir įgulos narių masę (pilotų ir, jei taikoma, techninės įgulos narių), pasverdamas juos arba naudodamas standartines mases. Nustatomas jų padėties poveikis orlaivio svorio centrui.
- e) IAM vežėjas nustato vežimo krovą, įskaitant bet kokį balastą, faktiškai pasverdamas jį, arba nustato vežimo krovą pagal standartines keleivių ir, jei taikytina, bagažo mases.

- f) IAM vežėjas gali taikyti kitų krovos elementų standartinę masę, jeigu jis kompetentingai institucijai įrodo, kad šių elementų masė tokia pati arba neviršija leidžiamųjų nuokrypų.
- g) IAM vežėjas nustato degalų krovos ir (arba) energijos kaupimo įrenginio masę:
 - 1) *degalų krovos* atveju – naudodamas faktinį tankį, o jei šis nežinomas – pagal skrydžių vykdymo vadove nurodytą metodą apskaičiuotą tankį;
 - 2) *energijos kaupimo įrenginio* atveju – pasveriant arba naudojant skrydžių vykdymo vadove nurodytas standartines mases.
- h) IAM vežėjas užtikrina, kad:
 - 1) VCA būtų pakraunamas prižiūrint kvalifikuotiems darbuotojams ir
 - 2) vežamoji krova atitiktų duomenis, naudotus apskaičiuojant orlaivio masę ir centruotę.
- i) IAM vežėjas laikosi papildomų konstrukcinių apribojimų, pvz., grindų tvirtumo apribojimo, didžiausiosios krovos ilginiam metrui, didžiausiosios masės krovinių skyriuje ir didžiausiojo krėslų skaičiaus apribojimų.
- j) IAM vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo principus ir metodus, taikomus krovos ir masės bei centruotės sistemai, kurie atitinka a–i punktų reikalavimus. Ši sistema aprėpia visų tipų vežėjo numatomus skrydžius.

UAM.POL.VCA.145. Masės ir centruotės duomenys ir dokumentai

- a) IAM vežėjas nustato masės ir centruotės duomenis ir prieš kiekvieną skrydį pateikia masės ir centruotės dokumentus, kuriuose nurodoma krova ir jos paskirstymas. Pagal masės ir centruotės dokumentus įgulos vadas turi galėti nustatyti, ar krova ir jos paskirstymas yra tokie, kad nėra viršyti orlaivio masės ir centruotės apribojimai. Masės ir centruotės dokumentuose pateikiama ši informacija:
 - 1) VCA registracija ir tipas;
 - 2) skrydžio identifikacija, numeris ir data;
 - 3) įgulos vado vardas ir pavardė;
 - 4) dokumentus parengusio asmens vardas ir pavardė;
 - 5) orlaivio grynoji naudojimo masė ir atitinkamas svorio centras;
 - 6) degalų arba energijos kaupimo įrenginio masė kylant ir kelionės degalų masė;
 - 7) jei taikoma, suvartojamų medžiagų, išskyrus degalus, masė;
 - 8) vežamosios krovos sudedamosios dalys, įskaitant keleivius, bagažą, krovinį ir balastą;
 - 9) kilimo masė, tūpimo masė ir masė be degalų;
 - 10) taikytinos orlaivio svorio centro padėtys ir
 - 11) ribinės masės ir svorio centro vertės.

Minėta informacija pateikiama skrydžio planavimo dokumentuose arba masės ir centruotės sistemose.

- b) Kai masės ir centruotės duomenis ir dokumentus rengia kompiuterizuota masės ir centruotės sistema, vežėjas:
 - 1) patikrina pateikiamų duomenų patikimumą, siekdamas įsitikinti, kad tie duomenys atitinka orlaivio naudojimo vadove numatytus apribojimus, ir
 - 2) savo skrydžių vykdymo vadove nustato jų naudojimo instrukcijas ir procedūras.
- c) Orlaivio pakrovimą prižiūrintis asmuo savo parašu ar lygiaverčiu būdu patvirtina, kad krova ir jos paskirstymas atitinka įgulos vadui pateiktus masės ir centruotės dokumentus. Įgulos vadas nurodo savo patvirtinimą parašu arba lygiaverčiu būdu.

