KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2021/2237

2021 m. gruodžio 15 d.

kuriuo dėl skrydžių bet kokiu oru ir skrydžio įgulos mokymo bei egzaminavimo reikalavimų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 ([1]), ypač į jo 23 straipsnio 1 dalį, 27 straipsnio 1 dalį ir 31 straipsnį,

kadangi:

(1) su orlaivių naudojimu susiję vežėjai ir darbuotojai, taip pat nacionalinės kompetentingos institucijos turėtų laikytis atitinkamų orlaivių naudojimui skrydžiams taikomų esminių reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) 2018/1139;

(2) Komisijos reglamente (ES) Nr. 965/2012 ([2]) nustatytos išsamios skrydžių vykdymo taisyklės. Dabartinės taisyklės, reglamentuojančios skrydžius bet kokiu oru, turėtų būti atnaujintos siekiant užtikrinti, kad jos atspindėtų naujausią naujų orlaivių sistemų technologinę pažangą ir geriausią skrydžių vykdymo praktiką;

(3) siekiant užtikrinti aukšto lygio civilinės aviacijos saugą Sąjungoje, būtina spręsti su skrydžiais bet kokiu oru susijusius klausimus visose aktualiose aviacijos srityse, įskaitant pradinį tinkamumą skraidyti, skrydžius, skrydžių įgulos licencijavimą ir aerodromus, ir atsižvelgti į pasaulinę aviacijos patirtį ir su skrydžiais susijusią mokslo bei technikos pažangą. Todėl naujosiomis taisyklėmis turėtų būti užtikrintas geresnis derėjimas su Jungtinių Valstijų federalinės aviacijos administracijos reikalavimais ir, kiek įmanoma, į Sąjungos teisę įtraukti naujausi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) priimtų standartų pakeitimai, t. y. ICAO 6 priedo I dalis (11-asis leidimas), II dalis (10-asis leidimas) ir III dalis (9-asis leidimas), susiję su skrydžių bet kokiu oru ir artėjimo tūpti pagal prietaisus terminija;

(4) be to, turėtų būti sudarytos sąlygos saugiai vykdyti skrydžius sraigtasparniais pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR), įskaitant artėjimo tūpti ir išskridimo naudojant tašką erdvėje (angl. *Point-in-Space*) procedūrą. Iki šiol skrydžiai sraigtasparniais daugiausia vykdyti pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, todėl sraigtasparnių naudojimo taisyklės išplėtotos. Tačiau šiuo metu jau yra naujų specialiai sraigtasparniams skirtų artėjimo tūpti ir išskridimo naudojant tašką erdvėje procedūrų ir sraigtasparniams skirtų žemų maršrutų, todėl sraigtasparniais galima skristi pagal IFR. Todėl naudojimo taisyklės turėtų būti atitinkamai pakeistos;

(5) siekiant padidinti saugą ekonomiškai efektyviu būdu, turėtų būti nustatyti nauji mokymo reikalavimai dėl specialiųjų skrydžių (SPO), daugiapiločių skrydžių sraigtasparniais, didesnio imituoklių naudojimo, be to, mokant ir egzaminuojant reikėtų aptarti elgesį įvairesnėse komercinio oro transporto (CAT) sraigtasparniais situacijose;

(6) tam, kad dėl nuolatinės technologijų pažangos naujosios taisyklės nesentų, jos turėtų būti grindžiamos veiklos rodikliais ir rizika. Jos neturėtų priklausyti nuo technologijų ir galėtų būti pritaikomos prie būsimų pokyčių, taip išvengiant priklausomybės nuo konkrečių technologinių sprendimų;

([1]) OL L 212, 2018 8 22, p. 1.

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

(7) naujosios taisyklės turėtų sudaryti sąlygas padidinti efektyvumą remiantis technologijų pažanga, naudojant skrydžiuose naujas, pažangias technologijas, pavyzdžiui, skrydžių sustiprinto matomumo sistemas (EFVS), ir taikant kai kurias naujas pažangias skrydžių procedūras, pagal kurias galima vykdyti skrydžius bet kokiu oru. Taip pat reikėtų siekti, kad skrydžio įgulai mokyti ir egzaminuoti būtų naudojamos naujoviškos mokymo priemonės;

(8) naujos skrydžių bet kokiu oru ir orlaivių įgulos mokymo ir egzaminavimo taisyklės turėtų padėti sudaryti vienodas sąlygas visiems Sąjungos vidaus aviacijos rinkos dalyviams ir padidinti Sąjungos aviacijos pramonės konkurencingumą;

(9) CAT skrydžių, nekomercinių skrydžių sudėtingais varikliu varomais orlaiviais (NCC) ir specialiųjų skrydžių (SPO) aerodromo naudojimo minimumai turėtų būti kuo labiau suderinti. Siekiant skatinti taikyti skrydžių pagal prietaisus taisykles taip pat turėtų būti supaprastinti reikalavimai, taikomi nekomerciniams skrydžiams bet kokiu oru orlaiviais, kurie nėra sudėtingi varikliu varomi orlaiviai (NCO);

(10) remiantis skrydžių patirtimi ir atsižvelgiant į skrydžių pobūdį ir mažesnę susijusią riziką, kai kurie skrydžio įgulos mokymo ir egzaminavimo reikalavimų palengvinimai, kurie anksčiau buvo taikomi tik CAT, turėtų taip pat būti taikomi SPO ir NCC skrydžiams. Su skrydžiais susiję pokyčiai parodė, kad taikant ne tokius griežtus ir lankstesnius reikalavimus reikiamas saugos lygis gali būti išlaikytas. Be to, turėtų būti suteikta daugiau lankstumo mažų sraigtasparnių naudotojams, vykdantiems skrydžius įvairių tipų ar variantų orlaiviais. Mažiems paprastiems vieno variklio tipo sraigtasparniams, kurie įprastomis ir avarinėmis sąlygomis veikia panašiai, taip pat turėtų būti taikomi kai kurie supaprastinimai, kurie šiuo metu gali būti taikomi suteikus lėktuvo klasės kvalifikaciją;

(11) todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas, kad būtų iki galo įgyvendinti Reglamento (ES) 2018/1139 V priede nustatyti orlaivių naudojimui skrydžiams taikomi esminiai reikalavimai;

(12) Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, vadovaudamasi Reglamento (ES) 2018/1139 76 straipsnio 1 dalimi, parengė įgyvendinimo taisyklių projektą ir pateikė jį Komisijai kaip Nuomonę Nr. 02/2021 ([3]);

(13) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (ES) 2018/1139 127 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 pakeitimai

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

1) 5 straipsnio 2 dalies a punkto iv papunktis pakeičiamas taip:

„iv) skrydžiams prasto matomumo sąlygomis (LVO) arba operacijoms lengvatinėmis sąlygomis;“;

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

2 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

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

Jis taikomas nuo 2022 m. spalio 30 d.

([3]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2021 m. gruodžio 15 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

PRIEDAS

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

1) I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiamas 6 punktas:

„6. Aerodromo naudojimo minimumai – aerodromo naudojimo ribojimai:

a) kilti, išreikšti kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotoliu (RVR) ir (arba) matomumo nuotoliu ir, jei būtina, apatine debesų riba;

b) tūpti, atliekant 2D artėjimo tūpti pagal prietaisus operaciją, išreikšti matomumu ir (arba) RVR nuotoliu, mažiausiąja žemėjimo altitude / aukščiu (MDA/H) ir, jei būtina, apatine debesų riba;

c) tūpti, atliekant 3D artėjimo tūpti pagal prietaisus operaciją, išreikšti matomumu ir (arba) RVR nuotoliu ir apsisprendimo altitude / aukščiu (DA/H), atitinkančiais skrydžio tipą ir (arba) kategorijas.“;

b) 11 punktas išbraukiamas;

c) 13–16 punktai išbraukiami;

d) įterpiamas 18a punktas:

„18a. Apatinė debesų riba – aukštis nuo sausumos ar vandens iki žemiausio debesų sluoksnio, esančio žemiau kaip 6 000 m (20 000 pėdų) ir dengiančio daugiau negu pusę dangaus.“;

e) 20 punktas pakeičiamas taip:

„20. skrydis ratu – artėjimo tūpti ratu vizualioji fazė;“;

f) įterpiamas 20a punktas:

„20 a. Artėjimas tūpti ratu – A tipo artėjimas tūpti pagal prietaisus, kai orlaivis parengiamas tūpti ant kilimo ir tūpimo tako arba priartėjimo tūpti ir tūpimo zonoje (FATO), kurie nėra tinkami artėjimui tūpti tiese.“;

g) 27 punktas pakeičiamas taip:

„27. Nenutrūkstamas žemėjimas artėjant tūpti (CDFA) – stabilaus artėjimo tūpti procedūras atitinkantis nenutrūkstamo žemėjimo metodas, taikomas skrendant priartėjimo tūpti baigme (FAS) pagal netiksliojo artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą (NPA), kai be išlyginimo skrendama nuo altitudės arba aukščio, ne žemesnio kaip priartėjimo tūpti kontrolinio taško altitudė arba aukštis:

a) vykdant artėjimo tūpti tiese operacijas – iki maždaug 15 m (50 pėdų) virš kilimo ir tūpimo tako slenksčio esančio taško arba taško, kuriame pradedamas išlyginimo manevras; arba

b) vykdant artėjimo tūpti ratu operacijas – kol pasiekiamas MDA/H arba vizualiojo skrydžio manevro altitudė / aukštis.“;

h) įterpiamas 35a punktas:

„35 a. Apsisprendimo altitudė (DA) arba apsisprendimo aukštis (DH) – nurodyta trimatės (3D) artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos altitudė arba aukštis, kuriame privaloma pradėti tūpimo nutraukimo procedūrą, jei nebuvo nustatytas vizualus orientyras, būtinas siekiant tęsti artėjimą tūpti.“;

i) 46 punktas pakeičiamas taip:

„46. Skrydžio sustiprinto matomumo sistema (EFVS) – elektroninė priemonė, kuria, naudojant vaizdo jutiklius, skrydžio įgulai pateikiamas pagal jutiklius sudarytas ar pagerintas išorinės aplinkos topografijos tikralaikis vaizdas (vietos ar regiono gamtinės ar žmogaus sukurtos ypatybės, visų pirma taip, kad matytųsi jų padėtis ir aukštis viena kitos atžvilgiu). EFVS yra integruota į skrydžio orientavimo sistemą ir įdiegta kolimatoriniame monitoriuje arba lygiavertėje rodmenų sistemoje. Jei EFVS yra sertifikuota pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus, o naudotojas turi reikiamą specialųjį patvirtinimą (kai reikalaujama), ji gali būti naudojama EFVS operacijoms ir jai esant galima leisti vykdyti operacijas lengvatinėmis operacijų sąlygomis.“;

j) įterpiami 46a ir 46b punktai:

„46 a. EFVS operacija – operacija, kai, norint priartėti tūpti ar nutūpti, nustatyti reikiamus vizualius orientyrus ar riedėti nutūpus, dėl matomumo sąlygų vietoj natūraliosios regos reikia naudoti EFVS.

46b. EFVS 200 operacija – operacija lengvatinėmis operacijų sąlygomis, per kurią dėl matomumo sąlygų EFVS turi būti naudojama iki 200 pėdų virš FATO arba kilimo ir tūpimo tako slenksčio. Nuo to taško tupiant naudojamasi natūraliąja rega. RVR turi būti ne mažesnis negu 550 m.“;

k) 47 punktas pakeičiamas taip:

„47. Sustiprinto matomumo sistema (EVS) – elektroninė priemonė, kuria, naudojant vaizdo jutiklius, skrydžio įgulai pateikiamas tikros išorinės aplinkos topografijos tikralaikis vaizdas (vietos ar regiono gamtinės ar žmogaus sukurtos ypatybės, visų pirma taip, kad matytųsi jų padėtis ir aukštis viena kitos atžvilgiu).“;

l) įterpiamas 48b punktas:

„48b. Priartėjimo tūpti baigmė (FAS) – artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros (IAP) dalis, kurioje atliekamas išlyginimas ir žemėjimas ruošiantis tūpti.“;

m) įterpiamas 52a punktas:

„52 a. Kilimas po nutraukto tūpimo – perėjimas nuo artėjimo tūpti operacijos prie stabilizuoto aukštėjimo. Jis apima manevrus, atliekamus ne žemiau kaip MDA/H arba DA/H arba žemiau DA/H (nutrauktieji tūpimai).“;

n) 55 punktas pakeičiamas taip:

„55. Kolimatorinio valdymo tūpimo sistema (HUDLS) – visa orlaivio sistema, kuri per piloto kolimatorinį monitorių padeda pilotui valdyti orlaivį arba stebėti autopilotą kylant (jei taikoma), artėjant tūpti ir tupiant (ir, jei taikoma, riedant nutūpus) arba kylant po nutraukto tūpimo. Ji apima visus jutiklius, kompiuterius, maitinimo įrangą, indikatorius ir vairus.“;

o) 56 punktas išbraukiamas;

p) įterpiami 69d ir 69e punktai:

„69d. Artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija – artėjimas tūpti ir tūpimas naudojantis navigacinių orientyrų prietaisais pagal artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą (IAP). Yra dvi artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijų rūšys:

a) dvimatė (2D) artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, vykdoma naudojant tik šoninius navigacinius orientyrus, ir

b) trimatė (3D) artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kuriai naudojami ir šoniniai, ir vertikalieji navigaciniai orientyrai.

