II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

REGLAMENTAI

KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) 2017/363

2017 m. kovo 1 d.

kuriuo iš dalies keičiamos Reglamento (ES) Nr. 965/2012 nuostatos dėl skrydžių vieno turbininio variklio lėktuvais naktį arba meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus specialiųjų patvirtinimų ir dėl mokymo, susijusio su pavojingų krovinių vežimu vykdant komercinius specialiuosius skrydžius, nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais ir nekomercinius specialiuosius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, patvirtinimo reikalavimų

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

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

kadangi:

(1) pagal Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 Komisija turėtų priimti būtinas įgyvendinimo taisykles, kuriomis būtų nustatomos saugaus orlaivių naudojimo sąlygos. Tos sąlygos nustatomos Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 [2];

(2) taikant Reglamentą (ES) Nr. 965/2012 orlaivių perskraidinimui atsirastų neproporcinga administracinė našta pramonei ir kompetentingoms institucijoms. Laikantis proporcingų ir rizikos vertinimu grindžiamų reglamento taikymo principų, Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 išimties tvarka neturėtų būti taikomas vienkartiniams skrydžiams be keleivių arba krovinio, kai orlaivis perskraidinamas atnaujinimo, remonto, techninės priežiūros patikrinimų, apžiūros, pristatymo, eksporto ar panašiais tikslais;

(3) į Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) standartus ir rekomenduojamą praktiką, pateiktas Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos, pasirašytos 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, 6 priedo I dalyje, įtrauktos nuostatos dėl skrydžių vieno turbininio variklio lėktuvais naktį arba meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus. Tose nuostatose, *inter alia*, reikalaujama, kad, patvirtinant tokius skrydžius, orlaivio naudotojo valstybė turi užtikrinti, kad būtų laikomasi tam tikrų sąlygų, įskaitant sąlygas dėl įrengtos įrangos, variklio patikimumo, variklio būklės stebėjimo, orlaivio naudotojo taikomų procedūrų ir skrydžių įgulos mokymo. Sąjungos teisės aktai turėtų būti suderinti su tomis nuostatomis, užtikrinant, kad komercinius skrydžius vieno variklio lėktuvais naktį arba meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus turėtų patvirtinti kompetentinga institucija;

---

[1] OL L 79, 2008 3 19, p. 1.

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

(4) dėl tokio suderinimo Reglamento (ES) Nr. 965/2012 6 straipsnio 5 dalyje numatyta galimybė taikyti leidžiančią nukrypti nuostatą ir vieno variklio lėktuvais vykdyti skrydžius tokiomis sąlygomis, kokios nustatytos galiojančiose išimtyse, kurias valstybės narės suteikė pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 ([1]) 8 straipsnio 2 dalį, tampa nebeaktuali. Todėl ta nuostata turėtų būti panaikinta. Kad būtų galima sklandžiai pereiti prie naujos tvarkos, tinkamą laikotarpį po šio reglamento įsigaliojimo tos išimtys dėl skrydžių vieno variklio lėktuvais, įskaitant jose nustatytas sąlygas, turėtų būti laikomos kompetentingos institucijos patvirtinimais, kurių reikalaujama pagal suderintus pagrindinius teisės aktus. Pereinamajam laikotarpiui pasibaigus, tokiomis išimtimis neturėtų būti galima remtis, o vietoj jų turėtų būti reikalaujama minėtų patvirtinimų. Tuo pereinamuoju laikotarpiu turėtų būti ir toliau pranešama apie bet kokius tokių lėktuvų naudojimo pasikeitimus;

(5) orlaivių naudotojai, kurie neskraidina pavojingų krovinių, tačiau vykdo komercinius specialiuosius skrydžius, nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais arba nekomercinius specialiuosius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, turėtų ir toliau pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedą (ORO dalį) rengti ir išlaikyti darbuotojų mokymo apie pavojinguosius krovinius programas. Tačiau, siekiant laikytis proporcingų ir rizikos vertinimu grindžiamų šių taisyklių taikymo principų, neturėtų būti reikalaujama, kad tokias mokymo programas patvirtintų kompetentinga institucija;