- d) IAM vežėjas nustato krovos keitimo paskutinę minutę tvarką, kuria užtikrinama, kad:
- 1) jei paskutinę minutę, kai jau yra užpildyti masės ir centruotės dokumentai, padaromi pakeitimai, apie juos būtų pranešama įgulos vadui ir jie būtų įrašomi į skrydžio planavimo dokumentus, į kuriuos įtraukti masės ir centruotės dokumentai;
 - 2) būtų nurodytas didžiausias paskutinę minutę leidžiamas keleivių skaičiaus pakeitimas ar pavėlavęs krovins ir
 - 3) viršijus didžiausią keleivių skaičių būtų parengti nauji masės ir centruotės dokumentai.

D SKYRIUS

PRIETAISAI, DUOMENYS IR ĮRANGA

1 SKIRSNIS

Vertikaliai kilti ir tūpti galintys orlaiviai (VCA)

UAM.IDE.VCA.050. Taikymo sritis

Šiame skirsnyje nustatomi reikalavimai, taikomi IAM skrydžiams vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VCA).

UAM.IDE.VCA.100. Prietaisai ir įranga

- a) Šiame skyriuje ir tipo sertifikavimo bei aviacijos reikalavimuose reikalaujami prietaisai, duomenys ir įranga įrengiami arba laikomi VCA sąlygomis, kuriomis turi būti vykdomas skrydis.

Pagal šį skyrių, tipo sertifikavimo reikalavimus ir oro erdvės reikalavimus būtini prietaisai ir įranga tvirtinami pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus, išskyrus šiuos elementus:

- 1) pirmosios pagalbos vaistinės;
 - 2) gelbėjimosi ir signalinę įrangą;
 - 3) plūdriuosius inkarus ir švartavimo įrangą; ir
 - 4) vaikų apsaugos priemonės.
- b) Prietaisai ir įranga, kurių pagal šį priedą nereikalaujama, taip pat visa kita įranga, kurios pagal šį reglamentą nereikalaujama, tačiau kurie yra orlaivyje, turi atitikti šiuos reikalavimus:
- 1) šių prietaisų, įrangos ar įrangos priedų pateikiama informacija pilotas neturi naudoti laikydamasis Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo ir IX priedo 2.1 punkto arba šio priedo UAM.IDE.MVCA.330, UAM.IDE.MVCA.335 ir UAM.IDE.MVCA.345 dalių reikalavimų ir
 - 2) net prietaisų ir įrangos sutrikimas ar gedimas neturi paveikti orlaivio tinkamumo skraidyti.
- c) Jei skrydžio metu pilotas turi naudoti įrangą jam paskirtoje darbo vietoje, ji įrengiama taip, kad ją būtų galima lengva valdyti iš tos darbo vietos. Kai vienu įrangos vienetu savo darbo vietoje turi naudotis daugiau kaip vienas asmuo, jis turi būti įrengtas taip, kad būtų parengtas naudoti visose darbo vietose.
- d) Prietaisai, kurie skirti naudoti pilotui, turi būti išdėstyti taip, kad pilotas galėtų lengvai matyti informaciją iš paskirtos savo darbo vietos, kuo mažiau nusisukdamas nuo padėties ir matymo linijos, kurioje pilotas paprastai būna, žiūrėdamas į skrydžio trajektoriją priekyje.
- e) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

UAM.IDE.VCA.105. Minimali skrydžio įranga

Skrydis nepradedamas, kai neveikia kuris nors numatytam skrydžiui būtinas orlaivio prietaisas, funkcija ar įrenginys arba jo (jos) nėra, nebent:

- a) orlaivis naudojamas pagal vežėjo minimalios įrangos sąrašą arba
- b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis orlaiviu laikantis pagrindinio Minimalios įrangos sąrašo apribojimų pagal III priedo ORO.MLR.105 dalies j punktą.