69e. Artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra (IAP) – pagal skrydžio prietaisus, užtikrinant nustatytą apsaugą nuo kliūčių, atliekamų iš anksto numatytų manevrų seka nuo pradinio artėjimo tūpti kontrolinio taško arba, jeigu taikoma, nuo nustatyto atvykimo maršruto pradžios iki taško, nuo kurio tūpimas gali būti baigiamas, o jeigu tūpimas nebaigiamas, iki tos vietos, kurioje taikomi laukimo arba maršruto etapams nustatyti kliūčių perskridimo kriterijai. IAP klasifikuojamos taip:

a) netiksliojo artėjimo tūpti (NPA) procedūra – IAP, taikoma A tipo 2D artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijoms;

b) artėjimo tūpti pagal vertikaliuosius orientyrus (APV) procedūra – nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN) IAP, taikoma A tipo 3D artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijoms;

c) tiksliojo artėjimo tūpti procedūra (PA) – navigacijos sistemomis grindžiama IAP, taikoma A ir B tipų 3D artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijoms.“;

q) įterpiamas 72b punktas:

„72b. Maršrutinio skrydžio egzaminas – vežėjo rengiamas egzaminas, kurį laiko pilotas arba techninės įgulos narys, kad įrodytų gebąs atlikti įprastas maršrutines operacijas, aprašytas skrydžių vykdymo vadove.“;

r) 74 ir 75 punktai pakeičiami taip:

„74. Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis – artėjimo tūpti arba kilimo operacijos kilimo ir tūpimo take, kuriame kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis mažesnis nei 550 m arba apsisprendimo aukštis yra mažesnis nei 200 pėdų.

75. Kilimas prasto matomumo sąlygomis (LVTO) – kilimas, kai RVR yra mažesnis kaip 550 m.“;

s) 76 punktas išbraukiamas;

t) įterpiamas 78c punktas:

„78c. Mažiausioji žemėjimo altitudė (MDA) arba mažiausias žemėjimo aukštis (MDH) – 2D artėjimo tūpti pagal prietaisus arba artėjimo tūpti ratu operacijos nurodyta altitudė arba nurodytas aukštis, žemiau kurio žemėjimo pradėti negalima, jei neturima reikiamo vizualiojo orientyro.“;

u) 83 punktas išbraukiamas;

v) įterpiamas 85a punktas:

„85 a. Kliūčių perskridimo altitudė (OCA) arba kliūčių perskridimo aukštis (OCH) – žemiausia altitudė arba žemiausias aukštis virš atitinkamo kilimo ir tūpimo tako slenksčio aukščio arba aerodromo aukščio, kai taikoma, naudojamas nustatant atitiktį atitinkamiems kliūčių perskridimo kriterijams.“;

w) įterpiamas 91a punktas:

„91 a. Lengvatinės operacijų sąlygos – lengvata vykdyti operacijas pažangiu orlaiviu, kuriam galima taikyti žemesnius aerodromo naudojimo minimumus, nei vežėjas yra paprastai nustatęs baziniam orlaiviui, remiantis esama išorės infrastruktūra besinaudojančių pažangių orlaivių sistemų eksploataciniais parametrais. Mažesni naudojimo minimumai gali apimti mažesnį apsisprendimo aukštį / altitudę arba mažiausią žemėjimo aukštį / altitudę, sumažintus matomumo reikalavimus arba mažesnį antžeminės įrangos kiekį arba šių elementų derinį.“;

x) 92 punktas pakeičiamas taip:

„92. Vežėjo rengiamas kvalifikacijos patikrinimas – vežėjo rengiamas egzaminas, kurį laiko pilotas arba techninės įgulos narys, kad įrodytų gebąs atlikti įprastas, neįprastas ir avarines procedūras.“;

y) įterpiami 120c, 120d ir 120e punktai:

„120c. Įgūdžių mokymas – galutiniams profesionalumo tikslams pasiekti skirtas mokymas, kuriuo pakankamai užtikrinama, kad išmokytas asmuo visada galės saugiai ir efektyviai atlikti konkrečias užduotis.

120d. A tipo artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija – artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kai MDH arba DH yra ne mažesnis kaip 250 pėdų.

120e. B tipo artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija – operacija, kai DH yra mažesnis nei 250 pėdų. B tipo artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos skirstomos į šias kategorijas:

a) I kategorija (CAT I): DH yra ne mažesnis kaip 200 pėdų, o matomumas yra ne mažesnis kaip 800 m arba RVR yra ne mažesnis kaip 550 m;

b) II kategorija (CAT II): DH yra mažesnis nei 200 pėdų, bet ne mažesnis kaip 100 pėdų, o RVR yra ne mažesnis kaip 300 m;

c) III kategorija (CAT III): DH yra mažesnis nei 100 pėdų arba DH nėra, o RVR yra mažesnis nei 300 m arba RVR apribojimo nėra.“;

z) įterpiamas 124a punktas:

„124a. Matomumas (VIS) – aviacijos tikslams naudojama matomumo reikšmė, kuri yra didesnioji iš šių verčių:

a) didžiausias nuotolis, kuriuo galima matyti ir atpažinti tinkamų matmenų juodos spalvos objektą arti žemės paviršiaus apšviestame fone; ir

b) didžiausias nuotolis, kuriuo galima matyti ir atpažinti 1 000 kandelų šviesos žiburius neapšviestame fone.“;

aa) 125 ir 126 punktai pakeičiami taip:

„125. Vizualiojo artėjimo tūpti operacija – IFR skrydį vykdančio orlaivio artėjimo tūpti operacija neužbaigus IAP dalies ar visų jos dalių, atliekama atsižvelgiant į vizualiuosius vietovės orientyrus.

126. Leistinų oro sąlygų aerodromas – tinkamas aerodromas, kuriame, remiantis meteorologiniais pranešimais, oro prognozėmis arba bet kokiu jų deriniu numatoma, kad numatomu naudojimosi laikotarpiu meteorologinės sąlygos atitiks reikalaujamus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės, o iš kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės ataskaitų matyti, kad bus galima saugiai nutūpti;“;

2) II priedo 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 ☐ Keleivių vežimo ☐ Krovinių vežimo ☐ Kiti ([7]): _____				
Skrydžių vykdymo teritorija ([8]):				
Specialieji apribojimai ([9]):				
Specialieji patvirtinimai:	Taip	Ne	Specifikacija ([10])	Pastabos
Pavojingieji kroviniai:	☐	☐		
Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis				
Kilimas	☐	☐	RVR ([11]):.. m	
Artėjimas tūpti ir tūpimas	☐	☐	CAT ([12])…. DA/H: ft, RVR:.. m	
Lengvatinės operacijų sąlygos	☐	☐	CAT ([13])….DA/H: ft, RVR:... m	
RVSM ([14]) ☐ Netaikoma	☐	☐		
ETOPS ([15]) ☐ Netaikoma	☐	☐	Ilgiausias nukreipimo laikas ([16]): min.	
Kompleksinės PBN skrydžių navigacijos specifikacijos ([17])	☐	☐		([18])
Minimalūs navigacijos galimybių techniniai reikalavimai	☐	☐		
Skrydžiai vieno turbininio variklio lėktuvu naktį arba IMC (SET-IMC)	☐	☐	([19])	
Sraigtasparnių skrydžiai naudojantis naktinio matymo sistemomis	☐	☐		
Sraigtasparnių keliamieji skrydžiai	☐	☐		
Sraigtasparnių skubios medicinos pagalbos skrydžiai	☐	☐		
Sraigtasparnių skrydžiai virš jūros	☐	☐		
Keleivių salono įgulos mokymas ([20])	☐	☐		

CC atestacijos pažymėjimo išdavimas ([21])	☐	☐		
B tipo EFB taikomųjų programų naudojimas	☐	☐	([22])	
Nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti	☐	☐	([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 (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 (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“).
([6]) Registracijos ženklai, nurodyti skrydžių vykdymo specifikacijose arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju atitinkamose skrydžių vykdymo specifikacijose turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį. Jei orlaivio modeliui taikomi ne visi specialieji patvirtinimai, orlaivio registracijos ženklus galima įrašyti į atitinkamo specialiojo patvirtinimo pastabų skiltį.
([7]) Nurodomas kito tipo vežimas (pvz., greitosios medicinos pagalbos skrydžiai).
([8]) Nurodoma geografinė teritorija (-os), kurioje leidžiama vykdyti skrydžius (pagal geografines 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]) Įrašomas patvirtintas mažiausias kilimo RVR metrais. Jei suteikti skirtingi patvirtinimai, kiekvienam iš jų galima skirti po eilutę.
([12]) Įrašoma taikoma tiksliojo 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 orlaivio didžiausias 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 konkretus 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]) 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.
([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 būtinasis 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, didžiausiasis atstumas nuo tinkamo aerodromo dviejų variklių lėktuvams be ETOPS patvirtinimo).
EASA 139 forma, 7 leidimas

3) III priedas iš dalies keičiamas taip:

a) ORO.FC.100 dalis iš dalies keičiama taip:

i) įterpiamas f punktas:

„f) Specialieji skrydžių sraigtasparniais reikalavimai.

Jei sraigtasparnį valdo dviejų pilotų įgula, kiekvienas pilotas privalo arba:

1) turėti pažymėjimą, kuriuo patvirtinama, kad sėkmingai baigtas sraigtasparnio daugianarės įgulos sąveikos (MCC) kursas pagal Reglamentą (ES) Nr. 1178/2011; arba

2) būti išskraidęs bent 500 valandų kaip daugiapiločių skrydžių pilotas.“;

ii) d punktas pakeičiamas taip:

„d) Skrydžio įgulos narį skrydžio metu jo pareigoms prie vairų gali pakeisti kitas tinkamą kvalifikaciją turintis skrydžio įgulos narys.“

b) 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, orlaivio vadu.

b) Vežėjas skiria skrydžio įgulos narį įgulos arba orlaivio vadu tik tada, jeigu įvykdomos visos šios sąlygos:

1) skrydžio įgulos narys turi būtiniausio 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, ir įrangą, kuriais bus naudojamasi, ir procedūras, kurios bus taikomos;

3) skrydžio įgulos narys yra baigęs vežėjo rengiamą vadovavimo kursą, jei vykdant daugianarės įgulos skrydžius iš antrojo piloto paaukštinamas įgulos arba orlaivio vadu.

c) Komercinius skrydžius lėktuvais ir sraigtasparniais vykdantis įgulos arba orlaivio vadas, arba pilotas, kuriam galima pavesti vadovauti skrydžiui, turi būti baigęs pradinį supažindinamąjį mokymą apie maršrutą ar zoną, kuriais bus skrendama, apie aerodromus, įskaitant atsarginius aerodromus, ir įrangą, kuriais bus naudojamasi, ir procedūras, kurios bus taikomos, ir palaiko šias žinias taip:

1) Žinios apie aerodromą palaikomos vykdant operacijas tame aerodrome bent kartą per 12 mėnesių.

2) Žinios apie maršrutą ar zoną palaikomos vykdant operacijas maršrutu ar zonoje bent kartą per 36 mėnesius. Be to, jei maršrutu ar zonoje per 36 mėnesių laikotarpį 12 mėnesių operacijų nevykdyta, yra būtinas kvalifikacijos kėlimo mokymas siekiant atnaujinti žinias apie maršrutą ar zoną.