(6) todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas. Visų pirma, turėtų būti iš dalies pakeistas to reglamento III priedas (ORO dalis), kad būtų laikomasi proporcingų ir rizikos vertinimu grindžiamų mokymo apie pavojingus krovinius programų patvirtinimo principų, o jo V priedas (SPA dalis) turėtų būti papildytas nauju skyriumi dėl vieno turbininio variklio lėktuvų;

(7) šiame reglamente numatytos priemonės dėl vieno turbininio variklio lėktuvų grindžiamos Europos aviacijos saugos agentūros nuomone ([2]), kurią ji pateikė pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 17 straipsnio 2 dalies b punktą ir 19 straipsnio 1 dalį;

(8) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 65 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

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

1) 6 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Nukrypstant nuo 5 straipsnio ir nedarant poveikio Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir Komisijos reglamento (ES) Nr. 748/2012 (*) taikymui, susijusiam su leidimu skristi, skrydžiai, susiję su tam tikrų orlaivių tipų diegimu ar modifikavimu, kuriuos, naudodamosi savo teisėmis, vykdo projektavimo arba gamybos organizacijos, taip pat skrydžiai, kuriuos vykdant neskraidinama keleivių ar krovinių ir orlaivis tik perskraidinamas atnaujinimo, remonto, techninės priežiūros patikrinimų, apžiūros, pristatymo, eksporto ar panašiais tikslais, vykdomi valstybės narės nacionalinės teisės aktuose nustatytomis sąlygomis.

(*) 2012 m. rugpjūčio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 748/2012, kuriuo nustatomos orlaivio tinkamumo skraidyti sertifikavimo, orlaivio ir susijusių gaminių, dalių bei prietaisų aplinkosauginio sertifikavimo, taip pat projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimo įgyvendinimo taisyklės (OL L 224, 2012 8 21, p. 1).“

2) 6 straipsnio 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Iki 2017 m. rugsėjo 2 d. išimtys, padarytos iki 2017 m. kovo 22 d. pagal Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 8 straipsnio 2 dalį, kaip numatyta iki 2017 m. kovo 22 d. taikytos redakcijos Reglamento (ES) Nr. 965/2012 6 straipsnio 5 dalyje, laikomos patvirtinimais, nurodytais IV priedo (CAT dalies) CAT.POL.A.300 dalies a punkte. Nuo 2017 m. rugsėjo 2 d. tos išimtys nebegalioja skrydžiams vieno variklio lėktuvais.

([1]) 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje (OL L 373, 1991 12 31, p. 4).

([2]) Europos aviacijos saugos agentūros 2015 m. lapkričio 11 d. nuomonė Nr. 06/2015 dėl Komisijos reglamento, kuriuo nustatomi techniniai specialiųjų patvirtinimų reikalavimai, taikomi vykdant skrydžius vieno turbininio variklio orlaiviais naktį arba meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus.

Jei nuo 2017 m. kovo 22 d. iki 2017 m. rugsėjo 2 d. numatoma padaryti tų lėktuvų naudojimo pakeitimų, kurie paveikia tose išimtyse nustatytas sąlygas, apie tokį numatomą naudojimo pakeitimą iš anksto pranešama Komisijai ir agentūrai. Komisija ir agentūra siūlomą pakeitimą įvertina pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 14 straipsnio 5 dalį.“

3. II, III, IV ir V priedai iš dalies keičiami pagal šio reglamento priedą.

2 straipsnis

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2017 m. kovo 1 d.