2 SKIRSNIS**Pilotuojami vertikalieji kilti ir tūpti galintys orlaiviai (MVCA)****UAM.IDE.MVCA.050. Taikymo sritis**

Šiame skirsnyje nustatomi papildomi reikalavimai, taikomi IAM skrydžiams pilotuojamais vertikalieji kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (MVCA).

UAM.IDE.MVCA.115. Skrydžio žiburiai

Dieną pagal VFR naudojamuose VCA turi būti susidūrimų vengimo žiburiai.

UAM.IDE.MVCA.125. Skrydžių prietaisai ir susijusi įranga

- a) VCA turi būti įrengti skrydžių prietaisai ir įranga, nurodyti jo tipo sertifikavimo patvirtinime skrydžiams, vykdomiems pagal VFR dieną.
- b) Prireikus, atsižvelgiant į numatomas skrydžio sąlygas ir įgulos darbo krūvį, VCA įrengiami arba vežami papildomi skrydžių prietaisai ir įranga.

UAM.IDE.MVCA.140. Degalų ir (arba) energijos matavimo ir rodymo įranga

- a) VCA turi būti įrengtos priemonės, kuriomis skrydžio metu būtų matuojamas ir pilotui rodomas likęs naudotinas degalų ir (arba) energijos kiekis.
- b) Skrydžio metu pilotui rodomas konservatyvus degalų ir (arba) energijos kiekio, būtino likusiai skrydžio daliai užbaigti, įvertis, išskyrus atvejus, kai tai daroma kitomis priemonėmis, kaip nurodyta UAM.OP.VCA.195 dalies a punkte.

UAM.IDE.MVCA.145. Aukščio nustatymo įranga

- a) Vykdamas skrydžius virš vandens, VCA turi būti įrengtos orlaivio aukščio vandens paviršiaus atžvilgiu nustatymo priemonės, galinčios siūsti garsinį įspėjimą, kai nusileidžiama žemiau nustatyto aukščio, ir vaizdinį įspėjimą, pasiekus piloto pasirinktą aukštį, kai skraidoma:
 - 1) atstumu nuo sausumos, atitinkančiu ilgesnį kaip 3 minučių skrydžio laiką įprastu kreiseriniu greičiu;
 - 2) rezervuota;
 - 3) rezervuota;
 - 4) nematant žemės.

UAM.IDE.MVCA.170. Įgulos vidaus ryšio sistema

VCA, kuriuos valdo didesnė negu vieno asmens įgula, įrengiama vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems įgulos nariams.

UAM.IDE.MVCA.180. Kreipimosi į keleivius sistema (PAS)

VCA įrengiama kreipimosi į keleivius sistema, išskyrus atvejus, kai IAM vežėjas gali įrodyti, kad skrydžio metu piloto balsas yra girdimas ir suprantamas visuose keleivių krėsluose.

UAM.IDE.MVCA.185. Kabinos pokalbių savirašis (CVR)

- a) VCA, kurių MCTOM viršija 5 700 kg, įrengiamas CVR.
- b) CVR turi būti galima išsaugoti bent per pastarąsias 2 valandas įrašytus duomenis.