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.“;

c) ORO.FC.125 dalis pakeičiama taip:

„ORO.FC.125. Mokymas apie skirtumus, supažindinamasis mokymas, su įranga ir procedūromis susijęs mokymas

a) Skrydžio įgulos nariai baigia mokymą apie skirtumus arba supažindinamąjį mokymą, kai to reikalaujama pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą (FCL dalį).

b) Kai keičiama įranga arba keičiamos procedūros ir dėl to reikia papildomų žinių apie šiuo metu naudojamus tipus ar variantus, skrydžio įgulos nariai turi baigti su įranga ir procedūromis susijusį mokymą.

c) Skrydžių vykdymo vadove turi būti nustatyta, kokiais atvejais būtinas toks mokymas apie skirtumus ar supažindinamasis mokymas, ar su įranga ir procedūromis susijęs mokymas.“;

d) ORO.FC.130 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Kiekvienas įgulos narys baigia metinį kartotinį skrydžio mokymą ir ant žemės vykdomą mokymą apie orlaivio, kuriame jis dirba, tipą ar variantą ir atitinkamą įrangą, įskaitant mokymą vietoje ir mokymą naudotis visa orlaivyje turima avarine ir saugos įranga.“;

e) ORO.FC.140 dalis pakeičiama taip:

„ORO.FC.140. Skrydžiai daugiau negu vieno tipo ar varianto orlaiviu

a) Skrydžio įgulos nariai, skraidantys daugiau kaip vieno tipo ar varianto orlaiviais, turi laikytis šiame skyriuje nustatytų kiekvienam orlaivių tipui ar variantui taikomų reikalavimų, nebent atitinkamiems orlaivių tipams ar variantams pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 nustatytų tinkamumo naudoti duomenų privalomoje dalyje apibrėžtos su mokymo, egzaminavimo ir naujausios patirties reikalavimais susijusios lengvatos.

b) Vežėjas gali nustatyti vieno variklio sraigtasparnių tipų grupes. Vieno tipo vežėjo rengiamas kvalifikacijos patikrinimas galioja visiems kitiems grupės tipams, jei tenkinamos abi šios sąlygos:

1) grupę sudaro tik vieno turbininio variklio sraigtasparniai, kuriais skrydžiai vykdomi pagal VFR, arba tik vieno stūmoklinio variklio sraigtasparniai, kuriais skrydžiai vykdomi pagal VFR;

2) dėl komercinių skrydžių per 3 metų ciklą atliekami bent du kiekvieno tipo vežėjo rengiami kvalifikacijos patikrinimai.

c) Specialiesiems skrydžiams vykdyti orlaivio / FSTD mokymo ir vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo elementai, apimantys aktualius su specialiąja užduotimi susijusius aspektus ir nesusiję su tipu ar tipų grupe, remiantis vežėjo atliktu rizikos vertinimu gali būti įskaityti kitoms grupėms ar tipams.

d) Dėl skrydžių daugiau nei vieno tipo ar varianto sraigtasparniais, naudojamais pakankamai panašiems skrydžiams, jei pakaitomis rengiami maršrutinio skrydžio skirtingais tipais ar variantais egzaminai, kiekvieno maršrutinio skrydžio egzaminu iš naujo patvirtinamas maršrutinio skrydžio kitų tipų ar variantų sraigtasparniais egzamino galiojimas.

e) Bet kokiam skrydžiui daugiau kaip vieno tipo ar varianto orlaiviais skirtos procedūros ir veiklos apribojimai nurodomi skrydžių vykdymo vadove.“;

f) ORO.FC.145 dalis iš dalies keičiama taip:

i) c ir d punktai pakeičiami taip:

„c) Komercinių skrydžių mokymo ir egzaminavimo programas, įskaitant mokymo planus ir programos įgyvendinimo priemonių, tokių taip atskiri imituojamo skrydžio treniruokliai (FSTD) ir kiti mokymo sprendimai, naudojimą patvirtina kompetentinga institucija.

d) Šio skyriaus reikalavimams įvykdyti naudojamas FSTD turi atitikti Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 reikalavimus ir, kiek tai praktiškai įmanoma, atkartoti vežėjo naudojamą orlaivį. FSTD ir orlaivio skirtumai aprašomi ir aptariami per instruktažą ar mokymą (priklausomai nuo atvejo).“;

ii) pridedami f ir g punktai:

„f) Vežėjas stebi kiekvieno kartotinio mokymo ir egzaminų galiojimą.

g) Šiame skyriuje reikalaujami galiojimo laikotarpiai skaičiuojami nuo mėnesio, kurį buvo įgyta patirtis, užbaigtas mokymas ar išlaikytas egzaminas, pabaigos.“;

g) ORO.FC.146 dalis iš dalies keičiama taip:

i) b punktas pakeičiamas taip:

„b) Skrydžio mokymą ir mokymą imituojamo skrydžio treniruokliais rengiantys, egzaminuojantys ir vertinimą atliekantys darbuotojai turi būti kvalifikuoti pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą (FCL dalį). Be to, specialiųjų skrydžių mokymą rengiantys ir egzaminuojantys darbuotojai turi būti tinkamai kvalifikuoti atitinkamai operacijai.“;

ii) d punktas pakeičiamas taip:

„d) Nepaisant b punkto, kompetencijos vykdyti maršrutinį skrydį vertinimą gali atlikti tinkamai kvalifikuotas orlaivio vadas, kurį paskiria vežėjas ir kuris yra baigęs įrodymais grindžiamo mokymo koncepcijų ir kompetencijų vertinimo standartizavimo programą (maršrutinio skrydžio vertintojas).“;

iii) pridedami e, f, g ir h punktai:

„e) Nepaisant b punkto, orlaivio / FSTD mokymą ir vežėjo rengiamą kvalifikacijos patikrinimą gali atlikti tinkamai kvalifikuotas orlaivio vadas, turintis FI/TRI/SFI pažymėjimą ir vežėjo paskirtas bet kuriai 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.

f) Nepaisant b punkto, orlaivio / FSTD mokymą ir gebėjimų / vežėjo rengiamą kvalifikacijos demonstravimo patikrinimą gali atlikti tinkamai kvalifikuotas įgulos vadas / vadas, vežėjo paskirtas bet kuriems iš šių skrydžių:

1) specialiesiems skrydžiams;

2) komerciniams skrydžiams lėktuvais, atitinkančiais ORO.FC.005 dalies b punkto 2 papunktyje nustatytus kriterijus;

g) Nepaisant b punkto, maršrutinio skrydžio egzaminus gali atlikti vežėjo paskirtas tinkamai kvalifikuotas orlaivio vadas.

h) Vežėjas kompetentingą instituciją informuoja apie asmenis, paskirtus pagal e–g punktus.“;

h) ORO.FC.200 dalies d punktas pakeičiamas taip:

„d) Specialieji skrydžių sraigtasparniais reikalavimai.

Vykdant visus skrydžius sraigtasparniais, kurių MOPSC viršija 19, ir skrydžius pagal IFR sraigtasparniais, kurių MOPSC viršija 9, skrydžio įgulą sudaro ne mažiau kaip du pilotai.“;

i) ORO.FC.202 dalis iš dalies keičiama taip:

i) įžanginė formuluotė pakeičiama taip:

„Kad būtų galima skristi pagal IFR arba naktį su minimalia vieno piloto įgula, turi būti laikomasi šių reikalavimų:“;

ii) b punktas pakeičiamas taip:

„b) SPECIALIAI PALIKTA TUŠČIA“;

j) ORO.FC.220 dalis iš dalies keičiama taip:

i) b punktas pakeičiamas taip:

„b) Prasidėjus vežėjo rengiamam permokymo kursui, skrydžio įgulos nariui neskiriamos skraidymo kito tipo ar klasės orlaiviu pareigos, kol kursas nebus baigtas. Tik B klasės lėktuvus valdantys įgulos nariai vykstant permokymo kursams gali būti paskirti vykdyti skrydžius kitų tipų B klasės lėktuvais, kiek tai būtina veiklai palaikyti. Įgulos nariai gali būti paskirti skristi vieno variklio sraigtasparniais per vieno variklio sraigtasparnio vežėjo rengiamą permokymo kursą, jei dėl to nenukenčia mokymas.“;

ii) įrašomas f punktas:

„f) Jei dėl veiklos aplinkybių, tokių kaip paraiškos dėl naujo AOC (oro vežėjo pažymėjimo) pateikimas arba laivyno papildymas naujo tipo ar klasės orlaiviu, vežėjas negali įvykdyti d punkto reikalavimų, jis gali parengti specialų permokymo kursą, kuriuo laikinai naudotųsi ribotas pilotų skaičius.“;

k) ORO.FC.230 dalis pakeičiama taip:

„ORO.FC.230. Kartotinis mokymas ir egzaminavimas

a) Kiekvienas skrydžio įgulos narys baigia jo valdomo orlaivio tipą ar variantą ir atitinkamą įrangą atitinkantį kartotinį mokymą ir išlaiko atitinkamus egzaminus.

b) *Vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo egzaminas*

1) Kaip įprasto įgulos komplektavimo proceso dalį, kiekvienas įgulos narys išlaiko vežėjo rengiamą kvalifikacijos patikrinimą.

2) Jei skrydžio įgulos narys turi skristi pagal IFR, vežėjo rengiamas kvalifikacijos patikrinimo egzaminas atitinkamai laikomas be išorinių vizualiųjų orientyrų.

3) Vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo galiojimo laikotarpis yra 6 kalendoriniai mėnesiai. Skrydžiams B klasės lėktuvais pagal VFR dieną, vykdomiems ne ilgesniais kaip aštuonių mėnesių iš eilės sezonais, pakanka vieno vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo egzamino. Kvalifikacijos patikrinimo egzaminas laikomas prieš pradedant komercinius skrydžius.

c) *Maršrutinio skrydžio egzaminas*

Kiekvienas įgulos narys išlaiko maršrutinio skrydžio egzaminą orlaivyje. 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 mokymo ir egzaminų galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių.

e) *CRM mokymas*

1) Į visus atitinkamus kartotinio mokymo etapus įtraukiami CRM 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 FSTD ar orlaiviu arba mokymas ir FSTD, ir orlaiviu.“;

l) ORO.FC.235 dalis pakeičiama taip:

„ORO.FC.235. Piloto kvalifikacija skristi bet kurio piloto krėsle. Lėktuvai

a) Lėktuvų vadai, kurie dėl savo pareigų privalo skristi bet kurio piloto krėsle ir atlikti antrojo piloto pareigas, arba orlaivių vadai, turintys atlikti mokymo ar egzaminavimo pareigas, baigia papildomą mokymą ir išlaiko egzaminus, kad taptų kvalifikuoti atlikti reikiamas įprastas, neįprastas ir avarines procedūras bet kuriame krėsle. Toks mokymas ir egzaminai aprašomi skrydžių vykdymo vadove. Egzaminai gali būti rengiami kartu su ORO.FC.230 dalies b punkte arba ORO.FC.231 dalyje paminėtoje įrodymais grindžiamo mokymo programoje nurodytu vežėjo rengiamu kvalifikacijos patikrinimo egzaminu.

b) Papildomas mokymas ir egzaminai apima bent šiuos dalykus:

1) variklio gedimą kylant;

2) artėjimą tūpti, kai neveikia vienas variklis, ir kilimą po nutraukto tūpimo; ir

3) tūpimą neveikiant vienam varikliui.

c) Galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių. Vežėjų, turinčių patvirtintą įrodymais grindžiamo mokymo programą, atveju galiojimas nustatomas atsižvelgiant į vertinimą ir mokymo temas pagal ORO. FC.232 dalį.

d) Kai skrendama antrojo piloto krėsle, be kita ko, turi galioti ir būti aktualūs ORO.FC.230 dalyje reikalaujami egzaminai arba ORO.FC.231 dalyje reikalaujamas vertinimas ir mokymas, kurių reikia norint skristi orlaivio vado krėsle.

e) Orlaivio vadą pakeičiantis pilotas, be ORO.FC.230 dalies b punkte nustatyto vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo arba ORO.FC.231 dalyje reikalaujamo vertinimo ir mokymo, turi būti įrodęs, kad geba atlikti veiksmus ir taikyti procedūras, už kuriuos paprastai nėra atsakingas. Jei kairiojo ir dešiniojo krėslų skirtumai nereikšmingi, praktika gali būti atliekama bet kuriame krėsle.

f) Pilotas, išskyrus orlaivio vado krėsle sėdintį orlaivio vadą, be ORO.FC.230 dalies b punkte nustatyto vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo arba ORO.FC.231 dalyje reikalaujamo vertinimo ir mokymo, įrodo gebėjimą atlikti veiksmus ir taikyti procedūras, už kuriuos atsakingas vadas, einantis stebinčiojo piloto pareigas. Jei kairiojo ir dešiniojo krėslų skirtumai nereikšmingi, praktika gali būti atliekama bet kuriame krėsle.“;

m) įterpiama ORO.FC.236 dalis:

„ORO.FC.236. Piloto kvalifikacija skristi bet kurio piloto krėsle. Sraigtasparniai

a) Sraigtasparnio pilotai, kurie dėl savo pareigų privalo skristi bet kurio piloto krėsle, baigia papildomą mokymą ir išlaiko egzaminus, kad taptų kvalifikuoti atlikti reikiamas įprastas, neįprastas ir avarines procedūras bet kuriame krėsle. Šios kvalifikacijos galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių.

b) Laikoma, kad esami reikiamo tipo FI arba TRI atitinka a punkto reikalavimą, jei per pastaruosius 6 mėnesius jie vykdė FI arba TRI veiklą, susijusią su tuo tipu ir sraigtasparniu.“;

n) ORO.FC.240 dalis iš dalies keičiama taip:

i) b punktas pakeičiamas taip:

„b) SPECIALIAI PALIKTA TUŠČIA“;

ii) c punktas pakeičiamas taip:

„c) A punktas netaikomas skrydžiams B klasės lėktuvais, jeigu tai yra tik skrydžiai dieną vienpiločių stūmoklinių variklių lėktuvų klasių lėktuvais pagal VFR.“;

o) ORO.FC.A.245 dalis iš dalies keičiama taip:

i) a punktas pakeičiamas taip:

„a) Atitinkamą patirtį turintis lėktuvų naudotojas, naudodamasis kompetentingos institucijos patvirtinta alternatyvia mokymo ir kvalifikacijos programa (ATQP), gali pakeisti vieną ar kelis toliau nurodomus skrydžio įgulos mokymo ir egzaminų reikalavimus:

1) nustatytus SPA.LVO.120 dalyje dėl skrydžio įgulos mokymo ir kvalifikacijos;

2) nustatytus ORO.FC.220 dalyje dėl permokymo ir susijusio egzaminavimo;

3) nustatytus ORO.FC.125 dalyje dėl mokymo apie skirtumus, supažindinamojo mokymo, su įranga ir procedūromis susijusio mokymo;

4) nustatytus ORO.FC.205 dalyje dėl vadovavimo kurso;

5) nustatytus ORO.FC.230 dalyje dėl kartotinio mokymo ir susijusio egzaminavimo ir

6) nustatytus ORO.FC.240 dalyje dėl skrydžių daugiau negu vieno tipo ar varianto orlaiviu.“;

ii) d ir e punktai pakeičiami taip:

„d) Be ORO.FC.230 dalyje ir Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedo (FCL dalies) FCL.060 dalyje reikalaujamų egzaminų, kiekvienas skrydžio įgulos narys išlaiko maršrutinio skraidymo vertinimą (LOE), kuris atliekamas naudojant FSTD. LOE galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių. LOE yra baigtas, kai įvykdomos abi šios sąlygos:

1) baigta LOE programa ir

2) skrydžio įgulos narys įrodė, kad jo rezultatai yra priimtino lygio.

e) Po dvejų metų veiklos vykdymo pagal patvirtintą ATQP vežėjas, gavęs kompetentingos institucijos patvirtinimą, ORO.FC.230 dalyje nurodytų egzaminų galiojimo laikotarpius gali pratęsti taip:

1) Vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo egzamino – iki 12 kalendorinių mėnesių.