Komisijos vardu
Pirmininkas
Jean-Claude JUNCKER

PRIEDAS

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

1) 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: _____ .				
AOC ([2]): Vežėjo pavadinimas ([3]): Data ([4]): Parašas: Veiklos vykdytojo komercinis pavadinimas: Skrydžių vykdymo specifikacijų Nr.:				
Orlaivio modelis ([5]): Registracijos ženklai ([6]):				
Skrydžių tipai: Komerciniai skrydžiai ☐ Keleiviai ☐ Kroviniai ☐ Kiti ([7]): _____				
Sritis, kurioje vykdoma veikla ([8]):				
Specialieji apribojimai ([9]):				
Specialieji patvirtinimai:	Taip	Ne	Specifikacija ([10])	Pastabos
Pavojingieji kroviniai	☐	☐		
Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis Kilimas Artėjimas tūpti ir tūpimas	☐	☐	CAT ([11]) … RVR ([12]): m DA/H: pėdų RVR: m	
RVSM ([13]) ☐ netaikoma	☐	☐		
ETOPS ([14]) ☐ netaikoma	☐	☐	Ilgiausias nukreipimo laikas ([15]): min.	
Kompleksinės PBN skrydžių navigacijos specifikacijos ([16])	☐	☐		([17])
Būtiniausių navigacijos charakteristikų specifikacijos	☐	☐		
Skrydžiai vieno turbininio variklio lėktuvu naktį arba IMC (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Sraigtasparnių skrydžiai naudojantis naktinio matymo sistemomis	☐	☐		
Sraigtasparnių keliamieji skrydžiai	☐	☐		
Sraigtasparnių skubios medicinos pagalbos skrydžiai	☐	☐		
Sraigtasparnių skrydžiai virš jūros	☐	☐		
Keleivių salono įgulos mokymas ([19])	☐	☐		
CC atestacijos pažymėjimo išdavimas ([20])	☐	☐		
Nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti	☐	☐	([21])	
Kita ([22])				

([1]) Kompetentingos institucijos telefonų ir faksų numeriai su šalies kodu. Nurodomas e. pašto adresas, jei yra.
([2]) Įrašomas atitinkamo oro vežėjo pažymėjimo (AOC) numeris.
([3]) Įrašomas registruotas vežėjo pavadinimas ir komercinis pavadinimas, jei skiriasi. Prieš komercinį pavadinimą įrašoma „Vykdantis veiklą kaip“.
([4]) Skrydžių vykdymo specifikacijų išdavimo data (metai, mėnuo, diena) ir kompetentingos institucijos atstovo parašas.
([5]) Įrašomas orlaivio markės, modelio ir serijos arba pagrindinės serijos, jei serija ženklinama, ženklas pagal ICAO sistemą (pvz., „Boeing-737–3K2“ arba „Boeing-777–232“).
([6]) Registracijos ženklai, nurodyti skrydžių vykdymo specifikacijose arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju atitinkamose skrydžių vykdymo specifikacijose turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį. Jei orlaivio modeliui taikomi ne visi specialieji patvirtinimai, orlaivio registracijos ženklus galima įrašyti į atitinkamo specialiojo patvirtinimo pastabų skiltį.
([7]) Nurodomas kito tipo vežimas (pvz., greitosios medicinos pagalbos skrydžiai).
([8]) Geografinių sričių, kuriose leidžiama vykdyti veiklą, sąrašas (pagal geografines koordinates arba konkrečius maršrutus, skrydžio informacijos regioną arba šalių ar regionų sienas).
([9]) Taikomų specialiųjų apribojimų sąrašas (pvz., tik VFR, tik dieną ir kt.).
([10]) Šioje skiltyje išvardijami kiekvieno patvirtinimo ar patvirtinimo tipo (pagal atitinkamus kriterijus) liberaliausieji kriterijai.
([11]) Įrašoma taikoma tiksliojo artėjimo tūpti kategorija: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB arba CAT IIIC. Įrašomas mažiausias kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) metrais ir apsisprendimo aukštis (DH) pėdomis. Kiekvienai iš išvardytų artėjimo tūpti kategorijų skiriama po vieną eilutę.
([12]) Įrašomas patvirtintas mažiausias kilimo RVR metrais. Jei suteikti skirtingi patvirtinimai, kiekvienam iš jų galima skirti po eilutę.
([13]) Langelį „netaikoma“ galima pažymėti tik jei orlaivio didžiausias skrydžio aukštis žemesnis už FL290.
([14]) Padidinto nuotolio skrydžiai (ETOPS) šiuo metu taikomi tik dviejų variklių orlaiviams. Todėl, jei orlaivio modelis turi daugiau arba mažiau kaip du variklius, galima pažymėti langelį „netaikoma“.
([15]) Taip pat galima nurodyti kilimo ir tūpimo slenksčio atstumą (jūrmylėmis) ir variklio tipą.
([16]) Nustatytų charakteristikų navigacija (PBN): kiekvienam kompleksinės PBN specialiajam patvirtinimui (pvz., RNP AR APCH) skiriama po vieną eilutę, o atitinkami apribojimai nurodomi skiltyse „Specifikacijos“ ir (arba) „Pastabos“. Konkrečių RNP AR APCH procedūrų specialiuosius patvirtinimus galima nurodyti skrydžių vykdymo specifikacijose arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju atitinkamose skrydžių vykdymo specifikacijose turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį.
([17]) Nurodyti, ar konkretus patvirtinimas galioja tik tam tikriems kilimo ir tūpimo tako galams ir (arba) aerodromams.
([18]) Įrašyti konkretų sklandmens ir variklio derinį.
([19]) Patvirtinimas rengti mokymo kursą ir egzaminus, kurį turi baigti ir kuriuos turi išlaikyti prašymo išduoti Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 V priede (CC dalyje) nurodytą keleivių salono įgulos nario atestacijos pažymėjimą teikėjai.
([20]) Patvirtinimas išduoti Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 V priede (CC dalyje) nurodytus keleivių salono įgulos narių atestacijos pažymėjimus.
([21]) Asmens arba organizacijos, atsakingų už užtikrinimą, kad būtų nuolat išlaikomas orlaivio nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti, vardas, pavardė arba atitinkamai pavadinimas ir nuoroda į reglamentą, kuriame to užtikrinimo reikalaujama, t. y. į Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedo (M dalies) G skyrių.
([22]) Čia galima įrašyti kitus patvirtinimus ar duomenis, skiriant po vieną eilutę (arba kelias eilutes) vienam leidimui (pvz., trumpo tūpimo skrydžiai, stataus artėjimo tūpti skrydžiai, 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, didžiausiasis atstumas nuo tinkamo aerodromo dviejų variklių lėktuvams be ETOPS patvirtinimo, nekomerciniams skrydžiams naudojami orlaiviai).