- c) CVR kitomis priemonėmis nei magnetinė juosta ar magnetinė viela pagal laiko skalę įrašo:
- 1) pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radijo ryšiu pilotų kabinoje;
 - 2) skrydžio įgulos narių pranešimus balsu, naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą (PAS), jeigu ji įrengta;
 - 3) pilotų kabinos garsinę aplinką, įskaitant, iš skrydžio įgulos mikrofono gaunamus garso signalus;
 - 4) pokalbių ar garsinius signalus, identifikuojančius navigacijos ar artėjimo tūpti priemones, teikiamas per ausines ar garsiakalbį.
- d) CVR, priklausomai nuo turimos elektros energijos, turi pradėti daryti įrašus kuo anksčiau – nuo pilotų kabinos patikrinimo prieš VCA pradant riedėti sava galia skrydžio pradžioje ir tęsti įrašą iki pilotų kabinos patikrinimo iš karto po to, kai skrydžio pabaigoje išjungiami kėlimo ir traukos varikliai. Bet kuriuo atveju CVR turi pradėti daryti įrašus automatiškai prieš orlaiviiui pradant riedėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos.
- e) įgulos vadas turi turėti galimybę naudotis CVR įrašų modifikavimo funkcija, kad iki tos funkcijos veikimo padarytų įrašų nebūtų galima atkurti naudojant įprastus atkūrimo ar kopijavimo metodus.
- f) Jei CVR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniui, o perdavimo po vandeniui trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei CVR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT).

UAM.IDE.MVCA.190. Skrydžio duomenų savirašis (FDR)

- a) VCA, kurių MCTOM viršija 5 700 kg įrengiamas FDR, kuris duomenis įrašo ir saugo skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti.
- b) FDR įrašo parametrus, būtinus lėktuvo skrydžio trajektorijai, greičiui, padėčiai erdvėje, variklio galiai ir valdymui, konfigūracijai ir bet kuriam parametru, nustatytam atliekant VCA tipo sertifikavimą, tiksliai nustatyti, ir gali išsaugoti duomenis, įrašytus mažiausiai per pastarąsias 25 valandas.
- c) Duomenys gaunami iš VCA šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su pilotui (-ams) rodoma informacija.
- d) FDR turi automatiškai pradėti daryti įrašus prieš VCA pradant riedėti sava galia ir automatiškai sustabdyti įrašymą po to, kai skrydžio pabaigoje išjungiami kėlimo ir traukos varikliai.
- e) Jei FDR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniui, o perdavimo po vandeniui trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei FDR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis ELT.

UAM.IDE.MVCA.191. Skrydžio savirašis

- a) VCA, kurių MCTOM viršija 5 700 kg, įrengiamas skrydžio savirašis.
- b) Skrydžio savirašis skrydžio duomenimis ir (arba) vaizdais turi registruoti informaciją, kurios pakanka skrydžio trajektorijai ir orlaivio greičiui nustatyti, taip pat:
 - 1) garsą iš pilotų kabinos, vykdamą daugianarės įgulos ir VEMS skrydžius, arba
 - 2) radijo ryšį su oro eismo paslaugų (ATS) tarnybomis, jei taikoma.
- c) Skrydžio savirašis turi gebėti išsaugoti skrydžio duomenis ir (arba) vaizdus, taip pat garso įrašus, įrašytus mažiausiai per pastarąsias 5 valandas.
- d) Skrydžio savirašis turi automatiškai pradėti daryti įrašus prieš VCA pradant riedėti sava galia ir automatiškai sustabdyti įrašymą po to, kai skrydžio pabaigoje išjungiami kėlimo ir traukos varikliai.
- e) Jei skrydžio savirašis įrašo pilotų kabinos vaizdą arba garsą, įgulos vadas turi turėti galimybę naudotis pat garso ir įrašų modifikavimo funkcija, kad iki tos funkcijos veikimo įrašų nebūtų galima atkurti naudojant įprastus atkūrimo ar kopijavimo metodus.

- f) Kaip alternatyva b ir c punktams, kai kurie skrydžio duomenys, vaizdai arba garso įrašai gali būti perduodami ir įrašomi nuotoliniu būdu, jei jie patvirtinti kaip orlaivio tipo sertifikavimo dalis.