2) Maršrutinio skrydžio egzamino – iki 24 kalendorinių mėnesių.

3) Su avarine ir saugos įranga susijusio egzamino – iki 24 kalendorinių mėnesių.“;

iii) pridedami f ir g punktai:

„f) 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.

g) Alternatyvi mokymo ir kvalifikacijos tobulinimo programa (ATQP) apima tolygiai per 3 metų programą paskirstytas 48 valandas FSTD kiekvienam skrydžio įgulos nariui. Vežėjas gali sumažinti FSTD valandų skaičių, bet ne daugiau kaip iki 36 valandų, jei įrodo, kad pasiektas saugos lygis yra lygiavertis programos, kurią ATQP gali pakeisti pagal a punktą, saugos lygiui.“;

p) ORO.FC.H.250 dalies a punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:

„a) CPL(H) (sraigtasparnio) licencijos turėtojas eina komerciniams skrydžiams naudojamo vienpiločio sraigtasparnio vado pareigas tik jei:

1) tuo atveju, kai skraidoma pagal IFR, jis yra išskraidęs ne mažiau kaip 700 valandų bendro skrydžio sraigtasparniais laiko, iš kurių 300 valandų – kaip įgulos vadas. Bendras skrydžio sraigtasparniais laikas turi apimti 100 valandų skrydžio pagal IFR. Į 100 valandų gali būti įskaitoma iki 50 valandų skrydžio pagal prietaisus laiko, praleisto mokantis FFS(H) B lygio arba FTD 3 ar aukštesnio lygio mokymo prietaisais, kurie laikomi tinkamomis mokymo pagal prietaisus priemonėmis. 300 valandų, išskraidytų einant įgulos vado pareigas, gali būti pakeistos valandomis, išskraidytomis einant antrojo piloto pareigas pagal įdiegtą skrydžių vykdymo vadove reikalaujamą daugianarės įgulos sistemą, 2 valandas skrydžio einant antrojo piloto pareigas prilyginant 1 valandai skrydžio einant įgulos vado pareigas;“;

q) prieš ORO.FC.330 dalį pridedamos ORO.FC.320 ir ORO.FC.325 dalys:

„**ORO.FC.320. Vežėjo rengiamas permokymas ir egzaminai**

Vežėjo rengiamas permokymo kursas apima vežėjo rengiamą kvalifikacijos patikrinimą.

ORO.FC.325. Su įranga ir procedūromis susijęs mokymas ir egzaminai

Jei skrydžio įgulos narys dalyvauja su įranga ir procedūromis susijusiame mokyme, kuriam reikia naudoti tinkamą FSTD arba orlaivį, kiek tai susiję su specialiesiems skrydžiams skirtomis standartinėmis veiklos procedūromis, skrydžio įgulos narys turi išlaikyti vežėjo rengiamą kvalifikacijos patikrinimą.“;

r) ORO.FC.330 dalis pakeičiama taip:

„ORO.FC.330. Kartotinis mokymas ir egzaminai. Vežėjo rengiamas kvalifikacijos patikrinimas

a) Kiekvienas skrydžio įgulos narys baigia kartotinį mokymą ir išlaiko vežėjo rengiamą kvalifikacijos patikrinimą. Su specialiaisiais skrydžiais susijęs kartotinis mokymas ir egzaminai apima aktualius aspektus, susijusius su skrydžių vykdymo vadove aprašytomis specialiosiomis užduotimis.

b) Turi būti atitinkamai atsižvelgiama į skrydžius, vykdomus pagal IFR arba naktį.

c) Vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių.“;

s) I priedėlis pakeičiamas taip:

„*I priedėlis*

DEKLARACIJA

pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 965/2012 dėl orlaivių naudojimo skrydžiams

Vežėjas
Pavadinimas:
Vežėjo pagrindinė verslo vieta arba, jei vežėjas pagrindinės verslo vietos neturi, jo įsisteigimo arba buvimo vieta, ir vieta, iš kurios vadovaujama skrydžiams:
Atsakingo vadovo vardas, pavardė ir duomenys ryšiams:

Orlaivių naudojimas skrydžiams

Naudojimo pradžios data ir pakeitimo taikymo data:

Informacija apie orlaivį, naudojimą ir nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinančią organizaciją ([1]):

Orlaivių tipas (-ai), registracijos numeris (-iai) ir pagrindinė bazė:

Orlaivio MSN ([2])	Orlaivio tipas	Orlaivio registracijos numeris ([3])	Pagrindinė bazė	Skrydžių tipas (-ai) ([4])	Organizacija, atsakinga už orlaivio nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymą ([5])

Prieš vykdydamas tokius skrydžius vežėjas turi gauti išankstinį patvirtinimą ([6]) arba specialų patvirtinimą ([7]) dėl tam tikrų skrydžių.

Jei taikoma, išsami informacija apie turimus patvirtinimus. Pridėti specialiųjų patvirtinimų sąrašą. Nurodyti:
— trečiosios šalies suteiktus specialiuosius patvirtinimus, jei taikoma,
— operacijų lengvatinėmis operacijų sąlygomis pavadinimus (pvz., EFVS 200, SA CAT I ir t. t.).

Kai tinka, išsamūs turimo leidimo vykdyti specialiuosius skrydžius duomenys (pridėti leidimą (-us), jei yra).

Kai taikoma, alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių sąrašas su nuorodomis į susijusias atitikties užtikrinimo priemones, kurios jomis pakeičiamos (pridėti alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones).

Pareiškimai

☐ Vežėjas laikosi ir toliau laikysis esminių reikalavimų, nustatytų Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139 V priede, ir Reglamento (ES) Nr. 965/2012 reikalavimų.
☐ Valdymo sistemos dokumentai, įskaitant skrydžių vykdymo vadovą, atitinka Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo (ORO dalies), V priedo (SPA dalies), VI priedo (NCC dalies) arba VIII priedo (SPO dalies) reikalavimus, ir visi skrydžiai vykdomi laikantis skrydžių vykdymo vadovo nuostatų, kaip reikalaujama ORO dalies ORO.GEN.110 dalies b punkte.

☐ Visi naudojami orlaiviai turi:
— galiojantį tinkamumo skraidyti pažymėjimą pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 748/2012 arba, jei orlaivis registruotas trečiojoje šalyje, pagal ICAO 8 priedą;
— o kai naudojami SPO veiklai vykdyti – galiojančią nuomos sutartį, kaip nurodyta ORO.SPO.100 dalyje.

☐ Visi skrydžio įgulos nariai turi licenciją pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą, kaip reikalaujama (ORO dalies) ORO.FC.100 dalies c punkte, ir, kai taikoma, keleivių salono įgulos nariai yra išmokyti pagal (ORO dalies) CC skyrių.
☐ (Jei taikoma) Vežėjas užtikrina ir įrodo atitiktį pripažintam pramonės standartui. Standarto nuoroda: Sertifikavimo įstaiga: Paskutinio atitikties reikalavimams audito data:
☐ Vežėjas kompetentingai institucijai praneš apie pasikeitusias aplinkybes, nuo kurių priklauso šia deklaracija kompetentingai institucijai deklaruojamas Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo esminių reikalavimų ir Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 reikalavimų laikymasis, taip pat apie visus pokyčius, susijusius su informacija ir alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių sąrašais, įrašytais į šią deklaraciją arba pridėtais prie jos, kaip reikalaujama (ORO dalies) ORO.GEN.120 dalies a punkte.
☐ Vežėjas patvirtina, kad šioje deklaracijoje pateikta informacija yra teisinga.
Data, atsakingo vadovo vardas, pavardė ir parašas“

([1]) Jei deklaracijos laukelyje nepakanka vietos informacijai pateikti, ją galima pateikti atskirame priede. Priede turi būti data ir parašas.

([2]) Gamintojo serijos numeris.

([3]) Jei orlaivį yra užregistravęs ir AOC turėtojas, nurodyti AOC turėtojo AOC numerį.

([4]) „Skrydžių tipas (-ai)“ reiškia orlaiviu vykdomų skrydžių tipą, pvz., nekomerciniai skrydžiai arba specialieji skrydžiai, kaip antai aerofotografavimo, reklamos ore, žiniasklaidos, televizijos ar kino veiklos, parašiutininkų skraidinimo, šuolių su uždelstiniu parašiuto išskleidimu skrydžiai, su technine priežiūra susiję bandomieji skrydžiai.

([5]) Pateikiant informaciją apie organizaciją, atsakingą už nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimą, turi būti nurodytas organizacijos pavadinimas, adresas ir patvirtinimo numeris.

([6]) a) Skrydžiai neveikiant bet kuriam į minimalios įrangos sąrašą (MEL) įtrauktam prietaisui, įrenginiui, elementui ar funkcijai (ORO.MLR.105 dalies b, f ir j punktai, NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 ir SPO.IDE.H.105 dalys).

b) Skrydžiai, kuriems reikia išankstinio leidimo arba patvirtinimo, įskaitant visus šiuos skrydžius:
- specialiuosius skrydžius, vykdomus trečiojoje šalyje registruotu orlaiviu, išsinuomotu su įgula arba be įgulos (ORO.SPO.100 dalies c punktas),
- didelės rizikos komercinius specialiuosius skrydžius (ORO.SPO.110 dalis),
- nekomercinius skrydžius orlaiviais, kurių MOPSC didesnė kaip 19, vykdomus be pareigas vykdančio keleivių salono įgulos nario (ORO.CC.100 dalies d punktas),
- žemesnių nei valstybės paskelbtųjų IFR naudojimo minimumų naudojimą (NCC.OP.110 ir SPO.OP.110 dalys),
- degalų pildymą veikiant varikliui (-iams) ir (arba) sukantis keliamiesiems sraigtams (NCC.OP.157 dalis),
- specialiuosius skrydžius (SPO) be deguonies aukščiau nei 10 000 pėdų (SPO.OP.195 dalis).

([7]) Skrydžiai pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedą (SPA dalį), įskaitant skyrius B „Nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN) skrydžiai“, C „Skrydžiai pagal minimalius navigacijos galimybių techninius reikalavimus (MNPS)“, D „Skrydžiai sumažinto vertikaliojo skirstymo minimumų (RVSM) oro erdvėje“, E „Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis (LVO) ir operacijos lengvatinėmis operacijų sąlygomis“, G „Pavojingųjų krovinių vežimas“, K „Skrydžiai sraigtasparniais virš jūros“ ir N „Sraigtasparnio artėjimas tūpti ir išskridimas naudojant tašką erdvėje, esant mažesniems VFR minimumams“.