EASA 139 FORMA 3 leidimas“;

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

a) ORO.GEN.110 dalies j ir k punktai pakeičiami taip:

„j) Vežėjas sukuria ir prižiūri darbuotojų mokymo apie pavojinguosius krovinius programas, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose. Tokios mokymo programos turi atitikti darbuotojų atsakomybę. Vežėjų, vykdančių komercinius skrydžius, nesvarbu, ar jie veža pavojinguosius krovinius ar ne, taip pat vežėjų, kurie vykdo kitus nei CAT skrydžius, nurodytus ORO.GEN.005 dalies b, c ir d punktuose, ir veža pavojinguosius krovinius, mokymo programas turi peržiūrėti ir patvirtinti kompetentinga institucija.

k) Nepaisant j punkto, vežėjai, vykdantys komercinius skrydžius toliau išvardytais orlaiviais, užtikrina, kad skrydžio įgula būtų išklausiusi atitinkamą mokymą arba instruktažą, kad galėtų atpažinti nedeklaruotus pavojinguosius krovinius, kuriuos į orlaivį įneša keleiviai arba kurie į orlaivį patenka kaip kroviniai:

1) sklandytuvais;

2) oro balionais;

3) sraigtiniais vieno variklio lėktuvais, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė neviršija 5 700 kg, o MOPSC neviršija 5 krėslų, ir kuriais skrydžiai vykdomi dieną pagal VFR, pakylant ir nutupiant tame pačiame aerodrome arba skrydžių aikštelėje, arba