UAM.IDE.MVCA.200. Skrydžio duomenų ir kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis

CVR ir FDR reikalavimų laikymasis gali būti užtikrintas turint vieną kombinuotąjį savirašį.

UAM.IDE.MVCA.205. Krėslai, krėslų saugos diržai, suvaržymo sistemos ir vaikų saugos priemonės

- a) VCA turi būti įrengta:
- 1) krėslai arba miegamosios vietos visiems 24 mėnesių ir vyresnio amžiaus asmenims;
 - 2) saugos diržas kiekviename keleivio krėsele ir suvaržymo diržai kiekvienai miegamajai vietai;
 - 3) vaiko apsaugos priemonė (CRD) kiekvienam sraigtasparnyje esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių asmeniui ir
 - 4) keturių taškų liemens suvaržymo sistema, kurią sudaro saugos diržas su dviem perpetiniais diržais kiekviename piloto krėsele.
- b) Saugos diržas su liemens prilaikymo sistema turi:
- 1) turėti vieną atsegimo įtaisą ir
 - 2) piloto krėsele turėti įtaisą, automatiškai prilaikantį sėdinčiojo liemenį staigiai stabdant.

UAM.IDE.MVCA.210. ŽENKLAI „UŽSISEKITE SAUGOS DIRŽUS“ ir „RŪKYTI DRAUDŽIAMA“

VCA įrengiamos priemonės, visiems orlaivyje esantiems asmenims parodančios, kada reikia prisisegti saugos diržus ir kad orlaivyje draudžiama rūkyti bet kuriuo metu.

UAM.IDE.MVCA.220. Pirmosios pagalbos vaistinė

- a) VCA turi būti bent viena pirmosios pagalbos vaistinė.
- b) Pirmosios pagalbos vaistinės turi būti:
- 1) lengvai prieinamos naudoti;
 - 2) reguliariai atnaujinamos.

UAM.IDE.MVCA.240. Papildomas deguonis. Nehermetiški orlaiviai

Nehermetiškuose VCA, skraidančiuose didesniame kaip 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, turi būti papildomo deguonies tiekimo įranga, pajėgi laikyti ir tiekti deguonį, kaip nurodyta šioje lentelėje:

Lentelė

Būtinieji deguonies tiekimo nehermetiškuose orlaiviuose reikalavimai

Tiekimas skirtas	Skrydžio trukmė ir keleivių salono barometrinis aukštis
orlaivį valdančiam (-tiems) asmeniui (-ims)	Visam skrydžio laikui, kai barometrinis aukštis viršija 13 000 pėdų, ir bet kuriam laikui, viršijančiam 30 minučių didesniame nei 10 000 pėdų, bet ne didesniame kaip 13 000 pėdų barometriniame aukštyje.
100 % keleivių (1)	Visam skrydžio laikui, kai barometrinis aukštis viršija 13 000 pėdų.
10 % keleivių (1)	Visam skrydžio laikui po 30 minučių didesniame nei 10 000 pėdų, bet ne didesniame kaip 13 000 pėdų barometriniame aukštyje.

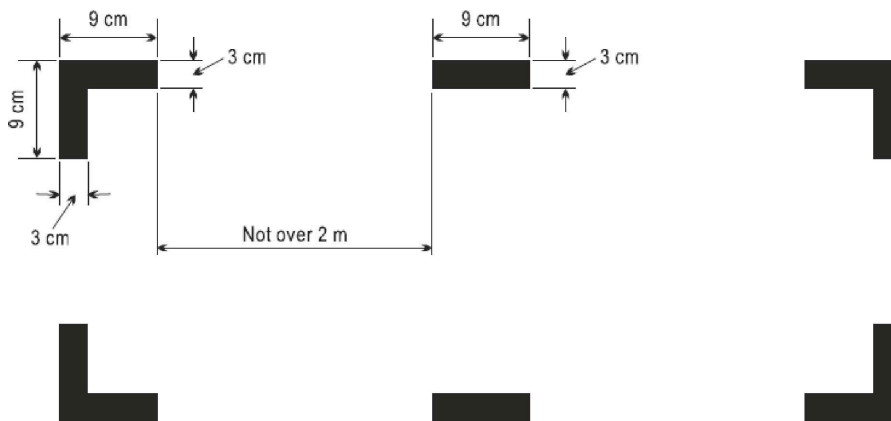
(1) Lentelėje nurodytas keleivių skaičius reiškia vežamų keleivių skaičių, įskaitant jaunesnius kaip 24 mėnesių amžiaus asmenis.