4) IV priedas iš dalies keičiamas taip:

a) CAT.GEN.MPA.100 dalis pakeičiama taip:

„**CAT.GEN.MPA.100.Įgulos narių pareigos**

a) Įgulos narys yra atsakingas už tinkamą vykdymą:

1) savo pareigų, susijusių su orlaivio ir jo keleivių sauga, ir

2) savo pareigų, nurodytų skrydžių vykdymo vadove pateiktose instrukcijose ir procedūrose.

b) Įgulos narys:

1) praneša orlaivio vadui apie bet kokį gedimą, triktį, neveikimą arba defektą, kuris, įgulos nario manymu, gali pakenkti orlaivio, įskaitant jo avarines sistemas, tinkamumui skraidyti arba skrydžio saugai, jei apie tai dar nepranešė kitas įgulos narys;

2) praneša orlaivio vadui apie bet kokį incidentą, kuris sukėlė ar galėjo sukelti pavojų skrydžio saugai, jei apie tai dar nepranešė kitas įgulos narys;

3) laikosi vežėjo pranešimo apie įvykius sistemų atitinkamų reikalavimų;

4) laikosi visų skrydžio ir tarnybos laiko apribojimų (FTL) ir jo veiklai taikomų poilsio reikalavimų;

5) jei dirba daugiau kaip vienam vežėjui:

i) atskirai registruoja savo skrydžio, tarnybos laiką ir poilsio laikotarpius, kaip nurodyta taikomuose FTL reikalavimuose,

ii) kiekvienam vežėjui teikia duomenis, būtinus veiklai planuoti pagal taikomus FTL reikalavimus; ir

iii) kiekvienam vežėjui pateikia reikiamus duomenis, susijusius su skrydžiais daugiau nei vieno tipo ar varianto orlaiviu.

c) Įgulos narys negali eiti pareigų orlaivyje:

1) jei yra apsvaigęs nuo psichoaktyviųjų medžiagų arba yra susižeidimo, nuovargio, vaistų vartojimo, ligos ar kitų panašių priežasčių nulemtos darbui atlikti netinkamos būklės;

2) nepraėjus pakankamam laikui po giluminio nardymo arba kraujo donorystės;

3) jei neįvykdyti taikomi medicinos reikalavimai;

4) jeigu jis turi kokių nors abejonių dėl gebėjimo vykdyti paskirtas pareigas; arba

5) jeigu jis žino arba įtaria, kad gali būti pavargęs, kaip nurodyta Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo 7.5 punkte, ar jaučiasi dėl kitų priežasčių negalįs savo pareigų vykdyti pakankamai gerai ir dėl to galėtų kilti pavojus skrydžiui.“;

b) įterpiama CAT.OP.MPA.101 dalis:

„**CAT.OP.MPA.101.Aukščiamačio patikra ir nuostačiai**

a) Vežėjas nustato aukščiamačio tikrinimo prieš kiekvieną išskridimą tvarką.

b) Aukščiamačio nuostačių procedūras visiems skrydžio etapams vežėjas nustato atsižvelgdamas į aerodromo valstybės arba, jei taikoma, oro erdvės valstybės nustatytas procedūras.“;

c) CAT.OP.MPA.107 dalis pakeičiama taip:

„CAT.OP.MPA.107.
Tinkamas aerodromas

Vežėjas laiko aerodromą tinkamu, jei numatytu naudojimosi metu aerodromas yra prieinamas ir jame teikiamos būtinos pagalbinės paslaugos, pvz., oro eismo paslaugos (ATS), pakankamas apšvietimas, ryšių paslaugos, meteorologiniai pranešimai, navigacijos priemonės ir avarinių tarnybų paslaugos.“;

d) CAT.OP.MPA.110 dalis pakeičiama taip:

„CAT.OP.MPA.110. Aerodromo naudojimo minimumai

a) Vežėjas nustato aerodromo naudojimo minimumus kiekvienam planuojamam naudoti išskridimo, paskirties ar atsarginiam aerodromui, siekdamas užtikrinti orlaivio atskyrimą nuo reljefo ir kliūčių ir sumažinti vizualių orientyrų praradimo riziką vizualiojo skrydžio ruože, kai atliekama artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija.

b) Taikant aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodą turi būti atsižvelgta į visus šiuos elementus:

1) orlaivio tipą, naudojimo ir valdymo charakteristikas;

2) orlaivyje esančią navigacijos, vizualių orientyrų įgijimo ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolės įrangą, reikalingą kylant, artėjant tūpti, tupiant ir nutraukiant tūpimą;

3) visas orlaivio naudojimo vadove (AFM) nustatytas sąlygas ar apribojimus;

4) atitinkamą naudotojo praktinę patirtį.

5) kilimo ir tūpimo takų ir (arba) priartėjimo tūpti ir kilimo zonų (FATO), kurie gali būti pasirinkti naudoti, matmenis ir charakteristikas;

6) turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų pagalbinių priemonių ir infrastruktūros pakankamumą ir charakteristikas;

7) kliūčių perskridimo altitudę / aukštį (OCA/H) artėjimui tūpti pagal prietaisus procedūroms (IAP);

8) kliūtis pradinio kilimo zonose ir būtinus skiriamuosius atstumus;

9) skrydžio įgulos sudėtį, kompetenciją ir patirtį;

10) IAP;

11) aerodromo charakteristikas ir teikiamas oro navigacijos paslaugas (ANS);

12) visus minimumus, kuriuos gali būti paskelbusi aerodromo valstybė;

13) skrydžio vykdymo specifikacijose nustatytas sąlygas, įskaitant visus specialiuosius patvirtinimus skrydžiams prasto matomumo sąlygomis (LVO) arba operacijoms lengvatinėmis operacijų sąlygomis;

14) visas nestandartines aerodromo, IAP arba aplinkos charakteristikas.

c) Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodą.

d) Vežėjo taikytą aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodą ir visus to metodo pakeitimus tvirtina kompetentinga institucija.“;

e) CAT.OP.MPA.115 dalis pakeičiama taip:

„CAT.OP.MPA.115. Artėjimo tūpti skrydžio metodika. Lėktuvai

a) Per visas artėjimo tūpti operacijas turi būti skrendama stabilaus artėjimo tūpti operacijos režimu, išskyrus tuo atveju, jei kompetentinga institucija patvirtino kitą konkretaus artėjimo tūpti ant konkretaus kilimo ir tūpimo tako metodiką.

b) Nenutrūkstamo žemėjimo artėjant tūpti (CDFA) būdas turi būti taikomas artėjant tūpti pagal netiksliojo artėjimo tūpti (NPA) procedūras, išskyrus tų konkrečių kilimo ir tūpimo takų, kuriems kompetentinga institucija yra patvirtinusi kitą skrydžio būdą, atveju.“;

f) CAT.OP.MPA.245 ir CAT.OP.MPA.246 dalys pakeičiamos taip:

„**CAT.OP.MPA.245.Meteorologinės sąlygos. Visi orlaiviai**

a) Vykdant skrydį pagal IFR, orlaivio vadas:

1) pradeda skrydį arba,

2) jei skrydžio metu pakeičiamas planas, tęsia skrydį už taško, nuo kurio galioja pakeistas ATS skrydžio planas,

tik tada, kai turi informacijos, rodančios, kad paskirties ir (arba) būtiname atsarginiame aerodrome (-uose) atvykimo metu tikėtinos oro sąlygos bus ne prastesnės nei numatyta pagal planavimo minimumus.

b) Vykdant skrydį pagal IFR, orlaivio vadas tęsia skrydį į planuotą paskirties aerodromą tik tada, kai paskutinė gauta informacija rodo, kad paskirties aerodrome ar bent viename iš atsarginių paskirties aerodromų numatytu atvykimo laiku oro sąlygos bus ne prastesnės nei reikalaujama pagal taikomus aerodromo naudojimo minimumus.

c) Vykdant skrydį pagal VFR, orlaivio vadas pradeda skrydį tik tada, kai meteorologiniai pranešimai ir (arba) prognozės rodo, kad meteorologinės sąlygos maršrute ar toje maršruto dalyje, kuria skrendama pagal VFR, atitinkamu laiku bus ne prastesnės nei nustatyta pagal VFR.

CAT.OP.MPA.246. Meteorologinės sąlygos. Lėktuvai

Be CAT.OP.MPA.245 dalies reikalavimų, vykdydamas IFR skrydžius lėktuvu, lėktuvo vadas tęsia skrydį už:

a) apsisprendimo taško pagal sumažinto degalų ir (arba) energijos ypatingajam atvejui kiekio (RCF) procedūrą arba

b) negrįžtamumo taško, kai taikoma izoliuoto aerodromo procedūra,

tik tada, kai turi informacijos, rodančios, kad paskirties ir (arba) būtiname atsarginiame aerodrome (-uose) tikėtinos oro sąlygos yra ne prastesnės nei reikalaujama pagal taikomus aerodromo naudojimo minimumus.“;

g) CAT.OP.MPA.247 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Vykdydamas VFR skrydį sraigtasparniu virš vandens nematant sausumos, orlaivio vadas pradeda kilimą tik tada, kai atitinkami meteorologiniai pranešimai ir (arba) prognozės rodo, kad apatinė debesų riba dieną bus aukščiau nei 600 pėdų arba naktį aukščiau nei 1 200 pėdų.“;

h) CAT.OP.MPA.265 dalis pakeičiama taip:

„CAT.OP.MPA.265. Kilimo sąlygos

Prieš pradėdamas kilimą, orlaivio vadas įsitikina, kad:

a) meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako / FATO būklė netrukdys saugiai pakilti ir išskristi; ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių;

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.“;

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

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

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

a) meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako / FATO būklė netrukdys saugiai artėti, tūpti, pakilti ar kilti po nutraukto tūpimo, atsižvelgiant į skrydžių vykdymo vadove pateiktą charakteristikų informaciją; ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių;

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.“;

j) CAT.OP.MPA.305 dalis pakeičiama taip:

„**CAT.OP.MPA.305. Artėjimo tūpti pradėjimas ir tęsimas**

a) Jei praneštas matomumas (VIS) arba kilimo ir tūpimo tako, kuris bus naudojamas tupiant, kontrolinis RVR lėktuvams yra mažesnis nei taikomas minimumas, tuomet artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija netęsiama:

1) už taško, kuriame lėktuvas yra 1 000 pėdų virš aerodromo aukščio; arba

2) į priartėjimo tūpti baigmę (FAS), jei DH ar MDH didesnis nei 1 000 pėdų.

b) Jei praneštas RVR sraigtasparniams yra mažesnis nei 550 m arba kilimo ir tūpimo tako, kuris bus naudojamas tupiant, kontrolinis RVR sraigtasparniams yra mažesnis nei taikomas minimumas, tuomet artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija netęsiama:

1) už taško, kuriame sraigtasparnis yra 1 000 pėdų virš aerodromo aukščio; arba

2) į FAS, jei DH arba MDH yra didesnis nei 1 000 pėdų.

c) Jei reikiamas vizualusis orientyras nenustatomas, tūpimo nutraukimas atliekamas DA/H arba MDA/H aukštyje arba prieš jį.

d) Jei po DA/H arba MDA/H reikiamas vizualusis orientyras neišlaikomas, nedelsiant pradedamas kilimas po nutraukto tūpimo.

e) Nepaisant a punkto, jeigu RVR nepraneštas, o praneštas VIS yra mažesnis už taikytiną minimumą, tačiau konvertuotasis meteorologinis matomumas (CMV) yra lygus taikytinam minimumui arba už jį didesnis, artėjimą tūpti pagal prietaisus galima tęsti iki DA/H arba MDA/H.“;

k) CAT.OP.MPA.310 dalis pakeičiama taip:

„**CAT.OP.MPA.310. Veiklos procedūros. Slenksčio perskridimo aukštis**

Vežėjas nustato veiklos procedūras, kuriomis užtikrinama, kad lėktuvas, kuriuo atliekamos 3D artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos, perskristų kilimo ir tūpimo tako slenkstį saugiame aukštyje, kai lėktuvas yra tūpimo konfigūracijos ir erdvinėje padėtyje.“;

l) įterpiama CAT.OP.MPA.312 dalis:

„CAT.OP.MPA.312. EFVS 200 operacijos

a) Vežėjas, ketinantis vykdyti EFVS 200 operacijas, užtikrina, kad:

1) orlaivis būtų sertifikuotas numatytoms operacijoms;

2) būtų naudojami tik EFVS operacijoms tinkami kilimo ir tūpimo takai, FATO ir artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros (IAP);

3) skrydžio įgulos nariai būtų kompetentingi vykdyti numatytą skrydį ir būtų parengta šiuose skrydžiuose dalyvaujančių įgulos narių ir parengimą skrydžiui atliekančių darbuotojų mokymo ir egzaminavimo programa;

4) būtų nustatytos veiklos procedūros;

5) minimalios įrangos sąraše (MEL) būtų pateikta visa svarbi informacija;

6) techninės priežiūros programoje būtų pateikta visa svarbi informacija;

7) siekiant stebėti operacijos saugos lygį būtų atliekami saugos vertinimai ir būtų nustatyti veiksmingumo rodikliai; ir

8) nustatant aerodromo naudojimo minimumus būtų atsižvelgiama į naudojamos sistemos tinkamumą.

b) Vykdydamas LVO, vežėjas EFVS 200 operacijų nevykdo.

c) Nepaisant a punkto 1 papunkčio, vežėjas gali EFVS 200 operacijoms naudoti būtiniausius kriterijus atitinkančias EVS, jei tai patvirtinta kompetentingos institucijos.“;

5) V priedas iš dalies keičiamas taip:

a) E skyriaus pavadinimas pakeičiamas taip: „Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis (LVO) ir operacijos lengvatinėmis operacijų sąlygomis“;

b) SPA.LVO.100 dalis pakeičiama taip:

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

Vežėjas 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.“;

c) SPA.LVO.105 dalis pakeičiama taip:

„SPA.LVO.105. Specialiojo patvirtinimo kriterijai

Norėdamas gauti specialųjį patvirtinimą, kurio reikalaujama pagal SPA.LVO.100 dalį, vežėjas turi įrodyti, kad:

a) prasto matomumo artėjimo tūpti operacijų, LVTO operacijų, per kurias RVR yra mažesnis nei 125 m, ir operacijų lengvatinėmis operacijų sąlygomis atveju orlaivis yra sertifikuotas numatytoms operacijoms;

b) skrydžio įgulos nariai yra kompetentingi vykdyti numatytą skrydį ir šiuose skrydžiuose dalyvaujančių įgulos narių ir parengimą skrydžiui atliekančių darbuotojų mokymo ir egzaminavimo programa yra parengta pagal SPA.LVO.120 dalį;

c) yra nustatytos numatytų operacijų veiklos procedūros;

d) padaryti visi svarbūs minimalios įrangos sąrašo (MEL) pakeitimai;

e) padaryti visi svarbūs techninės priežiūros programos pakeitimai;

f) numatytoms operacijoms yra nustatytos procedūros, kuriomis užtikrinamas aerodromų tinkamumas, įskaitant skrydžių pagal prietaisus procedūras, pagal SPA.LVO.110 dalį; ir

g) siekiant stebėti saugos lygį, yra atliktas numatytų operacijų saugos vertinimas ir nustatyti veiksmingumo rodikliai.“;

d) SPA.LVO.110 dalis pakeičiama taip:

„SPA.LVO.110. Su aerodromu susiję reikalavimai, įskaitant skrydžių pagal prietaisus procedūras

Vežėjas užtikrina, kad LVO ir operacijoms lengvatinėmis operacijų sąlygomis būtų naudojami tik numatytoms operacijoms tinkami aerodromai, įskaitant skrydžių pagal prietaisus procedūras.“;

e) SPA.LVO.115 dalis išbraukiama;

f) SPA.LVO.120 dalis pakeičiama taip:

„SPA.LVO.120. Skrydžio įgulos kompetencija

a) Vežėjas užtikrina, kad skrydžio įgula būtų kompetentinga vykdyti numatytus skrydžius.

b) Vežėjas užtikrina, kad kiekvienas skrydžio įgulos narys sėkmingai baigtų mokymą ir išlaikytų egzaminus dėl visų tipų LVO ir operacijų lengvatinėmis operacijų sąlygomis, dėl kurių suteiktas patvirtinimas. Toks mokymas ir egzaminavimas:

1) apima pradinį ir kartotinį mokymą ir egzaminavimą;

2) apima įprastas, neįprastas ir avarines procedūras;

3) yra pritaikyti prie numatytose operacijose naudojamų technologijų tipo ir

4) atspindi žmogiškojo veiksnio riziką, susijusią su numatytomis operacijomis.

c) Vežėjas saugo įrašus apie skrydžio įgulos narių mokymą ir kvalifikaciją.

d) Mokymą ir egzaminavimą vykdo tinkamos kvalifikacijos darbuotojai. Skrydžio mokymą ir mokymą imituojamo skrydžio treniruokliais rengiantys ir egzaminuojantys darbuotojai turi būti kvalifikuoti pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą (FCL dalį).“;

g) SPA.NVIS.120 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Draudžiama vykdyti skrydžius, jei oro sąlygos neatitinka naktį vykdomų skrydžių oro sąlygų minimumų.“;

h) SPA.HOFO.120 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) *Atsarginis paskirties aerodromas sausumoje*. Nepaisant CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 ir SPO.OP.151 dalių, vykdant skrydžius iš jūroje esančios vietos į sausumos paskirties aerodromą įgulos vadas / orlaivio vadas operatyviniame skrydžio plane neprivalo nurodyti atsarginio paskirties aerodromo, jei yra pakankamas nenumatytų atvejų planas, kuris užtikrintų saugų sugrįžimą iš jūrinės erdvės.“;

i) SPA.HOFO.125 dalis pakeičiama taip:

„**SPA.HOFO.125. Standartinės artėjimo tūpti virš jūros procedūros (OSAP)**

a) Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad standartinių artėjimo tūpti virš jūros procedūrų (OSAP) būtų laikomasi tik jeigu:

1) sraigtasparnis gali teikti navigacinę ir tikralaikę informaciją apie aplinkoje esančias kliūtis kliūčių perskridimo reikmėms ir

2) arba:

i) mažiausias žemėjimo aukštis (MDH) nustatomas pagal radijo aukščiamatį arba lygiavertes veikimo savybes turintį įtaisą, arba

ii) taikoma mažiausioji žemėjimo altitudė (MDA), apimanti tinkamą atsargą.

b) Jei artėdamas prie gręžinių platformų ar tranzitu plaukiančių laivų naudotojas laikosi OSAP, skrydis vykdomas kaip daugiapilotės operacijos.

c) Apsisprendimo atstumas turi būti toks, kad tais atvejais, kai tūpimas paskirties vietoje, kurioje planuojama OSAP operacija, nutraukiamas, kliūtis būtų galima tinkamai perskristi.

d) Artėjimas tūpti už apsisprendimo atstumo arba žemiau mažiausiosios žemėjimo altitudės / aukščio (MDA/H) tęsiamas tik tuo atveju, jei buvo nustatytas paskirties vietos vizualusis orientyras.

e) Vykdant vienpiločius skrydžius, MDA/H ir apsisprendimo atstumas atitinkamai padidinami.

f) Kai vykdomas OSAP skrydis į nejudamą jūroje esančią vietą (t. y. stacionarų įrenginį arba prišvartuotą laivą) ir navigacijos sistemoje galima nustatyti patikimą GNSS buvimo vietą, OSAP saugai padidinti naudojama GNSS / zonos navigacijos sistema.

g) Vežėjas įtraukia OSAP į savo pirminio ir kartotinio mokymo ir egzaminavimo programas.“;

j) pridedamas N skyrius:

„N SKYRIUS

SRAIGTASPARNIO ARTĖJIMAS TŪPTI IR IŠSKRIDIMAS NAUDOJANT TAŠKĄ ERDVĖJE, ESANT MAŽESNIEMS VFR MINIMUMAMS (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100.Sraigtasparnio artėjimas tūpti ir išskridimas naudojant tašką erdvėje (PinS), esant mažesniems VFR minimumams

a) Vežėjas taiko mažesnius skrydžio pagal VFR minimumus tik tuo atveju, jei jis yra gavęs kompetentingos institucijos patvirtinimą.

b) Mažesni skrydžio pagal VFR minimumai taikomi tik sraigtasparnio skrydžiui, apimančiam atkarpą, kuria skrendama pagal IFR, ir tik vienu iš šių atvejų:

1) atkarpa, kuria skrendama pagal VFR, yra iškart po sraigtasparnio artėjimo tūpti naudojant PinS, kai ketinama nutūpti netoliese esančiame sraigtasparnių oro uoste arba skrydžių aikštelėje;

2) atkarpa, kuria skrendoma pagal VFR, yra iškart po sraigtasparnio artėjimo tūpti naudojant PinS, kai ketinama atlikti keliamojo skrydžio operacijas netoliese esančioje HEC arba HHO vietoje;

3) skrydžio atkarpa, kuria skrendama pagal VFR, yra išskridimas siekiant pereiti prie IFR netoli esančiame pradiniame išskridimo kontroliniame taške.

c) Vežėjas nustato veiklos procedūras, kurios taikomos, kai skrendant skrydžio pagal VFR minimumai yra sumažinti.

d) Vežėjas užtikrina, kad skrydžio įgulos nariai turėtų patirties ir būtų išmokyti skraidyti taikant mažesnius skrydžio pagal VFR minimumus.“;

6) VI priedas iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiama NCC.OP.101 dalis:

„NCC.OP.101. Aukščiamačio patikra ir nuostačiai

a) Vežėjas nustato aukščiamačio tikrinimo prieš kiekvieną išskridimą tvarką.

b) Aukščiamačio nuostačių procedūras visiems skrydžio etapams vežėjas nustato atsižvelgdamas į aerodromo valstybės arba, jei taikoma, oro erdvės valstybės nustatytas procedūras.“;

b) NCC.OP.110 dalis pakeičiama taip:

„NCC.OP.110. Aerodromo naudojimo minimumai. Bendrosios nuostatos

a) Vežėjas nustato aerodromo naudojimo minimumus kiekvienam planuojamam naudoti išskridimo, paskirties ar atsarginiam aerodromui, siekdamas užtikrinti orlaivio atskyrimą nuo reljefo ir kliūčių ir sumažinti vizualių orientyrų praradimo riziką vizualiojo skrydžio ruože, kai atliekama artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija.

b) Taikant aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodą turi būti atsižvelgta į visus šiuos elementus:

1) orlaivio tipą, naudojimo ir valdymo charakteristikas;

2) orlaivyje esančią navigacijos, vizualių orientyrų įgijimo ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolės įrangą, reikalingą kylant, artėjant tūpti, tupiant ir nutraukiant tūpimą;

3) visas orlaivio naudojimo vadove (AFM) nustatytas sąlygas ar apribojimus;

4) kilimo ir tūpimo takų ir (arba) priartėjimo tūpti ir kilimo zonų (FATO), kurie gali būti pasirinkti naudoti, matmenis ir charakteristikas;

5) turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų pagalbinių priemonių ir infrastruktūros pakankamumą ir charakteristikas;

6) kliūčių perskridimo altitudę / aukštį (OCA/H) artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūroms (IAP);

7) kliūtis pradinio kilimo zonose ir būtinus skiriamuosius atstumus;

8) visas nestandartines aerodromo, IAP arba aplinkos charakteristikas;

9) skrydžio įgulos sudėtį, kompetenciją ir patirtį;

10) IAP;

11) aerodromo charakteristikas ir teikiamas oro navigacijos paslaugas (ANS);

12) visus minimumus, kuriuos gali būti paskelbusi aerodromo valstybė;

13) visų specialiųjų patvirtinimų sąlygas dėl skrydžių prasto matomumo sąlygomis (LVO) arba operacijų lengvatinėmis operacijų sąlygomis; ir

14) atitinkamą naudotojo praktinę patirtį.

c) Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodą.“;

c) NCC.OP.111 dalis išbraukiama;

d) NCC.OP.112 dalis pakeičiama taip:

„NCC.OP.112. Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu lėktuvais

a) Artėjant tūpti ratu lėktuvais MDH turi būti ne mažesnis nei didžiausiasis iš šių:

1) paskelbtas lėktuvo kategorijos skrydžio ratu OCH;

2) 1 lentelėje nurodytas mažiausiasis skrydžio ratu aukštis arba

3) ankstesnės IAP DH/MDH.

b) Mažiausiasis matomumas artėjant tūpti ratu lėktuvais yra didžiausiasis iš šių:

1) skrydžio ratu matomumas pagal lėktuvo kategoriją, jei paskelbtas; arba

2) 1 lentelėje nurodytas mažiausiasis matomumas.

1 lentelė

MDH ir mažiausiasis matomumas skrendant ratu pagal lėktuvo kategoriją

	Lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pėdos)	400	500	600	700
Minimalus VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600“;

e) NCC.OP.145 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) Prieš skrydį įgulos vadas susipažįsta su visa esama planuojamam skrydžiui atlikti būtina meteorologine informacija. Rengiantis skrydžiui toliau nuo išskridimo vietos ir kiekvienam skrydžiui pagal IFR:

1) išanalizuojami pateikti naujausi meteorologiniai pranešimai ir prognozės ir

2) suplanuojami alternatyvūs veiksmai, kurių būtų galima imtis tuo atveju, jei dėl meteorologinių sąlygų skrydžio nebūtų galima atlikti kaip suplanuota.“;

f) įterpiamos NCC.OP.147 ir NCC.OP.148 dalys:

„NCC.OP.147. Atsarginių paskirties aerodromų planavimo minimumai. Lėktuvai

Aerodromas nėra nurodomas kaip atsarginis paskirties aerodromas, išskyrus atvejį, kai turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį):

a) atsarginiame aerodrome, kuriame taikoma artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kai DH yra mažesnis nei 250 pėdų,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 200 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, ir

2) matomumas bus ne mažesnis kaip 1 500 m ir 800 m virš artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos RVR/VIS minimumų, arba

b) atsarginiame aerodrome, kuriame artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija vykdoma, kai DH arba MDH yra ne mažesnis nei 250 pėdų,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 400 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, ir

2) matomumas bus bent 3 000 m, arba

c) atsarginiame aerodrome, kuriame netaikoma tūpti pagal prietaisus procedūra,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau 2 000 pėdų arba minimalaus saugaus IFR aukščio (taikomas didesnis dydis) ir

2) matomumas bus bent 5 000 m.;

NCC.OP.148. Atsarginio paskirties aerodromo planavimo minimumai. Sraigtasparniai

Vežėjas pasirenka aerodromą atsarginiu paskirties aerodromu tik tuo atveju, kai turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį):

a) atsarginiame aerodrome, kuriame taikoma artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra (IAP):

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 200 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su IAP, ir

2) matomumas bus ne mažiau kaip 1 500 m dieną arba 3 000 m naktį, arba

b) atsarginiame aerodrome, kuriame netaikoma IAP:

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau 2 000 pėdų arba minimalaus saugaus IFR aukščio (taikomas didesnis dydis) ir

2) matomumas bus ne mažiau kaip 1 500 m dieną arba 3 000 m naktį.“;

g) NCC.OP.150 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) IFR skrydžio plane įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų atsarginį kilimo aerodromą, jei meteorologinės sąlygos išskridimo aerodrome atitinka taikytinus aerodromo naudojimo minimumus arba yra prastesnės, arba į išskridimo aerodromą nebūtų įmanoma grįžti dėl kitų priežasčių.“;

h) NCC.OP.180 dalies a ir b punktai pakeičiami taip:

„a) Įgulos vadas pradeda arba tęsia VFR skrydį tik jei iš naujausios esamos meteorologinės informacijos matyti, kad meteorologinės sąlygos per visą maršrutą ir numatytoje atvykimo vietoje numatytu naudojimo laiku atitiks arba viršys taikytinus skrydžių pagal VFR minimumus.

b) Įgulos vadas pradeda arba tęsia skrydį pagal IFR į planuotą paskirties aerodromą tik jei iš naujausios esamos meteorologinės informacijos matyti, kad apskaičiuotuoju atskridimo laiku meteorologinės sąlygos paskirties aerodrome arba bent viename atsarginiame paskirties aerodrome atitiks taikytinus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės.“;

i) NCC.OP.195 dalis pakeičiama taip:

„**NCC.OP.195. Kilimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai**

Prieš pradėdamas kilimą, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako / FATO būklė netrukdys saugiai pakilti ir išskristi; ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių;