4) kitais vieno variklio sraigtasparniais (išskyrus sudėtingus varikliu varomus sraigtasparnius), kurių MOPSC neviršija 5 krėslų ir kuriais skrydžiai vykdomi dieną pagal VFR, pakylant ir nutupiant tame pačiame aerodrome arba skrydžių aikštelėje.“;

b) ORO.FC.A.250 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) CPL(A) (lėktuvo) licencijos turėtojas eina komerciniams skrydžiams naudojamo vienpiločio lėktuvo vado pareigas tik jei tenkinama bent viena iš šių sąlygų:

1. tuo atveju, kai keleiviai skraidinami pagal VFR didesniu nei 50 jūrmylių (90 km) spinduliu nuo išvykimo aerodromo, jis yra išskraidęs ne mažiau kaip 500 valandų skrydžio lėktuvais laiko arba turi galiojančią skrydžio pagal prietaisus kvalifikaciją;

2. tuo atveju, kai kelių variklių tipo lėktuvu skraidoma pagal IFR, jis yra išskraidęs ne mažiau kaip 700 valandų skrydžio laiko lėktuvais, iš kurių 400 valandų – kaip įgulos vadas. Iš šių valandų 100 valandų turi būti išskraidyta pagal IFR ir 40 valandų – kelių variklių lėktuvais. Vietoje 400 valandų, išskraidytų einant įgulos vado pareigas, gali būti įskaitomos valandos, išskraidytos einant antrojo piloto pareigas pagal įdiegtą skrydžių vykdymo vadove reikalaujamą daugianarės įgulos sistemą, dvi valandas skrydžio einant antrojo piloto pareigas laiko prilyginant vienai valandai skrydžio einant įgulos vado pareigas laiko;

3. tuo atveju, kai vieno variklio lėktuvu skraidoma pagal IFR, jis yra išskraidęs ne mažiau kaip 700 valandų skrydžio laiko lėktuvais, iš kurių 400 valandų – kaip įgulos vadas. Iš šių valandų 100 valandų turi būti išskraidyta pagal IFR. Vietoje 400 valandų, išskraidytų einant įgulos vado pareigas, gali būti įskaitomos valandos, išskraidytos einant antrojo piloto pareigas pagal įdiegtą skrydžių vykdymo vadove reikalaujamą daugianarės įgulos sistemą, dvi valandas skrydžio einant antrojo piloto pareigas laiko prilyginant vienai valandai skrydžio einant įgulos vado pareigas laiko.“;

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

a) CAT.OP.MPA.136 dalis pakeičiama taip:

„CAT.OP.MPA.136. Skrydžių maršrutai ir zonos. Vieno variklio lėktuvai

Jei pagal V priedo (SPA dalies) L skyrių „SKRYDŽIAI VIENO TURBININIO VARIKLIO LĖKTUVAIS NAKTĮ ARBA METEOROLOGINĖMIS SĄLYGOMIS PAGAL PRIETAISUS (SET-IMC)“ kompetentinga institucija nėra patvirtinusi kitaip, vežėjas užtikrina, kad skrydžiai vieno variklio lėktuvais būtų vykdomi tik maršrutais ar zonose, kuriose yra paviršių, ant kurių galimas saugus priverstinis tūpimas.“

b) CAT.OP.MPA.180 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Jei dėl meteorologinių ar skrydžio sąlygų būtų neįmanoma išvykimo aerodromu pasinaudoti kaip atsarginiu kilimo aerodromu, vežėjas parenka kitą tinkamą atsarginį kilimo aerodromą, kuris nuo išvykimo aerodromo yra pasiekiamas:

1) dviejų variklių lėktuvu:

i) per vieną skrydžio valandą pagal faktinę kilimo masę apskaičiuotu kreiseriniu OEI greičiu pagal AFM, ramaus oro standartinėmis sąlygomis, arba

ii) per ETOPS maršruto pakeitimo laiką, atsižvelgiant į visus MEL apribojimus, kuris yra patvirtintas pagal V priedo (SPA dalies) F skyrių ir kuris yra ne ilgesnis kaip 2 valandos skrydžio pagal faktinę kilimo masę apskaičiuotu kreiseriniu OEI greičiu pagal AFM, standartinėmis ramaus oro sąlygomis;