UAM.IDE.MVCA.250. Rankiniai gesintuvai

- VCA pilotų kabinoje turi būti bent vienas rankinis gesintuvas, kuris turi būti lengvai pasiekiamas.
- Keleivių salone turi būti bent vienas rankinis gesintuvas, jei keleiviai negali lengvai pasiekti pilotų kabinoje esančio rankinio gesintuvo.
- Rankinių gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti labiausiai tikėtiniems gaisrams tame skyriuje, kuriame rankinis gesintuvas skirtas naudoti, ir kuo labiau sumažinti toksiškų dujų koncentracijos pavojų skyriuose, kuriuose yra žmonių.

UAM.IDE.MVCA.260. Įsilaužimo vietų ženklėjimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos VCA liemens vietos yra ženklėjamos, jos paženklinamos taip, kaip parodyta šiame pav.:

**UAM.IDE.MVCA.275. Avarinis apšvietimas ir ženklėjimas**

VCA turi būti įrengta:

- nuo VCA įprasto elektros energijos tiekimo sistemos nepriklausoma avarinio apšvietimo sistema, palengvinanti keleivių evakuaciją iš orlaivio, ir
- avarinio išėjimo ženklėjimas ir ženklai, matomi dienos šviesoje, tamsoje ir dūmais užpildytoje kabinoje.

UAM.IDE.MVCA.280. Aviaciniai avariniai radijo švityriai (ELT)

VCA įrengiamas bent vienas patvirtintas automatinis ELT arba toks kitas patvirtintas automatinis orlaivio sekimo įtaisas kartu su radiolokaciniu švityriu, kuriuos naudojant būtų galima išpėti gelbėjimo tarnybas, pasiekti avarijos vietą ir tiksliai nustatyti išgyvenusiųjų buvimo vietą.

UAM.IDE.MVCA.300. Skrydžiai virš vandens

- Keleiviams vežti skirtas VCA sertifikuojamas:
 - tūpti ant vandens, kai jis naudojamas virš vandens nepalankioje jūros zonoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu;
 - tūpti ant vandens arba plūduriuoti avarijos atveju, kai jis naudojamas virš vandens palankioje jūros zonoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu;
 - ribotos trukmės skrydžiams virš vandens, jei jis neatitinka a punkto 1 papunktyje arba a punkto 2 papunktyje nurodytų kriterijų ir kai taikoma viena ar daugiau iš šių sąlygų:
 - visa skrydžio virš vandens trukmė yra ilgesnė nei 3 minutės;
 - tūpimas arba kilimas atliekamas virš vandens.

- b) Keleiviams vežti neskirtas VCA sertifikuojamas:
- 1) tūpti ant vandens arba plūduriuoti avarijos atveju, kai jis naudojamas virš vandens tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu;
 - 2) ribotos trukmės skrydžiams virš vandens, jei jis neatitinka b punkto 1 papunktyje nurodytų kriterijų ir kai taikoma viena ar daugiau iš šių sąlygų:
 - i) visa skrydžio virš vandens trukmė yra ilgesnė nei 3 minutės;
 - ii) tūpimas arba kilimas atliekamas virš vandens.
- c) Virš vandens naudojamas VCA ne tik atitinka a arba b punkte nurodytus kriterijus, bet ir yra sertifikuojamas vykdyti skrydžius virš vandens.
- d) Ant plūduriuojančių paviršių naudojamas VCA ne tik atitinka a arba b punkte nurodytus kriterijus, bet ir yra sertifikuojamas vykdyti skrydžius ant plūduriuojančių paviršių.
- e) VCA turi turėti gelbėjimosi ELT (ELT(S)), kuris yra plūdrus ir gali automatiškai įsijungti vykdant skrydžius virš vandens, išskyrus ribotos trukmės skrydžius virš vandens.