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.“;

j) NCC.OP.225 dalis pakeičiama taip:

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

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

a) meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako / FATO būklė netrukdys saugiai artėti, tūpti, pakilti ar kilti po nutraukto tūpimo, atsižvelgiant į skrydžių vykdymo vadove pateiktą charakteristikų informaciją; ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių; ir

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.“;

k) NCC.OP.230 dalis pakeičiama taip:

„NCC.OP.230. Artėjimo tūpti pradėjimas ir tęsimas

a) Jei praneštas matomumas (VIS) arba kilimo ir tūpimo tako, kuris bus naudojamas tupiant, kontrolinis RVR lėktuvams yra mažesnis nei taikomas minimumas, tuomet artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija netęsiama:

1) už taško, kuriame lėktuvas yra 1 000 pėdų virš aerodromo aukščio, arba

2) į priartėjimo tūpti baigmę (FAS), jei DH ar MDH yra didesnis nei 1 000 pėdų.

b) Jei praneštas RVR sraigtasparniams yra mažesnis nei 550 m arba kilimo ir tūpimo tako, kuris bus naudojamas tupiant, kontrolinis RVR sraigtasparniams yra mažesnis nei taikomas minimumas, tuomet artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija netęsiama:

1) už taško, kuriame sraigtasparnis yra 1 000 pėdų virš aerodromo aukščio, arba

2) į FAS, jei DH arba MDH yra didesnis nei 1 000 pėdų.

c) Jei reikiamas vizualusis orientyras nenustatomas, tūpimo nutraukimas atliekamas DA/H arba MDA/H aukštyje arba prieš jį.

d) Jei po DA/H arba MDA/H reikiamas vizualusis orientyras neišlaikomas, nedelsiant pradedamas kilimas po nutraukto tūpimo.

e) Nepaisant a punkto, jeigu RVR nepraneštas, o praneštas VIS yra mažesnis už taikytiną minimumą, tačiau konvertuotasis meteorologinis matomumas (CMV) yra lygus taikytinam minimumui arba už jį didesnis, artėjimą tūpti pagal prietaisus galima tęsti iki DA/H arba MDA/H.

f) Nepaisant a ir b punktų, jei tūpti neketinama, artėjimą tūpti pagal prietaisus galima tęsti iki DA/H arba MDA/H. Tūpimo nutraukimas atliekamas DA/H arba MDA/H aukštyje arba prieš jį.“;

l) pridedama NCC.OP.235 dalis:

„NCC.OP.235. EFVS 200 operacijos

a) Vežėjas, ketinantis vykdyti EFVS 200 operacijas lengvatinėmis operacijų sąlygomis ir be specialiojo patvirtinimo, užtikrina, kad:

1) orlaivis būtų sertifikuotas numatytai operacijai;

2) būtų naudojami tik EFVS operacijoms tinkami kilimo ir tūpimo takai, FATO ir IAP;

3) skrydžio įgulos nariai būtų kompetentingi vykdyti numatytą operaciją ir būtų parengta šiuose skrydžiuose dalyvaujančių įgulos narių ir parengimą skrydžiui atliekančių darbuotojų mokymo ir egzaminavimo programa;

4) būtų nustatytos veiklos procedūros;

5) minimalios įrangos sąraše (MEL) būtų pateikta visa svarbi informacija;

6) techninės priežiūros programoje būtų pateikta visa svarbi informacija;

7) siekiant stebėti operacijos saugos lygį būtų atliekami saugos vertinimai ir būtų nustatyti veiksmingumo rodikliai; ir

8) nustatant aerodromo naudojimo minimumus būtų atsižvelgiama į naudojamos sistemos tinkamumą.

b) Vykdydamas LVO, vežėjas EFVS 200 operacijų nevykdo.

c) Nepaisant a punkto 1 papunkčio, vežėjas gali EFVS 200 operacijoms naudoti būtiniausius kriterijus atitinkančias EVS, jei tai patvirtina kompetentinga institucija.“;

7) VII priedas iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiama NCO.OP.101 dalis:

„NCO.OP.101. Aukščiamačio patikra ir nuostačiai

a) Įgulos vadas prieš kiekvieną išskridimą patikrina, ar aukščiamatis veikia tinkamai.

b) Tinkamus aukščiamačio nuostačius visiems skrydžio etapams įgulos vadas naudoja atsižvelgdamas į visas aerodromo valstybės arba oro erdvės valstybės nustatytas procedūras.“;

b) NCO.OP.105 dalis išbraukiama;

c) NCO.OP.110, NCO.OP.111 ir NCO.OP.112 dalys pakeičiamos taip:

„NCO.OP.110. Aerodromo naudojimo minimumai. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Skrydžių, vykdomų pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR), atveju įgulos vadas nustato aerodromo naudojimo minimumus kiekvienam planuojamam naudoti išskridimo, paskirties ar atsarginiam aerodromui, siekdamas užtikrinti orlaivio atskyrimą nuo reljefo ir kliūčių ir sumažinti vizualių orientyrų praradimo riziką vizualiojo skrydžio ruože, kai atliekama artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija.

b) Nustatant aerodromo naudojimo minimumus, jei aktualu, atsižvelgiama į šiuos elementus:

1) orlaivio tipą, naudojimo ir valdymo charakteristikas;

2) orlaivyje esančią navigacijos, vizualių orientyrų įgijimo ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolės įrangą, reikalingą kylant, artėjant tūpti, tupiant ir nutraukiant tūpimą;

3) visas orlaivio naudojimo vadove (AFM) nustatytas sąlygas ar apribojimus;

4) kilimo ir tūpimo takų ir (arba) priartėjimo tūpti ir kilimo zonų (FATO), kurie gali būti pasirinkti naudoti, matmenis ir charakteristikas;

5) turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų pagalbinių priemonių ir infrastruktūros pakankamumą ir charakteristikas;

6) kliūčių perskridimo altitudę / aukštį (OCA/H) artėjimui tūpti pagal prietaisus procedūroms (IAP), jei jis nustatytas;

7) kliūtis pradinio kilimo zonose ir skiriamuosius atstumus;

8) įgulos vado kompetenciją ir atitinkamą praktinę patirtį;

9) IAP, jei ji nustatyta;

10) aerodromo charakteristikas ir teikiamų oro navigacijos paslaugų (ANS) tipą, jei žinomi;

11) visus minimumus, kuriuos gali būti paskelbusi aerodromo valstybė;

12) visų specialiųjų patvirtinimų sąlygas dėl skrydžių prasto matomumo sąlygomis (LVO) arba operacijų lengvatinėmis operacijų sąlygomis.;

NCO.OP.111. Aerodromo naudojimo minimumai. 2D ir 3D artėjimo tūpti operacijos

a) 3D artėjimo tūpti operacijai arba 2D artėjimo tūpti operacijai, kai skrendama taikant nenutrūkstamo žemėjimo artėjant tūpti (CDFA) metodiką, taikomas apsisprendimo aukštis (DH) turi būti ne mažesnis už didžiausią iš šių dydžių:

1) orlaivio kategorijos kliūčių perskridimo aukštį (OCH);

2) paskelbtą artėjimo tūpti procedūros DH arba mažiausią žemėjimo aukštį (MDH), kai taikoma;

3) 1 lentelėje nurodytą sistemos mažiausiąją vertę;

4) jei nustatytas, orlaivio naudojimo vadove arba lygiaverčiame dokumente nurodytą mažiausiąjį DH.

b) 2D artėjimo tūpti operacijos MDH, kai skrendama netaikant CDFA metodikos, turi būti ne mažesnis už didžiausią iš šių dydžių:

1) orlaivio kategorijos OCH;

2) kai taikoma, paskelbtą artėjimo tūpti MDH;

3) 1 lentelėje nurodytą sistemos mažiausiąją vertę arba,

4) jei nustatytas, AFM nurodytą mažiausiąjį MDH.

1 lentelė

Sistemos minimumai

Infrastruktūra	Mažiausiasis DH/MDH (pėdos)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Tiksliojo tūpimo radaras (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Sraigtasparnio artėjimas tūpti naudojant tašką erdvėje	250
LOC su DME arba be jos	250
SRA (baigiamas ties ½ NM)	250
SRA (baigiamas ties 1 NM)	300
SRA (baigiamas ties 2 NM arba daugiau)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112. Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu lėktuvais

a) Artėjant tūpti ratu lėktuvais MDH turi būti ne mažesnis už didžiausiąjį iš šių dydžių:

1) paskelbtą lėktuvo kategorijos skrydžio ratu OCH;

2) 1 lentelėje nurodytą mažiausiąjį skrydžio ratu aukštį arba

3) ankstesnio IAP DH/MDH.

b) Mažiausiasis matomumas artėjant tūpti ratu lėktuvais yra didžiausiasis iš šių dydžių:

1) skrydžio ratu matomumas pagal lėktuvo kategoriją, jei paskelbtas; arba

2) 1 lentelėje nurodytas mažiausiasis matomumas.

1 lentelė

MDH ir mažiausiasis matomumas skrendant ratu pagal lėktuvo kategoriją

	Lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pėdos)	400	500	600	700
Minimalus VIS (m)	1 500	1 500	2 400	3 600“;

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

„b) Prieš skrydį įgulos vadas susipažįsta su visa esama planuojamam skrydžiui atlikti būtina meteorologine informacija. Rengiantis skrydžiui toliau nuo išskridimo vietos ir kiekvienam skrydžiui pagal IFR:

1) išanalizuojami pateikti naujausi meteorologiniai pranešimai ir prognozės ir

2) suplanuojami alternatyvūs veiksmai, kurių būtų galima imtis tuo atveju, jei dėl meteorologinių sąlygų skrydžio nebūtų galima atlikti kaip suplanuota.“;

e) NCO.OP.140, NCO.OP.141 ir NCO.OP.142 dalys pakeičiamos taip:

„NCO.OP.140. Atsarginiai paskirties aerodromai. Lėktuvai

IFR skrydžio plane įgulos vadas nurodo bent vieną atsarginį paskirties aerodromą, išskyrus atvejį, kai turima naujausia paskirties vietos meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 1 000 pėdų virš DH ar MDH, taikomo artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai (IAP), o matomumas – ne mažiau kaip 5 000 m.

NCO.OP.141. Atsarginiai paskirties aerodromai. Sraigtasparniai

IFR skrydžio plane įgulos vadas nurodo bent vieną atsarginį paskirties aerodromą, išskyrus atvejį, kai turima naujausia paskirties vietos meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 1 000 pėdų virš DH ar MDH, taikomo IAP, o matomumas – ne mažiau kaip 3 000 m.

NCO.OP.142. Atsarginiai paskirties aerodromai. Artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos

Įgulos vadas pasirenka aerodromą atsarginiu paskirties aerodromu tik jei arba:

a) paskirties aerodrome arba atsarginiame paskirties aerodrome taikoma IAP, kuriai nereikia naudotis GNSS, arba

b) laikomasi visų šių sąlygų:

1) orlaivyje esanti GNSS įranga leidžia naudoti SBAS;

2) paskirties aerodromas, bet koks atsarginis paskirties aerodromas ir maršrutas tarp jų yra SBAS aprėpties zonoje;

3) numatoma, kad netikėtai nutrūkus ryšiui su SBAS bus galima naudotis ABAS;

4) pasirenkama IAP (paskirties arba atsarginiame paskirties aerodrome), kuri nepriklauso nuo to, ar galima naudotis SBAS;

5) tinkamas nenumatytiems atvejams skirtas veiksmas leidžia saugiai užbaigti skrydį, jei GNSS tampa nepasiekiama.“;

f) įterpiamos NCO.OP.143 ir NCO.OP.144 dalys:

„NCO.OP.143. Atsarginių paskirties aerodromų planavimo minimumai. Lėktuvai

Aerodromas nėra nurodomas kaip atsarginis paskirties aerodromas, išskyrus atvejį, kai turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį):

a) atsarginiame aerodrome, kuriame taikoma artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kai DH yra mažesnis nei 250 pėdų,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 200 pėdų virš apsisprendimo aukščio (DH) ar mažiausio žemėjimo aukščio (MDH), susijusio su artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, ir

2) matomumas bus bent 1 500 m, arba

b) atsarginiame aerodrome, kuriame artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija vykdoma, kai DH arba MDH yra ne mažesnis nei 250 pėdų,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 400 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, ir

2) matomumas bus bent 3 000 m, arba

c) atsarginiame aerodrome, kuriame netaikoma IAP,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau 2 000 pėdų arba minimalaus saugaus IFR aukščio (taikomas didesnis dydis) ir

2) matomumas bus ne mažiau kaip 5 000 m.