2) trijų arba keturių variklių lėktuvu – per dvi skrydžio valandas pagal faktinę kilimo masę apskaičiuotu kreiseriniu OEI greičiu pagal AFM, ramaus oro standartinėmis sąlygomis;

3) vykdant pagal V priedo (SPA dalies) L skyrių „SKRYDŽIAI VIENO TURBININIO VARIKLIO LĖKTUVAIS NAKTĮ ARBA METEOROLOGINĖMIS SĄLYGOMIS PAGAL PRIETAISUS (SET-IMC)“ patvirtintus skrydžius – 30 minučių skrydžio pagal faktinę kilimo masę apskaičiuotu įprastu kreiseriniu greičiu ramaus oro sąlygomis.

Kelių variklių lėktuvams – jei kreiserinis OEI greitis AFM nenurodytas, skaičiuojama pagal greitį, kuris pasiekiamas likusiam (-iems) varikliui (-iams) veikiant didžiausiąja pastovia galia.“;

c) CAT.POL.A.300 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Jei pagal V priedo (SPA dalies) L skyrių „SKRYDŽIAI VIENO TURBININIO VARIKLIO LĖKTUVAIS NAKTĮ ARBA METEOROLOGINĖMIS SĄLYGOMIS PAGAL PRIETAISUS (SET-IMC)“ kompetentinga institucija nėra patvirtinusi kitaip, vežėjas vieno variklio lėktuvais skrydžių nevykdo:

1) naktį;

2) IMC, išskyrus pagal specialiąsias VFR.“;

d) CAT.POL.A.320 dalis pakeičiama taip:

„CAT.POL.A.320. Skrydis maršrutu. Vieno variklio lėktuvai

a) Skrydžio metu numatytomis meteorologinėmis sąlygomis, sugedus varikliui, lėktuvas turi galėti pasiekti vietą, kurioje galėtų saugiai priverstinai tūpti, nebent vežėją pagal V priedo (SPA dalies) L skyrių „SKRYDŽIAI VIENO TURBININIO VARIKLIO LĖKTUVAIS NAKTĮ ARBA METEOROLOGINĖMIS SĄLYGOMIS PAGAL PRIETAISUS (SET-IMC)“ yra patvirtinusi kompetentinga institucija ir jis naudojasi rizikos laikotarpiu.

b) Taikant a punktą daroma prielaida, kad variklio sugedimo momentu:

1) lėktuvas neskrenda aukštyje, viršijančiame tą, kuriame aukštėjimo sparta prilygsta 300 pėdų per minutę, kai variklis veikia nurodytomis didžiausios pastovios galios sąlygomis, ir

2) maršruto gradientas yra didžiausias žemėjimo gradientas, padidintas 0,5 % gradientu.“;

4) V priedas (SPA dalis) papildomas L skyriumi:

„L SKYRIUS

SKRYDŽIAI VIENO TURBININIO VARIKLIO LĖKTUVAIS NAKTĮ ARBA METEOROLOGINĖMIS SĄLYGOMIS PAGAL PRIETAISUS (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100. SET-IMC skrydžiai

Vieno turbininio variklio lėktuvai komerciniams skrydžiams naktį arba IMC gali būti naudojami tik jei kompetentinga institucija vežėjui yra suteikusi SET-IMC patvirtinimą.

SPA.SET-IMC.105. SET-IMC skrydžių patvirtinimas

Siekdamas gauti kompetentingos institucijos SET-IMC patvirtinimą, vežėjas turi įrodyti, kad laikomasi visų šių sąlygų:

a) pasaulio orlaivių parke naudojant konkretų sklandmens ir variklio derinį pasiektas priimtinas turbininio variklio patikimumo lygis;

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

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

2) jėgainės ir susijusių sistemų patikimumo užtikrinimo programą;

c) yra parengtos šių skrydžių įgulos sudarymo ir jos narių mokymo bei jų įgūdžių tikrinimo programos;

d) yra nustatytos veiklos procedūros, kuriose apibrėžti visi šie dalykai:

1) būtina turėti įranga, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus įrašus MEL;

2) skrydžio planavimas;

3) įprastos procedūros;

4) ypatingųjų atvejų procedūros, įskaitant procedūras, vykdomas sugedus jėgainei, taip pat priverstinio tūpimo procedūras visomis oro sąlygomis;

5) stebėsenos ir pranešimo apie incidentus tvarka;

e) buvo atliktas saugos rizikos vertinimas ir nustatytas priimtinas rizikos laikotarpis, jei orlaivio naudotojas ketina tuo laikotarpiu pasinaudoti.