UAM.IDE.MVCA.305. Gelbėjimosi liemenės ir kita įranga

- a) Išskyrus c punkte nurodytus atvejus, kai vykdomi skrydžiai virš vandens, kaip apibrėžta UAM.IDE.MVCA.300 dalyje, VCA turi būti bent po vieną gelbėjimosi liemenę kiekvienam jame esančiam asmeniui, kurios būtų sudėtos taip, kad asmuo, kuriam ji skirta, galėtų ją lengvai pasiekti iš savo kėdės ar miegamosios vietos su užsegta suvaržymo sistema. Jei gelbėjimosi liemenių neįmanoma lengvai pasiekti, kai suvaržymo sistema yra užsegta, kiekvienas asmuo turi dėvėti gelbėjimosi liemenę arba, jei tas asmuo jaunesnis nei 24 mėnesių amžiaus, lygiavertį plūduriavimo įtaisą.
- b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje ar lygiavertiame plūduriavimo įtaise turi būti įmontuotos elektrinio apšvietimo priemonės, palengvinančios žmonių paiešką vandenyje.
- c) Kai skrendama virš vandens nepalankioje jūros zonoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, siekiant padėti vykdyti veiklą, susijusią su neatsinaujančiais ir atsinaujinančiais energijos ištekliais, ir padėti laivams:
- 1) viso skrydžio metu kiekvienas orlaivyje esantis asmuo turi dėvėti gelbėjimosi liemenę, nebent būtų dėvimi sudėtiniai gelbėjimosi kostiumai, atitinkantys bendrą gelbėjimosi kostiumų ir gelbėjimosi liemenės reikalavimą;
 - 2) kiekvienas orlaivyje esantis asmuo turi dėvėti gelbėjimosi kostiumą atitinkamai atsižvelgiant į vandens temperatūrą ir numatomą gelbėjimo laiką; izoliacijos lygis turi būti pakankamas vyraujančioms sąlygoms ir ne per didelis;
 - 3) kiekvienas orlaivyje esantis asmuo turi turėti avarinę kvėpavimo sistemą (EBS) ir būti instrukuotas apie tai, kaip ją naudoti.

UAM.IDE.MVCA.310. Gelbėjimosi plaustai

- a) VCA turi būti vienas ar daugiau gelbėjimosi plaustų, kai skrendama virš vandens nepalankioje jūros zonoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, arba ne mažiau kaip vienas gelbėjimosi plaustas, sudėtas taip, kad juo būtų lengva pasinaudoti avariniu atveju, kai skrendama virš vandens palankioje jūros zonoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu. Gelbėjimosi plaustų (atskirai arba kartu) turi pakakti visiems VCA skraidinamiems asmenims.
- b) Visais būtinais gelbėjimosi plaustais turi būti lengva pasinaudoti avariniu atveju.
- c) Kiekviename būtinais gelbėjimosi plauste turi būti bent vienas ELT(S).
- d) Kiekvienas būtinas gelbėjimosi plaustas turi būti tinkamas naudoti jūros sąlygomis, kuriomis sertifikavimo tikslais buvo įvertintos VCA tūpimo ant vandens, plūduriavimo ir diferento charakteristikos.
- e) Kiekviename būtinais gelbėjimosi plauste turi būti gelbėjimosi įranga (įskaitant gyvybės palaikymo priemones), tinkama skrydžiui, kurį numatoma vykdyti.