NCO.OP.144. Atsarginių paskirties aerodromų planavimo minimumai. Sraigtasparniai

Aerodromas nėra nurodomas kaip atsarginis paskirties aerodromas išskyrus atvejį, kai turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį):

a) atsarginiame aerodrome, kuriame taikoma IAP:

1) apatinė debesų riba bus ne mažiau kaip 200 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su IAP, ir

2) matomumas bus bent 1 500 m dieną arba 3 000 m naktį; arba

b) atsarginiame aerodrome, kuriame netaikoma IAP:

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau 2 000 pėdų arba minimalaus saugaus IFR aukščio (taikomas didesnis dydis) ir

2) matomumas bus bent 1 500 m dieną arba 3 000 m naktį.“

g) NCO.OP.160 dalies a ir b punktai pakeičiami taip:

„a) Įgulos vadas pradeda arba tęsia VFR skrydį tik jei iš naujausios esamos meteorologinės informacijos matyti, kad meteorologinės sąlygos per visą maršrutą ir numatytoje atvykimo vietoje numatytu naudojimo laiku atitiks arba viršys taikytinus skrydžių pagal VFR minimumus.

b) Įgulos vadas pradeda arba tęsia IFR skrydį į planuotą paskirties aerodromą tik jei iš naujausios esamos meteorologinės informacijos matyti, kad apskaičiuotuoju atskridimo laiku meteorologinės sąlygos paskirties aerodrome arba bent viename atsarginiame paskirties aerodrome atitiks taikomus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės.“;

h) NCO.OP.175 dalis pakeičiama taip:

„NCO.OP.175. Kilimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Prieš pradėdamas kilimą, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako / FATO būklė netrukdys saugiai pakilti ir išskristi; ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių;

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.“;

i) NCO.OP.205 ir NCO.OP.206 dalys pakeičiamos taip:

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

Prieš pradėdamas tūpti, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako būklė netrukdys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių ir

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.

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

Prieš pradėdamas tūpti, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti priartėjimo tūpti ir kilimo zonos (FATO) būklė netrukdys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių;

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.“

j) NCO.OP.210 dalis pakeičiama taip:

„NCO.OP.210. Artėjimo tūpti pradėjimas ir tęsimas. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Jei tūpimui naudotino kilimo ir tūpimo tako kontrolinis RVR yra mažesnis nei 550 m (arba bet kuri mažesnė vertė, nustatyta pagal patvirtinimą pagal SPA.LVO), artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija nebetęsiama:

1) už taško, kuriame orlaivis yra 1 000 pėdų virš aerodromo aukščio; arba

2) į priartėjimo tūpti baigmę, jei DH ar MDH yra didesnis nei 1 000 pėdų.

b) Jei reikiamas vizualusis orientyras nenustatomas, tūpimo nutraukimas atliekamas DA/H arba MDA/H aukštyje arba prieš jį.

c) Jei po DA/H arba MDA/H reikiamas vizualusis orientyras neišlaikomas, nedelsiant pradedamas kilimas po nutraukto tūpimo.“;

8) VIII priedas iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiama SPO.OP.101 dalis:

„SPO.OP.101. Aukščiamačio patikra ir nuostačiai

a) Vežėjas nustato aukščiamačio tikrinimo prieš kiekvieną išskridimą tvarką.

b) Aukščiamačio nuostačių procedūras visiems skrydžio etapams vežėjas nustato atsižvelgdamas į aerodromo valstybės arba, jei taikoma, oro erdvės valstybės nustatytas procedūras.“;

b) SPO.OP.110 dalis pakeičiama taip:

„SPO.OP.110. Aerodromo naudojimo minimumai. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Vežėjas nustato aerodromo naudojimo minimumus kiekvienam planuojamam naudoti išskridimo, paskirties ar atsarginiam aerodromui, siekdamas užtikrinti orlaivio atskyrimą nuo reljefo ir kliūčių, ir sumažinti vizualių orientyrų praradimo riziką vizualiojo skrydžio ruože, kai atliekama artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija.

b) Taikant aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodą turi būti atsižvelgta į visus šiuos elementus:

1) orlaivio tipą, naudojimo ir valdymo charakteristikas;

2) orlaivyje esančią navigacijos, vizualių orientyrų įgijimo ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolės įrangą, reikalingą kylant, artėjant tūpti, tupiant ir nutraukiant tūpimą;

3) visas orlaivio naudojimo vadove (AFM) nustatytas sąlygas ar apribojimus;

4) kilimo ir tūpimo takų ir (arba) priartėjimo tūpti ir kilimo zonų (FATO), kurie gali būti pasirinkti naudoti, matmenis ir charakteristikas;

5) turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų pagalbinių priemonių ir infrastruktūros pakankamumą ir charakteristikas;

6) kliūčių perskridimo altitudę / aukštį (OCA/H) artėjimui tūpti pagal prietaisus procedūroms (IAP);

7) kliūtis pradinio kilimo zonose ir būtinus skiriamuosius atstumus;

8) visas nestandartines aerodromo, IAP arba vietos aplinkos charakteristikas;

9) skrydžio įgulos sudėtį, kompetenciją ir patirtį;

10) IAP;

11) aerodromo charakteristikas ir teikiamas oro navigacijos paslaugas (ANS);

12) visus minimumus, kuriuos gali būti paskelbusi aerodromo valstybė;

13) visų specialiųjų patvirtinimų sąlygas dėl skrydžių prasto matomumo sąlygomis (LVO) arba operacijų lengvatinėmis operacijų sąlygomis ir

14) atitinkamą naudotojo praktinę patirtį.

c) Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodą.“;

c) SPO.OP.111 dalis išbraukiama;

d) SPO.OP.112 dalis pakeičiama taip:

„SPO.OP.112. Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu lėktuvais

a) Artėjimo tūpti ratu lėktuvais mažiausiasis žemėjimo aukštis (MDH) turi būti ne mažesnis už didžiausią iš šių dydžių:

1) paskelbtą lėktuvo kategorijos skrydžio ratu OCH;

2) 1 lentelėje nurodytą mažiausiąjį skrydžio ratu aukštį arba

3) ankstesnės IAP apsisprendimo aukštį (DH)/MDH.

b) Mažiausiasis matomumas artėjant tūpti ratu lėktuvais yra didžiausiasis iš šių dydžių:

1) skrydžio ratu matomumas pagal lėktuvo kategoriją, jei paskelbtas; arba

2) 1 lentelėje nurodytas mažiausiasis matomumas.

1 lentelė

MDH ir mažiausiasis matomumas skrendant ratu pagal lėktuvo kategoriją

	Lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pėdos)	400	500	600	700
Minimalus VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600“;

e) SPO.OP.140 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) Prieš skrydį įgulos vadas susipažįsta su visa esama planuojamam skrydžiui atlikti būtina meteorologine informacija. Rengiantis skrydžiui toliau nuo išskridimo vietos ir kiekvienam skrydžiui pagal IFR:

1) išanalizuojami pateikti naujausi meteorologiniai pranešimai ir prognozės ir

2) suplanuojami alternatyvūs veiksmai, kurių būtų galima imtis tuo atveju, jei dėl meteorologinių sąlygų skrydžio nebūtų galima atlikti kaip suplanuota.“;

f) įterpiamos SPO.OP.143 ir SPO.OP.144 dalys:

„SPO.OP.143. Atsarginių paskirties aerodromų planavimo minimumai. Lėktuvai

Aerodromas nėra nurodomas kaip atsarginis paskirties aerodromas išskyrus atvejį, kai turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį):

a) atsarginiame aerodrome, kuriame taikoma artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kai DH yra mažesnis nei 250 pėdų,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 200 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, ir

2) matomumas bus ne mažesnis kaip 1 500 m ir 800 m virš artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos RVR/VIS minimumų; arba

b) atsarginiame aerodrome, kuriame artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija vykdoma, kai DH arba MDH yra ne mažesnis nei 250 pėdų,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 400 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, ir

2) matomumas bus bent 3 000 m, arba

c) atsarginiame aerodrome, kuriame netaikoma tūpti pagal prietaisus procedūra,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau 2 000 pėdų arba minimalaus saugaus IFR aukščio (taikomas didesnis dydis) ir

2) matomumas bus ne mažiau kaip 5 000 m.

SPO.OP.144. Atsarginio paskirties aerodromo planavimo minimumai. Sraigtasparniai

Vežėjas pasirenka aerodromą atsarginiu paskirties aerodromu tik tuo atveju, kai turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį):

a) atsarginiame aerodrome, kuriame taikoma IAP:

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 200 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su IAP, ir

2) matomumas bus bent 1 500 m dieną arba 3 000 m naktį, arba

b) atsarginiame aerodrome, kuriame netaikoma IAP:

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau 2 000 pėdų arba minimalaus saugaus IFR aukščio (taikomas didesnis dydis) ir

2) matomumas bus bent 1 500 m dieną arba 3 000 m naktį.“;

g) SPO.OP.145 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) IFR skrydžio plane įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų atsarginį kilimo aerodromą, jei meteorologinės sąlygos išskridimo aerodrome atitinka taikytinus aerodromo naudojimo minimumus arba yra prastesnės, arba į išskridimo aerodromą būtų neįmanoma grįžti dėl kitų priežasčių.“;

h) SPO.OP.170 dalies a ir b punktai pakeičiami taip:

„a) Įgulos vadas pradeda arba tęsia VFR skrydį tik jei iš naujausios esamos meteorologinės informacijos matyti, kad meteorologinės sąlygos per visą maršrutą ir numatytoje atvykimo vietoje numatytu naudojimo laiku atitiks taikytinus skrydžių pagal VFR minimumus arba bus geresnės.

b) Įgulos vadas pradeda arba tęsia IFR skrydį į planuotą paskirties aerodromą tik jei iš naujausios esamos meteorologinės informacijos matyti, kad apskaičiuotuoju atskridimo laiku meteorologinės sąlygos paskirties aerodrome arba bent viename atsarginiame paskirties aerodrome atitiks taikytinus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės.“;

i) SPO.OP.180 dalis pakeičiama taip:

„SPO.OP.180. Kilimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Prieš pradėdamas kilimą, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako / FATO būklė netrukdys saugiai pakilti ir išskristi; ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių;

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.“;

j) SPO.OP.210 dalis pakeičiama taip:

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

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

a) meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako / FATO būklė netrukdys saugiai artėti, tūpti, pakilti ar kilti po nutraukto tūpimo, atsižvelgiant į skrydžių vykdymo vadove pateiktą charakteristikų informaciją ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių;

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.“;

k) SPO.OP.215 dalis pakeičiama taip:

„SPO.OP.215. Artėjimo tūpti pradėjimas ir tęsimas

a) Jei praneštas matomumas (VIS) arba kilimo ir tūpimo tako, kuris bus naudojamas tupiant, kontrolinis RVR lėktuvams yra mažesnis nei taikomas minimumas, tuomet artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija netęsiama:

1) už taško, kuriame lėktuvas yra 1 000 pėdų virš aerodromo aukščio, arba

2) į priartėjimo tūpti baigmę (FAS), jei DH ar MDH yra didesnis nei 1 000 pėdų.

b) Jei praneštas RVR sraigtasparniams yra mažesnis nei 550 m arba kilimo ir tūpimo tako, kuris bus naudojamas tupiant, kontrolinis RVR sraigtasparniams yra mažesnis nei taikomas minimumas, tuomet artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija netęsiama:

1) už taško, kuriame sraigtasparnis yra 1 000 pėdų virš aerodromo aukščio, arba

2) į FAS, jei DH arba MDH yra didesnis nei 1 000 pėdų.

c) Jei reikiamas vizualusis orientyras nenustatomas, tūpimo nutraukimas atliekamas DA/H arba MDA/H aukštyje arba prieš jį.

d) Jei po DA/H arba MDA/H reikiamas vizualusis orientyras neišlaikomas, nedelsiant pradedamas kilimas po nutraukto tūpimo.

e) Nepaisant a punkto, jeigu RVR nepraneštas, o praneštas VIS yra mažesnis, tačiau konvertuotasis meteorologinis matomumas (CMV) yra didesnis už taikytiną minimumą, artėjimą tūpti pagal prietaisus galima tęsti iki DA/H arba MDA/H.

f) Nepaisant a ir b punktų, jei tūpti neketinama, artėjimą tūpti pagal prietaisus galima tęsti iki DA/H arba MDA/H. Tūpimo nutraukimas atliekamas DA/H arba MDA/H aukštyje arba prieš jį.“;

l) pridedama SPO.OP.235 dalis:

„SPO.OP.235. EFVS 200 operacijos

a) Vežėjas, ketinantis vykdyti EFVS 200 operacijas lengvatinėmis operacijų sąlygomis ir be specialiojo patvirtinimo, užtikrina, kad:

1) orlaivis būtų sertifikuotas numatytoms operacijoms;

2) būtų naudojami tik EFVS operacijoms tinkami kilimo ir tūpimo takai, FATO ir IAP;

3) skrydžio įgula būtų kompetentinga vykdyti numatytą skrydį ir būtų parengta šiuose skrydžiuose dalyvaujančių įgulos narių ir parengimą skrydžiui atliekančių darbuotojų mokymo ir egzaminavimo programa;

4) būtų nustatytos veiklos procedūros;

5) minimalios įrangos sąraše (MEL) būtų pateikta visa svarbi informacija;

6) techninės priežiūros programoje būtų pateikta visa svarbi informacija;

7) siekiant stebėti operacijos saugos lygį būtų atliekami saugos vertinimai ir būtų nustatyti veiksmingumo rodikliai, ir

8) nustatant aerodromo naudojimo minimumus būtų atsižvelgiama į naudojamos sistemos tinkamumą.

b) Vykdydamas LVO, vežėjas EFVS 200 operacijų nevykdo.

c) Nepaisant a punkto 1 papunkčio, vežėjas gali EFVS 200 operacijoms naudoti būtiniausius kriterijus atitinkančias EVS, jei tai patvirtina kompetentinga institucija.“