SPA.SET-IMC.110. SET-IMC skrydžiams taikomi įrangos reikalavimai

SET-IMC skrydžiams naudojamuose lėktuvuose turi būti visa ši įranga:

a) dvi atskiros elektros energijos generavimo sistemos, kurių kiekviena gali tiekti pakankamai energijos visiems būtiniems skrydžio prietaisams, navigacijos sistemoms ir lėktuvo sistemoms, kurios yra būtinos norint pasiekti paskirties arba atsarginį aerodromą;

b) du aviahorizontai, maitinami iš nepriklausomų šaltinių;

c) vežant keleivius – kiekvieno keleivio krėslo perpetiniai saugos diržai arba saugos diržas su įstrižu perpetiniu diržu;

d) orlaivio meteorologinė įranga;

e) hermetiškuose lėktuvuose – papildomo deguonies, kurio po variklio gedimo skrendant didžiausiame sertifikuotajame kreiseriniame aukštyje ir darant prielaidą, kad oro nuotėkis iš keleivių salono yra didžiausias, pakaktų visiems orlaivyje esantiems asmenims orlaiviui žemėjant didžiausio nuotolio sklendimo greičiu ir esant optimaliai sklendimo konfigūracijai, kol bus pasiektas nuolat mažesnis kaip 13 000 pėdų keleivių salono absoliutusis aukštis;

f) vietovės navigacijos sistema, kurioje galima užprogramuoti tūpimo aikštelių buvimo vietas ir kuri gali skrydžio įgulai gali teikti šoninius orientyrus, kad būtų galima pasiekti tas aikšteles;

g) radijo aukščiamatis;

h) tūpimo žibintas, galintis apšviesti tūpimo tašką, esantį tūpimo be jėgainės tūptinėje už 200 pėdų;

i) pakankamo pajėgumo ir patvarumo avarinio elektros energijos tiekimo sistema, kuri sugedus visiems elektros energijos tiekimo įrenginiams gali užtikrinti energijos tiekimą papildomoms apkrovoms, kurios yra būtinos visoms šioms funkcijoms užtikrinti:

1) svarbiausiems skrydžio ir vietovės navigacijos prietaisams po variklio gedimo, kol žemėjama nuo didžiausiojo skrydžio aukščio;

2) bandymo vieną kartą iš naujo paleisti variklį priemonėms;

3) jei tinkama, važiuoklei ir užsparniams iškleisti;

4) radijo aukščiamačiui naudoti viso artėjimo tūpti metu;

5) tūpimo žibintui;

6) vienam Pito vamzdelio šildytuvui;

7) elektrinėms priemonėms, jei jos įrengtos, užtikrinančioms, kad pilotui tūpimo metu niekas netrukdytų matyti visą apžvalgos lauką;

j) uždegimo sistemai, kuri įsijungia automatiškai arba kurią galima įjungti rankomis, naudojamai matomos drėgmės sąlygomis kylant, tupiant ir skrydžio metu;

k) nuolatinio transmisijos tepimo sistemos stebėjimo priemonėms, kuriomis būtų galima aptikti dėvėjimosi dalelių, susijusių su neišvengiamu transmisijos komponento gedimu, įskaitant perspėjimo rodymo skrydžio įgulos kabinoje priemones;

l) avarinio variklio galios valdymo įtaisą, kuris užtikrintų galimybę varikliui nuolat veikti pakankamos galios intervale, kad būtų galima saugiai užbaigti skrydį, jei įvyktų bet koks pagrįstai tikėtinas degalų tiekimo valdymo įrenginio gedimas.“