UAM.IDE.MVCA.311. Gelbėjimosi įranga

- a) VCA, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiama:
- 1) nelaimės signalizavimo įranga;

- 2) bent vienas ELT(S); ir
- 3) papildoma gelbėjimosi įranga maršrutui, kuriuo numatoma skristi, atsižvelgiant į orlaivyje esančių asmenų skaičių.

UAM.IDE.MVCA.315. Skrydžių virš vandens įranga

- a) Skrydžiams virš vandens sertifikuotuose VCA turi būti įrengta:
 - 1) plūdrusis inkaras ir kita įranga, būtina VCA švartavimui, prisitvirtinimui ar manevravimui vandenyje palengvinti, atitinkanti jo dydį, masę ir valdymo charakteristikas, ir
 - 2) įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus, kai taikytina, tarptautinėse susidūrimų jūroje prevencijos taisyklėse.

UAM.IDE.MVCA.325. Ausinės

VCA turi būti po ausinių su gerviniu arba gerkliniu mikrofonu ar lygiaverčiu įtaisu ir siūstovo mygtuku kiekvienam VCA pilotui porą jiems skirtose darbo vietose.

UAM.IDE.MVCA.330. Radijo ryšio įranga

- a) VCA turi būti įrengta bent viena radijo ryšio sistema, prijungta prie pagrindinio orlaivio maitinimo šaltinio, ir tiek kitų radijo ryšio sistemų, kiek reikia atsižvelgiant į vykdytino skrydžio tipą ir oro erdvės, kurioje vykdomas skrydis, klasę (-es).
- b) Radijo ryšio įranga įprastomis naudojimo sąlygomis skrydžio įguloms turi leisti:
 - 1) palaikyti ryšį su atitinkamomis antžeminėmis stotimis iš bet kurio maršruto taško, įskaitant nukreipimus;
 - 2) palaikyti ryšį su atitinkamomis skrydžių valdymo tarnybų stotimis visuose taškuose, esančiuose valdomojoje oro erdvėje, kuria numatoma skristi, ir
 - 3) gauti meteorologinę informaciją.
- c) Radijo ryšio įranga turi užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu

UAM.IDE.MVCA.345. Navigacijos įranga

- a) VCA, naudojamiems skrydžiams pagal VFR dieną, turi būti įrengta navigacijos įranga, atitinkanti taikomus aviacijos reikalavimus.
- b) VCA turi būti pakankamai navigacinės įrangos, kad būtų užtikrinta, jog bet kuriuo skrydžio etapu sugedus vienam įrenginiui likusi įranga užtikrintų saugią navigaciją pagal skrydžio planą.

UAM.IDE.MVCA.350. Atsakikliai

Kai to reikalaujama pagal oro erdvės, kurioje skrendama, klasę, VCA, naudojamuose skrydžiams pagal VFR dieną, įrengiamas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis, turintis visas reikiamas funkcijas.

UAM.IDE.MVCA.355. Aviacijos duomenų bazių valdymas

- a) IAM vežėjas:
 - 1) užtikrina, kad aviacijos duomenų bazės, kurios bus naudojamos sertifikuotose orlaivių sistemos taikomose programose, atitiktų duomenų kokybės reikalavimus, kurie yra tinkami numatytam duomenų naudojimui;
 - 2) užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir atnaujintos visuose orlaiviuose, kuriems jos reikalingos;

- 3) nepaisant jokių kitų Reglamente (ES) Nr. 376/2014 nustatytų pranešimo apie įvykius reikalavimų, duomenų bazės teikėjui praneša apie klaidingus, nenuoseklius arba trūkstamus duomenis, kurie, kaip pagrįstai manoma, gali kelti pavojų skrydžiui. Tokiais atvejais IAM vežėjas informuoja visus susijusius darbuotojus ir užtikrina, kad susiję duomenys nebūtų naudojami.“
-